



TÜRKIYE – MESURES CONCERNANT LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES ET D'AUTRES TYPES DE VÉHICULES EN PROVENANCE DE CHINE

RAPPORT DU GROUPE SPÉCIAL

TABLE DES MATIÈRES

1 INTRODUCTION	17
1.1 Plainte de la Chine.....	17
1.2 Établissement et composition du Groupe spécial	17
1.3 Travaux du Groupe spécial	18
2 MESURES EN CAUSE	18
2.1 Droits additionnels	18
2.2 Régime de licences pour l'obtention de permis d'importation	19
3 CONSTATATIONS ET RECOMMANDATIONS DEMANDÉES PAR LES PARTIES.....	20
4 ARGUMENTS DES PARTIES	20
5 ARGUMENTS DES TIERCES PARTIES	20
6 RÉEXAMEN INTÉIMAIRE.....	20
6.1 Droits additionnels	21
6.2 RLPI	24
7 CONSTATATIONS.....	26
7.1 Introduction	26
7.2 Droits additionnels	26
7.2.1 Décision sur la ou les versions des droits additionnels à examiner	27
7.2.2 Ordre d'analyse.....	29
7.2.3 Allégations de la Chine au titre de l'article II du GATT de 1994	29
7.2.3.1 Critère juridique	29
7.2.3.2 Question de savoir si les droits additionnels sont des "droits de douane proprement dits" ou d'"autres droits ou impositions"	30
7.2.3.3 Question de savoir si la Türkiye a des consolidations tarifaires pour les lignes tarifaires visées par les droits additionnels	31
7.2.3.3.1 Question de savoir si la Chine a fourni des éléments <i>prima facie</i> concernant les consolidations tarifaires pour les véhicules à moteur à combustion interne.....	32
7.2.3.3.2 Existence de consolidations tarifaires pour les VE et les véhicules hybrides	33
7.2.3.3.2.1 Consolidations tarifaires pour les VE	33
7.2.3.3.2.2 Consolidations tarifaires pour les véhicules hybrides.....	34
7.2.3.3.2.3 Argument de la Türkiye concernant les évolutions technologiques et commerciales relatives aux VE et aux véhicules hybrides	37
7.2.3.3.2.4 Arguments de la Türkiye concernant le rôle du processus de transposition	39
7.2.3.3.3 Conclusion concernant les consolidations tarifaires	41
7.2.3.4 Question de savoir si les droits additionnels sont "plus élevés" que les consolidations tarifaires	41
7.2.3.5 Conclusion concernant l'article II:1 b).....	41
7.2.3.6 Constatation corollaire au titre de l'article II:1 a)	42
7.2.3.7 Conclusion et portée des constatations	42
7.2.4 Question de savoir si l'incompatibilité avec l'article II est justifiée au regard de l'article XX b) et g) du GATT de 1994	43
7.2.4.1 Introduction.....	43

7.2.4.2 Article XX b)	44
7.2.4.2.1 Introduction	44
7.2.4.2.2 Question de savoir si l'objectif de réduction des émissions de CO ₂ dans le secteur des transports relève de l'article XX b)	46
7.2.4.2.3 Question de savoir si les droits additionnels sont conçus/adoptés pour protéger la santé et la vie des personnes et des animaux ou pour préserver les végétaux en ce qui concerne les émissions de CO ₂	47
7.2.4.2.3.1 Critère juridique – question de savoir si la partie défenderesse doit démontrer l'existence d'un risque pour la santé et la vie des animaux ou la préservation des végétaux dans le cadre de la première étape de l'analyse au titre de l'article XX b)	48
7.2.4.2.3.2 Question de savoir si la Türkiye a démontré l'existence d'un risque	51
Risque lié à l'infrastructure de recharge	51
Risques liés à la dépendance à l'égard des importations	56
7.2.4.2.3.3 Conclusion concernant l'article XX b)	58
7.2.4.3 Article XX g)	58
7.2.4.3.1 Critère juridique	58
7.2.4.3.2 Se rapportant à la conservation des ressources naturelles	59
7.2.4.3.3 Appliquées conjointement avec des restrictions à la production ou à la consommation nationales	60
7.2.4.3.4 Conclusion concernant l'article XX g)	60
7.2.4.4 Conclusion	60
7.2.5 Allégation de la Chine au titre de l'article I:1 du GATT de 1994	60
7.2.5.1 Recevabilité des arguments des parties	61
7.2.5.2 Question de savoir si les droits additionnels sont incompatibles avec l'article I:1	62
7.2.5.3 Conclusion	62
7.2.6 Question de savoir si l'incompatibilité avec l'article I:1 est justifiée	62
7.2.6.1 Question de savoir si l'incompatibilité avec l'article I:1 du GATT de 1994 est justifiée au regard de l'article XXIV	63
7.2.6.1.1 Introduction	63
7.2.6.1.2 Critère juridique	63
7.2.6.1.3 Question de savoir si la Türkiye a démontré que l'exemption des droits additionnels accordée à ses partenaires dans le cadre d'ACR est justifiée au regard de l'article XXIV	68
7.2.6.2 Question de savoir si une quelconque incompatibilité restante avec l'article premier est justifiée au regard de la Clause d'habilitation	70
7.2.6.3 Question de savoir si une quelconque incompatibilité restante avec l'article premier est justifiée au regard de l'article XX b) et g)	70
7.2.6.4 Conclusion	71
7.3 RLPI	71
7.3.1 Ordre d'analyse	72
7.3.2 Allégation de la Chine au titre de l'article III:4 du GATT de 1994	72
7.3.2.1 Critère juridique	72
7.3.2.2 Produits similaires	73

7.3.2.3 Loi, règlement ou prescription affectant la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation sur le marché intérieur.....	73
7.3.2.4 Traitement moins favorable.....	74
7.3.2.4.1 Introduction	74
7.3.2.4.2 Prescription relative aux stations-service	75
7.3.2.4.2.1 Dispositions pertinentes	75
7.3.2.4.2.2 Question de savoir si le traitement accordé aux VE et VHRE importés est différent de celui qui est accordé aux VE et VHRE nationaux similaires	76
Arguments des parties.....	76
Évaluation du Groupe spécial.....	76
7.3.2.4.2.3 Question de savoir si toutes différences de traitement modifient les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés	78
Arguments des parties.....	78
Évaluation du Groupe spécial.....	78
7.3.2.4.2.4 VE et VHRE n'entrant pas dans le champ d'application du RSAV	80
7.3.2.4.3 Prescription relative au certificat de compétence	80
7.3.2.4.3.1 Dispositions pertinentes	80
7.3.2.4.3.2 Question de savoir si le traitement accordé aux VE et VHRE importés est différent de celui qui est accordé aux VE et VHRE nationaux similaires	82
Arguments des parties.....	82
Évaluation du Groupe spécial.....	82
7.3.2.4.3.3 Question de savoir si toutes différences de traitement modifient les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés	83
Arguments des parties.....	83
Évaluation du Groupe spécial.....	84
7.3.2.4.3.4 VE et VHRE n'entrant pas dans le champ d'application du RSAV	85
7.3.2.4.4 Prescription relative au centre d'appel.....	86
7.3.2.4.4.1 Dispositions pertinentes	86
7.3.2.4.4.2 Question de savoir si le traitement accordé aux VE et VHRE importés est différent de celui qui est accordé aux VE et VHRE nationaux similaires	86
Arguments des parties.....	86
Évaluation du Groupe spécial.....	86
7.3.2.4.4.3 Question de savoir si toutes différences de traitement modifient les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés	87
Arguments des parties.....	87
Évaluation du Groupe spécial.....	88
7.3.2.4.4.4 VE et VHRE n'entrant pas dans le champ d'application du RSAV	88
7.3.2.4.5 Prescription relative au représentant agréé.....	89
7.3.2.4.5.1 Dispositions pertinentes	89
7.3.2.4.5.2 Question de savoir si le traitement accordé aux VE et VHRE importés est différent de celui qui est accordé aux VE et VHRE nationaux similaires	89
Arguments des parties.....	89
Évaluation du Groupe spécial.....	89

7.3.2.4.5.3 Question de savoir si toutes différences de traitement modifient les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés	89
Arguments des parties.....	89
Évaluation du Groupe spécial.....	90
7.3.2.4.6 Prescription relative à l'engagement concernant les batteries	92
7.3.2.4.6.1 Dispositions pertinentes	92
7.3.2.4.6.2 Question de savoir si le traitement accordé aux VE et VHRE importés est différent de celui qui est accordé aux VE et VHRE nationaux similaires	93
Arguments des parties.....	93
Évaluation du Groupe spécial.....	94
7.3.2.4.6.3 Question de savoir si toutes différences de traitement modifient les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés	96
Arguments des parties.....	96
Évaluation du Groupe spécial.....	96
7.3.2.4.7 Application des prescriptions.....	97
7.3.2.4.7.1 Dispositions pertinentes	98
7.3.2.4.7.2 Question de savoir si le traitement accordé aux VE et VHRE importés est différent de celui qui est accordé aux VE et VHRE nationaux similaires	99
Arguments des parties.....	99
Évaluation du Groupe spécial.....	99
7.3.2.4.7.3 Question de savoir si toutes différences de traitement modifient les conditions de concurrence au détriment des produits importés	101
Arguments des parties.....	101
Évaluation du Groupe spécial.....	101
7.3.2.4.7.4 Remarques finales sur l'application des prescriptions	103
7.3.2.5 Conclusion concernant l'article III:4.....	104
7.3.3 Question de savoir si l'incompatibilité avec l'article III:4 est justifiée au regard de l'article XX d) du GATT de 1994	104
7.3.3.1 Introduction	104
7.3.3.2 Question de savoir si le RLPI est une mesure conçue/adoptée "pour assurer le respect des lois et règlements qui ne sont pas incompatibles avec les dispositions du présent Accord".....	105
7.3.3.2.1 Lois et règlements qui ne sont pas incompatibles avec le GATT de 1994	105
7.3.3.2.2 Mesures visant à "assurer le respect" des lois et règlements	106
7.3.3.2.2.1 Arguments des parties	106
7.3.3.2.2.2 Évaluation du Groupe spécial	107
Critère juridique	107
Sens de l'expression "assurer le respect".....	107
Relation entre la mesure et le fait d'assurer le respect	109
Niveau d'examen	110
Question de savoir si la prescription relative aux stations-service est conçue pour assurer le respect de l'article 58 de la LPC	111
Arguments des parties.....	111

Évaluation du Groupe spécial.....	112
Question de savoir si la prescription relative au certificat de compétence est conçue pour assurer le respect de l'article 58 de la LPC.....	117
Arguments des parties.....	117
Évaluation du Groupe spécial.....	118
Question de savoir si la prescription relative au centre d'appel est conçue pour assurer le respect de l'article 58 de la LPC.....	119
Arguments des parties.....	119
Évaluation du Groupe spécial.....	120
Question de savoir si la prescription relative au représentant agréé est conçue pour assurer le respect de la LPC et du RRT.....	121
Arguments des parties.....	121
Évaluation du Groupe spécial.....	121
Question de savoir si la prescription relative à l'engagement concernant les batteries est conçue pour assurer le respect de la LPC et du RRT.....	123
Arguments des parties.....	123
Évaluation du Groupe spécial.....	123
Question de savoir si le mécanisme d'application du RLPI est conçu pour assurer le respect de l'article 58 de la LPC.....	125
Arguments des parties.....	125
Évaluation du Groupe spécial.....	126
7.3.3.2.3 Conclusion.....	127
7.3.3.3 Éléments restants du critère au titre de l'article XX d).....	127
7.3.4 Allégations restantes de la Chine.....	128
7.3.4.1 Introduction.....	128
7.3.4.2 Allégation de la Chine au titre de l'article XI:1 du GATT de 1994.....	128
7.3.4.3 Allégation de la Chine au titre de l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC.....	129
7.3.4.4 Allégation de la Chine au titre de l'article I:1 du GATT de 1994.....	130
7.3.4.4.1 Question de savoir si l'allégation de la Chine au titre de l'article I:1 relève du mandat du Groupe spécial.....	131
7.3.4.4.2 Question de savoir si une constatation d'incompatibilité avec l'article I:1 serait nécessaire au règlement du différend.....	133
7.3.4.5 Allégation de la Chine au titre de l'article X:3 a) du GATT de 1994.....	134
8 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATION(S).....	135

LISTE DES ANNEXES**ANNEXE A****PROCÉDURES DE TRAVAIL DU GROUPE SPÉCIAL**

Tables des matières		Page
Annexe A-1	Procédures de travail du Groupe spécial	4
Annexe A-2	Procédures de travail additionnelles du Groupe spécial concernant les renseignements commerciaux confidentiels	11

ANNEXE B**ARGUMENTS DES PARTIES**

Tables des matières		Page
Annexe B-1	Résumé analytique intégré des arguments de la Chine	14
Annexe B-2	Résumé analytique intégré des arguments de la Türkiye	44

ANNEXE C**ARGUMENTS DES TIERCES PARTIES**

Tables des matières		Page
Annexe C-1	Résumé analytique intégré des arguments de l'Australie	77
Annexe C-2	Résumé analytique intégré des arguments du Canada	80
Annexe C-3	Résumé analytique intégré des arguments de l'Union européenne	85
Annexe C-4	Résumé analytique intégré des arguments du Japon	88
Annexe C-5	Résumé analytique intégré des arguments de la Norvège	93
Annexe C-6	Résumé analytique intégré des arguments de la Fédération de Russie	95
Annexe C-7	Résumé analytique intégré des arguments de Singapour	99
Annexe C-8	Résumé analytique intégré des arguments de la Suisse	102
Annexe C-9	Résumé analytique intégré des arguments des États-Unis	106

AFFAIRES CITÉES DANS LE PRÉSENT RAPPORT

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
<i>Argentine – Chaussures, textiles et vêtements</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>Argentine – Mesures affectant les importations de chaussures, textiles, vêtements et autres articles</i> , WT/DS56/AB/R et Corr.1, adopté le 22 avril 1998
<i>Argentine – Mesures à l'importation</i>	Rapports de l'Organe d'appel <i>Argentine – Mesures affectant les importations de marchandises</i> , WT/DS438/AB/R / WT/DS444/AB/R / WT/DS445/AB/R , adoptés le 26 janvier 2015
<i>Argentine – Mesures à l'importation</i>	Rapports du Groupe spécial <i>Argentine – Mesures affectant les importations de marchandises</i> , WT/DS438/R et Add.1 / WT/DS444/R et Add.1 / WT/DS445/R et Add.1, adoptés le 26 janvier 2015, modifié (WT/DS438/R) et confirmés (WT/DS444/R / WT/DS445/R) par les rapports de l'Organe d'appel WT/DS438/AB/R / WT/DS444/AB/R / WT/DS445/AB/R
<i>Argentine – Peaux et cuirs</i>	Rapport du Groupe spécial <i>Argentine – Mesures visant l'exportation de peaux de bovins et l'importation de cuirs finis</i> , WT/DS155/R et Corr.1, adopté le 16 février 2001
<i>Argentine – Services financiers</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>Argentine – Mesures concernant le commerce des marchandises et des services</i> , WT/DS453/AB/R et Add.1, adopté le 9 mai 2016
<i>Australie – Saumons</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>Australie – Mesures visant les importations de saumons</i> , WT/DS18/AB/R , adopté le 6 novembre 1998
<i>Brésil – Pneumatiques rechapés</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>Brésil – Mesures visant l'importation de pneumatiques rechapés</i> , WT/DS332/AB/R , adopté le 17 décembre 2007
<i>Brésil – Pneumatiques rechapés</i>	Rapport du Groupe spécial <i>Brésil – Mesures visant l'importation de pneumatiques rechapés</i> , WT/DS332/R , adopté le 17 décembre 2007, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS332/AB/R
<i>Brésil – Taxation</i>	Rapports de l'Organe d'appel <i>Brésil – Certaines mesures concernant la taxation et les impositions</i> , WT/DS472/AB/R et Add.1 / WT/DS497/AB/R et Add.1, adoptés le 11 janvier 2019
<i>Brésil – Taxation</i>	Rapports du Groupe spécial <i>Brésil – Certaines mesures concernant la taxation et les impositions</i> , WT/DS472/R , Add.1 et Corr.1 / WT/DS497/R , Add.1 et Corr.1, adoptés le 11 janvier 2019, modifiés par les rapports de l'Organe d'appel WT/DS472/AB/R / WT/DS497/AB/R
<i>Canada – Automobiles</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>Canada – Certaines mesures affectant l'industrie automobile</i> , WT/DS139/AB/R , WT/DS142/AB/R , adopté le 19 juin 2000
<i>Canada – Automobiles</i>	Rapport du Groupe spécial <i>Canada – Certaines mesures affectant l'industrie automobile</i> , WT/DS139/R , WT/DS142/R , adopté le 19 juin 2000, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS139/AB/R , WT/DS142/AB/R
<i>Canada – Énergie renouvelable / Canada – Programme de tarifs de rachat garantis</i>	Rapports de l'Organe d'appel <i>Canada – Certaines mesures affectant le secteur de la production d'énergie renouvelable / Canada – Mesures relatives au programme de tarifs de rachat garantis</i> , WT/DS412/AB/R / WT/DS426/AB/R , adoptés le 24 mai 2013
<i>Canada – Exportations de blé et importations de grains</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>Canada – Mesures concernant les exportations de blé et le traitement des grains importés</i> , WT/DS276/AB/R , adopté le 27 septembre 2004
<i>Canada – Exportations de blé et importations de grains</i>	Rapport du Groupe spécial <i>Canada – Mesures concernant les exportations de blé et le traitement des grains importés</i> , WT/DS276/R , adopté le 27 septembre 2004, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS276/AB/R
<i>Canada – Périodiques</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>Canada – Certaines mesures concernant les périodiques</i> , WT/DS31/AB/R , adopté le 30 juillet 1997
<i>Canada – Périodiques</i>	Rapport du Groupe spécial <i>Canada – Certaines mesures concernant les périodiques</i> , WT/DS31/R , adopté le 30 juillet 1997, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS31/AB/R
<i>CE – Amiante</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>Communautés européennes – Mesures affectant l'amiante et les produits en contenant</i> , WT/DS135/AB/R , adopté le 5 avril 2001
<i>CE – Amiante</i>	Rapport du Groupe spécial <i>Communautés européennes – Mesures affectant l'amiante et les produits en contenant</i> , WT/DS135/R et Add.1, adopté le 5 avril 2001, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS135/AB/R
<i>CE – Bananes III</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>Communautés européennes – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes</i> , WT/DS27/AB/R , adopté le 25 septembre 1997

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
CE – Bananes III	Rapports du Groupe spécial <i>Communautés européennes – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes</i> , WT/DS27/R/ECU (Équateur) / WT/DS27/R/GTM , WT/DS27/R/HND (Guatemala et Honduras) / WT/DS27/R/MEX (Mexique) / WT/DS27/R/USA (États-Unis), adoptés le 25 septembre 1997, modifiés par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS27/AB/R
CE – Certaines questions douanières	Rapport de l'Organe d'appel <i>Communautés européennes – Certaines questions douanières</i> , WT/DS315/AB/R , adopté le 11 décembre 2006
CE – Hormones	Rapport de l'Organe d'appel <i>Communautés européennes – Mesures concernant les viandes et les produits carnés (hormones)</i> , WT/DS26/AB/R , WT/DS48/AB/R , adopté le 13 février 1998
CE – Marques et indications géographiques	Rapports du Groupe spécial <i>Communautés européennes – Protection des marques et des indications géographiques pour les produits agricoles et les denrées alimentaires</i> , WT/DS290/R (Australie) / WT/DS174/R (États-Unis), adoptés le 20 avril 2005
CE – Matériels informatiques	Rapport de l'Organe d'appel <i>Communautés européennes – Classement tarifaire de certains matériels informatiques</i> , 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 <i>Communautés européennes – Classification douanière des morceaux de poulet désossés et congelés</i> , WT/DS269/AB/R , WT/DS286/AB/R , adopté le 27 septembre 2005, et Corr.1
CE – Morceaux de poulet	Rapports du Groupe spécial <i>Communautés européennes – Classification douanière des morceaux de poulet désossés et congelés</i> , WT/DS269/R (Brésil) / WT/DS286/R (Thaïlande), adoptés le 27 septembre 2005, modifiés par le rapport de l'Organe d'appel, WT/DS269/AB/R , WT/DS286/AB/R
CE – Préférences tarifaires	Rapport de l'Organe d'appel <i>Communautés européennes – Conditions d'octroi de préférences tarifaires aux pays en développement</i> , WT/DS246/AB/R , adopté le 20 avril 2004
CE – Préférences tarifaires	Rapport du Groupe spécial <i>Communautés européennes – Conditions d'octroi de préférences tarifaires aux pays en développement</i> , WT/DS246/R , adopté le 20 avril 2004, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS246/AB/R
CE – Produits dérivés du phoque	Rapports de l'Organe d'appel <i>Communautés européennes – Mesures prohibant l'importation et la commercialisation de produits dérivés du phoque</i> , WT/DS400/AB/R / WT/DS401/AB/R , adoptés le 18 juin 2014
CE – Produits des technologies de l'information	Rapports du Groupe spécial <i>Communautés européennes et leurs États membres – Traitement tarifaire de certains produits des technologies de l'information</i> , WT/DS375/R / WT/DS376/R / WT/DS377/R , adoptés le 21 septembre 2010
CE – Subventions à l'exportation de sucre	Rapport de l'Organe d'appel <i>Communautés européennes – Subventions à l'exportation de sucre</i> , 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 <i>Communautés européennes – Subventions à l'exportation de sucre, plainte de l'Australie</i> , 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
CE – Volailles	Rapport de l'Organe d'appel <i>Communautés européennes – Mesures affectant l'importation de certains produits provenant de volailles</i> , WT/DS69/AB/R , adopté le 23 juillet 1998
CEE – Pièces détachées et composants	Rapport du Groupe spécial du GATT <i>Communauté économique européenne – Règlement relatif aux importations de pièces détachées et composants</i> , L/6657 , adopté le 16 mai 1990, IBDD S37/142
Chili – Système de fourchettes de prix	Rapport de l'Organe d'appel <i>Chili – Système de fourchettes de prix et mesures de sauvegarde appliqués à certains produits agricoles</i> , WT/DS207/AB/R , adopté le 23 octobre 2002
Chine – Matières premières	Rapports de l'Organe d'appel <i>Chine – Mesures relatives à l'exportation de diverses matières premières</i> , WT/DS394/AB/R / WT/DS395/AB/R / WT/DS398/AB/R , adoptés le 22 février 2012
Chine – Matières premières	Rapports du Groupe spécial <i>Chine – Mesures relatives à l'exportation de diverses matières premières</i> , WT/DS394/R , Add.1 et Corr.1 / WT/DS395/R , Add.1 et Corr.1 / WT/DS398/R , Add.1 et Corr.1, adoptés le 22 février 2012, modifiés par les rapports de l'Organe d'appel WT/DS394/AB/R / WT/DS395/AB/R / WT/DS398/AB/R
Chine – Pièces automobiles	Rapports du Groupe spécial <i>Chine – Mesures affectant les importations de pièces automobiles</i> , WT/DS339/R , Add.1 et Add.2 / WT/DS340/R , Add.1 et Add.2 / WT/DS342/R , Add.1 et Add.2, adoptés le 12 janvier 2009, confirmé (WT/DS339/R) et modifiés (WT/DS340/R / WT/DS342/R) par les rapports de l'Organe d'appel WT/DS339/AB/R / WT/DS340/AB/R / WT/DS342/AB/R

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
Chine – Publications et produits audiovisuels	Rapport de l'Organe d'appel <i>Chine – Mesures affectant les droits de commercialisation et les services de distribution pour certaines publications et certains produits de divertissement audiovisuels</i> , WT/DS363/AB/R , adopté le 19 janvier 2010
Chine – Publications et produits audiovisuels	Rapport du Groupe spécial <i>Chine – Mesures affectant les droits de commercialisation et les services de distribution pour certaines publications et certains produits de divertissement audiovisuels</i> , WT/DS363/R et Corr.1, adopté le 19 janvier 2010, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS363/AB/R
Chine – Terres rares	Rapports de l'Organe d'appel <i>Chine – Mesures relatives à l'exportation de terres rares, de tungstène et de molybdène</i> , WT/DS431/AB/R / WT/DS432/AB/R / WT/DS433/AB/R , adoptés le 29 août 2014
Colombie – Bureaux d'entrée	Rapport du Groupe spécial <i>Colombie – Prix indicatifs et restrictions relatives aux bureaux d'entrée</i> , WT/DS366/R et Corr.1, adopté le 20 mai 2009
Colombie – Textiles	Rapport de l'Organe d'appel <i>Colombie – Mesures visant les importations de textiles, vêtements et chaussures</i> , WT/DS461/AB/R et Add.1, adopté le 22 juin 2016
Colombie – Textiles	Rapport du Groupe spécial <i>Colombie – Mesures visant les importations de textiles, vêtements et chaussures</i> , WT/DS461/R et Add.1, adopté le 22 juin 2016, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS461/AB/R
<i>Colombie – Textiles (article 21:5 – Colombie) / Colombie – Textiles (article 21:5 – Panama)</i>	Rapport des Groupes spéciaux <i>Colombie – Mesures visant les importations de textiles, vêtements et chaussures – Recours de la Colombie à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends / Colombie – Mesures visant les importations de textiles, vêtements et chaussures – Recours du Panama à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends</i> , WT/DS461/RW et Add.1, distribué aux Membres de l'OMC le 5 octobre 2018, appel formé le 20 novembre 2018
Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf	Rapport de l'Organe d'appel <i>Corée – Mesures affectant les importations de viande de bœuf fraîche, réfrigérée et congelée</i> , 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 <i>Corée – Mesures affectant les importations de viande de bœuf fraîche, réfrigérée et congelée</i> , 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 – Aéronefs civils gros porteurs (2 ^{ème} plainte)	Rapport de l'Organe d'appel <i>États-Unis – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs (deuxième plainte)</i> , WT/DS353/AB/R , adopté le 23 mars 2012
États-Unis – Article 337 de la Loi douanière	Rapport du Groupe spécial du GATT <i>États-Unis – L'article 337 de la Loi douanière de 1930</i> , L/6439 , adopté le 7 novembre 1989, IBDD S36/386
États-Unis – Bois de construction résineux IV	Rapport de l'Organe d'appel <i>États-Unis – Détermination finale en matière de droits compensateurs concernant certains bois d'œuvre résineux en provenance du Canada</i> , WT/DS257/AB/R , adopté le 17 février 2004
États-Unis – Chemises et blouses de laine	Rapport de l'Organe d'appel <i>États-Unis – Mesure affectant les importations de chemises, chemisiers et blouses, de laine, tissés en provenance d'Inde</i> , WT/DS33/AB/R , adopté le 23 mai 1997, et Corr.1
États-Unis – Cigarettes aux clous de girofle	Rapport de l'Organe d'appel <i>États-Unis – Mesures affectant la production et la vente de cigarettes aux clous de girofle</i> , WT/DS406/AB/R , adopté le 24 avril 2012
États-Unis – Coton upland	Rapport de l'Organe d'appel <i>États-Unis – Subventions concernant le coton upland</i> , WT/DS267/AB/R , adopté le 21 mars 2005
États-Unis – Crevettes	Rapport de l'Organe d'appel <i>États-Unis – Prohibition à l'importation de certaines crevettes et de certains produits à base de crevettes</i> , WT/DS58/AB/R , adopté le 6 novembre 1998
États-Unis – Crevettes (Thaïlande)	Rapport du Groupe spécial <i>États-Unis – Mesures visant les crevettes en provenance de Thaïlande</i> , WT/DS343/R , adopté le 1 ^{er} août 2008, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS343/AB/R , WT/DS345/AB/R
États-Unis – Directive sur les cautionnements en douane	Rapport du Groupe spécial <i>États-Unis – Directive sur les cautionnements en douane pour les marchandises assujetties à des droits antidumping/compensateurs</i> , WT/DS345/R , adopté le 1 ^{er} août 2008, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS343/AB/R , WT/DS345/AB/R
États-Unis – Énergies renouvelables	Rapport du Groupe spécial <i>États-Unis – Certaines mesures relatives au secteur des énergies renouvelables</i> , WT/DS510/R et Add.1, 27 juin 2019, notification d'une solution mutuellement convenue
États-Unis – Essence	Rapport de l'Organe d'appel <i>États-Unis – Normes concernant l'essence nouvelle et ancienne formules</i> , WT/DS2/AB/R , adopté le 20 mai 1996
États-Unis – Essence	Rapport du Groupe spécial <i>États-Unis – Normes concernant l'essence nouvelle et ancienne formules</i> , WT/DS2/R , adopté le 20 mai 1996, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS2/AB/R

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)	Rapport de l'Organe d'appel États-Unis – <i>Traitement fiscal des "sociétés de ventes à l'étranger"</i> – <i>Recours des Communautés européennes à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends</i> , WT/DS108/AB/RW , adopté le 29 janvier 2002
États-Unis – Jeux	Rapport de l'Organe d'appel États-Unis – <i>Mesures visant la fourniture transfrontières de services de jeux et paris</i> , WT/DS285/AB/R , adopté le 20 avril 2005, et Corr.1
États-Unis – Jeux	Rapport du Groupe spécial États-Unis – <i>Mesures visant la fourniture transfrontières de services de jeux et paris</i> , WT/DS285/R , adopté le 20 avril 2005, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS285/AB/R
États-Unis – Loi sur la compensation (Amendement Byrd)	Rapport de l'Organe d'appel États-Unis – <i>Loi de 2000 sur la compensation pour continuation du dumping et maintien de la subvention</i> , WT/DS217/AB/R , WT/DS234/AB/R , adopté le 27 janvier 2003
États-Unis – Loi sur la réduction de l'inflation (Chine)	Rapport du Groupe spécial États-Unis – <i>Certains crédits d'impôt au titre de la Loi sur la réduction de l'inflation</i> , WT/DS623/R et Add.1, distribué aux Membres de l'OMC le 30 janvier 2026, appel formé le 23 février 2026
États-Unis – Mesures tarifaires (Chine)	Rapport du Groupe spécial États-Unis – <i>Mesures tarifaires visant certains produits en provenance de Chine</i> , WT/DS543/R et Add.1, distribué aux Membres de l'OMC le 15 septembre 2020, appel formé le 26 octobre 2020
États-Unis – Réexamen à l'extinction concernant l'acier traité contre la corrosion	Rapport de l'Organe d'appel États-Unis – <i>Réexamen à l'extinction des droits antidumping appliqués aux produits plats en acier au carbone traité contre la corrosion en provenance du Japon</i> , WT/DS244/AB/R , adopté le 9 janvier 2004
États-Unis – Thon II (Mexique)	Rapport de l'Organe d'appel États-Unis – <i>Mesures concernant l'importation, la commercialisation et la vente de thon et de produits du thon</i> , WT/DS381/AB/R , adopté le 13 juin 2012
États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation	Rapport du Groupe spécial États-Unis – <i>Mesures de sauvegarde définitives à l'importation de tubes et tuyaux de qualité carbone soudés, de section circulaire, en provenance de Corée</i> , WT/DS202/R , adopté le 8 mars 2002, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS202/AB/R
Inde – Automobiles	Rapport du Groupe spécial Inde – <i>Mesures concernant le secteur automobile</i> , 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 – <i>Protection conférée par un brevet pour les produits pharmaceutiques et les produits chimiques pour l'agriculture</i> , WT/DS50/AB/R , adopté le 16 janvier 1998
Inde – Cellules solaires	Rapport de l'Organe d'appel Inde – <i>Certaines mesures relatives aux cellules solaires et aux modules solaires</i> , WT/DS456/AB/R et Add.1, adopté le 14 octobre 2016
Inde – Cellules solaires	Rapport du Groupe spécial Inde – <i>Certaines mesures relatives aux cellules solaires et aux modules solaires</i> , WT/DS456/R et Add.1, adopté le 14 octobre 2016, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS456/AB/R
Inde – Droits de douane sur les produits des TIC	Rapports des Groupes spéciaux Inde – <i>Traitement tarifaire de certaines marchandises du secteur des technologies de l'information et de la communication</i> , WT/DS582/R et Add.1 (UE) / WT/DS584/R et Add.1 (Japon) / WT/DS588/R et Add.1 (Taïpei chinois), distribués aux Membres de l'OMC le 17 avril 2023
Inde – Droits d'importation additionnels	Rapport de l'Organe d'appel Inde – <i>Droits additionnels et droits additionnels supplémentaires sur les importations en provenance des États-Unis</i> , WT/DS360/AB/R , adopté le 17 novembre 2008
Inde – Droits d'importation additionnels	Rapport du Groupe spécial Inde – <i>Droits additionnels et droits additionnels supplémentaires sur les importations en provenance des États-Unis</i> , WT/DS360/R , adopté le 17 novembre 2008, infirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS360/AB/R
Indonésie – Matières premières	Rapport du Groupe spécial Indonésie – <i>Mesures relatives aux matières premières</i> , WT/DS592/R et Add.1, distribué aux Membres de l'OMC le 30 novembre 2022, appel formé le 8 décembre 2022
Indonésie – Poulet	Rapport du Groupe spécial Indonésie – <i>Mesures concernant l'importation de viande de poulet et de produits à base de poulet</i> , WT/DS484/R et Add.1, adopté le 22 novembre 2017
Indonésie – Poulet (article 21:5 – Brésil)	Rapport du Groupe spécial Indonésie – <i>Mesures concernant l'importation de viande de poulet et de produits à base de poulet – Recours du Brésil à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends</i> , WT/DS484/RW et Add.1, distribué aux Membres de l'OMC le 10 novembre 2020, appel formé le 17 décembre 2020
Indonésie – Produits en fer ou en acier	Rapport de l'Organe d'appel Indonésie – <i>Mesure de sauvegarde concernant certains produits en fer ou en acier</i> , WT/DS490/AB/R , WT/DS496/AB/R , et Add.1, adopté le 27 août 2018

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
Indonésie – Régimes de licences d'importation	Rapport du Groupe spécial <i>Indonésie – Importation de produits horticoles, d'animaux et de produits d'origine animale</i> , WT/DS477/R , WT/DS478/R , Add.1 et Corr.1, adopté le 22 novembre 2017, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS477/AB/R , WT/DS478/AB/R
Japon – Boissons alcooliques II	Rapport de l'Organe d'appel <i>Japon – Taxes sur les boissons alcooliques</i> , WT/DS8/AB/R , WT/DS10/AB/R , WT/DS11/AB/R , adopté le 1 ^{er} novembre 1996
Mexique – Taxes sur les boissons sans alcool	Rapport de l'Organe d'appel <i>Mexique – Mesures fiscales concernant les boissons sans alcool et autres boissons</i> , WT/DS308/AB/R , adopté le 24 mars 2006
Mexique – Taxes sur les boissons sans alcool	Rapport du Groupe spécial <i>Mexique – Mesures fiscales concernant les boissons sans alcool et autres boissons</i> , WT/DS308/R , adopté le 24 mars 2006, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS308/AB/R
Pérou – Produits agricoles	Rapport de l'Organe d'appel <i>Pérou – Droit additionnel visant les importations de certains produits agricoles</i> , WT/DS457/AB/R et Add.1, adopté le 31 juillet 2015
Pérou – Produits agricoles	Rapport du Groupe spécial <i>Pérou – Droit additionnel visant les importations de certains produits agricoles</i> , WT/DS457/R et Add.1, adopté le 31 juillet 2015, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS457/AB/R
République dominicaine – Importation et vente de cigarettes	Rapport de l'Organe d'appel <i>République dominicaine – Mesures affectant l'importation et la vente de cigarettes sur le marché intérieur</i> , WT/DS302/AB/R , adopté le 19 mai 2005
République dominicaine – Importation et vente de cigarettes	Rapport du Groupe spécial <i>République dominicaine – Mesures affectant l'importation et la vente de cigarettes sur le marché intérieur</i> , WT/DS302/R , adopté le 19 mai 2005, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS302/AB/R
République dominicaine – Mesures de sauvegarde	Rapport du Groupe spécial <i>République dominicaine – Mesures de sauvegarde visant les importations de sacs en polypropylène et de tissu tubulaire</i> , WT/DS415/R , WT/DS416/R , WT/DS417/R , WT/DS418/R , et Add.1, adopté le 22 février 2012
Russie – Matériels ferroviaires	Rapport du Groupe spécial <i>Russie – Mesures affectant l'importation de matériels ferroviaires et leurs parties</i> , WT/DS499/R et Add.1, adopté le 5 mars 2020, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS499/AB/R
Russie – Porcins (UE)	Rapport du Groupe spécial <i>Fédération de Russie – Mesures visant l'importation de porcins vivants, de viande de porc et d'autres produits du porc en provenance de l'Union européenne</i> , WT/DS475/R et Add.1, adopté le 21 mars 2017, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS475/AB/R
Russie – Trafic en transit	Rapport du Groupe spécial <i>Russie – Mesures concernant le trafic en transit</i> , WT/DS512/R et Add.1, adopté le 26 avril 2019
Russie – Traitement tarifaire	Rapport du Groupe spécial <i>Russie – Traitement tarifaire de certains produits agricoles et manufacturés</i> , WT/DS485/R , Add.1, Corr.1, et Corr.2, adopté le 26 septembre 2016
Thaïlande – Cigarettes (Philippines)	Rapport de l'Organe d'appel <i>Thaïlande – Mesures douanières et fiscales visant les cigarettes en provenance des Philippines</i> , WT/DS371/AB/R , adopté le 15 juillet 2011
Thaïlande – Cigarettes (Philippines)	Rapport du Groupe spécial <i>Thaïlande – Mesures douanières et fiscales visant les cigarettes en provenance des Philippines</i> , WT/DS371/R , adopté le 15 juillet 2011, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS371/AB/R
Thaïlande – Cigarettes (Philippines) (article 21:5 – Philippines)	Rapport du Groupe spécial <i>Thaïlande – Mesures douanières et fiscales visant les cigarettes en provenance des Philippines – Recours des Philippines à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends</i> , WT/DS371/RW et Add.1, distribué aux Membres de l'OMC le 12 novembre 2018, appel formé le 9 janvier 2019
Thaïlande – Cigarettes (Philippines) (article 21:5 – Philippines II)	Rapport du Groupe spécial <i>Thaïlande – Mesures douanières et fiscales visant les cigarettes en provenance des Philippines – Deuxième recours des Philippines à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends</i> , WT/DS371/RW2 et Add.1, distribué aux Membres de l'OMC le 12 juillet 2019, appel formé le 9 septembre 2019
Turquie – Droits additionnels (États-Unis)	Rapport du Groupe spécial <i>Turquie – Droits additionnels visant certains produits en provenance des États-Unis</i> , WT/DS561/R et Add.1, distribué aux Membres de l'OMC le 19 décembre 2023, appel formé le 26 janvier 2024
Turquie – Produits pharmaceutiques (UE)	Rapport final du Groupe spécial remis aux parties dans le différend <i>Turquie – Certaines mesures concernant la production, l'importation et la commercialisation de produits pharmaceutiques</i> , annexé à la déclaration de recours à un arbitrage présentée par la Türkiye (WT/DS583/12 et Add.1)
Turquie – Produits pharmaceutiques (UE) (article 25)	Décision des Arbitres <i>Turquie – Certaines mesures concernant la production, l'importation et la commercialisation de produits pharmaceutiques – Arbitrage au titre de l'article 25 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends</i> , WT/DS583/ARB25 et Add.1, 25 juillet 2022

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
Turquie – Riz	Rapport du Groupe spécial <i>Turquie – Mesures affectant l'importation de riz</i> , WT/DS334/R , adopté le 22 octobre 2007
Turquie – Textiles	Rapport de l'Organe d'appel <i>Turquie – Restrictions à l'importation de produits textiles et de vêtements</i> , WT/DS34/AB/R , adopté le 19 novembre 1999
UE – Alcools gras (Indonésie)	Rapport de l'Organe d'appel <i>Union européenne – Mesures antidumping visant les importations de certains alcools gras en provenance d'Indonésie</i> , WT/DS442/AB/R et Add.1, adopté le 29 septembre 2017
UE – Huile de palme (Indonésie)	Rapport du Groupe spécial <i>Union européenne – Certaines mesures visant l'huile de palme et les biocarburants dérivés du palmier à huile</i> , WT/DS593/R et Add.1, adopté le 24 février 2025
UE – Paquet législatif pour l'énergie	Rapport du Groupe spécial <i>Union européenne et ses États membres – Certaines mesures relatives au secteur de l'énergie</i> , WT/DS476/R et Add.1, distribué aux Membres de l'OMC le 10 août 2018, appel formé le 21 septembre 2018
UE – PET (Pakistan)	Rapport de l'Organe d'appel <i>Union européenne – Mesures compensatoires visant certains types de polyéthylène téréphtalate en provenance du Pakistan</i> , WT/DS486/AB/R et Add.1, adopté le 28 mai 2018
UE – PET (Pakistan)	Rapport du Groupe spécial <i>Union européenne – Mesures compensatoires visant certains types de polyéthylène téréphtalate en provenance du Pakistan</i> , WT/DS486/R et Add.1, adopté le 28 mai 2018, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS486/AB/R
UE – Viande de volaille (Chine)	Rapport du Groupe spécial <i>Union européenne – Mesures affectant les concessions tarifaires concernant certains produits à base de viande de volaille</i> , WT/DS492/R et Add.1, adopté le 19 avril 2017
UE et certains États membres – Huile de palme (Malaisie)	Rapport du Groupe spécial <i>Union européenne et certains États membres – Certaines mesures visant l'huile de palme et les biocarburants dérivés du palmier à huile</i> , WT/DS600/R et Add.1, adopté le 26 avril 2024

PIÈCES MENTIONNÉES DANS LE PRÉSENT RAPPORT

Pièce	Titre abrégé (le cas échéant)	Désignation/Titre complet
CHN-3		Liste des droits appliqués de la Türkiye, chapitre 8703 (versions 2025-2002)
CHN-5		Décision portant modification de la Décision relative au régime d'importation, Décision présidentielle n° 9391, Journal officiel n° 32769 (31 décembre 2024)
CHN-6		Décision sur l'imposition d'un droit de douane additionnel sur les importations, Décision présidentielle n° 3351, Journal officiel n° 31351 (31 décembre 2020)
CHN-12		Décision portant modification de la Décision sur l'imposition d'un droit de douane additionnel sur les importations, Décision présidentielle n° 9392, Journal officiel n° 32769 (31 décembre 2024)
CHN-13		Notification concernant l'importation de certains véhicules électriques (importation: 2023/22), Journal officiel n° 32384 (29 novembre 2023)
CHN-16	Notification n° 2025/7	Notification concernant l'importation de certains véhicules électriques et véhicules hybrides à recharge externe (importation: 2025/7) (31 décembre 2024)
CHN-20		Fichier LTC de la Türkiye (Excel)
CHN-21		Organisation mondiale des douanes, Table I – Concordance entre la version de 2017 et la version de 2012 du Système harmonisé (octobre 2016)
CHN-26	Directive de mise en œuvre	Institut turc de normalisation, Notification concernant l'importation de certains véhicules électriques et véhicules hybrides à recharge externe (importation: 2025/7), Directive de mise en œuvre (10 janvier 2025)
CHN-28	RSAB	Règlement relatif aux services après-vente de la Türkiye
CHN-29	LPC	Loi n° 6502 sur la protection des consommateurs, Journal officiel n° 28835 (28 novembre 2013)
CHN-35		Tableau des taux consolidés (Excel)
CHN-46		Michaela Merz, "Turkey: Only a Turkish resident entity can act as importer" (17 juin 2019)
CHN-58/TUR-79		Accord de libre-échange entre la Türkiye et la République bolivarienne du Venezuela
CHN-60		Blog de l'ICAT, "How earthquakes impact the supply chain" (23 mars 2023)
TUR-13	TSE K 646	Critères de certification TSE K 646, Ateliers de réparation automobile agréés – Véhicules électriques – Prescriptions, août 2024, ICS 03.080.30
TUR-23		Banque mondiale, Türkiye E-mobility Program, Deployment of Electric Vehicle Charging Infrastructure and Incentives to Support the Scale-Up of Electromobility Technologies in Türkiye (23 février 2023)
TUR-27		Gouvernement de la Türkiye, 12 ^{ème} Plan de développement pour la période 2024-2028
TUR-29		Deloitte, 2024 Global Automotive Consumer Study, Key Findings: Türkiye (mars 2024)
TUR-30	Règlement relatif aux services de recharge	Règlement relatif aux services de recharge, Journal officiel n° 32701 (23 octobre 2024) (dernière modification)
TUR-34		Ministère de l'industrie et de la technologie, À propos du Programme de soutien pour les investissements dans des produits technologiques, Modifications du Règlement, Circulaire, Journal officiel n° 32701 (23 octobre 2024) (dernière modification)
TUR-35	TS 12047	Norme turque TS 12047, Ateliers de réparation automobile agréés – Véhicules automobiles – Prescriptions, décembre 2013, ICS 03.080.30
TUR-38		Capture d'écran du site Internet de Chery
TUR-39		Capture d'écran du site Internet de Ford
TUR-40		Capture d'écran du site Internet de Renault
TUR-41		Capture d'écran du site Internet du TOGG
TUR-47		Exro Industry Insights, "Barriers to Electric Vehicle Adoption in 2022"
TUR-48		McKinsey & Company, ACES 2019 survey: Can established auto manufacturers meet customer expectations for ACES? (février 2020)
TUR-54	RRT	Règlement relatif à la réception par type, à la surveillance du marché et à l'inspection des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules (EU/2018/858)

Pièce	Titre abrégé (le cas échéant)	Désignation/Titre complet
TUR-58		Décision n° 1/95 du Conseil d'association CE-Turquie du 22 décembre 1995 relative à la mise en place de la phase définitive de l'union douanière (96/142/EC)
TUR-59		Accord de libre-échange entre la Türkiye et la Tunisie
TUR-60		Accord de libre-échange entre la Türkiye et Singapour
TUR-61		Accord de libre-échange entre la Türkiye et les États de l'AELE
TUR-62		Accord de libre-échange entre la Türkiye et le Royaume-Uni
TUR-63		Accord de libre-échange entre la Türkiye et la Bosnie-Herzégovine
TUR-64		Accord de libre-échange entre la Türkiye et l'Albanie
TUR-65		Accord de libre-échange entre la Türkiye et le Maroc
TUR-66		Accord de libre-échange entre la Türkiye et les îles Féroé
TUR-67		Accord de libre-échange entre la Türkiye et la Palestine
TUR-68		Accord de libre-échange entre la Türkiye et la Géorgie
TUR-69		Accord de libre-échange entre la Türkiye et la Corée
TUR-70		Accord de libre-échange entre la Türkiye et Israël
TUR-71		Accord de libre-échange entre la Türkiye et le Monténégro
TUR-72		Accord de libre-échange entre la Türkiye et le Kosovo ¹
TUR-73		Accord de libre-échange entre la Türkiye et la Macédoine du Nord
TUR-74		Accord de libre-échange entre la Türkiye et la Malaisie
TUR-75		Accord de libre-échange entre la Türkiye et l'Égypte
TUR-76		Accord de libre-échange entre la Türkiye et Maurice
TUR-77		Accord de libre-échange entre la Türkiye et le Moldova
TUR-78		Accord de libre-échange entre la Türkiye et la Serbie
TUR-80		Accord de libre-échange entre la Türkiye et le Chili
TUR-83	RDPA	Ministère de l'environnement et des forêts, Règlement relatif au contrôle des déchets de piles et d'accumulateurs
TUR-88	Décision présidentielle n° 10436	Décision portant modification de la Décision relative au régime d'importation et de la Décision sur l'imposition d'un droit de douane additionnel sur les importations, Décision présidentielle n° 10436, Journal officiel n° 33025 (22 septembre 2025)
TUR-95		Autorité de réglementation du marché de l'énergie, données statistiques sur la capacité du réseau de stations de recharge (août 2025)
TUR-98		Site Web des membres de l'Automotive Distributors' and Mobility Association en Türkiye
TUR-102	Rapport de l'Autorité turque de réglementation du marché de l'énergie	EMRA, Electric Vehicles and Charging Infrastructure Projection (avril 2024)
TUR-104		Ventes annuelles de voitures particulières en Türkiye par type de groupe motopropulseur (2022-2024)
TUR-108		Données sur les ventes au détail d'automobiles (2022-2025) (RCC)
TUR-109		Règlement relatif au Programme de soutien pour les investissements dans des produits technologiques, Journal officiel n° 31786, 22 mars 2022 (dernière modification)
TUR-111		Conseil du commerce international, "The Rise of Regional Supply Chains: How Geopolitical Tensions and Economic Pressures Are Shifting Global Production in 2024"
TUR-112		Deloitte Insights, "Restructuring the supply base: Prioritizing a resilient, yet efficient supply chain" (23 mai 2024)
TUR-113	Note de réflexion de l'OCDE	Secrétariat de l'OCDE, Direction des affaires financières et des entreprises, Comité de la concurrence, "Barriers to Exit – Background Note", DAF/COMP(2019)15 (3-4 décembre 2019)
TUR-114		Indeed, "Definitive Guide to Exit Barriers (With Examples)" (11 décembre 2025)
TUR-115		Ministère de l'industrie et de la technologie, Règlement relatif à la surveillance et à l'inspection du marché, Journal officiel n° 31541 (14 juillet 2021)

¹ La référence au Kosovo doit s'entendre dans le contexte de la Résolution n° 1244 (1999) du Conseil de sécurité des Nations Unies.

ABRÉVIATIONS UTILISÉES DANS LE PRÉSENT RAPPORT

Abréviation	Désignation
Accord sur les MIC	Accord sur les mesures concernant les investissements et liées au commerce
ACR	Accord commercial régional
ALE	accord de libre-échange
CDI	Commission du droit international
Clause d'habilitation	Décision sur le traitement différencié et plus favorable, la réciprocité et la participation plus complète des pays en voie de développement, Décision du 28 novembre 1979
CO ₂	Dioxyde de carbone
Convention de Vienne	Convention de Vienne sur le droit des traités, faite à Vienne le 23 mai 1969 1155 R.T.N.U. 331; 8 International Legal Materials 679
GATT de 1994	Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994
GES	gaz à effet de serre
GTIP	position statistique (code d'identification des produits à 12 chiffres) de la nomenclature tarifaire de la Türkiye
GTP	position tarifaire de la nomenclature tarifaire de la Türkiye
LPC	Loi sur la protection des consommateurs
Mémorandum d'accord	Mémorandum d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends
MIC	mesures concernant les investissements et liées au commerce
NPF	nation la plus favorisée
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMD	Organisation mondiale des douanes
ORD	Organe de règlement des différends
RCC	Renseignements commerciaux confidentiels
RDPA	Règlement sur les déchets de piles et d'accumulateurs
RLPI	Régime de licences pour l'obtention de permis d'importation
RRT	Règlement relatif à la réception par type
RSV	Règlement sur les services après-vente
SH	Système harmonisé
TERVE	technicien d'entretien et de réparation des véhicules électriques
TSE	Institut turc de normalisation
VE	véhicules électriques
VHRE	véhicules hybrides à recharge externe

1 INTRODUCTION

1.1 Plainte de la Chine

1.1. Le 8 octobre 2024, la Chine a demandé l'ouverture de consultations avec la Türkiye conformément à l'article 4 du Mémoire d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends (Mémoire d'accord), à l'article XXIII de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994 (GATT de 1994) et à l'article 8 de l'Accord sur les mesures concernant les investissements et liées au commerce (Accord sur les MIC) au sujet des mesures et allégations indiquées ci-après.²

1.2. Les consultations ont eu lieu les 20 et 21 novembre 2024, mais n'ont pas permis de régler le différend.

1.2 Établissement et composition du Groupe spécial

1.3. Le 16 janvier 2025, la Chine a demandé l'établissement d'un groupe spécial doté du mandat type, conformément aux articles 4:7 et 6 du Mémoire d'accord, à l'article XXIII:2 du GATT de 1994 et à l'article 8 de l'Accord sur les MIC.³ À sa réunion du 24 février 2025, l'Organe de règlement des différends (ORD) a établi un groupe spécial, comme la Chine l'avait demandé dans le document WT/DS629/2, conformément à l'article 6 du Mémoire d'accord.⁴

1.4. Le mandat du Groupe spécial est le suivant:

Examiner, à la lumière des dispositions pertinentes des accords visés cités par les parties au différend, la question portée devant l'ORD par la Chine dans le document WT/DS629/2; 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.⁵

1.5. Bien que les parties soient tombées d'accord sur la désignation de M. Esteban Conejos en tant que Président du Groupe spécial, elles n'ont pas pu s'entendre sur les deux membres du Groupe spécial. Le 14 avril 2025, la Chine a demandé à la Directrice générale de déterminer la composition du Groupe spécial, conformément à l'article 8:7 du Mémoire d'accord. En conséquence, le 22 avril 2025, la Directrice générale a donné au Groupe spécial la composition suivante⁶:

Président: M. Esteban CONEJOS

Membres: Mme Pauline MCHARO
Mme Sarah PATERSON

1.6. À la suite de la démission de M. Conejos le 29 juillet 2025 et de la demande présentée par la Chine le 30 juillet 2025, la Directrice générale a désigné, le 13 août 2025, M. Felipe Lopeandía à la présidence du Groupe spécial. En conséquence, la composition du Groupe spécial est la suivante⁷:

Président: M. Felipe LOPEANDÍA

Membres: Mme Pauline MCHARO
Mme Sarah PATERSON

1.7. L'Australie, le Brésil, le Canada, les États-Unis, la Fédération de Russie, l'Inde, l'Indonésie, le Japon, le Kazakhstan, la Norvège, la République de Corée, le Royaume-Uni, Singapour, la Suisse, la

² Demande de consultations présentée par la Chine, WT/DS629/1.

³ Demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par la Chine, WT/DS629/2 (demande d'établissement d'un groupe spécial de la Chine).

⁴ ORD, compte rendu de la réunion tenue le 24 février 2025, WT/DSB/M/498, paragraphe 3.4.

⁵ WT/DS629/3.

⁶ WT/DS629/3.

⁷ WT/DS629/3/Add.1.

Thaïlande et l'Union européenne ont notifié leur intérêt pour la participation aux travaux du Groupe spécial en tant que tierces parties.

1.3 Travaux du Groupe spécial

1.8. Après avoir consulté les parties, le Groupe spécial a, le 9 mai 2025, adopté ses procédures de travail⁸, ses procédures de travail additionnelles concernant les renseignements commerciaux confidentiels (RCC)⁹ et son calendrier. À la suite de la démission de M. Conejos, il a modifié le calendrier le 19 août 2025. La Chine et la Türkiye ont présenté leur première communication écrite le 3 juin 2025 et le 17 juillet 2025, respectivement. Le 31 juillet 2025, le Groupe spécial a reçu des communications de tierce partie de l'Australie, des États-Unis, du Japon et de l'Union européenne.

1.9. Le Groupe spécial a tenu une première réunion de fond avec les parties les 24 et 25 septembre 2025. Une séance avec les tierces parties a eu lieu le 24 septembre 2025, au cours de laquelle l'Australie, le Canada, les États-Unis, la Fédération de Russie, le Japon, la Norvège, Singapour, la Suisse et l'Union européenne ont fait des déclarations orales. Après la réunion, le Groupe spécial a envoyé des questions écrites aux parties le 26 septembre 2025 et a reçu leurs réponses à ces questions le 13 octobre 2025. Le 26 septembre 2025, le Groupe spécial a aussi envoyé des questions écrites aux tierces parties. Le 13 octobre 2025, il a reçu des réponses de l'Australie, du Canada, des États-Unis, de la Fédération de Russie, du Japon, de la Norvège, de Singapour, de la Suisse et de l'Union européenne. Le Groupe spécial a tenu une deuxième réunion de fond avec les parties les 11 et 12 décembre 2025. Il a envoyé aux parties une deuxième série de questions écrites le 15 décembre 2025 et a reçu leurs réponses à ces questions le 12 janvier 2026. Le 26 janvier 2026, il a aussi reçu les observations de chaque partie sur les réponses de l'autre partie à la deuxième série de questions. Le 2 mars 2026, le Groupe spécial a remis la partie descriptive de son rapport aux parties. Il a remis son rapport intérimaire aux parties le 13 avril 2026. Il a remis son rapport final aux parties le 21 mai 2026.

2 MESURES EN CAUSE

2.1. Le présent différend concerne des mesures qui s'appliquent aux véhicules électriques (VE) et à certains autres véhicules originaires de Chine. Les mesures sont des droits additionnels, d'une part, et un régime de licences pour l'obtention de permis d'importation, d'autre part.

2.1 Droits additionnels

2.2. La Chine conteste les droits additionnels que la Türkiye impose sur les VE et sur certains autres véhicules. D'après la nomenclature tarifaire de la Türkiye, qui repose sur l'édition 2022 du Système harmonisé (SH), ces droits s'appliquent aux lignes tarifaires à 12 chiffres (GTIP) relevant de la sous-position du SH2022 relative aux VE (8703.80) et des sous-positions du SH2022 relatives aux véhicules à moteur à combustion interne et aux véhicules hybrides (8703.21 à 8703.70). Au total, les droits additionnels s'appliquent à 33 lignes tarifaires. Ils s'appliquent indépendamment, et en plus, du droit *ad valorem* de 10%, qui est le taux de la nation la plus favorisée (NPF) appliqué par la Türkiye à tous les véhicules en cause.

2.3. Au moment de l'établissement du Groupe spécial, les droits additionnels, institués au moyen de la Décision présidentielle n° 3351¹⁰, telle que (ultérieurement) modifiée en dernier lieu par la Décision présidentielle n° 9392¹¹, étaient les suivants: i) un droit *ad valorem* de 40% sur les VE; ii) un droit mixte de 50% *ad valorem* ou de 9 500 USD minimum par unité, le montant le plus élevé étant retenu, sur les véhicules à moteur à combustion interne et les véhicules hybrides non rechargeables; et iii) un droit mixte de 40% *ad valorem* ou de 7 000 USD minimum par unité, le montant le plus élevé étant retenu, sur les véhicules hybrides rechargeables. Ces droits additionnels s'appliquaient uniquement aux importations originaires de Chine.

⁸ Procédures de travail du Groupe spécial (annexe A-1).

⁹ Procédures de travail additionnelles du Groupe spécial concernant les renseignements commerciaux confidentiels (annexe A-2).

¹⁰ Décision sur l'imposition d'un droit de douane additionnel sur les importations, Décision présidentielle n° 3351, Journal officiel n° 31351 (31 décembre 2020) (pièce CHN-6).

¹¹ Décision portant modification de la Décision sur l'imposition d'un droit de douane additionnel sur les importations, Décision présidentielle n° 9392, Journal officiel n° 32769 (31 décembre 2024) (pièce CHN-12).

2.4. Le 22 septembre 2025, c'est-à-dire après l'établissement du Groupe spécial et avant sa première réunion de fond, la Türkiye a adopté la Décision présidentielle n° 10436¹², en vertu de laquelle les droits additionnels s'appliquent maintenant comme suit: 1) un droit mixte de 30% *ad valorem* ou de 8 500 USD minimum par unité, le montant le plus élevé étant retenu, pour les VE; 2) un droit mixte de 25% *ad valorem* ou de 6 000 USD minimum par unité, le montant le plus élevé étant retenu, pour les véhicules à moteur à combustion interne et les véhicules hybrides non rechargeables; et 3) un droit mixte de 30% *ad valorem* ou de 7 000 USD minimum par unité, le montant le plus élevé étant retenu, pour les véhicules hybrides rechargeables.¹³ Ces droits additionnels s'appliquent aux importations originaires de tous les pays qui n'ont pas conclu d'accord commercial régional (ACR) avec la Türkiye.¹⁴

2.2 Régime de licences pour l'obtention de permis d'importation

2.5. La Chine conteste aussi le régime de licences pour l'obtention de permis d'importation (RLPI) de la Türkiye.¹⁵ Le RLPI figure actuellement dans la Notification n° 2025/7.¹⁶ Il exige qu'un "certificat de permis" soit présenté lors du dédouanement pour l'importation de certains véhicules originaires de "pays autres que l'Union européenne et les pays avec lesquels des accords de libre-échange ont été conclus". La Notification n° 2025/7 s'applique aux véhicules "entièrement électriques ou hybrides à recharge externe" relevant de huit catégories identifiées par leur position tarifaire et les désignations correspondantes.¹⁷

2.6. La Notification n° 2025/7 énumère cinq prescriptions auxquelles il faut satisfaire simultanément pour obtenir un certificat de permis. Elles sont décrites en détail dans la section 7 du présent rapport. Elles peuvent être résumées comme suit:

- a. l'importateur doit établir lui-même 20 stations-service agréées dans 7 régions géographiques (prescription relative aux stations-service);
- b. les personnes chargées de l'entretien et de la réparation des VE et VHRE doivent avoir un certificat de compétence spécifique (prescription relative au certificat de compétence);

¹² Décision portant modification de la Décision relative au régime d'importation et de la Décision sur l'imposition d'un droit de douane additionnel sur les importations, Décision présidentielle n° 10436, Journal officiel n° 33025 (22 septembre 2025) (Décision présidentielle n° 10436) (pièce TUR-88).

¹³ Toutefois, comme il est indiqué dans la Décision présidentielle n° 10436, ces droits ne s'appliquent pas aux "importations faisant l'objet d'une exemption des droits de douane dans le cadre d'un certificat d'incitation à l'investissement".

¹⁴ Dans le présent rapport, nous employons l'expression "accord commercial régional" (ACR) pour désigner collectivement les accords de libre-échange et les unions douanières.

¹⁵ La Chine appelle ce régime le "régime de certificats de permis d'importation". La Türkiye l'appelle le "régime de licences pour l'obtention de permis d'importation". Nous prenons note de cette différence, ainsi que de l'utilisation par la Chine de l'abréviation "RLPI". (Chine, deuxième communication écrite, note de bas de page 174) Nous appellerons ce régime le régime de licences pour l'obtention de permis d'importation (RLPI).

¹⁶ Notification concernant l'importation de certains véhicules électriques et véhicules hybrides à recharge externe (importation: 2025/7) (31 décembre 2024) (Notification n° 2025/7) (pièce CHN-16). Depuis que le RLPI a été institué en 2023, il y en a eu plusieurs versions, qui ont modifié la liste des produits soumis à la prescription et, par voie de conséquence, certains éléments des conditions auxquelles il faut satisfaire pour obtenir un certificat de permis d'importation.

¹⁷ Ces catégories sont les suivantes: tracteurs pour semi-remorques (GTP 8701.21, 8701.22, 8701.23, 8701.24 et 8701.29); tracteurs agricoles et tracteurs forestiers, à roues (GTP 8701.91.10, 8701.92.10, 8701.93.10, 8701.94.10 et 8701.95.10); véhicules automobiles pour le transport de 10 personnes ou plus (chauffeur inclus) (GTP 87.02); voitures particulières et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes (à l'exclusion de ceux du n° 87.02) (à l'exclusion des karts) (à l'exclusion des véhicules de recherche et sauvetage/d'intervention d'urgence, à chenilles relevant de la GTIP 8703.10.11.00.00) (y compris les voitures du type "break" et les voitures de course) (GTP 87.03); véhicules automobiles pour le transport de marchandises (GTP 87.04); véhicules automobiles à usages spéciaux (à l'exclusion de ceux spécialement conçus pour le transport de personnes ou de marchandises) (véhicules de sauvetage, camions-grues, camions de lutte contre l'incendie, véhicules équipés d'une bétonnière, voitures balayeuses, voitures épanduses, voitures-ateliers, voitures radiologiques, par exemple) (GTP 87.05); motocycles (y compris les cyclomoteurs) et cycles équipés d'un moteur auxiliaire (avec ou sans side-cars); side-cars (GTP 87.11); et remorques et semi-remorques pour tous véhicules; véhicules non automobiles; leurs parties et accessoires (à l'exception des n° 8716.80; 8716.90) (GTP 87.16).

- c. il faut établir en Türkiye un centre d'appel turc avec un effectif d'au moins 40 personnes qui fournit des services pour chaque marque à importer (prescription relative au centre d'appel);
- d. le fabricant doit avoir un représentant agréé résidant en Türkiye (prescription relative au représentant agréé); et
- e. l'importateur doit prendre l'engagement écrit d'accepter les "procédures qui seront menées concernant la surveillance, le contrôle et la supervision des systèmes de batterie" (prescription relative à l'engagement concernant les batteries).

2.7. Une directive de mise en œuvre publiée par l'Institut turc de normalisation (Directive de mise en œuvre) "porte sur les procédures et principes" concernant le certificat de permis à obtenir dans le cadre de la Notification n° 2025/7.¹⁸

3 CONSTATATIONS ET RECOMMANDATIONS DEMANDÉES PAR LES PARTIES

3.1. La Chine demande que le Groupe spécial constate que les droits additionnels sont incompatibles avec les obligations de la Türkiye au titre des articles I:1 et II:1 a) et b) du GATT de 1994. Elle demande aussi que le Groupe spécial constate que le RLPI est incompatible avec les articles I:1, III:4, X:3 a) et XI:1 du GATT de 1994 et avec l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC. Elle demande en outre, conformément à l'article 19:1 du Mémoire d'accord, que le Groupe spécial recommande que la Türkiye rende ses mesures conformes à ses obligations dans le cadre de l'OMC.¹⁹

3.2. La Türkiye demande que le Groupe spécial rejette dans leur intégralité les allégations formulées par la Chine dans le présent différend. Elle dit que les droits additionnels ne sont pas incompatibles avec l'article I:1 ni avec l'article II:1 a) et b) du GATT de 1994, et que le RLPI n'est pas incompatible avec les articles III:4, X:3 a) ou XI:1, ni avec l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC. Elle fait aussi valoir que, en tout état de cause, les droits additionnels sont justifiés au regard de l'article XX b) et g) ainsi qu'au regard de l'article XXIV et au regard de la Clause d'habilitation, et que le RLPI est justifié au regard de l'article XX d) ainsi qu'au regard de l'article XXIV et au regard de la Clause d'habilitation.²⁰

4 ARGUMENTS DES PARTIES

4.1. Les arguments des parties sont exposés dans les résumés analytiques qu'elles ont fournis au Groupe spécial conformément au paragraphe 23 des procédures de travail adoptées par le Groupe spécial (voir les annexes B-1 et B-2).

5 ARGUMENTS DES TIERCES PARTIES

5.1. Les arguments de l'Australie, du Canada, de l'Union européenne, du Japon, de la Norvège, de la Fédération de Russie, de Singapour, de la Suisse et des États-Unis sont exposés dans les résumés analytiques qu'ils ont fournis au Groupe spécial conformément au paragraphe 25 des procédures de travail adoptées par celui-ci (voir les annexes C-1, C-2, C-3, C-4, C-5, C-6, C-7, C-8 et C-9). Le Brésil, l'Inde, l'Indonésie, le Kazakhstan, la République de Corée, le Royaume-Uni et la Thaïlande n'ont pas présenté d'arguments écrits ou oraux au Groupe spécial.

6 RÉEXAMEN INTÉrimAIRE

6.1. Le 13 avril 2026, le Groupe spécial a remis son rapport intérimaire aux parties. Le 28 avril 2026, la Chine et la Türkiye ont demandé par écrit que le Groupe spécial réexamine des aspects du rapport intérimaire. Le 5 mai 2026, elles ont chacune présenté des observations sur les

¹⁸ Institut turc de normalisation, Notification concernant l'importation de certains véhicules électriques et véhicules hybrides à recharge externe (importation: 2025/7), Directive de mise en œuvre (10 janvier 2025) (Directive de mise en œuvre) (pièce CHN-26).

¹⁹ Chine, première communication écrite, paragraphes 302 et 304.

²⁰ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 4.1; observations sur le projet de partie descriptive.

demandes de réexamen de l'autre. Aucune des deux parties n'a demandé la tenue d'une réunion consacrée au réexamen intérimaire.

6.2. Conformément à l'article 15:3 du Mémoire d'accord, la présente section du rapport expose la réponse du Groupe spécial aux demandes présentées par les parties durant la phase de réexamen intérimaire. La numérotation de certains des paragraphes et notes de bas de page du rapport final a changé par rapport à celle du rapport intérimaire. Dans l'exposé ci-après, il est fait référence à la numérotation du rapport intérimaire et, lorsqu'elle diffère, la numérotation correspondante du rapport final est incluse.

6.3. Nous exposons les demandes de modifications de fond formulées par les parties. Nous n'exposons pas les demandes que ni l'autre partie ni nous-mêmes ne contestons et auxquelles nous avons en conséquence donné suite.²¹ De plus, nous avons corrigé des erreurs typographiques et d'autres erreurs ne portant pas sur le fond, y compris celles identifiées par les parties.

6.4. À titre de contexte, l'exposé ci-après est structuré suivant les deux principales parties du présent rapport qui concernent les deux mesures en cause: les droits additionnels et le RLPI. Nous examinons les demandes des parties dans l'ordre des paragraphes qu'elles concernent.

6.1 Droits additionnels

6.5. En ce qui concerne le **paragraphe 7.8**, la Chine demande qu'un nouveau paragraphe soit inséré et que ce qui figure actuellement dans le paragraphe 7.8 devienne le paragraphe 7.9. Le nouveau paragraphe 7.8 contiendrait un résumé des raisons que la Chine a fournies à l'appui de sa demande visant à ce que le Groupe spécial formule aussi des constatations sur les droits additionnels tels qu'ils existaient au moment de son établissement.²²

6.6. La Türkiye s'oppose à la demande de la Chine pour deux raisons, à savoir i) que les arguments détaillés des parties sont exposés dans les résumés analytiques annexés au présent rapport, et ii) que le paragraphe 7.8 actuel résume déjà brièvement les arguments des parties.²³

6.7. La version actuelle du paragraphe 7.8 contient une description succincte des arguments de la Chine autres que celui qui concerne le mandat, qui est déjà abordé au paragraphe 7.6. Nous ne voyons donc pas la nécessité d'ajouter un nouveau paragraphe avant pour donner un résumé des mêmes arguments. Toutefois, eu égard à la demande de la Chine, nous avons révisé la description de ses arguments figurant dans le paragraphe 7.8 actuel afin de rendre compte de manière plus exhaustive des points qu'elle soulève.

6.8. La Türkiye demande que les **paragraphes 7.20 à 7.23** soient supprimés. Elle demande que, à la place, il soit fait référence à l'explication qu'elle a donnée selon laquelle les droits additionnels constituent des droits de douane proprement dits en droit turc, ainsi qu'au fait que la Chine convient que ce sont des droits de douane proprement dits.²⁴

6.9. La Chine s'oppose à la demande de la Türkiye au motif que, si le Groupe spécial procédait comme la Türkiye le suggère, ce serait incompatible avec son devoir au titre de l'article 11 du Mémoire d'accord.²⁵

6.10. Comme nous l'indiquons au paragraphe 7.22, le fait que les droits additionnels sont considérés comme des droits de douane proprement dits en droit turc ne signifie pas que leur qualification juridique doit être la même au titre des accords visés. De même, le fait que les parties s'accordent pour les qualifier de droits de douane proprement dits ne signifie pas que nous sommes liés par cette évaluation.²⁶ Cela étant dit, eu égard aux observations de la Türkiye, nous avons légèrement révisé notre position et remanié le texte des paragraphes 7.22 et 7.69 en conséquence. Nous

²¹ Il y a une seule demande de ce type, présentée par la Türkiye concernant une modification du libellé du **paragraphe 7.334** (paragraphe 7.322 du rapport final).

²² Chine, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 4.

²³ Türkiye, observations sur la demande de réexamen intérimaire de la Chine, paragraphes 3.1 et 3.2.

²⁴ Türkiye, demande de réexamen intérimaire, paragraphes 3.1 à 3.3.

²⁵ Chine, observations sur la demande de réexamen intérimaire de la Türkiye, paragraphes 2 et 3.

²⁶ Comme la Chine le souligne à juste titre, cela serait contraire à notre devoir au titre de l'article 11 du Mémoire d'accord.

sommes d'avis que, afin de trancher la présente affaire et compte tenu de l'accord des parties sur cette question, nous pouvons admettre leur position et qualifier les droits additionnels de droits de douane proprement dits, dès lors qu'il est établi que le résultat global de l'analyse ne sera pas différent selon qu'ils sont qualifiés de droits de douane proprement dits ou d'autres droits ou impositions.

6.11. En ce qui concerne le **paragraphe 7.26**, la Chine demande qu'un libellé supplémentaire soit inséré après la phrase se terminant par "autres véhicules", qui indique clairement qu'elle a présenté la pièce CHN-3 (tableau excel présentant le chapitre 8703 de la liste des droits appliqués de la Türkiye dans les versions pertinentes entre 2002 et 2025) et a aussi présenté la pièce CHN-20 (contenant la liste tarifaire codifiée (LTC) de la Türkiye tirée de la base de données LTC de l'OMC).²⁷

6.12. La Türkiye dit que le libellé proposé par la Chine va au-delà d'une simple description et implique manifestement une qualification de la valeur probante de la pièce CHN-3 que le Groupe spécial n'a pas donnée. Elle suggère donc une version différente, "plus neutre", du libellé supplémentaire demandé par la Chine.²⁸

6.13. Le paragraphe 7.26 décrit la manière dont la Chine expose ses éléments *prima facie* concernant les consolidations tarifaires relatives aux véhicules hybrides et aux véhicules à moteur à combustion interne (c'est-à-dire les "autres véhicules") dans la partie pertinente de sa première communication écrite. Nous relevons que, dans ce contexte, la Chine ne fait référence ni à la pièce CHN-3 ni à la pièce CHN-20. Il n'y a donc pas de description des lignes tarifaires pertinentes fondée sur ces pièces, ni *a fortiori* une description qui aurait une valeur probante pour ce qui est d'établir un lien entre les lignes tarifaires pertinentes et les consolidations tarifaires figurant dans la liste de la Türkiye. Au lieu de cela, la Chine ne fait référence qu'à la pièce CHN-35. Qui plus est, comme cela est indiqué au paragraphe 7.30, lorsqu'il lui est demandé spécifiquement si la liste des lignes tarifaires à 12 chiffres figurant dans la colonne "Concordance avec la Liste de concessions turque" du tableau contenu dans la pièce CHN-35 comprend *tous* les droits consolidés dont elle allègue qu'ils ont été dépassés, la Chine confirme que c'est le cas "dans la mesure où les autres véhicules sont concernés".²⁹ Dans ces circonstances, nous ne voyons pas la nécessité d'ajouter au paragraphe 7.26 une référence à la présentation par la Chine des pièces CHN-3 et CHN-20. Toutefois, eu égard aux observations de la Chine, nous avons révisé le paragraphe 7.30 pour indiquer plus clairement pourquoi nous estimons que le champ des éléments *prima facie* de la Chine est limité. En outre, nous avons ajouté une référence à la pièce CHN-3 dans la note de bas de page 64 relative au paragraphe 7.15.³⁰

6.14. La Chine demande que, au **paragraphe 7.74** et, par conséquent, aussi au **paragraphe 8.1 a) ii) et iii)**, le Groupe spécial fasse expressément référence aux lignes tarifaires relatives aux véhicules hybrides visées dans la version de la mesure sur laquelle il a décidé de se prononcer, afin de clarifier davantage sa conclusion concernant l'incompatibilité des droits additionnels sur les véhicules hybrides avec l'article II:1 b) et II:1 a) du GATT de 1994.³¹

6.15. La Türkiye ne s'oppose pas à l'inclusion d'une référence aux 6 lignes tarifaires mais elle s'oppose à la suppression d'une référence aux 34 lignes tarifaires spécifiques du SH2002 dans le paragraphe 7.74, comme le propose la Chine. Elle estime que cette référence est essentielle pour indiquer clairement que tous les droits additionnels qui s'appliquent aux véhicules hybrides relevant des 6 lignes tarifaires ne sont pas incompatibles avec l'article II:1 b) et II:1 a), mais que seuls le sont les droits additionnels qui s'appliquent aux véhicules qui étaient classés dans ces 34 lignes tarifaires avant le SH2017.³²

6.16. Nous convenons avec la Chine qu'une référence aux lignes tarifaires pertinentes visées dans la mesure de la Türkiye prenant la forme de droits additionnels pourrait être utile à des fins de clarté. Toutefois, la complexité de la constatation concernant les véhicules hybrides ne découle pas de leur capacité à être identifiés en fonction des lignes tarifaires actuellement applicables, c'est-à-dire visées dans la mesure elle-même. La complexité découle du fait que l'incompatibilité avec l'article II:1 b)

²⁷ Chine, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 5.

²⁸ Türkiye, observations sur la demande de réexamen intérimaire de la Chine, paragraphe 4.1.

²⁹ Chine, réponse à la question n° 17 du Groupe spécial, paragraphe 21.

³⁰ Nous observons que la note de bas de page 152 contient déjà une référence à la pièce CHN-20.

³¹ Chine, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 3.

³² Türkiye, observations sur la demande de réexamen intérimaire de la Chine, paragraphes 2.1 à 2.3.

et a) du GATT de 1994 n'est que partielle et dépend de la manière dont les véhicules hybrides auraient été classés *avant* l'introduction des sous-positions actuelles relatives aux véhicules hybrides au moyen du SH2017. Compte tenu de ces considérations, nous avons fait ce qui suit: i) nous avons ajouté des références aux lignes tarifaires pertinentes pour tous les produits visés par les droits additionnels (pas seulement les véhicules hybrides); pour des raisons de lisibilité, nous l'avons fait dans les notes de bas de page plutôt que dans le corps du texte et ne l'avons pas fait au paragraphe 8; et ii) nous avons apporté d'autres modifications aux paragraphes 7.72, 7.73 et 7.74, ainsi qu'au paragraphe 8.1 a) ii) et iii) afin de clarifier encore la nature limitée de la constatation concernant les véhicules hybrides.

6.17. En ce qui concerne les **paragraphes 7.155 à 7.165**, la Türkiye demande que nous supprimions l'intégralité de notre analyse au motif qu'elle n'a jamais avancé d'argument en matière de compétence concernant l'obligation de la Chine d'"invoker" la Clause d'habilitation et l'article XXIV dans le contexte des droits additionnels, mais l'a fait uniquement dans le contexte de l'allégation de la Chine se rapportant au RLPI.³³

6.18. La Chine estime que nous devrions rejeter la demande de la Türkiye parce que ces paragraphes contiennent le raisonnement du Groupe spécial. Selon elle, nous ne sommes pas tenus de limiter notre raisonnement comme le suggère la Türkiye, et la Türkiye ne démontre pas pourquoi ce raisonnement est incorrect.³⁴

6.19. Dans sa deuxième communication écrite, la Türkiye explique qu'elle incorpore par référence "les arguments concernant ses ACR et leur compatibilité avec la Clause d'habilitation et l'article XXIV qu'elle a présentés dans le contexte de l'allégation de la Chine concernant le RLPI".³⁵ Dans la note de bas de page correspondante, elle fait référence à la section 3.3 de sa première communication écrite, qui comprend aussi son argument selon lequel l'allégation de la Chine concernant l'article premier ne relève pas à bon droit du mandat du Groupe spécial. Par conséquent, les paragraphes 7.155 à 7.165 traitent et rejettent ce qui, d'après ce que nous comprenions, était l'exception d'incompétence soulevée par la Türkiye selon laquelle l'allégation de la Chine voulant que les droits additionnels soient incompatibles avec l'article I:1 ne relevait pas à bon droit de notre mandat. Étant donné l'explication de la Türkiye selon laquelle elle n'a pas soulevé l'exception d'incompétence dans le contexte de l'allégation de la Chine relative aux droits additionnels, nous avons supprimé les paragraphes 7.155 à 7.165.³⁶ Nous avons aussi remanié les paragraphes 7.2, 7.147 et 7.148 compte tenu de cette suppression.

6.20. Toutefois, la majeure partie de l'analyse que nous avons effectuée dans ces paragraphes est pertinente pour l'exception d'incompétence soulevée par la Türkiye en ce qui concerne l'allégation de la Chine selon laquelle le RLPI est incompatible avec l'article I:1. Le paragraphe 7.521, qui traite cette exception d'incompétence, contenait un renvoi à l'analyse effectuée dans les paragraphes 7.155 à 7.165. Comme ces paragraphes ont été supprimés, nous avons déplacé toutes les parties pertinentes de l'analyse dans la section 7.3.4.4, qui concerne l'allégation de la Chine selon laquelle le RLPI est incompatible avec l'article I:1 (paragraphes 7.510 à 7.521 du rapport final).³⁷

6.21. En ce qui concerne les **paragraphes 7.189 et 7.190** (paragraphe 7.178 du rapport final), la Chine nous demande de reconsidérer notre décision au sujet de ce qu'elle appelle l'"attribution de la charge de la preuve" dans le contexte de la question de savoir si le défendeur doit démontrer qu'un ACR spécifique exige le traitement préférentiel pertinent et, dans l'affirmative, comment. Elle demande au Groupe spécial "de faire peser sur la Türkiye la charge initiale d'établir que les ACR

³³ Türkiye, demande de réexamen intérimaire, paragraphes 3.4 à 3.10.

³⁴ Chine, observations sur la demande de réexamen intérimaire de la Türkiye, paragraphes 4 à 6.

³⁵ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 2.29.

³⁶ Bien que nous puissions aussi examiner des questions relatives à notre mandat de notre propre initiative, c'est-à-dire même en l'absence de toute exception soulevée par une partie, étant donné la conclusion à laquelle nous parvenons dans notre analyse, nous ne voyons pas de raison de le faire ici.

³⁷ La Chine demande l'ajout au **paragraphe 7.155** d'un libellé destiné à rendre compte de ses arguments en faveur du rejet de l'invocation par la Türkiye de l'article XXIV et de la Clause d'habilitation à l'égard des droits additionnels (Chine, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 6). Au vu de notre décision de supprimer ce paragraphe, nous considérons que la demande de la Chine est sans objet. Comme le libellé additionnel suggéré par la Chine se rapporte spécifiquement à son allégation au titre de l'article I:1 concernant les droits additionnels et non le RLPI, nous ne jugeons pas non plus nécessaire de l'ajouter au paragraphe 7.510 du rapport final.

pertinents exigent la libéralisation des lignes tarifaires relatives aux véhicules visés par les mesures en cause, et de poursuivre son analyse pour parvenir à une conclusion sur les questions faisant l'objet du différend".³⁸

6.22. La Türkiye estime que nous devrions rejeter la demande de la Chine. D'après ce qu'elle comprend, ces paragraphes expliquent que la charge de la preuve au titre de l'article XXIV incombe toujours à la partie défenderesse et que, une fois que le défendeur a établi ses éléments *prima facie*, le plaignant peut avancer des arguments pour les réfuter. Selon elle, l'analyse du Groupe spécial au titre de l'article XXIV est "entièrement correcte".³⁹

6.23. Dans la section 7.2.6.1.2, nous exposons notre avis sur le critère juridique requis pour que le défendeur puisse invoquer l'exception prévue à l'article XXIV afin de justifier une incompatibilité avec l'article I:1. Nous convenons avec les parties que la charge de démontrer que les conditions énoncées à l'article XXIV sont remplies incombe au défendeur. En particulier, le défendeur doit démontrer qu'un ACR exige le traitement préférentiel en question. Selon nous, il suffit, aux fins d'une démonstration *prima facie*, que le défendeur affirme qu'un ACR exige ce traitement tarifaire préférentiel spécifique et mette à disposition le texte de cet ACR. Nous avons remanié le texte des paragraphes 7.189 et 7.190 pour clarifier ce point. Nous avons également modifié le libellé des paragraphes 7.196 à 7.198 (paragraphes 7.184 et 7.185 du rapport final), qui appliquent le critère juridique aux faits portés à notre connaissance.

6.2 RLPI

6.24. En ce qui concerne le **paragraphe 7.313** (paragraphe 7.301 du rapport final), la Türkiye nous demande de modifier notre raisonnement concernant la relation entre la Notification n° 2025/7 et la Directive de mise en œuvre dans le contexte de notre analyse de la prescription relative au représentant agréé. Elle fait valoir que, en droit turc, la Notification n° 2025/7 prévaut sur la Directive de mise en œuvre et que nous n'avons pas accordé la déférence appropriée à l'interprétation qu'elle a donnée de son propre droit.⁴⁰ Elle fait aussi valoir que ses explications citées au paragraphe 7.313 n'étaient pas notre constatation.⁴¹ Elle nous demande au moins de supprimer les références à ces explications.

6.25. La Chine estime que la demande de la Türkiye devrait être rejetée. Elle fait valoir que la Türkiye avance des arguments qu'elle a déjà présentés précédemment et essaie de revenir sur une question qui a déjà été traitée de manière exhaustive dans le rapport du Groupe spécial. Elle considère qu'il ne s'agit pas d'une utilisation correcte du processus de réexamen intérimaire.⁴²

6.26. Comme la Chine le signale, au paragraphe 7.313, nous prenons déjà acte de l'argument de la Türkiye (avancé dans ses observations sur la réponse de la Chine à la question n° 71 du Groupe spécial) selon lequel la Notification n° 2025/7 prévaudrait en cas de conflit, ainsi que de l'explication par la Türkiye du sens de son propre droit interne. Toutefois, nous notons également dans ce paragraphe que nous ne voyons pas de conflit apparent entre les deux prescriptions figurant dans ces deux instruments juridiques et que, au vu de leur texte, on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'un importateur demandant un certificat de permis arrive à la conclusion que c'est spécifiquement l'importateur qui doit être désigné comme représentant. Pour ces raisons, nous rejetons la demande de la Türkiye visant à ce que nous modifiions le raisonnement exposé dans le paragraphe 7.313. Nous avons remanié le libellé de ce paragraphe pour clarifier notre analyse.

6.27. En ce qui concerne l'argument de la Türkiye voulant que ses explications citées au paragraphe 7.313 n'étaient pas notre constatation, nous notons que notre interprétation selon laquelle la Directive de mise en œuvre développe les prescriptions énoncées dans la Notification n° 2025/7 repose sur la section 1 de ladite directive. Nous trouvons des éléments confirmant que telle est bien la fonction prévue de la Directive de mise en œuvre dans plusieurs explications figurant dans les communications écrites de la Türkiye, y compris l'explication générale à laquelle il est fait

³⁸ Chine, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 9.

³⁹ Türkiye, observations sur la demande de réexamen intérimaire de la Chine, paragraphes 6.1 à 6.4.

⁴⁰ Türkiye, demande de réexamen intérimaire, paragraphes 4.1 et 4.2.

⁴¹ Türkiye, demande de réexamen intérimaire, paragraphes 4.3 à 4.5.

⁴² Chine, observations sur la demande de réexamen intérimaire de la Türkiye, paragraphes 7 et 8.

référence ci-dessus.⁴³ Cependant, nous convenons avec la Türkiye que ces explications ont été données dans des contextes se rapportant à des questions différentes de celle de la prescription relative au représentant agréé. Nous avons remanié le texte du paragraphe 7.313.

6.28. En ce qui concerne le **paragraphe 7.407** (paragraphe 7.395 du rapport final), la Türkiye demande que nous ajoutions une référence à son argument selon lequel, "si une mesure assure le respect d'une loi, elle promouvra par contrecoup les objectifs qui sous-tendent cette loi" et vice versa".⁴⁴

6.29. La Chine estime que la demande de la Türkiye devrait être rejetée. Elle fait valoir que la Türkiye n'a identifié aucune inexactitude dans le paragraphe, qui s'inscrit dans le cadre du raisonnement du Groupe spécial et ne vise pas simplement à être un résumé des arguments de la Türkiye.⁴⁵

6.30. Le paragraphe 7.407 fait partie de la sous-section qui énonce le critère juridique au titre de l'article XX d) et traite certains arguments des parties dont nous considérons qu'ils sont en relation avec ce critère juridique. Dans cette sous-section, nous examinons ce que nous estimons être deux questions distinctes: i) le sens de l'expression "assurer le respect" (paragraphe 7.396 à 7.405); et ii) la relation entre la mesure contestée et l'objectif consistant à assurer le respect (paragraphe 7.406 et 7.407). À notre avis, l'ajout demandé par la Türkiye concerne la première question, et non la deuxième. En conséquence, nous avons partiellement donné suite à la demande de la Türkiye en ajoutant une référence à son argument dans une nouvelle note de bas de page relative au paragraphe 7.396 (note de bas de page 516 relative au paragraphe 7.384 du rapport final). En outre, nous avons remanié le paragraphe 7.407 (paragraphe 7.395 du rapport final) pour indiquer clairement qu'il reflète notre compréhension de l'argument de la Türkiye.

6.31. En ce qui concerne le **paragraphe 7.433** (paragraphe 7.421 du rapport final), la Türkiye nous demande de supprimer la phrase suivante: "La Türkiye n'a présenté aucun argument ou élément de preuve pour démontrer pourquoi une prescription qui peut affecter la facilité avec laquelle un importateur sort du marché turc se rapporte d'une quelconque façon à la protection des consommateurs". La Türkiye estime qu'elle a présenté de nombreux arguments expliquant pourquoi la facilité avec laquelle un importateur sort du marché turc pourrait affecter défavorablement sa capacité de fournir des services après-vente d'une manière qui contribue à la protection des consommateurs. Elle fait en particulier référence à ses arguments voulant que, du fait de la facilité avec laquelle les importateurs sortent du marché, il soit "fondamentalement moins probable qu'ils soient aptes à se conformer" aux prescriptions du RLPI, et que ces prescriptions visent à assurer la protection des consommateurs.⁴⁶

6.32. La Chine estime que nous devrions rejeter la demande de la Türkiye parce qu'elle ne tient pas compte du contexte dans lequel la phrase apparaît.⁴⁷

6.33. Dans la phrase qui précède celle que la Türkiye nous demande de supprimer, nous mettons en question la pertinence du fait que la prescription relative aux stations-service peut affecter la facilité avec laquelle les entreprises sortent du marché turc pour l'objectif consistant à assurer le respect de l'article 58 1) de la LPC. Dans la phrase qui suit celle que la Türkiye nous demande de supprimer, nous reconnaissons le risque que, si un importateur sort du marché, cela puisse affecter la fourniture de services d'entretien et de réparation aux consommateurs, et nous notons que l'article 58 de la LPC contient des dispositions qui visent spécifiquement à remédier à de telles situations. Nous convenons donc avec la Chine que la demande de la Türkiye ne tient pas compte du contexte dans lequel la phrase apparaît. Néanmoins, nous n'estimons pas que la suppression de cette phrase nuirait en quoi que ce soit à la clarté de l'analyse exposée au paragraphe 7.433. Nous

⁴³ Voir aussi Türkiye, première communication écrite, note de bas de page 442, dans laquelle la Türkiye explique que la Directive de mise en œuvre précise et rend opérationnelles les prescriptions énoncées dans la Notification n° 2025/7; et deuxième communication écrite, paragraphe 3.145, dans lequel la Türkiye explique que la Directive de mise en œuvre "donne des indications pour le fonctionnement du RLPI".

⁴⁴ Türkiye, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 4.8.

⁴⁵ Chine, observations sur la demande de réexamen intérimaire de la Türkiye, paragraphe 9.

⁴⁶ Türkiye, demande de réexamen intérimaire, paragraphes 4.11 et 4.12.

⁴⁷ Chine, observations sur la demande de réexamen intérimaire de la Türkiye, paragraphe 10.

avons donc supprimé la phrase comme le demandait la Türkiye et avons apporté quelques autres remaniements mineurs au texte.

6.34. En ce qui concerne le **paragraphe 7.472** (paragraphe 7.460 du rapport final), la Türkiye nous demande d'ajouter le libellé ci-après qui explique pourquoi elle n'a présenté aucun argument montrant en quoi la prescription imposant de désigner l'importateur en tant que représentant RLPI est conçue pour assurer le respect du Règlement relatif à la réception par type (RRT): "parce qu'elle contestait l'hypothèse factuelle voulant qu'il y ait une prescription imposant de désigner l'importateur en tant que représentant agréé".

6.35. La Chine estime qu'il n'est pas nécessaire ni approprié d'inclure ce libellé additionnel parce que les raisons pour lesquelles la Türkiye a choisi de ne pas présenter d'arguments sont dénuées de pertinence pour l'observation faite par le Groupe spécial dans cette phrase.⁴⁸

6.36. Nous convenons que la raison pour laquelle la Türkiye n'a pas fourni ces arguments est effectivement qu'elle contestait l'hypothèse factuelle voulant que la prescription relative au représentant agréé consiste à exiger que l'importateur soit désigné en tant que représentant RLPI. Nous ne jugeons pas inapproprié de faire référence à cette raison au paragraphe 7.472. Nous avons donc ajouté le libellé demandé par la Türkiye.

6.37. En ce qui concerne les **paragraphe 7.474 et 7.487** (paragraphe 7.462 et 7.475 du rapport final), la Türkiye demande l'ajout d'un libellé indiquant qu'elle a fait valoir que la prescription relative au représentant agréé et la prescription relative à l'engagement concernant les batteries assurent le respect de "l'obligation générale de fournir un entretien après-vente au titre de l'article 58 1) de la LPC".⁴⁹

6.38. La Chine estime que nous devrions rejeter ce libellé additionnel car la référence de la Türkiye à une obligation "générale" est dénuée de pertinence pour l'observation formulée dans ces phrases, qui est que la Türkiye n'a pas fait référence à une obligation "spécifique" figurant dans la LPC.⁵⁰

6.39. Nous notons que, dans sa demande de réexamen intérimaire, la Türkiye n'inclut pas de référence aux communications qu'elle a présentées dans lesquelles elle a fait valoir que la prescription relative au représentant agréé ou la prescription relative à l'engagement concernant les batteries assurent *spécifiquement* le respect de l'article 58 1) de la LPC. Dans sa réponse à la question n° 71 du Groupe spécial, la Türkiye fait valoir que ces deux prescriptions "contribuent ... à une meilleure protection des consommateurs, ce qui est l'objectif de la Loi sur la protection des consommateurs".⁵¹ Par conséquent, nous ne jugeons pas entièrement correct d'indiquer que la Türkiye a fait valoir que ces prescriptions assurent *spécifiquement* le respect de l'article 58 1) de la LPC. Nous avons remanié les paragraphes 7.474 et 7.487 pour faire référence à l'argument général de la Türkiye.

7 CONSTATATIONS

7.1 Introduction

7.1. Le présent différend concerne les VE, ainsi que les véhicules hybrides et les véhicules à moteur à combustion interne, que la Chine dénomme "autres véhicules". Comme cela est indiqué plus haut, il y a deux mesures en cause, à savoir les droits additionnels et le RLPI. Nous examinons ci-après les allégations et les moyens de défense présentés par les parties, en commençant par les droits additionnels avant de passer au RLPI.

7.2 Droits additionnels

7.2. La Chine présente des allégations au titre des articles I:1 et II:1 a) et b) du GATT de 1994. La Türkiye invoque l'article XX b) et g) du GATT de 1994 en ce qui concerne toutes les allégations. Au sujet de l'allégation de la Chine au titre de l'article I:1 relative à la version actuelle modifiée des

⁴⁸ Chine, observations sur la demande de réexamen intérimaire de la Türkiye, paragraphe 11.

⁴⁹ Türkiye, demande de réexamen intérimaire, paragraphes 4.14 et 4.15.

⁵⁰ Chine, observations sur la demande de réexamen intérimaire de la Türkiye, paragraphe 12.

⁵¹ Türkiye, réponse à la question n° 71 du Groupe spécial, paragraphe 2.4.

droits additionnels, la Türkiye invoque aussi l'article XXIV du GATT de 1994 et le paragraphe 2 c) de la Clause d'habilitation.

7.3. Comme cela est indiqué plus haut, il existe deux versions des droits additionnels: la version initiale qui était en vigueur au moment de l'établissement du Groupe spécial et la version actuelle, modifiée, adoptée le 22 septembre 2025.⁵² Cela soulève la question de savoir quelle(s) version(s) nous devrions examiner. Nous commençons par répondre à cette question. Ensuite, nous énonçons l'ordre d'analyse, avant d'examiner les allégations et les moyens de défense que les parties ont avancés.

7.2.1 Décision sur la ou les versions des droits additionnels à examiner

7.4. La Chine nous demande de formuler des constatations concernant les deux versions.⁵³ La Türkiye affirme que nous devrions uniquement examiner la version actuelle modifiée et nous abstenir de nous prononcer sur la version maintenant arrivée à expiration.⁵⁴

7.5. Un groupe spécial dispose d'une marge discrétionnaire dans l'exercice de ses pouvoirs juridictionnels inhérents au titre de l'article 11 du Mémoire d'accord. Dans les limites de cette marge discrétionnaire, il appartient à un groupe spécial de décider de la manière dont il tient compte de modifications ultérieures, de l'expiration ou de l'abrogation de la mesure en cause.⁵⁵

7.6. Les parties ne contestent pas que les deux versions relèvent de notre mandat et nous souscrivons à leur évaluation.⁵⁶ Spécifiquement, en ce qui concerne la version actuelle modifiée, nous notons, comme les parties, que la demande d'établissement d'un groupe spécial de la Chine indique explicitement que les modifications des droits additionnels sont incluses dans le champ de la demande.⁵⁷ De plus, la demande mentionne directement l'instrument juridique (la Décision présidentielle n° 3351) qui a institué les droits additionnels et qui a été modifié par le nouvel instrument juridique actuellement en vigueur (la Décision présidentielle n° 10436). En outre, bien que la modification effectuée au moyen de la Décision présidentielle n° 10436 ait modifié le niveau et, à certains égards, l'origine des véhicules visés par les droits additionnels, nous convenons avec les parties qu'elle n'a pas modifié l'essence de la mesure elle-même – une autre prescription en matière de compétence élaborée dans des affaires antérieures à laquelle nous souscrivons.⁵⁸ Enfin, il n'existe pas de préoccupations concernant la régularité de la procédure car cette modification a eu lieu au début de la procédure, ce qui a laissé aux parties des possibilités suffisantes d'échanger des arguments à son sujet.

7.7. Comme les deux versions relèvent de notre mandat, nous passons donc à la question de savoir laquelle examiner. S'agissant d'abord de la version actuelle modifiée, les deux parties demandent que nous nous prononcions sur cette version. Ce fait, en lui-même et à lui seul, peut déjà indiquer qu'il est approprié de se prononcer sur cette version pour arriver à une solution positive du différend. En outre, vu que la nouvelle version a été adoptée au début de la procédure et compte tenu de la nature limitée des modifications qu'elle apporte à la mesure, il semblerait non seulement faisable

⁵² Voir plus haut la section 2.1.

⁵³ Chine, réponse à la question n° 2 du Groupe spécial, paragraphes 1 et 5; deuxième communication écrite, paragraphes 16 et 21.

⁵⁴ Türkiye, réponse à la question n° 1 du Groupe spécial, paragraphe 1.3; deuxième communication écrite, paragraphe 2.10.

⁵⁵ Voir le rapport de l'Organe d'appel *UE – PET (Pakistan)*, paragraphe 5.19. Voir aussi le rapport de l'Organe d'appel *UE – Alcools gras (Indonésie)*, paragraphe 5.180 (faisant référence aux rapports de l'Organe d'appel *CE – Bananes III (article 21:5 – Équateur II) / CE – Bananes III (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 270).

⁵⁶ Non seulement ce point n'est pas controversé entre les parties, mais il n'a même pas été abordé en ce qui concerne la version initiale. Voir Chine, deuxième communication écrite, paragraphes 16 et 21; Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphes 2.4 et 2.11.

⁵⁷ La demande d'établissement d'un groupe spécial de la Chine dispose, à la page 3, ce qui suit: La présente demande vise aussi toutes annexes ou listes y relatives, toutes modifications, mesures complémentaires, mesures de remplacement, mesures de reconduction, prorogations, mesures ultérieures, mesures de mise en œuvre ou toutes autres mesures connexes.

⁵⁸ Rapports de l'Organe d'appel *Chili – Système de fourchettes de prix*, paragraphes 136 à 139, et *CE – Certaines questions douanières*, paragraphe 184; rapports des Groupes spéciaux *États-Unis – Mesures tarifaires (Chine)*, paragraphe 7.35; *Russie – Porcins (UE)*, paragraphe 7.130; *Colombie – Textiles*, paragraphe 7.35; *CE – Produits des technologies de l'information*, paragraphe 7.139; *Inde – Droits d'importation additionnels*, paragraphe 7.56; et *États-Unis – Énergies renouvelables*, paragraphe 7.10.

du point de vue temporel, mais aussi efficace pour la résolution du différend, de se prononcer sur cette version. Nous décidons donc de nous prononcer sur la version actuelle modifiée des droits additionnels.

7.8. Il reste la question de savoir si nous devrions aussi examiner la version initiale des droits additionnels. La Chine demande cet examen pour deux motifs: premièrement, elle fait valoir qu'il subsiste un désaccord entre les parties sur le point de savoir si cette version des droits additionnels était incompatible avec les obligations de la Türkiye dans le cadre de l'OMC: Elle estime que le Groupe spécial dispose d'une base suffisante pour se prononcer sur cette question étant donné l'abondant échange d'arguments entre les parties. Deuxièmement, la Chine fait valoir qu'il y a un risque de nouvelles modifications dans le futur. Elle infère cela de ce qu'elle allègue être de fréquentes modifications des droits additionnels par la Türkiye.⁵⁹ La Türkiye estime que le premier motif est insuffisant et que le deuxième motif n'est pas étayé.⁶⁰

7.9. Après avoir examiné les arguments des parties, nous ne voyons aucune nécessité de nous prononcer en plus sur la version initiale. Comme cela a été indiqué plus haut, l'essence de la mesure reste la même dans les deux versions des droits additionnels. En nous prononçant sur la version actuelle modifiée, nous traitons le désaccord des parties sur le point de savoir si cette essence est compatible avec les obligations de la Türkiye dans le cadre de l'OMC et, par conséquent, résolvons la question qui fait l'objet du différend. En outre, toutes constatations et recommandations formulées concernant la version actuelle modifiée traiteraient aussi le risque de nouvelles modifications (à supposer que ce risque existe) car elles seraient prises en compte dans le cadre de la mise en conformité. Des constatations distinctes sur la version initiale ne sont donc pas nécessaires.

7.10. En adoptant cette approche, nous ne voyons pas de contradiction avec les affaires que la Chine a mentionnées à l'appui de sa position. Dans aucune de ces affaires un groupe spécial ne s'est prononcé sur deux versions de la même mesure comme cela est demandé en l'espèce.⁶¹ De telles demandes ont été présentées dans d'autres affaires, mais les groupes spéciaux n'y ont accédé que dans des circonstances très spécifiques qui n'existent pas en l'espèce.⁶² En dehors de ces circonstances, les groupes spéciaux ont considéré que se prononcer sur la mesure modifiée suffisait à résoudre la question faisant l'objet du différend.⁶³ Comme cela est indiqué ci-dessus, nous adoptons le même point de vue.

⁵⁹ Chine, réponse à la question n° 2 du Groupe spécial, paragraphes 5 et 6; deuxième communication écrite, paragraphes 22 et 23; déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphes 10 et 11.

⁶⁰ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphes 2.12 et 2.16; déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphes 2.1 et 2.2.

⁶¹ Dans l'affaire *Inde – Droits de douane sur les produits des TIC*, le Groupe spécial a décidé de se prononcer sur une mesure arrivée à expiration. Toutefois, c'est la seule mesure sur laquelle le Groupe spécial s'est prononcé car les deux parties convenaient que la nouvelle mesure modifiée était compatible avec les règles de l'OMC. (Rapports des Groupes spéciaux *Inde – Droits de douane sur les produits des TIC*, paragraphes 7.444 et 7.445) De même, dans l'affaire *UE – PET (Pakistan)*, le Groupe spécial a décidé de se prononcer sur une mesure arrivée à expiration qui n'avait été ni modifiée ni remplacée. (Rapport du Groupe spécial *UE – PET (Pakistan)*, paragraphe 7.13) Cette décision a été confirmée en appel. (Rapport de l'Organe d'appel *UE – PET (Pakistan)*, paragraphes 5.51 et 5.52) Dans l'affaire *Thaïlande – Cigarettes (Philippines) (article 21:5 – Philippines II)*, le Groupe spécial s'est abstenu de se prononcer sur des mesures distinctes qui avaient été supprimées. Il a estimé, entre autres choses, qu'il n'y avait pas de raison de considérer que les mesures seraient rétablies, et que des constatations additionnelles ne donneraient aucune indication en sus de celles qui étaient données par les constatations déjà formulées (concernant une autre mesure). (Rapport du Groupe spécial *Thaïlande – Cigarettes (Philippines) (article 21:5 – Philippines II)*, paragraphe 7.505)

⁶² Dans l'affaire *Indonésie – Poulet (article 21:5 – Brésil)*, le Groupe spécial s'est prononcé sur la version initiale de la mesure de mise en œuvre (en plus de la mesure modifiée) pour des raisons systémiques liées au fait que la mesure avait été adoptée après l'expiration du délai raisonnable pour la mise en œuvre. (Rapport du Groupe spécial *Indonésie – Poulet (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 7.9) Dans l'affaire *États-Unis – Énergies renouvelables*, le Groupe spécial, dans un des trois cas, a décidé de se prononcer sur la version initiale de la mesure en plus de la version modifiée au motif que la mesure initiale continuait de compromettre des avantages. (Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Énergies renouvelables*, paragraphes 7.37 à 7.41) Voir aussi Türkiye, première communication écrite, paragraphe 2.19.

⁶³ Rapports des Groupes spéciaux *Russie – Traitement tarifaire*, paragraphes 7.168 et 7.169, et *Colombie – Textiles (article 21:5 – Colombie) / Colombie – Textiles (article 21:5 – Panama)*, paragraphes 7.111 à 7.114.

7.11. En conclusion, notre examen des droits additionnels dans la présente affaire sera fondé uniquement sur la version actuelle modifiée qui a été adoptée le 22 septembre 2025.

7.2.2 Ordre d'analyse

7.12. La Chine conteste les droits additionnels au titre des articles I:1 et II:1 a) et b) du GATT de 1994 et c'est dans cet ordre qu'elle a présenté les allégations dans ses communications. Elle fait aussi une distinction entre les droits additionnels sur les VE, d'une part, et les droits additionnels sur les véhicules à moteur à combustion interne et les véhicules hybrides, d'autre part, les présentant comme deux mesures distinctes.

7.13. Nous notons que les groupes spéciaux sont généralement libres de structurer l'ordre de leur analyse comme ils l'entendent, pour autant que leur analyse soit compatible avec la structure et la logique des dispositions en cause dans chaque différend.⁶⁴ Compte tenu de cela, nous avons décidé de centrer notre analyse d'abord sur les allégations de la Chine au titre de l'article II du GATT de 1994, qui sont, selon nous, les allégations les plus directement pertinentes pour la mesure. De plus, nous ne voyons pas d'inconvénient à aborder les droits additionnels pour les VE et pour d'autres véhicules (qui sont énoncés dans le même document) dans la même analyse, tout en respectant pleinement toutes différences existant entre eux.

7.14. Enfin, nous notons que la Türkiye invoque un moyen de défense au titre de l'article XX du GATT de 1994 en ce qui concerne les deux allégations (article I^{er} et article II), mais invoque aussi des moyens de défense spécifiques au titre de l'article XXIV du GATT de 1994 et au titre de la Clause d'habilitation en ce qui concerne uniquement l'allégation au titre de l'article premier. De ce fait, nous examinerons les moyens de défense pertinents par allégation.

7.2.3 Allégations de la Chine au titre de l'article II du GATT de 1994

7.15. La Chine allègue que les droits additionnels sont des droits de douane proprement dits qui sont plus élevés que les droits consolidés dans la liste de la Türkiye et constituent donc une violation de la première phrase de l'article II:1 b).⁶⁵ À titre subsidiaire, elle allègue que les droits additionnels sont d'autres droits ou impositions plus élevés que ceux qui sont inscrits sur la liste de concessions de la Türkiye au sens de la deuxième phrase de l'article II:1 b). Elle allègue aussi une violation corollaire de l'article II:1 a).⁶⁶

7.16. La Türkiye affirme que la Chine n'a pas identifié de manière adéquate les positions tarifaires pertinentes concernant les véhicules à moteur à combustion interne et, par conséquent, n'a pas établi d'éléments *prima facie*.⁶⁷ Elle affirme en outre qu'elle n'a pas de consolidations tarifaires pour les VE ni pour les véhicules hybrides.⁶⁸

7.2.3.1 Critère juridique

7.17. L'article II:1 a) et b) du GATT de 1994 dispose ce qui suit:

a) Chaque Membre accordera aux autres Membres, 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'un Membre et qui sont les produits du territoire d'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. De même, ces produits ne seront pas soumis à d'autres droits ou

⁶⁴ Rapports de l'Organe d'appel *Canada – Exportations de blé et importations de grains*, paragraphes 126 et 127, et *Canada – Automobiles*, paragraphe 151.

⁶⁵ À l'appui de sa description factuelle des droits additionnels, la Chine présente un tableau qui montre les lignes tarifaires de la position 8703 figurant dans la liste des droits appliqués de la Türkiye, y compris les modifications apportées depuis 2002. (Chine, première communication écrite, paragraphe 17, pièce CHN-3)

⁶⁶ Chine, première communication écrite, paragraphe 119.

⁶⁷ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 2.22.

⁶⁸ Türkiye, première communication écrite, paragraphes 2.14 et 2.26.

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.

7.18. Ainsi, l'article II:1 b) prohibe l'imposition aussi bien de droits de douane proprement dits que d'autres droits ou impositions qui sont plus élevés que ce qui est prévu dans la liste d'un Membre. Dans le cas des droits de douane proprement dits, ce qui est prévu dans la liste du Membre, ce sont les consolidations tarifaires concernant les droits de douane proprement dits. Dans le cas des autres droits et impositions, ce qui est prévu dans la liste du Membre, c'est l'inscription de tels droits et impositions.⁶⁹ L'article II:1 a), quant à lui, prohibe un traitement moins favorable par rapport à celui qui est prévu dans la liste. Comme de précédents organes juridictionnels de l'OMC l'ont dit, un traitement incompatible avec l'article II:1 b) signifie nécessairement qu'il y a un "traitement moins favorable" au sens de l'article II:1 a), de sorte qu'une constatation d'incompatibilité avec l'article II:1 a) dans ces circonstances est donc par nature une constatation corollaire.⁷⁰

7.19. Nous précisons ci-après les différents éléments du critère lorsque cela est nécessaire. Nous commençons notre analyse par l'article II:1 b). Premièrement, nous évaluons si les droits additionnels sont des droits de douane proprement dits au sens de la première phrase de l'article II:1 b) ou d'autres droits ou impositions au sens de la deuxième phrase de l'article II:1 b). Nous identifions ensuite les engagements inscrits dans la liste de la Türkiye avant d'évaluer si les droits additionnels sont plus élevés que ces engagements.

7.2.3.2 Question de savoir si les droits additionnels sont des "droits de douane proprement dits" ou d'"autres droits ou impositions"

7.20. Les deux parties sont d'avis que les droits additionnels sont des droits de douane proprement dits. La Chine dit que ce sont des impositions financières qui sont perçues à l'importation de VE et d'autres véhicules et renvoie aux décisions pertinentes qui qualifient les droits additionnels de "droits de douane".⁷¹ La Türkiye fait observer que ce sont des droits de douane proprement dits aux fins du droit turc et qu'ils ont été adoptés au moyen du même instrument juridique et du même processus que les droits NPF de la Türkiye.⁷²

7.21. L'article II:1 b), bien qu'il fasse une distinction claire entre les deux concepts, ne définit pas les "droits de douane proprement dits" ni les "autres droits ou impositions". Des groupes spéciaux et l'Organe d'appel, dans des affaires antérieures, ont dit que les "autres droits ou impositions" constituaient une catégorie résiduelle qui englobait tous les droits ou impositions perçus à l'importation ou à l'occasion de l'importation qui n'étaient pas des droits de douane proprement dits et qui n'étaient pas expressément prévus à l'article II:2.⁷³ En outre, le Groupe spécial *République dominicaine – Mesures de sauvegarde*, lorsqu'il a interprété l'expression "droits de douane proprement dits" dans les trois langues faisant foi à l'OMC, a conclu qu'elle devait être interprétée

⁶⁹ Voir aussi le Mémoire d'accord sur l'interprétation de l'article II:1 b) du GATT de 1994, dont la partie pertinente dispose ce qui suit:

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 les 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".

⁷⁰ Rapport de l'Organe d'appel *Argentine – Chaussures, textiles et vêtements*, paragraphe 47; rapports des Groupes spéciaux *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 7.65, et *CE – Produits des technologies de l'information*, paragraphe 7.747.

⁷¹ Chine, première communication écrite, paragraphes 123 à 126 et 277 à 280.

⁷² Türkiye, réponse à la question n° 19 du Groupe spécial, paragraphes 1.50 et 1.51; première communication écrite, paragraphe 2.8.

⁷³ Rapports des Groupes spéciaux *République dominicaine – Mesures de sauvegarde*, paragraphe 7.79, et *République dominicaine – Importation et vente de cigarettes*, paragraphe 7.113; rapport de l'Organe d'appel *Inde – Droits d'importation additionnels*, paragraphe 151. Nous notons que l'un et l'autre type de droits (proprement dits ou autres) sont perçus au moment de l'importation, ce qui ne peut donc pas servir à les différencier; mais voir Chine, première communication écrite, paragraphes 125 et 126 (faisant référence au rapport du Groupe spécial *Turquie – Droits additionnels (États-Unis)*, paragraphe 7.127).

stricto sensu et n'englobait pas d'éventuels droits extraordinaires ou exceptionnels perçus en douane.⁷⁴

7.22. Gardant ces indications à l'esprit, nous passons aux arguments des parties. En ce qui concerne d'abord la référence faite par les parties à la manière dont ces droits ont été qualifiés ou adoptés dans le droit turc, nous rappelons que la qualification juridique correcte d'une mesure au titre des accords visés tient à sa teneur et à son essence, et non à la qualification juridique ou à la dénomination qui lui est donnée dans le droit interne.⁷⁵ En ce qui concerne la nature d'un droit, proprement dit ou "extraordinaire/exceptionnel", dans sa réponse à une question sur ce point, la Türkiye estime qu'il n'y a rien d'extraordinaire ou d'exceptionnel dans la "simple addition" des droits additionnels aux droits NPF en l'espèce et établit une analogie avec la nature des droits composites.⁷⁶ Cependant, cette analogie nous semble malvenue car un droit composite n'est pas un droit additionnel au sens des mesures en cause dans le présent différend – mais est plutôt le droit NPF lui-même comprenant deux éléments (un élément *ad valorem* et un autre spécifique) qui doivent être calculés et ajoutés.

7.23. Par conséquent, nous avons des doutes concernant la qualification des droits additionnels par les parties comme étant des droits de douane proprement dits.⁷⁷ Toutefois, étant donné que les parties sont d'accord sur ce point, nous ne voyons pas la nécessité d'ouvrir ce débat à moins que le résultat diffère selon qu'ils sont qualifiés d'une manière ou de l'autre. Nous notons à cet égard que, si les droits additionnels devaient être qualifiés d'autres droits ou impositions, il n'est pas contesté qu'il n'y a pas d'inscription pertinente sur la liste de la Türkiye et, donc, que les droits constitueraient une violation de l'article II:1 b).⁷⁸ Compte tenu de cela, notre analyse ci-après est axée sur la question de savoir s'il y aurait aussi violation si les droits étaient qualifiés de droits de douane proprement dits comme le suggèrent les parties. S'il y a une telle violation, nous ne voyons aucun inconvénient, afin de nous prononcer sur la présente affaire, à admettre l'affirmation des parties selon laquelle les droits additionnels sont qualifiés de droits de douane proprement dits, car le résultat serait le même. Nous appuyant sur cette base, nous examinons donc maintenant s'il y a des consolidations tarifaires dans la liste de la Türkiye.

7.2.3.3 Question de savoir si la Türkiye a des consolidations tarifaires pour les lignes tarifaires visées par les droits additionnels

7.24. La Chine affirme que la Türkiye a des droits consolidés sur les VE et sur d'autres véhicules dans sa liste.⁷⁹ La Türkiye affirme que la Chine n'a pas identifié de manière adéquate les positions tarifaires pertinentes concernant les véhicules à moteur à combustion interne et, par conséquent, n'a pas établi d'éléments *prima facie*.⁸⁰ Elle considère en outre que sa liste ne contient pas de consolidations tarifaires pour les VE ni pour les véhicules hybrides.⁸¹

7.25. Nous examinons d'abord la question des éléments *prima facie* concernant les véhicules à moteur à combustion interne avant de passer à la question des consolidations tarifaires pertinentes pour les VE et les véhicules hybrides dans la liste de la Türkiye.

⁷⁴ Rapport du Groupe spécial *République dominicaine – Mesures de sauvegarde*, paragraphe 7.85.

⁷⁵ Rapport de l'Organe d'appel *Indonésie – Produits en fer ou en acier*, paragraphe 5.32 (faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2^{ème} plainte)*, paragraphe 593). Voir aussi les rapports de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2^{ème} plainte)*, paragraphe 586; *États-Unis – Loi sur la compensation (Amendement Byrd)*, paragraphe 259; *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, paragraphe 56; *États-Unis – Réexamen à l'extinction concernant l'acier traité contre la corrosion*, note de bas de page 87; *Canada – Énergie renouvelable / Canada – Programme de tarifs de rachat garantis*, paragraphe 5.127.

⁷⁶ Türkiye, réponse à la question n° 19 du Groupe spécial, paragraphe 1.49.

⁷⁷ Parmi les tierces parties, le Canada partage l'avis des parties selon lequel les droits additionnels sont des droits de douane proprement dits. (Canada, réponse en tant que tierce partie à la question n° 6 du Groupe spécial, paragraphe 14)

⁷⁸ Les parties font référence à certaines inscriptions figurant sur la liste de la Türkiye qu'elles ne jugent pas applicables. (Chine, première communication écrite, paragraphe 140; Türkiye, réponse à la question n° 19 du Groupe spécial, paragraphe 1.44)

⁷⁹ Chine, première communication écrite, paragraphes 127 à 130 et 281 à 292.

⁸⁰ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 2.22.

⁸¹ Türkiye, première communication écrite, paragraphes 2.14 et 2.26.

7.2.3.3.1 Question de savoir si la Chine a fourni des éléments *prima facie* concernant les consolidations tarifaires pour les véhicules à moteur à combustion interne

7.26. Comme cela est indiqué plus haut dans la section 2.1, les droits additionnels s'appliquent à 33 lignes tarifaires à 12 chiffres (GTIP) au total, dont trois concernent les VE, six concernent les véhicules hybrides et 24 concernent les véhicules à moteur à combustion interne. Dans sa première communication écrite, la Chine identifie les 30 lignes tarifaires concernant les véhicules hybrides et les véhicules à moteur à combustion interne lorsqu'elle présente ses arguments au titre de l'article II:1 b) relatifs à ce qu'elle appelle collectivement d'"autres véhicules".⁸² Elle fait ensuite référence aux six lignes tarifaires spécifiques relatives aux véhicules hybrides pour "illustrer" son assertion selon laquelle la Türkiye a consolidé ses droits pour d'autres véhicules. Pour ces 6 lignes tarifaires, elle présente un tableau montrant les sous-positions à 12 chiffres corrélées qui, selon elle, sont tirées de la Liste de concessions de la Türkiye dans le cadre de l'OMC.⁸³ En plus de présenter ce tableau, la Chine, dans ses communications, expose les sous-positions pertinentes de la liste de la Türkiye et leur corrélation spécifique avec une de ces lignes tarifaires, à savoir la ligne tarifaire concernant les véhicules hybrides rechargeables.⁸⁴ Elle fait référence à ce tableau et à ses arguments pour affirmer qu'elle a fourni des arguments et éléments de preuve détaillés démontrant *prima facie* que la Türkiye a consolidé ses droits pour d'autres véhicules.⁸⁵

7.27. La Türkiye affirme que la Chine n'a pas fourni d'éléments *prima facie* pour les 24 lignes tarifaires concernant les véhicules à moteur à combustion interne. Selon elle, la Chine n'a pas clairement identifié les sous-positions tarifaires consolidées correspondant à ces véhicules.⁸⁶

7.28. Des éléments *prima facie* sont des éléments qui, en l'absence de réfutation effective par la partie défenderesse, font obligation au groupe spécial, en droit, de statuer en faveur de la partie plaignante fournissant les éléments *prima facie*.⁸⁷

7.29. Un plaignant doit donc présenter des arguments et éléments de preuve concernant tous les éléments qui composent une allégation donnée.⁸⁸ Dans le cas d'une allégation au titre de la première phrase de l'article II:1 b), ces éléments sont qu'un droit de douane proprement dit est appliqué qui est plus élevé que les taux consolidés figurant sur la liste.⁸⁹ L'identification des taux consolidés est donc un des éléments *prima facie* que doit nécessairement fournir un plaignant. Sans elle, un groupe spécial ne serait pas en mesure de déterminer si un droit appliqué donné était "plus élevé".

7.30. Comme il est indiqué plus haut, la Chine présente un tableau indiquant des droits consolidés uniquement pour les 6 lignes tarifaires concernant les véhicules hybrides, mais pas pour les 24 lignes tarifaires concernant les véhicules à moteur à combustion interne. En réponse à une question, la Chine a confirmé que ce tableau comprend toutes les lignes tarifaires consolidées concernant d'autres véhicules dont elle allègue qu'elles sont soumises à des droits plus élevés.⁹⁰ Compte tenu de cela, nous estimons que le champ des éléments *prima facie* de la Chine est limité à ces six lignes tarifaires et aux taux consolidés identifiés dans le tableau. Par conséquent, la Chine n'a pas fourni d'éléments *prima facie* pour les lignes tarifaires concernant les véhicules à moteur à combustion interne. Nous relevons, dans ce contexte que, pour ces lignes tarifaires, il n'y a pas de consolidations tarifaires dans la liste de la Türkiye.

7.31. En conclusion, nous constatons donc que la Chine n'a pas fourni d'éléments *prima facie* pour les lignes tarifaires concernant les véhicules à moteur à combustion interne. Pour la suite de notre analyse, nous nous concentrons donc sur la question des consolidations tarifaires pertinentes pour les VE et les véhicules hybrides.

⁸² Chine, première communication écrite, paragraphes 274 et 275.

⁸³ Tableau des taux consolidés (Excel) (pièce CHN-35).

⁸⁴ Chine, première communication écrite, paragraphe 289; deuxième communication écrite, paragraphe 120.

⁸⁵ Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 117.

⁸⁶ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 2.57; première communication écrite, paragraphes 2.20 à 2.23; déclaration liminaire à la première réunion du Groupe spécial, paragraphe 2.8.

⁸⁷ Rapport de l'Organe d'appel CE – Hormones, paragraphe 104.

⁸⁸ Rapport de l'Organe d'appel États-Unis – Jeux, paragraphe 140.

⁸⁹ Voir aussi plus haut le paragraphe 7.18.

⁹⁰ Chine, réponse à la question n° 17 du Groupe spécial, paragraphe 21.

7.2.3.3.2 Existence de consolidations tarifaires pour les VE et les véhicules hybrides

7.32. Nous notons que la version actuelle de la liste de la Türkiye est fondée sur l'édition 2002 de la nomenclature du SH. Les six sous-positions spécifiques au titre desquelles la Türkiye applique des droits additionnels aux VE et aux véhicules hybrides dans le cadre de sa liste des droits appliqués n'y figurent pas car elles n'ont été introduites que dans la mise à jour 2017 du SH (et n'ont pas été mises à jour depuis).

7.33. La Chine affirme que la Türkiye a une consolidation tarifaire pour les VE dans le cadre de la sous-position 8703.90 du SH2002 dans sa liste.⁹¹ En ce qui concerne les véhicules hybrides, elle soutient que la Türkiye a des consolidations tarifaires pour ces véhicules dans le cadre des sous-positions 8703.21 à 8703.24, des sous-positions 8703.31 à 8703.33 et de la sous-position 8703.90 du SH2002 dans sa liste.⁹² S'agissant de toutes les sous-positions pertinentes, la Chine renvoie aux tables de concordance de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) pour la mise à jour 2017 du SH, ainsi qu'aux tables de conversion et de concordance de la Division de statistique des Nations Unies, qui indiquent que ces sous-positions sont celles dans lesquelles les VE et les véhicules hybrides étaient classés dans le SH avant 2017.⁹³

7.34. La Türkiye conteste l'interprétation de sa liste donnée par la Chine. Ses principaux arguments sont qu'un Membre ne peut pas être considéré comme ayant inscrit, à la fin du Cycle d'Uruguay, des consolidations pour des véhicules qui incorporent une technologie qui existait à peine à l'époque et n'avait pas de pertinence commerciale.⁹⁴ La Türkiye affirme en outre qu'un processus de transposition de sa liste est en cours à l'OMC et qu'il constitue le cadre approprié pour l'examen et la résolution des questions relatives aux consolidations tarifaires. Par conséquent, elle estime que, pour des raisons d'équilibre institutionnel, le Groupe spécial devrait décliner l'exercice de sa compétence et ne pas se prononcer sur l'allégation.⁹⁵

7.35. Notre tâche consiste à déterminer si la Türkiye a des consolidations tarifaires pour les VE et les véhicules hybrides dans sa liste. L'article II:7 du GATT de 1994 dispose que les listes des Membres font partie intégrante du GATT de 1994. Par conséquent, conformément à l'article 3:2 du Mémoire d'accord, elles sont susceptibles d'interprétation en application des règles coutumières d'interprétation énoncées aux articles 31 à 33 de la Convention de Vienne sur le droit des traités (Convention de Vienne).⁹⁶ Il est bien établi que le SH, sur lequel les listes des Membres sont fondées, est un contexte pertinent aux fins de l'interprétation des engagements tarifaires repris dans ces listes.⁹⁷ Comme des affaires antérieures le démontrent, cela inclut aussi les documents et instruments relatifs au SH qui sont pertinents pour l'application et l'interprétation du SH.⁹⁸ Nous ne considérons pas que les parties contestent en principe ce point.

7.2.3.3.2.1 Consolidations tarifaires pour les VE

7.36. Nous examinons d'abord le cas des VE. La Chine identifie la sous-position 8703.90 de la liste de la Türkiye, qui correspond à la catégorie "autres" relevant de la position 8703, "voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes [...]", et est restée inchangée dans le cadre des autres modifications du SH jusqu'au SH2017. Plus spécifiquement, la Chine mentionne la première des deux lignes tarifaires à 10 chiffres, la ligne tarifaire 8703.90.10.00, qui correspond à la catégorie "Autres; véhicules à moteurs électriques".⁹⁹ La liste indique une consolidation tarifaire à 20% pour cette ligne tarifaire.

⁹¹ Chine, première communication écrite, paragraphe 127.

⁹² Chine, première communication écrite, paragraphes 282 et 292, faisant référence à la pièce CHN-35.

⁹³ Chine, première communication écrite, paragraphes 130, 286 et 291.

⁹⁴ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 2.15.

⁹⁵ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 2.16.

⁹⁶ Rapports de l'Organe d'appel *CE – Matériels informatiques*, paragraphe 84, et *CE – Subventions à l'exportation de sucre*, paragraphes 166 et 167.

⁹⁷ Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 199.

⁹⁸ Rapports de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphes 224 et 233 et note de bas de page 431; *CE – Matériels informatiques*, paragraphe 89; rapport du Groupe spécial *Turquie – Droits additionnels (États-Unis)*, paragraphe 7.139.

⁹⁹ L'autre sous-position à 10 chiffres est la sous-position 8703.90.90.00, qui correspond à la sous-catégorie "autres".

7.37. À première vue, l'expression "à moteurs électriques" recouvre les VE car l'essence même d'un VE est d'avoir un moteur électrique comme seul moyen de propulsion. D'ailleurs, nous observons que des termes très semblables sont aussi employés dans la nouvelle sous-position 8703.80, introduite dans la mise à jour 2017 du SH, pour décrire les VE, à savoir "[a]utres véhicules, équipés uniquement d'un moteur électrique pour la propulsion".

7.38. Cette interprétation est encore confirmée par les tables de concordance de l'OMD et les tables de conversion des Nations Unies auxquelles la Chine fait référence. Le but de ces tables est d'identifier les positions pertinentes (à six chiffres) dans lesquelles les produits étaient classés dans le SH avant qu'une nouvelle sous-position ait été créée.¹⁰⁰ En ce qui concerne la nouvelle sous-position 8703.80 introduite par le SH2017, les deux tables identifient comme seule sous-position pertinente d'où elle tire son origine la sous-position 8703.90. Le tableau ci-dessous présente l'extrait pertinent des tables de concordance de l'OMD.¹⁰¹

Tableau 1: Extrait des tables de concordance de l'OMD

Version de 2017	Version de 2012	Observations
(...) 8703.80	(...) ex8703.90	La structure du n° 87.03 a été réécrite et la position a été renumérotée afin de spécialiser respectivement les véhicules électriques hybrides, les véhicules hybrides rechargeables et les véhicules à moteur entièrement électrique.

7.39. Nous observons dans ce contexte que la pratique en matière de classification que la Türkiye elle-même suivait dans sa liste des droits appliqués avant la modification 2017 du SH consistait à classer les VE dans la sous-position 8703.90, et que plusieurs tierces parties ont confirmé qu'elles suivaient aussi cette pratique.¹⁰²

7.40. Sur la base de cette interprétation, nous concluons donc à titre préliminaire que la liste de la Türkiye contient une consolidation tarifaire à 20% pour les VE.

7.2.3.3.2.2 Consolidations tarifaires pour les véhicules hybrides

7.41. Nous examinons ensuite les sous-positions que la Chine qualifie de pertinentes pour les véhicules hybrides. Ces sous-positions du SH2002 figurant dans la liste de la Türkiye couvrent i) les véhicules à moteur essence (8703.2 – "autres véhicules, à moteur à piston alternatif à allumage par étincelles"), subdivisés en différentes catégories en fonction de la cylindrée; ii) les véhicules à moteur diesel ou semi-diesel (8703.3 – "autres véhicules, à moteur à piston à allumage par compression"), subdivisés en différentes catégories en fonction de la cylindrée; et iii) les "autres" véhicules (8703.90), cette sous-position étant la même que celle dont nous avons parlé plus haut pour les VE. À l'intérieur de ces sous-positions, la Chine identifie au total, dans la pièce CHN-35, 34 lignes tarifaires à 12 chiffres (GTIP) spécifiques, qui sont des subdivisions de 18 lignes tarifaires à 10 chiffres figurant dans la liste de la Türkiye, dont 17 sont consolidées à 19% et 1 à 20%.¹⁰³

7.42. Nous observons que les sous-positions figurant dans la liste de la Türkiye qui sont mentionnées ci-dessus ne font pas référence aux véhicules hybrides, parce que la liste est établie selon la version de 2002 de la nomenclature du SH, qui est bien antérieure à l'introduction du concept de véhicules hybrides dans la mise à jour 2017 du SH. Pour la Türkiye, cela signifie qu'aucune des

¹⁰⁰ Les tables de concordance établissent le lien dans les deux "sens": "avant", en montrant comment des produits relevant auparavant d'une sous-position donnée sont maintenant classés dans une version ultérieure du SH; et "arrière" en montrant comment des produits qui relèvent maintenant d'une nouvelle ligne tarifaire étaient précédemment classés.

¹⁰¹ Organisation mondiale des douanes, Table I – Concordance entre la version de 2017 et la version de 2012 du Système harmonisé (octobre 2016) (pièce CHN-21). Dans les tables de concordance de l'OMD, "ex" indique une "couverture partielle", c'est-à-dire que seule une partie des produits relevant de cette sous-position du SH est concernée par la concordance.

¹⁰² Türkiye, réponse à la question n° 9 du Groupe spécial, paragraphe 1.35; Australie, réponse en tant que tierce partie à la question n° 1 du Groupe spécial, paragraphe 1; Canada, réponse en tant que tierce partie à la question n° 1 du Groupe spécial, paragraphe 2; Union européenne, réponse en tant que tierce partie à la question n° 1 du Groupe spécial, paragraphe 1; Japon, réponse en tant que tierce partie à la question n° 1 du Groupe spécial, paragraphe 1; États-Unis, réponse en tant que tierce partie à la question n° 1 du Groupe spécial, paragraphe 1.

¹⁰³ Tableau des taux consolidés (Excel) (pièce CHN-35).

sous-positions de sa liste ne couvre les véhicules hybrides.¹⁰⁴ Dans le même temps toutefois, la Türkiye souscrit "en principe" à l'avis suivant du Groupe spécial *Inde – Droits de douane sur les produits des TIC*¹⁰⁵:

[C]onformément aux règles d'interprétation du SH, tout produit doit entrer, à tout moment, dans le champ des produits visés par une position tarifaire ... du SH [et] [c]ela inclut nécessairement les nouveaux produits qui voient le jour, par exemple comme conséquence d'innovations technologiques, après la conclusion d'une nomenclature du SH donnée.¹⁰⁶

7.43. Compte tenu de cela, et vu que la liste de la Türkiye est fondée sur le SH, les véhicules hybrides, "en principe", doivent pouvoir être classés quelque part dans cette liste, même si elle ne contient pas de référence spécifique à ces véhicules. Les véhicules hybrides ont à la fois un moteur électrique et un moteur à combustion interne, et les différents types de véhicules hybrides les associent différemment. De ce fait, ils peuvent être classés *prima facie* aussi bien dans les sous-positions i) et ii) susmentionnées, qui sont les sous-positions couvrant les véhicules à moteur à combustion interne, que dans la sous-position iii) qui couvre les véhicules à moteurs électriques. La sous-position exacte dont ils relèveront dépendra de la question de savoir s'ils ont un moteur essence ou diesel et du moteur principal servant à la propulsion.¹⁰⁷

7.44. Les tables de concordance de l'OMD et les tables de conversion des Nations Unies confirment ce point de vue. Elles identifient les nouvelles sous-positions relatives aux véhicules hybrides figurant dans le SH2017 (à savoir 8703.40, 8703.50, 8703.60 et 8703.70) et elles identifient les sous-positions du SH2002 susmentionnées comme étant les sous-positions pertinentes dans lesquelles les véhicules hybrides étaient classés dans le SH avant la mise à jour 2017 du SH. Le tableau ci-dessous présente l'extrait pertinent des tables de concordance de l'OMD entre le SH2017 et le SH2012, qui est identique au SH2002 en ce qui concerne les codes pertinents.

¹⁰⁴ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 2.25; deuxième communication écrite, paragraphe 2.36; déclaration liminaire à la deuxième réunion de fond du Groupe spécial, paragraphe 2.11.

¹⁰⁵ Türkiye, réponse à la question n° 16 du Groupe spécial, paragraphe 1.37.

¹⁰⁶ Rapport du Groupe spécial *Inde – Droits de douane sur les produits des TIC*, paragraphe 7.64.

¹⁰⁷ Il convient aussi de prendre note de la Règle 3 des Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé, qui dispose ce qui suit:

Lorsque des marchandises paraissent devoir être classées sous deux ou plusieurs positions par application de la Règle 2 b) ou dans tout autre cas, le classement s'opère comme suit:

a) La position la plus spécifique doit avoir la priorité sur les positions d'une portée plus générale. Toutefois, lorsque deux ou plusieurs positions se rapportent chacune à une partie seulement des matières constituant un produit mélangé ou un article composite, ou à une partie seulement des articles dans le cas de marchandises présentées en assortiments conditionnés pour la vente au détail, ces positions sont à considérer, au regard de ce produit ou de cet article, comme également spécifiques même si l'une d'elles en donne par ailleurs une description plus précise ou plus complète.

b) Les produits mélangés, les ouvrages composés de matières différentes ou constitués par l'assemblage d'articles différents et les marchandises présentées en assortiments conditionnés pour la vente au détail, dont le classement ne peut être effectué en application de la Règle 3 a), sont classés d'après la matière ou l'article qui leur confère leur caractère essentiel lorsqu'il est possible d'opérer cette détermination.

c) Dans le cas où les Règles 3 a) et 3 b) ne permettent pas d'effectuer le classement, la marchandise est classée dans la position placée la dernière par ordre de numérotation parmi celles susceptibles d'être valablement prises en considération.

Tableau 2: Extrait des tables de concordance de l'OMD

Version de 2017	Version de 2012	Observations
8703.40	ex8703.21 ex8703.22 ex8703.23 ex8703.24 ex8703.90	La structure du n° 87.03 a été réécrite et la position a été renumérotée afin de spécialiser respectivement les véhicules électriques hybrides, les véhicules hybrides rechargeables et les véhicules à moteur entièrement électrique.
8703.50	ex8703.31 ex8703.32 ex8703.33 ex8703.90	
8703.60	ex8703.21 ex8703.22 ex8703.23 ex8703.24 ex8703.90	
8703.70	ex8703.31 ex8703.32 ex8703.33 ex8703.90	

7.45. Nous observons aussi dans ce contexte que la pratique en matière de classification que la Türkiye elle-même suivait dans sa liste des droits appliqués avant le SH2017 consistait à classer les véhicules hybrides dans ces sous-positions en fonction du type de moteur principal.¹⁰⁸ En outre, plusieurs tierces parties ont confirmé qu'elles avaient aussi pour pratique de classer les véhicules hybrides dans ces sous-positions.¹⁰⁹

7.46. La Türkiye met généralement en question la valeur interprétative des tables de concordance de l'OMD, faisant observer qu'elles ne sont pas juridiquement contraignantes et qu'elles "peuvent rendre compte de multiples interprétations dans les cas où les Membres ne sont pas parvenus à un consensus".¹¹⁰ Cependant, nous notons que les tables de concordance ne font que confirmer le résultat de notre interprétation et que ce résultat ne changerait pas même si elles n'étaient pas prises en considération.¹¹¹ En outre, nous observons qu'il n'est pas fait état dans les tables de concordance d'une absence de consensus dans ce cas spécifique, de sorte que la question de l'influence que cette absence de consensus pourrait avoir sur l'interprétation n'a pas besoin d'être tranchée.¹¹²

¹⁰⁸ Türkiye, réponse à la question n° 9 du Groupe spécial, paragraphe 1.35.

¹⁰⁹ Australie, réponse en tant que tierce partie à la question n° 1 du Groupe spécial, paragraphe 1; Canada, réponse en tant que tierce partie à la question n° 1 du Groupe spécial, paragraphe 2; Union européenne, réponse en tant que tierce partie à la question n° 1 du Groupe spécial, paragraphe 1; Japon, réponse en tant que tierce partie à la question n° 1 du Groupe spécial, paragraphe 1; États-Unis, réponse en tant que tierce partie à la question n° 1 du Groupe spécial, paragraphe 1. Nous notons que seuls l'Australie et le Japon, à cet égard, mentionnent aussi la sous-position 8703.90.

¹¹⁰ Türkiye, réponse à la question n° 12 du Groupe spécial, paragraphes 1.29 à 1.32, en particulier le paragraphe 1.30; deuxième communication écrite, paragraphes 2.41 à 2.46.

¹¹¹ En réponse à une question du Groupe spécial, plusieurs tierces parties ont aussi fait des observations sur la pertinence juridique en droit de l'OMC des tables de concordance de l'OMD, confirmant et soulignant de manière générale leur importance en tant qu'outil d'aide à la transposition. (Japon, réponse en tant que tierce partie à la question n° 2 du Groupe spécial, paragraphe 5; États-Unis, réponse en tant que tierce partie à la question n° 2 du Groupe spécial, paragraphe 3) L'Australie estime qu'il peut être approprié d'accorder moins de valeur aux tables de concordance dans les cas où un Membre peut prouver qu'il avait un avis différent au sujet d'un classement donné. (Australie, réponse en tant que tierce partie à la question n° 2 du Groupe spécial, paragraphe 4) Le Canada estime que les tables de concordance constituent un contexte pertinent au sens de la Convention de Vienne. (Canada, réponse en tant que tierce partie à la question n° 2 du Groupe spécial, paragraphe 7)

¹¹² En cas d'absence de consensus, les tables de concordance de l'OMD assortissent spécifiquement la sous-position en question d'un astérisque et d'une note indiquant qu'il n'y avait "pas de consensus" pour cette concordance. Nous observons qu'un tel cas s'est présenté dans l'affaire *CE – Produits des technologies de l'information*. Dans cette affaire, le Groupe spécial a été confronté à une situation dans laquelle, pour un des produits en cause dans le différend (machines multifonctions), les tables de concordance figurant dans le document G/MA/W/76 établissaient une correspondance entre la position du SH2007 8443.31 et les positions du SH2002 ex8443.51*, ex8471.60, ex8517.21, ex9009.11*, ex9009.12*, avec une note indiquant qu'il n'y

7.47. Sur la base de l'interprétation qui précède, nous concluons donc à titre préliminaire que les sous-positions 8703.2, 8703.3 et 8703.90 du SH2002 figurant dans la liste de la Türkiye couvrent les véhicules hybrides. Il existe des consolidations tarifaires à 19% et (dans un cas) 20% pour un nombre total de 34 lignes tarifaires à 12 chiffres (GTIP), qui sont des subdivisions de 18 lignes tarifaires à 10 chiffres figurant dans la liste de la Türkiye.¹¹³

7.48. Nous examinons maintenant les principaux arguments de la Türkiye, qui remettent en question cette interprétation.

7.2.3.3.2.3 Argument de la Türkiye concernant les évolutions technologiques et commerciales relatives aux VE et aux véhicules hybrides

7.49. Bien que la Türkiye, comme il est indiqué plus haut, convienne en principe que tous les produits doivent toujours pouvoir être classés dans la liste d'un Membre, elle considère que "ce principe doit être ajusté"¹¹⁴ dans le cas spécifique des VE et des véhicules hybrides.¹¹⁵

7.50. La Türkiye affirme à cet égard qu'un Membre ne peut pas être considéré comme ayant inscrit, à la fin du Cycle d'Uruguay, des consolidations pour des "véhicules qui incorporent une technologie qui existait à peine à l'époque et n'avait pas de pertinence commerciale".¹¹⁶ Elle explique que, au moment du Cycle d'Uruguay, la branche de production des VE en était encore à ses débuts et que les quelques VE qui existaient alors étaient des prototypes, des essais de flottes à petite échelle ou des projets pilotes et n'étaient pas produits à l'échelle commerciale. Elle fait valoir que, pour cette raison, ils avaient été classés dans la catégorie résiduelle "autres".¹¹⁷ L'évolution technologique et commerciale ultérieure qui a abouti à la production en grande série n'aurait, selon la Türkiye, pas pu raisonnablement être anticipée.¹¹⁸ La Türkiye affirme donc que ses engagements tarifaires ont été pris dans un contexte qui était fondamentalement différent des conditions du marché actuel des VE et ne reflétait pas ces conditions.¹¹⁹ Elle estime que les listes doivent être interprétées d'une manière qui préserve leur signification juridique et commerciale voulue dans le cadre multilatéral négocié.¹²⁰ A cet égard, d'après ce que nous comprenons, la Türkiye fait valoir que la sous-position 8703.90 devrait être interprétée comme couvrant encore uniquement les prototypes et d'autres catégories résiduelles, mais pas des véhicules disponibles dans le commerce. Elle ne propose pas d'autre interprétation indiquant où les VE modernes devraient être classés dans sa liste

avait "pas de consensus" sur les sous-positions avec un astérisque. Dans cette affaire, le Groupe spécial a exclu les tables de concordance de son analyse; voir les rapports du Groupe spécial *CE – Produits des technologies de l'information*, paragraphe 7.1242.

¹¹³ Ces sous-positions spécifiques, à l'exception de la sous-position 8703.90 du SH2002, ne couvrent pas les voitures particulières (appelées "voitures de tourisme" dans la liste). La liste de la Türkiye ne contient donc pas de consolidations tarifaires pour les véhicules hybrides qui sont des voitures particulières (à l'exception des véhicules hybrides qui relèvent du n° 8703.90). Comme cela est indiqué plus haut au paragraphe 7.30, il en va de même pour les voitures particulières équipées de moteurs conventionnels à combustion interne, puisqu'elles relèvent des mêmes sous-positions.

¹¹⁴ Türkiye, réponse à la question n° 16 du Groupe spécial, paragraphe 1.38.

¹¹⁵ Voir Türkiye, déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, dans laquelle la Türkiye dit ce qui suit:

Cela ne signifie pas que, pour tout produit, la Türkiye avance l'argument selon lequel "les consolidations tarifaires ne s'appliquent pas aux produits qui ont connu des innovation technologiques depuis que la consolidation tarifaire a été négociée". L'approche de la Türkiye ne signifierait pas non plus que "toute innovation risquerait d'exclure" des produits du champ des consolidations. En fait, les VE représentent un cas rare et exceptionnel de technologie qui, en raison d'une évolution technique et commerciale inattendue, va bien au-delà de tout sens que les rédacteurs auraient éventuellement pu attribuer à l'expression "véhicules à moteur[] électrique[]" en 1994. Par conséquent, le Groupe spécial peut limiter ses constatations entièrement et exclusivement au cas particulier des VE (et aussi des véhicules hybrides), sans préjuger de tout autre produit dans un quelconque différend futur.

(Türkiye, déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 2.7) (notes de bas de page omises)

¹¹⁶ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 2.15.

¹¹⁷ Türkiye, réponse à la question n° 8 du Groupe spécial, paragraphe 1.31.

¹¹⁸ Türkiye, réponse à la question n° 8 du Groupe spécial, paragraphes 1.32 à 1.34.

¹¹⁹ Türkiye, réponse à la question n° 8 du Groupe spécial, paragraphe 1.34.

¹²⁰ Türkiye, déclaration liminaire à la première réunion de fond du Groupe spécial, paragraphe 2.3.

actuelle, *au lieu* de la sous-position 8703.90 du SH2002. Elle indique à la place que cette question devrait être tranchée dans le cadre du processus de transposition.¹²¹

7.51. Nous admettons l'affirmation de la Türkiye selon laquelle des évolutions technologiques et commerciales importantes ont eu lieu depuis la conclusion du Cycle d'Uruguay. De plus, nous ne considérons pas que la Chine conteste ce point.¹²² Toutefois, même si de telles évolutions ont eu lieu, la question est de savoir sur quelle base cela pourrait et devrait être pris en compte dans l'interprétation des sous-positions susmentionnées de la liste de la Türkiye.¹²³

7.52. Nous rappelons que, en vertu de l'article 31.1 de la Convention de Vienne, le sens d'un terme donné d'un traité doit être déterminé "suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but". Comme la Commission du droit international (CDI) l'a expliqué:

[I]l faut présumer que le texte est l'expression authentique de l'intention des parties et que, par suite, le point de départ de l'interprétation est d'élucider le sens du texte et non pas de rechercher *ab initio* quelles étaient les intentions des parties.¹²⁴

7.53. Par conséquent, la tâche de l'interprète d'un traité est d'examiner les mots du traité pour déterminer les intentions des parties et non d'examiner une intention commune alléguée afin de déterminer le sens de ces mots. Ce sont les mots qui reflètent l'intention et l'examen ne doit aller au-delà de ces mots, conformément à l'article 32, que dans les cas où l'interprétation "[l]aisse le sens ambigu ou obscur" ou "[c]onduit à un résultat qui est manifestement absurde ou déraisonnable".¹²⁵

7.54. Par conséquent, la suggestion de la Türkiye voulant que nous discernions une intention commune¹²⁶ des parties concernant le sens des sous-positions pertinentes à partir des circonstances technologiques et commerciales relatives aux VE et aux véhicules hybrides qui existaient au moment de la conclusion du Cycle d'Uruguay est malvenue. Nous discernons cette intention commune à partir du sens ordinaire des termes de ces codes du SH.¹²⁷ Ces termes déterminent les évolutions technologiques et commerciales qui peuvent être couvertes par la concession. En effet, nous ne voyons pas l'intérêt d'examiner, comme le fait la Türkiye, si les termes du traité en général sont neutres du point de vue technologique ou si une interprétation évolutive est reconnue en tant que principe.¹²⁸ La question de savoir quelles évolutions ils peuvent ou non couvrir se rapporte à la détermination du sens ordinaire des termes individuels en cause.

7.55. Nous trouvons des éléments à l'appui de ce point de vue dans les déclarations faites par l'Organe d'appel dans l'affaire *Chine – Publications et produits audiovisuels*. Dans cette affaire, l'Organe d'appel, dans le contexte de l'interprétation de la Liste d'engagements spécifiques de la Chine concernant les services (liste AGCS), a rejeté le point de vue selon lequel il conviendrait de donner aux termes du traité uniquement le sens qu'ils avaient au moment où la liste a été conclue. Il a indiqué qu'une telle interprétation:

compromettrait la prévisibilité, la sécurité et la clarté des engagements spécifiques AGCS, qui sont contractés dans le cadre de séries de négociations successives et qui

¹²¹ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphes 2.34, 2.36 et 2.44.

¹²² Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 34.

¹²³ Voir aussi Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 34.

¹²⁴ Annuaire de la Commission du droit international, 1966, volume II, page 240, paragraphe 11).

¹²⁵ À cet égard, la CDI a noté que le mot "complémentaires" figurant à l'article 32 souligne que cet article "prévoit non pas des moyens d'interprétation différents, autonomes, mais simplement des moyens destinés à faciliter une interprétation régie par les principes énoncés à l'article [31]". (Annuaire de la Commission du droit international, 1966, volume II, page 243, paragraphe 19))

¹²⁶ Nous notons que la Türkiye fait aussi mention des "attentes communes" (Türkiye, déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 2.6) et des "attentes légitimes" (Türkiye, déclaration liminaire à la première réunion du Groupe spécial, paragraphe 2.5). Nous ne considérons pas que les "attentes légitimes" en tant que telles aient une place distincte dans l'interprétation des dispositions conventionnelles en vertu des règles de la Convention de Vienne. (Voir les rapports de l'Organe d'appel *CE – Matériels informatiques*, paragraphe 83, et *Inde – Brevets (États-Unis)*, paragraphe 45.)

¹²⁷ Nous soulignons aussi que les rédacteurs ont choisi, pour indiquer leurs concessions dans les listes, d'utiliser le SH, qui est un système de classification dans lequel tous les produits peuvent toujours être classés.

¹²⁸ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphes 2.49 et 2.50.

doivent être interprétés conformément aux règles coutumières d'interprétation du droit international public.¹²⁹

7.56. Au sujet du sens de l'engagement spécifique en cause, l'Organe d'appel a considéré que ces termes étaient "suffisamment génériques pour que ce à quoi ils s'appliqu[aient] puisse évoluer avec le temps".¹³⁰ Comme nous l'avons vu plus haut, c'est également le cas en l'espèce. En effet, le sens de l'expression "moteur électrique" est tel qu'il couvre les VE à la fois tels qu'il se présentaient au moment de la conclusion du traité et tels qu'ils se présentent maintenant.

7.57. En résumé, nous estimons que l'argument de la Türkiye n'a pas de fondement dans la Convention de Vienne. L'interprétation préliminaire à laquelle nous sommes parvenus plus haut reste donc valable. En fait, comme cela est indiqué plus haut, la Türkiye n'a pas proposé d'autre interprétation concernant le classement des VE et des véhicules hybrides et indique à la place que cette question devrait être tranchée dans le cadre du processus de transposition. Nous examinons cette question ci-après.

7.2.3.3.2.4 Arguments de la Türkiye concernant le rôle du processus de transposition

7.58. La Türkiye affirme que la question de ses taux consolidés pour les VE et les véhicules hybrides devrait être tranchée dans le cadre du processus de transposition, par lequel les Membres de l'OMC mettent en œuvre les modifications du SH dans leurs listes, et que le Groupe spécial devrait donc s'abstenir de se prononcer sur ces taux.¹³¹ Pour la Türkiye, le processus de transposition du SH constitue un cadre qui offre aux Membres de l'OMC une possibilité d'examiner non seulement les aspects techniques de la transposition du SH elle-même, mais aussi toute une série de préoccupations additionnelles. Elle soutient que ces préoccupations peuvent englober précisément des évolutions technologiques comme celles qui sont en cause en l'espèce.¹³² Elle considère que ce processus est distinct d'éventuelles négociations relatives à des modifications des listes au titre de l'article XXVIII et précède ces négociations.¹³³ L'argument de la Türkiye selon lequel le Groupe spécial devrait respecter le processus de transposition en cours repose sur l'idée qu'il y a un "équilibre institutionnel" entre différents organes de l'OMC que le Groupe spécial ne devrait pas perturber.¹³⁴

7.59. La Chine rejette l'interprétation que la Türkiye fait du processus de transposition.¹³⁵ Pour elle, même si le processus de transposition actuel était pertinent, ce qui, d'après elle, n'est pas le cas, il ne changerait rien au fait que la liste certifiée actuelle de la Türkiye selon le SH2002 inclut des consolidations pour les VE. La Chine affirme que le fait que l'article XXVIII prévoit des procédures spécifiques pour la modification des listes tarifaires confirme encore que le processus de transposition n'est pas le moyen approprié d'atteindre ces objectifs.¹³⁶ Enfin, selon la Chine, le Groupe spécial a le devoir de se prononcer sur cette question.¹³⁷

7.60. Nous estimons que l'interprétation que la Türkiye fait du processus de transposition est incorrecte. En particulier, nous considérons que le processus (tel qu'il est énoncé dans la décision pertinente du Conseil général concernant le processus de transposition du SH2007, que la Türkiye

¹²⁹ Rapport de l'Organe d'appel *Chine – Publications et produits audiovisuels*, paragraphe 397.

¹³⁰ Rapport de l'Organe d'appel *Chine – Publications et produits audiovisuels*, paragraphe 396.

¹³¹ Türkiye, première communication écrite, paragraphes 2.16 et 2.17; deuxième communication écrite, paragraphe 2.53.

¹³² Türkiye, réponse à la question n° 10 du Groupe spécial, paragraphe 1.37; deuxième communication écrite, paragraphe 2.44.

¹³³ Türkiye, réponse à la question n° 11 du Groupe spécial, paragraphe 1.28.

¹³⁴ Türkiye, première communication écrite, paragraphes 2.16 et 2.17; déclaration liminaire à la première réunion de fond du Groupe spécial, paragraphes 2.6 et 2.7; réponses aux questions du Groupe spécial n° 15, paragraphe 1.36, et n° 16, paragraphe 1.40; deuxième communication écrite, paragraphe 2.54; et déclaration liminaire à la deuxième réunion de fond du Groupe spécial, paragraphe 2.8.

¹³⁵ Chine, déclaration liminaire à la première réunion de fond du Groupe spécial, paragraphe 12; deuxième communication écrite, paragraphe 45; et déclaration liminaire à la deuxième réunion de fond du Groupe spécial, paragraphe 17.

¹³⁶ Chine, réponse à la question n° 11 du Groupe spécial, paragraphe 8.

¹³⁷ Chine, déclaration liminaire à la première réunion de fond du Groupe spécial, paragraphe 12; deuxième communication écrite, paragraphes 45 et 46; et déclaration liminaire à la deuxième réunion de fond du Groupe spécial, paragraphe 17.

cite en exemple)¹³⁸ définit de manière étroite les circonstances dans lesquelles une concession peut devoir être modifiée.¹³⁹ En outre, dans ces circonstances, nous considérons qu'il assimile spécifiquement les négociations au processus au titre de l'article XXVIII (et que ce processus peut donc parfaitement avoir lieu avant que la transposition soit achevée).¹⁴⁰

7.61. Toutefois, même si l'interprétation de la Türkiye était correcte, nous convenons avec la Chine que cela ne changerait rien au fait que la liste certifiée actuelle de la Türkiye selon le SH2002 inclut des consolidations tarifaires. Ces consolidations tarifaires s'appliquent jusqu'à ce que des négociations sur des consolidations tarifaires modifiées soient achevées.¹⁴¹

7.62. Cela nous amène à la question de l'"équilibre institutionnel". Nous pouvons souscrire à l'idée que les accords visés énoncent des tâches différentes pour différents organes de l'OMC et que cela se traduit par une certaine forme d'"équilibre institutionnel" qui doit être préservé. Cependant, nous ne souscrivons pas à la description faite par la Türkiye des tâches en cause en ce qui concerne les concessions tarifaires des Membres. Les concessions tarifaires, telles qu'elles sont inscrites dans les listes des Membres, constituent les dispositions conventionnelles actuellement applicables qui ont été négociées et adoptées par les Membres. Ces concessions tarifaires peuvent être renégociées, et les accords visés assignent cette tâche au processus au titre de l'article XXVIII (ce qui explique pourquoi la Décision du Conseil général concernant le SH2007 fait référence à ce processus). En ce qui concerne le règlement des différends, et dans la mesure où un différend surgit entre des Membres, nous estimons que l'article 11 du Mémoire d'accord exige qu'un groupe spécial précise quelles sont les concessions tarifaires existantes dans le cadre de la tâche qui lui incombe de procéder à une évaluation objective de la question dont il est saisi. Comme cela est indiqué ci-dessus, ces concessions tarifaires existantes s'appliquent jusqu'à ce que des négociations tarifaires au titre de l'article XXVIII aboutissent à des concessions modifiées.

7.63. Sur la base de cette compréhension de la répartition des tâches, et comme le Groupe spécial *Turquie – Droits additionnels (États-Unis)*, nous estimons que nous devons procéder à une évaluation objective et formuler une constatation sur ce que sont les concessions tarifaires existantes de la Türkiye.¹⁴² Il est bien sûr exact, comme la Türkiye le fait valoir, que l'article 11 n'exige pas que nous formulions des constatations si elles ne sont pas nécessaires à la résolution du différend.¹⁴³ Toutefois, en l'absence de constatation sur ce que sont les concessions tarifaires existantes de la Türkiye, nous ne serions pas en mesure de formuler une constatation au titre de l'article II du GATT de 1994, l'ORD ne serait pas en mesure de s'acquitter de ses responsabilités et le présent différend

¹³⁸ Décision du Conseil général intitulée "Procédure pour l'introduction des modifications du SH2007 dans les listes de concessions au moyen de la base de données sur les listes tarifaires codifiées (LCT)", Décision du Conseil général du 15 décembre 2006, document WT/L/673) (Décision du Conseil général concernant le SH2007).

¹³⁹ Nous notons que la Décision fonde fermement la transposition sur les tables de concordance de l'OMD. C'est au moyen de ces tables que toutes modifications entre le SH2002 et le SH2007 sont identifiées et que la transposition est mise en œuvre par les Membres et le Secrétariat. Rien ne donne à penser que ce processus d'identification des modifications lui-même est susceptible de discussion. En outre, aux termes de la Décision du Conseil général concernant le SH2007, "la portée des concessions ... demeurera inchangée, dans la mesure du possible" et "[s]i les concessions correspondant aux lignes tarifaires originelles suivant le SH2002 sont différentes, les éléments de concession des nouvelles sous-positions/lignes tarifaires suivant le SH2007 devraient le faire apparaître". (Paragraphe 4 de la Décision du Conseil général concernant le SH2007) Il n'y a qu'un seul scénario dans lequel il se peut que cela ne soit pas possible, à savoir dans les cas où une nouvelle sous-position renvoie à plusieurs consolidations tarifaires différentes. Dans ce scénario, le paragraphe 5 de l'annexe 2 de la Décision du Conseil général concernant le SH2007 énonce quatre méthodes différentes, précisément définies, pour la détermination de la consolidation tarifaire applicable.

¹⁴⁰ Paragraphe 15 de la Décision du Conseil général concernant le SH2007 et paragraphe 5 de l'annexe 2 de cette même décision. Nous observons aussi que la Chine et plusieurs tierces parties qualifient le processus de transposition de "mécanique/technique" par nature. (Voir Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 47, souscrivant à la déclaration du Canada en tant que tierce partie, paragraphes 11 et 12; Australie, réponse en tant que tierce partie à la question n° 5 du Groupe spécial, paragraphes 10 et 11; Union européenne, réponse en tant que tierce partie à la question n° 5 du Groupe spécial, paragraphes 7 à 9; Japon, réponse en tant que tierce partie à la question n° 5 du Groupe spécial, paragraphe 7; États-Unis, réponse en tant que tierce partie à la question n° 5 du Groupe spécial, paragraphes 5 et 6.)

¹⁴¹ Voir aussi le rapport du Groupe spécial *UE – Viande de volaille (Chine)*, paragraphes 7.512 à 7.514.

¹⁴² Rapport du Groupe spécial *Turquie – Droits additionnels (États-Unis)*, paragraphe 6.26.

¹⁴³ Türkiye, réponse à la question n° 15 du Groupe spécial, paragraphe 1.34.

resterait non résolu.¹⁴⁴ L'analogie de la Türkiye avec l'application du principe d'économie jurisprudentielle est donc malvenue.

7.64. En conclusion, nous constatons que les arguments de la Türkiye concernant le rôle du processus de transposition sont dénués de pertinence sur le plan factuel comme sur le plan juridique. L'interprétation à laquelle nous sommes parvenus plus haut s'applique donc.

7.2.3.3.3 Conclusion concernant les consolidations tarifaires

7.65. En résumé, s'agissant de la question de savoir si la liste de la Türkiye contient des consolidations tarifaires pour les lignes tarifaires visées par les droits additionnels, nous rappelons que nous n'avons examiné cette question qu'en ce qui concerne les VE et les véhicules hybrides, car nous avons constaté que la Chine n'a pas fourni d'éléments *prima facie* concernant les véhicules à moteur à combustion interne concernés. Nous constatons ce qui suit: i) en ce qui concerne les VE, la Türkiye a une consolidation tarifaire à 20% pour la ligne tarifaire 8703.90.10; ii) en ce qui concerne les véhicules hybrides, la Türkiye a une consolidation tarifaire à 19% ou 20% selon le cas pour les véhicules hybrides qui relèvent de l'une quelconque des 34 lignes tarifaires spécifiques (GTIP) que la Chine a identifiées et qui sont des subdivisions de 18 lignes tarifaires à 10 chiffres relevant des sous-positions 8703.21 à 8703.24, 8703.31 à 8703.33 et 8703.90 du SH2002 figurant dans la liste de la Türkiye.

7.2.3.3.4 Question de savoir si les droits additionnels sont "plus élevés" que les consolidations tarifaires

7.66. Nous passons maintenant à la question de savoir si les droits additionnels sont plus élevés que les consolidations tarifaires susmentionnées. Nous rappelons que les droits additionnels qui s'appliquent actuellement sont les suivants: i) un droit mixte de 30% *ad valorem* ou de 8 500 USD minimum par unité, le montant le plus élevé étant retenu, pour les VE; ii) un droit mixte de 25% *ad valorem* ou de 6 000 USD minimum par unité, le montant le plus élevé étant retenu, pour les véhicules hybrides non rechargeables; et iii) un droit mixte de 30% *ad valorem* ou de 7 000 USD minimum par unité, le montant le plus élevé étant retenu, pour les véhicules hybrides rechargeables.¹⁴⁵ En outre, les droits s'appliquent indépendamment, et en plus, du droit *ad valorem* de 10%, qui est le taux NPF de la Türkiye pour tous les véhicules en cause.

7.67. Il est clair que ces droits sont, par définition, plus élevés que les consolidations tarifaires susmentionnées, à 20% pour les VE et à 19% ou 20% pour les véhicules hybrides. Même si l'on ne prend en compte que les éléments *ad valorem* de ces droits additionnels, ils sont plus élevés que ces consolidations (c'est-à-dire 19% et 20%). La Türkiye n'a pas contesté ce point.

7.68. Nous constatons donc que les droits additionnels sur les VE sont plus élevés que les consolidations tarifaires de la Türkiye. De plus, les droits additionnels sur les véhicules hybrides sont plus élevés que les consolidations tarifaires de la Türkiye dans la mesure où ces véhicules relèvent des 34 lignes tarifaires spécifiques (GTIP) susmentionnées, qui sont des subdivisions de 18 lignes tarifaires à 10 chiffres figurant dans la liste de la Türkiye selon le SH2002.

7.2.3.3.5 Conclusion concernant l'article II:1 b)

7.69. Nous constatons que les droits additionnels sont incompatibles avec l'article II:1 b) parce que, et dans la mesure où, ils sont plus élevés que certaines consolidations tarifaires figurant dans la liste de la Türkiye. Nous rappelons que, au début de la présente analyse, nous n'avons pas tranché la question de savoir si les droits additionnels sont des droits de douane proprement dits, comme les parties l'affirment, ou s'ils sont d'autres droits ou impositions. Comme nous l'avons signalé, la différence n'aurait d'importance que s'il y avait une différence de résultat au titre de l'article II:1 b). Comme l'analyse qui précède démontre qu'il n'y a pas de différence de résultat, nous admettons

¹⁴⁴ Voir aussi Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 44.

¹⁴⁵ Voir plus haut la section 2.1. Les droits additionnels sur les véhicules à moteur à combustion interne sont omis de cette description. Comme cela est indiqué plus haut, nous les avons exclus du champ de notre examen au titre de l'article II parce que la Chine n'a pas fourni d'éléments *prima facie* concernant les consolidations tarifaires pertinentes, voir plus haut la section 7.2.3.3.1.

l'affirmation des parties selon laquelle les droits additionnels sont des droits de douane proprement dits.

7.2.3.6 Constatation corollaire au titre de l'article II:1 a)

7.70. Comme cela est indiqué plus haut, à l'instar de précédents organes juridictionnels de l'OMC, nous estimons qu'une constatation d'incompatibilité avec l'article II:1 b) entraîne nécessairement une constatation d'incompatibilité avec l'article II:1 a).¹⁴⁶

7.71. Dans le cadre de la constatation au titre de l'article II:1 b) qui précède (voir plus loin le tableau 3), par conséquent, nous constatons aussi que les droits additionnels sont incompatibles avec l'article II:1 a).

7.2.3.7 Conclusion et portée des constatations

7.72. Comme il y a des constatations diverses à différents niveaux de l'analyse, nous jugeons approprié dans la présente section de circonscrire la portée précise de notre constatation d'incompatibilité au titre de l'article II:1 b) et II:1 a). Nous rappelons que les droits additionnels s'appliquent à 33 lignes tarifaires de la liste des droits appliqués de la Türkiye qui couvrent 3 catégories différentes de véhicules, à savoir les véhicules à moteur à combustion interne¹⁴⁷, les VE¹⁴⁸ et les véhicules hybrides.¹⁴⁹ En ce qui concerne ces trois catégories, i) il n'y a pas de violation de l'article II:1 b) dans le cas des véhicules à moteur à combustion interne; ii) il y a une constatation complète de violation dans le cas de tous les VE; et iii) il y a une constatation limitée de violation dans le cas des véhicules hybrides.

7.73. En ce qui concerne la constatation limitée de violation relative aux véhicules hybrides, la constatation concerne uniquement les véhicules hybrides qui relèvent des 34 lignes tarifaires du SH2002 à 12 chiffres (GTIP) spécifiques énumérées dans le tableau ci-après qui ont été identifiées par la Chine. Ces 34 lignes tarifaires sont des subdivisions de 18 lignes tarifaires à 10 chiffres figurant dans la liste de la Türkiye, dont 17 sont consolidées à 19% et une à 20%. Nous rappelons à cet égard que tous les véhicules hybrides sont soumis aux droits additionnels. Par conséquent, pour les véhicules hybrides qui ne relèvent pas des 34 lignes tarifaires spécifiques, il n'y a pas de consolidation tarifaire et, donc, pas d'incompatibilité avec l'article II:1 b) et II:1 a). Ainsi, en pratique, c'est-à-dire au regard de la liste des droits appliqués de la Türkiye, la question de savoir si la constatation d'incompatibilité s'applique à un véhicule hybride donné dépend de la question de savoir si ce véhicule aurait relevé de l'une des 34 lignes tarifaires spécifiques avant l'introduction des sous-positions spécifiques relatives aux véhicules hybrides (et aux VE) au moyen du SH2017.¹⁵⁰ Pour assurer le maximum de clarté, nous énumérons les 34 lignes tarifaires dans le tableau ci-après.

Tableau 3: Portée des constatations concernant les véhicules hybrides

N°	Lignes tarifaires du SH2002 à 12 chiffres (GTIP) identifiées par la Chine ¹⁵¹	Lignes tarifaires à 10 chiffres figurant dans la LTC de la Türkiye selon le SH2002 ¹⁵²	Taux consolidé de la Türkiye (%)
1	8703.21.10.90.11	8703.21.10.90	19
2	8703.21.10.90.19		
3	8703.21.90.90.11	8703.21.90.90	19
4	8703.21.90.90.19		
5	8703.22.10.90.11	8703.22.10.90	19

¹⁴⁶ Voir plus haut le paragraphe 7.18.

¹⁴⁷ Lignes de la liste des droits appliqués 8703.21.10.10.00 à 8703.33.90.10.12.

¹⁴⁸ Lignes de la liste des droits appliqués 8703.80.10.00.21, 8703.80.10.00.29, 8703.80.10.00.39.

¹⁴⁹ Lignes de la liste des droits appliqués 8703.40.10.00.00; 8703.40.90.00.00, 8703.50.00.00.00, 8703.60.10.00.00, 8703.60.90.00.00, 8703.70.00.00.

¹⁵⁰ Nous notons dans ce contexte que, suivant la pratique de la Türkiye en matière de classification avant le SH2017, les véhicules hybrides étaient classés en fonction du type de moteur principal (thermique ou électrique) qui assurait la propulsion du véhicule. Si le moteur thermique était la source première de propulsion, le véhicule était classé dans les sous-positions du SH 8703.21 à 24 ou 8703.31 à 33, en fonction du type de carburant (essence ou diesel). (Türkiye, réponse à la question n° 9 du Groupe spécial, paragraphe 1.35)

¹⁵¹ Sur la base des GTIP 2002 (pièce CHN-35).

¹⁵² Sur la base du SH2002 (fichier LTC de la Türkiye (Excel) (pièce CHN-20)).

N°	Lignes tarifaires du SH2002 à 12 chiffres (GTIP) identifiées par la Chine ¹⁵¹	Lignes tarifaires à 10 chiffres figurant dans la LTC de la Türkiye selon le SH2002 ¹⁵²	Taux consolidé de la Türkiye (%)
6	8703.22.10.90.12	8703.22.90.90	19
7	8703.22.10.90.19		
8	8703.22.90.90.11		
9	8703.22.90.90.12		
10	8703.22.90.90.19		
11	8703.23.11.00.00	8703.23.11.00	19
12	8703.23.19.90.11	8703.23.19.90	19
13	8703.23.19.90.19	8703.23.90.90	19
14	8703.23.90.90.11		
15	8703.23.90.90.19		
16	8703.24.10.90.11	8703.24.10.90	19
17	8703.24.10.90.19	8703.24.90.90	19
18	8703.24.90.90.11		
19	8703.24.90.90.19		
20	8703.31.10.90.11	8703.31.10.90	19
21	8703.31.10.90.19	8703.31.90.90	19
22	8703.31.90.90.11		
23	8703.31.90.90.19		
24	8703.32.11.00.00	8703.32.11.00	19
25	8703.32.19.90.11	8703.32.19.90	19
26	8703.32.19.90.19	8703.32.90.90	19
27	8703.32.90.90.11		
28	8703.32.90.90.19		
29	8703.33.11.00.00	8703.33.11.00	19
30	8703.33.19.90.11	8703.33.19.90	19
31	8703.33.19.90.19	8703.33.90.90	19
32	8703.33.90.90.11		
33	8703.33.90.90.19		
34	8703.90.10.00.00	8703.90.10.00	20

7.74. En conclusion, par conséquent, nous constatons que les droits additionnels sont incompatibles avec l'article II:1 b) et II:1 a) en ce qui concerne les VE. De plus, s'agissant des véhicules hybrides, les droits additionnels sont incompatibles avec l'article II:1 b) et II:1 a) en ce qui concerne les véhicules hybrides qui auraient relevé des 34 lignes tarifaires à 12 chiffres (GTIP) spécifiques identifiées dans le présent rapport avant l'introduction du SH2017. Enfin, nous constatons que la Chine n'a pas démontré que les droits additionnels sont incompatibles avec l'article II:1 b) et II:1 a) en ce qui concerne les véhicules à moteur à combustion interne.

7.2.4 Question de savoir si l'incompatibilité avec l'article II est justifiée au regard de l'article XX b) et g) du GATT de 1994

7.2.4.1 Introduction

7.75. Nous passons maintenant à la question de savoir si l'incompatibilité que nous avons constatée plus haut est justifiée au regard de l'article XX b) et g), comme le soutient la Türkiye. Comme il est indiqué plus en détail plus loin, la Türkiye fait valoir que les droits additionnels sont nécessaires pour qu'elle réalise ses objectifs de réduction des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) dans le secteur des transports en développant la capacité de fabrication nationale de VE.¹⁵³ La Chine affirme que la Türkiye n'étaye pas ses moyens de défense et que le Groupe spécial devrait donc les rejeter.¹⁵⁴

7.76. Les parties pertinentes de l'article XX disposent ce qui suit:

Sous réserve que ces mesures ne soient pas appliquées de façon à constituer soit un moyen de discrimination arbitraire ou injustifiable entre les pays où les mêmes conditions existent, soit une restriction déguisée au commerce international, rien dans

¹⁵³ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 2.68; déclaration liminaire à la première réunion du Groupe spécial, paragraphe 1.7.

¹⁵⁴ Chine, déclaration liminaire à la première réunion du Groupe spécial, paragraphe 14.

le présent Accord ne sera interprété comme empêchant l'adoption ou l'application par tout Membre des mesures:

...

- b) nécessaires à la protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou à la préservation des végétaux;

...

- g) se rapportant à la conservation des ressources naturelles épuisables, si de telles mesures sont appliquées conjointement avec des restrictions à la production ou à la consommation nationales;

...

7.77. Comme cela est bien établi, l'analyse d'une mesure au titre de l'article XX du GATT de 1994 est double. Premièrement, un groupe spécial doit examiner si la mesure relève de l'une des exceptions énumérées à l'article XX, c'est-à-dire si elle est provisoirement justifiée. Deuxièmement, il doit examiner la question de savoir si la mesure en cause satisfait aux prescriptions du texte introductif de l'article XX.¹⁵⁵ En outre, la charge de la preuve incombe à la partie qui invoque le moyen de défense.¹⁵⁶

7.78. Les parties ont présenté des arguments sur tous les éléments, et nous examinons ces arguments au fur et à mesure que nous abordons chaque étape de cette analyse double. Nous commençons par la justification provisoire au titre des alinéas et nous examinerons séparément les deux exceptions invoquées par la Türkiye.

7.2.4.2 Article XX b)

7.2.4.2.1 Introduction

7.79. La Türkiye affirme que les droits additionnels ont pour objectif de protéger l'environnement et, en particulier, de favoriser le développement et l'utilisation des VE et des véhicules hybrides en Türkiye et donc de réduire les émissions globales de CO₂ dans le secteur des transports.¹⁵⁷ Elle rappelle son engagement politique de longue date en faveur de l'atténuation des changements climatiques et les obligations internationales qu'elle a contractées dans le cadre de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, en particulier le Protocole de Kyoto et l'Accord de Paris.¹⁵⁸ Selon la Türkiye, les droits additionnels font partie d'une stratégie à plusieurs volets visant à atteindre ses cibles climatiques et à décarboner des secteurs clés, y compris celui des transports.¹⁵⁹ La Türkiye souligne que le soutien à sa branche de production nationale n'est pas une fin en soi, mais plutôt un moyen de réaliser l'objectif environnemental visant une adoption nette plus large des VE.¹⁶⁰ Elle décrit donc une "chaîne de causalité" ou un "enchaînement de causalité" liant l'"étape transitoire, intermédiaire" d'établissement d'une branche productrice de VE viable à l'objectif de protection de l'environnement.¹⁶¹ Pour la Türkiye, l'objectif de réduction des émissions de CO₂ est "de la plus haute importance", et la contribution des droits additionnels à l'objectif déclaré est "importante"¹⁶², et leur caractère restrictif pour le commerce n'est "pas excessif".¹⁶³ La Türkiye considère donc que les droits additionnels satisfont au critère de la nécessité.

¹⁵⁵ Rapport de l'Organe d'appel *Brésil – Pneumatiques rechapés*, paragraphe 139.

¹⁵⁶ Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Chemises et blouses de laine*, pages 15 et 16.

¹⁵⁷ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 2.68.

¹⁵⁸ Türkiye, première communication écrite, paragraphes 2.57 à 2.59.

¹⁵⁹ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 2.61.

¹⁶⁰ Türkiye, déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 2.14.

¹⁶¹ Türkiye, réponses aux questions n° 24, paragraphe 1.110, et n° 25 et 26, paragraphe 1.115, du Groupe spécial.

¹⁶² Türkiye, première communication écrite, paragraphe 2.86.

¹⁶³ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 2.98.

7.80. La Chine affirme que les droits additionnels ne sont pas conçus pour réduire les émissions de CO₂ ou lutter contre les changements climatiques.¹⁶⁴ Elle soutient que la Türkiye n'a pas démontré que les droits additionnels étaient conçus pour réaliser cet objectif car elle n'a ni démontré que les VE importés créaient un risque que les émissions de CO₂ dans le secteur des transports augmentent¹⁶⁵, ni étayé l'existence d'un lien positif entre les droits additionnels et l'objectif déclaré.¹⁶⁶ Examinant la nécessité à titre subsidiaire, la Chine convient de l'importance de l'objectif de réduction des émissions de CO₂, mais considère que les droits additionnels ne contribuent pas à cet objectif et qu'ils sont très restrictifs pour le commerce.¹⁶⁷ Elle affirme aussi qu'il existe des mesures de rechange moins restrictives pour le commerce, à savoir l'élimination des droits sur tous les VE, quelle que soit leur origine, et des incitations fiscales pour la construction de stations de recharge.¹⁶⁸

7.81. L'article XX b) fait référence aux mesures "nécessaires à la protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou à la préservation des végétaux". Pour évaluer si une mesure est provisoirement justifiée au regard de l'article XX b), les organes juridictionnels antérieurs ont examiné si la mesure était i) adoptée/conçue pour protéger la santé et la vie des personnes et des animaux ou pour préserver les végétaux et ii) nécessaire à la réalisation de cet objectif.¹⁶⁹

7.82. Il semble y avoir peu de désaccord entre les parties pour dire que la *deuxième étape*, c'est-à-dire le critère de la nécessité, implique de soupeser et de mettre en balance différents facteurs, à savoir i) l'importance de l'objectif que la mesure cherche à réaliser, ii) le degré du caractère restrictif de la mesure pour le commerce, et iii) le degré de contribution que la mesure apporte à la réalisation de l'objectif.¹⁷⁰ Les deux parties admettent aussi que le critère de la nécessité comporte en outre une évaluation de la question de savoir s'il existe des mesures de rechange moins restrictives pour le commerce que la partie défenderesse, en l'occurrence la Chine, a la charge de présenter. Nous souscrivons à ces éléments que les organes juridictionnels antérieurs ont constamment évalués de cette manière.¹⁷¹

7.83. Les parties conviennent également que la *première étape* de l'examen, c'est-à-dire la question de savoir si la mesure est adoptée/conçue pour protéger la santé et la vie des personnes et des animaux ou pour préserver les végétaux, exige d'établir qu'il existe un lien ou une relation entre la mesure et l'intérêt protégé. Toutefois, les parties ne sont pas d'accord sur ce qui est exigé pour établir qu'un tel lien ou une telle relation existe. La Türkiye, faisant référence à la déclaration de l'Organe d'appel dans l'affaire *Colombie – Textiles*, considère qu'il est satisfait à cette étape lorsqu'il est établi que la mesure n'est "pas inapte" à réaliser l'objectif déclaré.¹⁷²

7.84. La Chine affirme qu'une partie défenderesse est tenue d'établir l'existence d'un risque et que cela est le point de départ d'une analyse au titre de la première étape.¹⁷³ En outre, pour la Chine, le critère de la "conception" exige que la Türkiye démontre qu'il existe une "relation positive" entre la mesure (c'est-à-dire les droits additionnels) et l'objectif (c'est-à-dire la réduction des émissions de CO₂), à savoir que la mesure est "apte" à réduire le risque qui est prétendument traité.¹⁷⁴

7.85. Le désaccord entre les parties est centré sur une déclaration de l'Organe d'appel faite dans l'affaire *Colombie – Textiles*. Cette affaire concernait un moyen de défense au titre de l'article XX a)

¹⁶⁴ Chine, déclaration liminaire à la première réunion de fond du Groupe spécial, paragraphe 15.

¹⁶⁵ Chine, déclaration liminaire à la première réunion de fond du Groupe spécial, paragraphe 17.

¹⁶⁶ Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 131.

¹⁶⁷ Chine, déclaration liminaire à la première réunion de fond du Groupe spécial, paragraphe 19.

¹⁶⁸ Chine, déclaration liminaire à la première réunion du Groupe spécial, paragraphes 29 et 30; deuxième communication écrite, paragraphes 95 et 97.

¹⁶⁹ Rapports des Groupes spéciaux *États-Unis – Essence*, paragraphe 6.20; *CE – Amiante*, paragraphe 8.169; *CE – Préférences tarifaires*, paragraphes 7.195 à 7.197 (faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 157, dans lequel l'Organe d'appel avait adopté la même approche au titre de l'article XX d)); *Brésil – Pneumatiques rechapés*, paragraphe 7.40; *Chine – Matières premières*, paragraphe 7.479; *Indonésie – Poulet*, paragraphe 7.209.

¹⁷⁰ Türkiye, première communication écrite, paragraphes 2.40 à 2.43; Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 89.

¹⁷¹ Voir, par exemple, le rapport de l'Organe d'appel *Chine – Publications et produits audiovisuels*, paragraphes 239 et 242.

¹⁷² Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 2.80.

¹⁷³ Chine, observations sur la réponse de la Türkiye à la question n° 54 du Groupe spécial, paragraphe 1.

¹⁷⁴ Chine, réponse à la question n° 55 du Groupe spécial, paragraphe 4.

qui fait référence à des mesures "nécessaires à la protection de la moralité publique". L'Organe d'appel, dans le contexte de la description de la première étape de l'analyse figurant dans cette disposition, a indiqué ce qui suit:

En ce qui concerne l'analyse de la "conception" de la mesure, le membre de phrase "[pour] la protection de la moralité publique" implique un examen liminaire initial afin de déterminer s'il existe un lien entre une mesure par ailleurs incompatible avec le GATT et la protection de la moralité publique. Si cet examen liminaire initial montre que la mesure n'est pas apte à protéger la moralité publique, il n'existe pas de lien entre la mesure et la protection de la moralité publique qui satisfasse aux prescriptions de l'étape concernant la "conception". Dans ce cas, il ne serait pas requis de poursuivre l'examen pour ce qui est de savoir si cette mesure est "nécessaire" à la protection de la moralité publique. Il en est ainsi parce qu'il ne peut pas y avoir de justification au titre de l'article XX a) pour une mesure qui n'est pas "conçue" pour protéger la moralité publique. Toutefois, si la mesure n'est pas inapte à protéger la moralité publique, cela indique l'existence d'un lien entre la mesure et la protection de la moralité publique. Dans cette situation, il est requis de poursuivre l'examen de la question de savoir si la mesure est "nécessaire" au titre de l'article XX a).¹⁷⁵

7.86. Sur la base de la discussion ayant évolué entre les parties dans la présente procédure, nous voyons deux questions distinctes mais connexes. La première est celle de savoir si la partie défenderesse doit démontrer l'existence d'un risque dans le cadre de cette première étape de l'analyse au de l'article XX b). La deuxième concerne le critère pertinent pour établir qu'une mesure est conçue/adoptée pour protéger l'intérêt déclaré. Ces deux questions se rapportent à ce qui doit être démontré dans la première étape de l'analyse de l'article XX b). Nous les examinons à mesure que nous progressons dans l'analyse.

7.87. Nous passons maintenant à notre analyse au titre de l'article XX b) et commençons par la question de savoir si l'objectif de réduction des émissions de CO₂ relève de l'objectif de protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou de préservation des végétaux.

7.2.4.2.2 Question de savoir si l'objectif de réduction des émissions de CO₂ dans le secteur des transports relève de l'article XX b)

7.88. Comme il est indiqué plus haut, l'objectif de la Türkiye est de favoriser le développement et l'utilisation des VE et des véhicules hybrides en Türkiye et de réduire ainsi les émissions globales de CO₂ dans le secteur des transports. La Türkiye explique que cet objectif est inscrit dans ses engagements politiques et internationaux plus larges visant à atténuer les changements climatiques. En outre, elle fait référence aux Groupes spéciaux dans l'affaire *UE – Huile de palme* pour faire valoir que l'objectif consistant à limiter le risque présenté par les émissions de gaz à effet de serre (GES) se rapporte à la protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou à la préservation des végétaux.¹⁷⁶

7.89. Les parties ne contestent pas que l'objectif de protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou de préservation des végétaux peut également concerner la protection de l'environnement, y compris la protection contre les changements climatiques.¹⁷⁷ Des organes juridictionnels antérieurs ont constamment énoncé ce point de vue¹⁷⁸, qui est également partagé par certaines des tierces parties à la présente procédure.¹⁷⁹ Nous nous référons à l'observation du Groupe spécial dans les affaires récentes *UE – Huile de palme* selon laquelle "le réchauffement de la

¹⁷⁵ Rapport de l'Organe d'appel *Colombie – Textiles*, paragraphe 5.68.

¹⁷⁶ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 2.82 (faisant référence au rapport du Groupe spécial *UE et certains États membres – Huile de palme (Malaisie)*, paragraphe 7.281). Nous utilisons les expressions "émissions de CO₂" et "émissions de GES" d'une manière interchangeable.

¹⁷⁷ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 2.35; Chine, déclaration liminaire à la première réunion du Groupe spécial, paragraphe 19.

¹⁷⁸ Rapport de l'Organe d'appel *Brésil – Pneumatiques rechapés*, paragraphe 151; rapports des Groupes spéciaux *Brésil – Taxation*, paragraphe 7.880; *UE – Huile de palme (Indonésie)*, paragraphes 7.290 et 7.1093; *UE et certains États membres – Huile de palme (Malaisie)*, paragraphes 7.281 et 7.1085.

¹⁷⁹ Australie, communication en tant que tierce partie, paragraphe 12; Union européenne, communication en tant que tierce partie, paragraphe 22; Japon, communication en tant que tierce partie, paragraphe 8; Suisse, communication en tant que tierce partie, paragraphe 9; Canada, déclaration en tant que tierce partie, paragraphe 13; et Singapour, déclaration en tant que tierce partie, paragraphe 13.

planète et les changements climatiques constituent l'une des plus grandes menaces pour la vie et la santé sur la planète".¹⁸⁰ Les efforts multilatéraux visant à lutter contre les changements climatiques, auxquels la Türkiye fait référence et auxquels elle participe activement, confirment la menace que les changements climatiques présentent pour la santé et la vie des personnes et des animaux et montrent aussi l'importance que la communauté internationale accorde à la lutte contre cette menace.¹⁸¹

7.90. Les deux parties conviennent également que l'objectif de réduction des émissions de CO₂ dans le secteur des transports est le seul objectif pertinent aux fins d'établir que les droits additionnels sont (provisoirement) justifiés au regard de l'article XX b). Nous notons, à cet égard, l'affirmation de la Türkiye selon laquelle le lien entre les droits additionnels et l'objectif de réduction des émissions de CO₂ est établi via une série de ce qu'elle appelle des "étapes intermédiaires" d'une chaîne de causalité.¹⁸² La Türkiye souligne que les "étapes intermédiaires" de cette chaîne de causalité ne sont pas des objectifs au sens de l'article XX b).¹⁸³ Elle admet aussi qu'elle a la charge de la preuve pour chaque étape de cette chaîne de causalité.¹⁸⁴ La Chine n'accepte pas la validité de la chaîne de causalité et estime que la Türkiye n'a pas étayé cette chaîne de causalité.¹⁸⁵

7.91. Nous ne rejetons pas en soi l'idée que le lien ou la relation entre la mesure et l'objectif déclaré dont la Türkiye a la charge de démontrer l'existence, puisse être établi au moyen d'une série d'étapes intermédiaires. Nous convenons avec la Türkiye qu'elle a la charge de prouver l'existence de *chaque lien* entre ces étapes intermédiaires. La question de savoir si elle l'a fait est le sujet de l'examen que nous effectuons plus loin.

7.2.4.2.3 Question de savoir si les droits additionnels sont conçus/adoptés pour protéger la santé et la vie des personnes et des animaux ou pour préserver les végétaux en ce qui concerne les émissions de CO₂

7.92. Nous avons établi que l'objectif de réduction des émissions de CO₂ dans le secteur des transports relève de l'article XX b). Par conséquent, nous passons ensuite la question de savoir si les droits additionnels sont conçus/adoptés pour réaliser cet objectif.

7.93. La Türkiye explique que les droits additionnels font partie d'une politique globale visant à réaliser la transition verte dans le secteur des transports. Selon elle, les droits additionnels sont destinés à réduire la dépendance du pays à l'égard des importations, favorisant ainsi l'établissement et le développement d'une branche de production nationale de véhicules propres.¹⁸⁶ Elle souligne que le soutien en faveur de la branche de production n'est pas une fin en soi.¹⁸⁷ Selon elle, la raison première pour laquelle une branche de production nationale solide de véhicules propres est nécessaire pour parvenir à la réduction des émissions de CO₂ dans le secteur des transports se rapporte à l'infrastructure de recharge pour les véhicules électriques et au risque que le manque

¹⁸⁰ Rapports des Groupes spéciaux UE – Huile de palme (Indonésie), paragraphes 7.290 et 7.1093; UE et certains États membres – Huile de palme (Malaisie), paragraphes 7.281 et 7.1085.

¹⁸¹ Voir aussi Australie, réponse en tant que tierce partie à la question n° 9 du Groupe spécial, paragraphe 18; Canada, réponse en tant que tierce partie à la question n° 9 du Groupe spécial, paragraphes 25 à 27; Union européenne, réponse en tant que tierce partie à la question n° 9 du Groupe spécial, paragraphe 25; Japon, réponse en tant que tierce partie à la question n° 9 du Groupe spécial, paragraphes 16 et 17; Singapour, déclaration en tant que tierce partie, paragraphe 13; États-Unis, réponse en tant que tierce partie à la question n° 9 du Groupe spécial, paragraphe 15.

¹⁸² Türkiye, réponse à la question n° 24 du Groupe spécial, paragraphes 1.109 à 1.113.

¹⁸³ Türkiye, réponse à la question n° 24 du Groupe spécial, paragraphe 1.110. À ce sujet, la Türkiye n'est pas d'accord avec la Suisse qui décrit les étapes intermédiaires comme étant des "objectifs en cascade" de la manière suivante:

Lors de l'examen de la relation entre les mesures contestées, compte tenu de leur conception (y compris leur teneur, leur structure et leur fonctionnement attendu), et l'objectif proclamé, il sera pertinent que le Groupe spécial prenne en considération l'existence de ces objectifs "en cascade" et évalue la relation entre l'objectif immédiat et le but plus large visant à réduire les émissions de GES.

(Suisse, déclaration en tant que tierce partie, paragraphe 12) (note de bas de page omise)

¹⁸⁴ Türkiye, réponse à la question n° 24 du Groupe spécial, paragraphes 1.109 à 1.113.

¹⁸⁵ Chine, déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 27.

¹⁸⁶ Türkiye, réponse à la question n° 24 du Groupe spécial, paragraphe 1.111.

¹⁸⁷ Türkiye, réponse à la question n° 24 du Groupe spécial, paragraphe 1.110; déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 2.14.

d'une telle infrastructure empêche l'adoption des VE par les consommateurs.¹⁸⁸ La Türkiye mentionne également une autre raison relative à la dépendance à l'égard des importations.¹⁸⁹

7.94. La Chine affirme que les droits additionnels ne sont pas conçus pour réduire les émissions de CO₂. Elle soutient que la Türkiye n'a pas étayé son affirmation selon laquelle les importations de VE créent un risque que les émissions de CO₂ dans le secteur des transports augmentent.¹⁹⁰ Elle est également d'avis que les droits additionnels créent des obstacles à l'adoption des VE et, par conséquent, font exactement le contraire de ce que la Türkiye allègue essayer d'accomplir.¹⁹¹ En outre, selon la Chine, la Türkiye n'a pas démontré pourquoi les importations de VE soumises aux droits additionnels ne seraient pas remplacées par des importations en provenance d'autres pays au lieu de la production nationale.¹⁹²

7.95. Comme il a été indiqué plus haut, deux questions distinctes mais connexes se sont posées au cours des discussions des parties. La première est celle de savoir si le critère juridique inclut une prescription imposant que la partie défenderesse démontre l'existence d'un risque dans le cadre de cette première étape de l'analyse au titre de l'article XX b). La deuxième est de savoir ce qui est exigé pour établir qu'une mesure est conçue/adoptée pour réaliser l'objectif déclaré, et, par conséquent, qu'elle a un lien ou une relation suffisant avec l'intérêt protégé.

7.96. Nous examinons maintenant la première de ces questions. Si nous constatons que la réponse est positive, nous procèderons à l'application de ce critère aux faits de la cause avant de passer, si nécessaire, à la deuxième question.

7.2.4.2.3.1 Critère juridique – question de savoir si la partie défenderesse doit démontrer l'existence d'un risque pour la santé et la vie des animaux ou la préservation des végétaux dans le cadre de la première étape de l'analyse au titre de l'article XX b)

7.97. S'agissant de la première question, les parties ne sont pas d'accord sur le point de savoir si la Türkiye est tenue de démontrer l'existence d'un risque dans le cadre de cette première étape de l'analyse au titre de l'article XX b). La Türkiye s'appuie sur la déclaration de l'Organe d'appel dans l'affaire *Colombie – Textiles* mentionnée plus haut au paragraphe 7.85 pour affirmer qu'une analyse ou une détermination de l'existence d'un risque n'est pas un élément analytique distinct du critère de la conception et nous met en garde contre l'ajout de nouvelles étapes analytiques dans l'analyse.¹⁹³ Elle indique aussi que le critère de la conception n'implique pas une évaluation détaillée du risque dans les circonstances particulières de l'affaire considérée, ni une évaluation approfondie de la manière dont la contribution de la mesure atténue ce risque.¹⁹⁴ Pour la Türkiye, l'évaluation d'un risque fait partie du critère de la nécessité¹⁹⁵ et plus spécifiquement, de l'analyse de la contribution.¹⁹⁶

¹⁸⁸ Türkiye, première communication écrite, paragraphes 2.74, 2.75 et 2.87; déclaration liminaire à la première réunion du Groupe spécial, paragraphes 2.11 à 2.13; réponses aux questions du Groupe spécial n° 23, paragraphes 1.101 et 1.102, n° 24, paragraphe 1.111, et n° 25 et 26, paragraphes 1.120 et 1.122; deuxième communication écrite, paragraphe 2.85; et déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 2.14.

¹⁸⁹ Türkiye, première communication écrite, paragraphes 2.74, 2.88 et 2.94; déclaration liminaire à la première réunion du Groupe spécial, paragraphe 1.7; et réponse à la question n° 23 du Groupe spécial, paragraphes 1.99 et 1.100.

¹⁹⁰ Chine, déclaration liminaire à la première réunion du Groupe spécial, paragraphe 15; réponse à la question n° 26 du Groupe spécial, paragraphe 36; deuxième communication écrite, paragraphe 70; et déclaration liminaire à la deuxième réunion de fond du Groupe spécial, paragraphe 25.

¹⁹¹ Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 65; déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 29.

¹⁹² Chine, déclaration liminaire à la première réunion du Groupe spécial, paragraphe 16; deuxième communication écrite, paragraphe 83; et déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 29.

¹⁹³ Türkiye, réponse à la question n° 54 du Groupe spécial, paragraphe 1.2.

¹⁹⁴ Türkiye, réponse à la question n° 54 du Groupe spécial, paragraphe 1.3.

¹⁹⁵ Türkiye, réponse à la question n° 54 du Groupe spécial, paragraphe 1.3.

¹⁹⁶ Türkiye, réponse aux questions n° 25 et 26 du Groupe spécial, paragraphe 1.116.

7.98. La position de la Chine est que la démonstration d'un risque est le point de départ de l'analyse et devrait aussi être la fin de cette analyse lorsque la partie invoquant l'article XX n'établit pas d'existence d'un risque.¹⁹⁷

7.99. Comme le Groupe spécial *CE – Amiante* l'a noté, l'expression "à la protection" et "la notion de "protection" ... impliquent l'existence d'un risque sanitaire".¹⁹⁸ En conséquence, le Groupe spécial, pour établir que la mesure entrant dans la catégorie des politiques destinées à protéger la santé et la vie des personnes, a examiné si le risque pour la santé et la vie des personnes allégué par le défendeur existait – point qui était partiellement contesté entre les parties à cette affaire.¹⁹⁹ Des groupes spéciaux ultérieurs ont, de façon analogue, examiné ce risque en détail chaque fois que la question était contestée entre les parties.²⁰⁰ Il y a donc une base textuelle pour l'examen de l'existence d'un risque dans la première étape de l'analyse au titre de l'article XX b), à savoir l'expression "à la protection"; et il existe une série cohérente d'affaires dans lesquelles des organes juridictionnels antérieurs ont effectué cet examen dans le cadre de la première étape de l'analyse au titre de l'article XX b).

7.100. À part la référence à la déclaration susmentionnée de l'Organe d'appel dans l'affaire *Colombie – Textiles*, la Türkiye n'a présenté aucun argument expliquant pourquoi nous ne devrions pas lire l'expression "à la protection" comme impliquant la démonstration d'un risque comme cela a été fait dans cette série d'affaires. Nous avons deux observations à faire à ce sujet. Premièrement, l'affaire *Colombie – Textiles* concernait un moyen de défense au titre de l'article XX a), qui couvre les mesures nécessaires à la protection de la moralité publique. Comme l'Organe d'appel l'avait indiqué dans l'affaire *CE – Produits dérivés du phoque*, la notion de risque utilisée dans le contexte de l'article XX b) est difficile à concilier avec l'objet de la protection au titre de l'article XX a). Sur cette base, l'Organe d'appel dans l'affaire *CE – Produits dérivés du phoque* a conclu que l'expression "à la protection", utilisée en relation avec la "moralité publique" au titre de l'article XX a), n'exigeait pas d'un groupe spécial qu'il identifie l'existence d'un risque lié aux préoccupations morales du public de la même manière que l'article XX b) exigeait l'identification d'un risque pour la santé et la vie des personnes et des animaux ou la préservation des végétaux.²⁰¹ D'une manière compatible avec cette lecture de l'article XX a), la description par l'Organe d'appel du critère de la "conception" dans l'affaire *Colombie – Textiles* ne fait donc pas référence à l'existence d'un risque. Toutefois, rien dans cette déclaration ne donne à penser qu'une telle démonstration du risque n'est plus nécessaire dans le contexte de l'article XX b). Au contraire, l'Organe d'appel a indiqué dans son examen qu'il "[était] possible que la protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou la préservation des végétaux implique de placer un accent particulier sur la protection contre certains dangers ou risques".²⁰²

7.101. Deuxièmement, nous considérons que la Türkiye laisse entendre que la référence dans la déclaration de l'Organe d'appel à une mesure qui n'est "pas inapte" donne à penser que le défendeur n'a pas besoin de démontrer l'existence d'un risque dans le cadre de la première étape de l'analyse au titre de l'article XX b). Nous notons que la question du risque n'est pas la même que celle de savoir si une mesure est "apte" ou n'est "pas inapte" à protéger l'intérêt déclaré. Le risque est ce qui a besoin d'être traité pour protéger la santé et la vie des personnes et des animaux et pour préserver les végétaux des dommages. C'est la justification factuelle expliquant pourquoi cette mesure concerne ces *produits spécifiques*.²⁰³ En revanche, la question de savoir si une mesure est "apte" ou n'est "pas inapte" concerne la capacité de la *mesure* à assurer une telle protection. En

¹⁹⁷ Chine, observations sur les réponses de la Türkiye à la question n° 54 du Groupe spécial, paragraphes 1 à 3.

¹⁹⁸ Rapport du Groupe spécial *CE – Amiante*, paragraphe 8.170.

¹⁹⁹ Rapport du Groupe spécial *CE – Amiante*, paragraphe 8.173.

²⁰⁰ Rapports des Groupes spéciaux *Brésil – Pneumatiques rechapés*, paragraphes 7.42 et 7.43; *Indonésie – Poulet*, paragraphes 7.210 et 7.211; et *Turquie – Produits pharmaceutiques (UE)*, paragraphe 7.134.

²⁰¹ Rapport de l'Organe d'appel *CE – Produits dérivés du phoque*, paragraphe 5.198.

²⁰² Rapport de l'Organe d'appel *CE – Produits dérivés du phoque*, paragraphe 5.197.

²⁰³ La Türkiye elle-même (lorsqu'elle a examiné le risque dans le contexte de l'analyse de la contribution) décrit ce lien de la manière suivante:

Il va bien sûr de soi que, lorsqu'une mesure cherche à traiter le risque pour l'intérêt juridique protégé (par exemple la santé publique) et impose une restriction au commerce sur un produit particulier, celui-ci doit avoir un lien de causalité avec le risque.

(Türkiye, réponse aux questions n° 25 et 26 du Groupe spécial, paragraphe 1.116)

d'autres termes, le critère "apte" ou "pas inapte" ne se rapporte pas à la question du risque et n'est donc pas pertinent pour établir si un tel risque existe.

7.102. S'agissant de l'argument de la Türkiye selon lequel l'évaluation du risque fait partie du critère de la nécessité et, plus spécifiquement, concerne la contribution, nous notons que la Türkiye n'a indiqué aucune affaire dans laquelle des organes juridictionnels antérieurs avaient établi que l'existence d'un risque faisait partie du critère de la nécessité énoncé à l'article XX b). Nous faisons observer que le point de savoir si un risque existe ou non est une question factuelle. Le risque est déterminé et sa probabilité est spécifiée – il n'y a pas de soupesage et de mise en balance dans ce processus comme c'est le cas dans le critère de la nécessité. En outre, un Membre a la prérogative de décider quel degré de probabilité du risque il est disposé à accepter et, par conséquent, ce degré de probabilité n'est pas non plus soumis à un soupesage et à une mise en balance.²⁰⁴ En revanche, ce qui est soumis à un soupesage et à une mise en balance est le degré de contribution que la mesure apporte au traitement de ce risque (ce degré étant soupesé et mis en balance par rapport au degré de caractère restrictif pour le commerce et à l'importance de l'objectif). Logiquement, l'existence d'un risque doit donc être déterminée *avant* que cet exercice de soupesage et de mise en balance puisse avoir lieu. Ainsi, nous ne souscrivons pas à l'affirmation de la Türkiye selon laquelle l'établissement de l'existence d'un risque implique logiquement l'établissement de la contribution de la mesure également.²⁰⁵ Ce n'est pas le cas. Par exemple, la question de savoir si la manipulation d'amiante ou l'exposition à l'amiante comporte le risque de causer le cancer est une question factuelle/scientifique. S'il est répondu à cette question par l'affirmative, on peut ensuite examiner quelle contribution la prohibition de l'importation d'amiante apporte à la prévention de ce risque de cancer; et soupeser ensuite cette contribution par rapport au degré de caractère restrictif pour le commerce d'une telle prohibition et à l'importance de l'objectif visant à protéger la population contre le risque de cancer. En d'autres termes, la question de savoir si une mesure donnée contribue à la protection contre un risque – sans parler du degré de cette contribution – est une question qui, à notre avis, se pose uniquement s'il a été établi d'un point de vue factuel qu'un risque existe.

7.103. À notre avis, par conséquent, la question de savoir s'il existe un risque est la toute première évaluation qu'un groupe spécial doit faire dans le cadre de cette première étape de l'analyse au titre de l'article XX b). Car si le défendeur ne démontre pas le risque contre lequel il est allégué que la mesure offre une protection, alors il n'y a rien qu'une mesure puisse ou doive protéger. Il n'y a aucune base factuelle expliquant la *raison d'être* de la mesure et, par conséquent, il ne peut y avoir de lien ou de relation entre la mesure et l'intérêt protégé.

7.104. Ayant établi que l'existence d'un risque fait partie de la démonstration dans la première étape de l'analyse au titre de l'article XX b), nous avons une observation supplémentaire au sujet du critère en matière de preuve s'appliquant à la démonstration de l'existence d'un risque. Nous notons que le Groupe spécial *Turquie – Produits pharmaceutiques (UE)*, faisant référence à une série d'affaires identifiant un tel critère aux fins d'autres alinéas de l'article XX, a estimé que la démonstration d'un risque s'agissant de l'article XX b) exigeait que le défendeur "indiqu[e] un certain degré de probabilité que le risque allégué existe."²⁰⁶ Ce Groupe spécial était donc d'avis que dans les cas où:

une partie défenderesse affirm[ait] l'existence d'un risque sans établir un degré élevé de probabilité, de sorte qu'il appar[aisait] que le risque [était] théorique, abstrait ou autrement hypothétique, il lui ser[ait] plus difficile de s'acquitter de la charge qui lui incomb[ait] de prouver que la mesure contestée [avait] été prise pour protéger contre ce risque.²⁰⁷

²⁰⁴ Rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante*, paragraphe 168.

²⁰⁵ Türkiye, observations sur la réponse de la Chine à la question n° 55 du Groupe spécial, paragraphe 1.6: "Ainsi, la Chine exigerait du défendeur qu'il démontre en détail l'existence d'un risque et, par implication logique, également la contribution de la mesure face à ce risque, mais priverait le Membre défendeur de la possibilité de s'appuyer sur le niveau limité du caractère restrictif d'une mesure pour le commerce et sur l'importance relative de l'objectif de politique générale recherché en tant que facteurs de compensation."

²⁰⁶ Rapport du Groupe spécial *Turquie – Produits pharmaceutiques (UE)*, paragraphe 7.170.

²⁰⁷ Rapport du Groupe spécial *Turquie – Produits pharmaceutiques (UE)*, paragraphe 7.171. Nous notons qu'il a été fait appel de la constatation au motif qu'elle établissait un critère juridique erroné exigeant un "degré élevé de probabilité". L'Arbitre désigné au titre de l'article 25 a confirmé la constatation en indiquant ce qui suit:

7.105. Nous souscrivons à ce point de vue. Le type d'arguments et d'éléments de preuve qui sont exigés pour établir le risque dépendra bien entendu des faits spécifiques de la cause.

7.106. Pour conclure, nous constatons qu'une partie défenderesse doit démontrer l'existence d'un risque à la première étape de l'analyse au titre de l'article XX b). Pour ce qui est du critère en matière de preuve, la partie défenderesse doit identifier avec un certain degré de probabilité que le risque allégué existe. Nous passons maintenant à l'application de ce critère aux faits de la cause.

7.2.4.2.3.2 Question de savoir si la Türkiye a démontré l'existence d'un risque

7.107. Compte tenu de son objectif déclaré de réduction des émissions de CO₂ dans le secteur des transports, la Türkiye doit démontrer qu'il existe un risque qui lie les produits visés/affectés par la mesure à l'objectif de réduction des émissions de CO₂.

7.108. La Türkiye reconnaît que les VE et les véhicules hybrides ne contribuent pas, du fait de leurs caractéristiques physiques, à accroître les émissions de GES.²⁰⁸ Toutefois, comme la Türkiye le fait valoir, c'est leur importation excessive qui crée le risque d'une augmentation des émissions de CO₂/GES. Elle explique que ce risque découle de la dynamique économique et sociale entourant le développement de l'infrastructure de recharge.²⁰⁹ Ailleurs et de manière bien moins détaillée, elle fait référence aux risques liés à la dépendance à l'égard des importations.²¹⁰ Nous examinons ces deux risques l'un après l'autre.

Risque lié à l'infrastructure de recharge

7.109. La Türkiye affirme que la disponibilité de l'infrastructure de recharge est un élément clé qui influe sur les décisions des consommateurs et que l'absence d'une telle infrastructure demeure un obstacle majeur à l'adoption des VE en Türkiye.²¹¹ Elle explique que les consommateurs hésitent à acheter des VE en l'absence d'infrastructure de recharge adéquate, alors que les investisseurs dans l'infrastructure repoussent le déploiement en l'absence d'une demande de VE suffisante.²¹² Selon la Türkiye, en raison de la réalité économique et des incitations économiques et sociales sous-tendant le développement de l'infrastructure de recharge, une dépendance excessive à l'égard des véhicules hybrides et des VE importés constitue un risque et contribue au risque que l'infrastructure de recharge de la Türkiye ne se développe pas de manière suffisante, ce qui entraînerait à son tour des achats et une utilisation insuffisants de ce type de véhicule.²¹³ La Türkiye affirme que le développement d'une branche de production nationale de VE est essentiel pour favoriser le développement d'une infrastructure de recharge adéquate²¹⁴, que les fabricants nationaux sont les premiers investisseurs dans l'infrastructure de recharge de la Türkiye²¹⁵ et qu'ils disposent

[N]ous ne considérons pas que le Groupe spécial a établi un critère juridique exigeant un degré élevé de probabilité du risque s'agissant d'évaluer si une mesure a été prise pour protéger la santé et la vie des personnes et des animaux ou préserver les végétaux, conformément à l'article XX b). Le Groupe spécial a fait référence à un "degré élevé de probabilité" de l'existence du risque allégué par la partie défenderesse, non pas en tant que critère juridique proposé mais plutôt en tant qu'indicateur de l'existence d'un risque qui n'était pas simplement théorique, abstrait ou hypothétique. Le Groupe spécial n'a pas exclu la possibilité qu'une partie défenderesse puisse encore être en mesure, malgré l'absence d'un "degré élevé de probabilité" de l'existence du risque allégué, de montrer qu'une mesure contestée a été prise pour protéger la santé et la vie des personnes au titre de l'article XX b).

(Décision des Arbitres *Turquie – Produits pharmaceutiques (UE)*, paragraphe 6.110)

²⁰⁸ Türkiye, réponse aux questions n° 25 et 26 du Groupe spécial, paragraphe 1.120; deuxième communication écrite, paragraphe 2.85.

²⁰⁹ Türkiye, réponse aux questions n° 25 et 26 du Groupe spécial, paragraphe 1.120; deuxième communication écrite, paragraphe 2.85.

²¹⁰ Türkiye, réponse à la question n° 23 du Groupe spécial, paragraphe 1.100; première communication écrite, paragraphes 2.74, 2.88 et 2.94; et déclaration liminaire à la première réunion du Groupe spécial paragraphe 1.7.

²¹¹ Türkiye, réponse à la question n° 23 du Groupe spécial, paragraphe 1.101.

²¹² Türkiye, première communication écrite, paragraphe 2.87.

²¹³ Türkiye, réponse aux questions n° 25 et 26 du Groupe spécial, paragraphe 1.120.

²¹⁴ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 2.74.

²¹⁵ Türkiye, déclaration liminaire à la première réunion de fond du Groupe spécial, paragraphe 2.13; réponse à la question n° 23 du Groupe spécial, paragraphes 1.101 et 1.102; et deuxième communication écrite, paragraphe 2.85.

d'incitations localisées spéciales pour réaliser de tels investissements, que les fabricants étrangers n'ont pas.²¹⁶

7.110. La Chine estime que la Türkiye n'a pas étayé l'existence d'un risque et a encore moins établi l'existence d'un risque avec "un degré élevé de probabilité".²¹⁷ À son avis, tandis que les éléments de preuve mentionnés par la Türkiye notent tout au plus l'importance d'un réseau suffisant de stations de recharge, ils n'étaient pas l'existence d'un lien négatif entre les importations de VE et les incitations visant à élargir le réseau de stations de recharge.²¹⁸ La Chine soutient également qu'il n'y a aucun risque d'adoption insuffisante par les consommateurs et qu'il n'y a aucun risque d'infrastructure de recharge insuffisante en Türkiye.²¹⁹ Enfin, la Chine conteste que les fabricants nationaux soient les principaux investisseurs dans l'infrastructure de recharge et souligne que tous les types d'investisseurs peuvent bénéficier d'incitations pour investir dans l'infrastructure.²²⁰

7.111. Selon notre interprétation de l'argument de la Türkiye, il y a un risque d'accroissement (ou d'absence de réduction) des émissions de CO₂ en raison de l'adoption insuffisante par les consommateurs des VE et des véhicules hybrides. La chaîne de causalité qui lie l'importation de VE et de véhicules hybrides est construite sur la logique suivante: les consommateurs achètent moins de VE et de véhicules hybrides s'il y a un manque d'infrastructure de recharge. Les fabricants nationaux de VE sont essentiels pour le développement de l'infrastructure de recharge et doivent donc être protégés de l'importation de VE et de véhicules hybrides.

7.112. Nous commençons par exposer certains faits concernant le marché turc des VE et des véhicules hybrides, ainsi que concernant l'infrastructure de recharge, tels qu'ils sont tirés des éléments de preuve présentés par les parties. Nous signalons également ici que l'infrastructure de charge est uniquement pertinente pour les véhicules dotés d'une batterie pouvant être rechargée. Par conséquent, cet argument s'applique uniquement aux véhicules hybrides rechargeables, en plus des VE.²²¹ Premièrement, il y a eu une augmentation notable des ventes de VE et de différents types de véhicules hybrides sur le marché turc au cours des trois dernières années.²²² Comme la Türkiye l'explique:

Entre 2022 et 2024, le nombre de véhicules électriques à batterie vendus en Türkiye s'est accru par un facteur de 37, ce qui a fait passer leur part dans les ventes totales de voitures particulières de 0,53% en 2022 à 10,74%; les données actuelles pour 2025 indiquent une augmentation supplémentaire portant cette part à près de 18%. De façon analogue, le nombre de véhicules hybrides vendus a presque quadruplé, ce qui a fait passer leur part dans les nouvelles ventes de 9% à près de 19%; les données actuelles pour 2025 indiquent une augmentation supplémentaire portant cette part à 26%. En revanche, le nombre de véhicules à moteur à combustion a stagné. En pourcentage des ventes totales de voitures particulières, la part des véhicules à moteur à combustion est passée de 90,24% en 2022 à 70% en 2024 et a encore diminué pour tomber à 55% sur la base des données actuelles pour 2025.²²³

7.113. Deuxièmement, l'infrastructure de recharge en Türkiye, à l'heure actuelle, n'est pas insuffisante ou inadéquate, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de goulet d'étranglement au niveau de l'infrastructure.²²⁴ En effet, comme l'Autorité turque de réglementation du marché de l'énergie

²¹⁶ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 2.87; réponse à la question n° 23 du Groupe spécial, paragraphes 1.101 et 1.102; et deuxième communication écrite, paragraphe 2.85.

²¹⁷ Chine, déclaration liminaire à la première réunion du Groupe spécial, paragraphe 17; deuxième communication écrite, paragraphe 71.

²¹⁸ Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 72.

²¹⁹ Chine, observations sur les réponses de la Türkiye à la question n° 54 du Groupe spécial, paragraphes 6 à 9.

²²⁰ Chine, déclaration liminaire à la première réunion du Groupe spécial, paragraphe 23; déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 28; et observations sur la réponse de la Türkiye à la question n° 58 du Groupe spécial, paragraphes 19 à 21.

²²¹ La question de savoir si les voitures particulières hybrides rechargeables sont visées par la constatation d'incompatibilité au titre de l'article II dépend du point de savoir si la Türkiye les classerait dans la sous-position 8703.90 selon la pratique de classification de la mise à jour du SH antérieure à 2017, voir plus haut le paragraphe 7.73.

²²² Ventes annuelles de voitures particulières en Türkiye par type de groupe motopropulseur (2022-2024) (pièce TUR-104).

²²³ Türkiye, déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 2.16.

²²⁴ Türkiye, réponse à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphe 1.25.

l'indique, la Türkiye a un ratio beaucoup plus élevé de voitures électriques par prise que la moyenne dans d'autres pays européens.²²⁵

7.114. Troisièmement, l'investissement dans l'infrastructure de recharge est ouvert à toutes les sociétés (y compris étrangères), à l'exception des compagnies d'électricité car la loi ne leur permet pas d'exploiter un réseau de stations de recharge.²²⁶ Le "Règlement relatif aux services de recharge" adopté en 2022 énonce une prescription en matière de licences applicable aux exploitants de réseaux de stations de recharge.²²⁷ Il existe plusieurs programmes d'incitation des pouvoirs publics qui soutiennent les investissements dans ce secteur.²²⁸ Le principal d'entre eux est le Programme de dons pour les stations de recharge rapide, en vertu duquel des dons non remboursables sont accordés à des investisseurs pour l'établissement de stations de recharge rapide, des dotations budgétaires spécifiques étant destinées au déploiement de ces stations en de nombreux points à travers l'ensemble des 81 provinces.²²⁹ Tous les programmes d'investissement sont ouverts aux sociétés nationales et étrangères.²³⁰

7.115. Quatrièmement, il y a actuellement 176 investisseurs au total dans l'infrastructure de recharge représentant un large éventail d'entités commerciales.²³¹ Les trois premiers investisseurs en termes de nombre total de prises ont des parts de marché de 13,8, 7,3 et 6,2%.²³² L'un de ces trois investisseurs (Trugo, part de marché de 7,3%) est une filiale détenue à 100% par le constructeur automobile turc TOGG; un autre (Zes, part de marché de 13,8%) est une filiale d'une holding, qui détient elle-même 19% de TOGG; et le troisième (Eşarj, part de marché de 6,2%) est détenu à 100% par une société d'énergie, qui est elle-même détenue par une holding qui a une participation dans TEMSA, une société qui produit des bus électriques.²³³

7.116. Dans ce contexte factuel, nous commençons par la fin de la chaîne de causalité suggérée par la Türkiye et examinons, d'abord, l'affirmation de la Türkiye selon laquelle il y a un risque que les consommateurs turcs n'achètent pas de VE ni de véhicules hybrides en raison du manque d'infrastructure de recharge dans le pays. Nous notons, avant toute chose, qu'il n'y a actuellement aucun manque de ce type en Türkiye, comme cela est indiqué plus haut au paragraphe 7.113. L'affirmation de la Türkiye selon laquelle l'absence d'infrastructure de recharge "demeure un obstacle majeur à l'adoption des VE en Türkiye" est donc dénuée de fondement.²³⁴

²²⁵ EMRA, Electric Vehicles and Charging Infrastructure Projection (avril 2024) (Rapport de l'Autorité turque de réglementation du marché de l'énergie) (pièce TUR-102), page 2: "Le nombre de véhicules électriques par prise dans notre pays est de 5,4. Ce ratio s'établit en moyenne à 13,75 dans les pays européens, ce qui indique que notre pays se trouve dans une position favorable en ce qui concerne le nombre de véhicules électriques par prise." Voir aussi Chine, observations sur la réponse de la Türkiye à la question n° 60 du Groupe spécial, paragraphe 22.

²²⁶ Türkiye, déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 2.20 (faisant référence à l'article 4.4 du Règlement relatif aux services de recharge, Journal officiel n° 32701 (23 octobre 2024) (dernière modification) (Règlement relatif aux services de recharge) (pièce TUR-30)).

²²⁷ Règlement relatif aux services de recharge (pièce TUR-30).

²²⁸ Türkiye, réponses aux questions n° 60, paragraphe 1.24, et n° 64, paragraphe 1.33, du Groupe spécial.

²²⁹ Türkiye, réponse à la question n° 64 du Groupe spécial, paragraphe 1.32; Règlement relatif au Programme de soutien pour les investissements dans des produits technologiques, Journal officiel n° 31786, 22 mars 2022 (dernière modification) (pièce TUR-109); Ministère de l'industrie et de la technologie, À propos du Programme de soutien pour les investissements dans des produits technologiques, Modifications du Règlement, Circulaire, Journal officiel n° 32701 (23 octobre 2024) (dernière modification) (pièce TUR-34).

²³⁰ Türkiye, réponse à la question n° 64 du Groupe spécial, paragraphes 1.32 et 1.34.

²³¹ Rapport de l'Autorité turque de réglementation du marché de l'énergie, page 1.

Un examen du profil des entreprises ayant obtenu une licence révèle que les fabricants de véhicules ou les distributeurs d'automobiles, les holdings à l'échelle nationale, les sociétés du secteur de la distribution de carburant, les chaînes de supermarchés et de restauration, et de nombreuses jeunes entreprises qui contribueront au développement et au dynamisme dans les domaines de l'automatisation et des logiciels ont pris place sur le marché. Au cours de la période à venir, notre institution continuera de délivrer des licences d'exploitation de réseau de stations de recharge à des sociétés qui demandent une licence et qui satisfont aux prescriptions en matière de licences.

²³² Türkiye, réponse à la question n° 58 du Groupe spécial, paragraphe 1.19.

²³³ Autorité de réglementation du marché de l'énergie, données statistiques sur la capacité du réseau de stations de recharge (août 2025) (pièce TUR-95).

²³⁴ Türkiye, réponse à la question n° 23 du Groupe spécial, paragraphe 1.101.

7.117. Bien entendu, l'infrastructure devra être élargie avec les augmentations supplémentaires des ventes de VE et de véhicules hybrides en Türkiye. Toutefois, à notre avis, la Türkiye n'a pas démontré que "le risque d'un "goulot d'étranglement au niveau de l'infrastructure" – en particulier, le risque d'une infrastructure de recharge insuffisamment développée – qui empêcherait une adoption plus large des VE était omniprésent".²³⁵ Cette déclaration est fondée sur deux hypothèses: i) que les consommateurs n'achèteraient pas de VE ni de véhicules hybrides en raison d'un goulot d'étranglement au niveau de l'infrastructure et ii) qu'il se produirait un tel goulot d'étranglement au niveau de l'infrastructure à l'avenir. Nous avons déjà quelques doutes en ce qui concerne la première hypothèse, c'est-à-dire l'affirmation de la Türkiye selon laquelle la "disponibilité de l'infrastructure de recharge est un élément clé qui influe sur les décisions d'achat des consommateurs".²³⁶ Les éléments de preuve présentés par la Türkiye donnent à penser que d'autres facteurs peuvent être tout aussi importants, parmi eux, avant tout, la disponibilité et le prix des VE et des véhicules hybrides.²³⁷ En tout état de cause, selon nous, rien n'indique que la deuxième hypothèse, à savoir le risque que l'infrastructure de recharge ne soit *pas* construite en Türkiye, se concrétisera à l'avenir. Nous notons, à cet égard, la référence de la Türkiye à la défaillance du marché dans le secteur de l'infrastructure de recharge.²³⁸ Il se peut très bien que cette défaillance du marché ait existé par le passé. En effet, un rapport de la Banque mondiale de 2023 intitulé "Development of Electric Vehicle Charging Infrastructure and Incentives to support the scale-up of Electro-mobility technologies in Türkiye" indique ce qui suit:

Le secteur des stations de recharge en Türkiye fait actuellement face au paradoxe de l'œuf ou de la poule. D'une part, peu de sociétés privées développent le réseau public de stations de recharge car peu de consommateurs sont propriétaires de VE et l'environnement en matière de politiques est incertain. D'autre part, peu de clients achètent des VE en raison des prix élevés, d'un manque d'infrastructure de recharge de base et parce qu'ils craignent de ne pas avoir suffisamment d'électricité pour effectuer un trajet. Outre les mesures de politique générale, un programme public d'investissement ou d'incitation peut servir de programme initial pour rompre le cycle et envoyer un signal fort témoignant de l'engagement des pouvoirs publics en faveur du développement du marché des VE.²³⁹

7.118. Selon nous, la Türkiye a fait exactement ce qui était suggéré dans ce rapport de 2023 pour remédier à la défaillance potentielle du marché. Elle a mis en place des programmes d'incitations des pouvoirs publics et a créé un environnement plus sûr en matière de politiques pour les investisseurs en adoptant le Règlement relatif aux services de recharge, ainsi que d'autres lois.²⁴⁰ Le fait qu'il y a maintenant 176 investisseurs dans le secteur de l'infrastructure de recharge et que les ventes de VE et de véhicules hybrides ont considérablement augmenté témoigne, à notre avis,

²³⁵ Türkiye, réponse à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphe 1.25.

²³⁶ Türkiye, réponse à la question n° 23 du Groupe spécial, paragraphe 1.101.

²³⁷ Voir Deloitte, 2024 Global Automotive Consumer Study, Key Findings: Türkiye (mars 2024) (pièce TUR-29). Cette étude désigne le coût comme étant un facteur constituant une préoccupation au moins égale et directement liée à la recharge (diapositive 10). Voir aussi Exro Industry Insights, "Barriers to Electric Vehicle Adoption in 2022" (pièce TUR-47), qui semble être une étude sur le marché des États-Unis qui identifie l'infrastructure de recharge comme étant la principale préoccupation et qui cite également les résultats, la disponibilité et l'abordabilité comme étant des préoccupations. Voir aussi McKinsey & Company, ACES 2019 survey: Can established auto manufacturers meet customer expectations for ACES? (février 2020) (pièce TUR-48). Cette étude analyse le marché du point de vue des fabricants d'équipements d'origine et constate, entre autres choses, que la plupart des consommateurs ne sont pas disposés à payer plus cher pour des VE et que les consommateurs ruraux sont les plus réticents à le faire (pages 4 et 7).

²³⁸ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 2.87.

²³⁹ Banque mondiale, Türkiye E-mobility Program, Deployment of Electric Vehicle Charging Infrastructure and Incentives to Support the Scale-Up of Electromobility Technologies in Türkiye (23 février 2023) (pièce TUR-23), page 96.

²⁴⁰ L'Autorité turque de réglementation du marché de l'énergie attire l'attention sur un règlement mis en œuvre pour permettre à tous les véhicules électriques dotés d'un port compatible avec les bornes de recharge situées dans les stations de recharge de recevoir des services de recharge et fournit l'évaluation ci-après:

Dans notre pays, la fourniture de services de recharge à tous les véhicules, indépendamment de leur marque et de leur modèle, à condition qu'ils disposent d'un port compatible avec les bornes de recharge des stations de recharge, a contribué à la fois à l'utilisation efficace des stations de recharge et à l'utilisation efficace des ressources nationales dans les investissements à effectuer.

(Voir le rapport de l'Autorité turque de réglementation du marché de l'énergie, page 2.)

du succès de ces mesures.²⁴¹ En effet, comme l'Autorité turque de réglementation du marché de l'énergie le fait observer:

Après la mise en œuvre de la législation d'application par notre institution, des demandes de licences ont commencé à être acceptées. Les investisseurs montrent un intérêt considérable dans ce domaine. À cet égard, alors que seulement cinq sociétés fournissaient des services de recharge sur le marché avant l'établissement du cadre juridique relatif aux activités de services de recharge, il y a maintenant 176 sociétés opérant sur le marché.²⁴²

7.119. Sur cette base, nous considérons que la Türkiye n'a pas démontré qu'il y avait un risque de goulot d'étranglement au niveau de l'infrastructure à l'avenir. Un tel risque est donc purement hypothétique.

7.120. Nous passons ensuite à l'affirmation de la Türkiye selon laquelle les fabricants nationaux de VE sont essentiels pour le développement de l'infrastructure de recharge. Nous rappelons que nous examinons le risque que les émissions de CO₂ dans le secteur des transports s'accroissent ou ne puissent pas être réduites en raison de l'adoption insuffisante des VE par les consommateurs du fait d'un manque d'infrastructure de recharge. Du point de vue du risque, l'examen de l'argument relatif à l'étape suivante de la chaîne de causalité de la Türkiye concerne le risque que l'infrastructure de recharge ne soit *pas* construite en raison du rôle "essentiel" de la branche de production nationale de VE en tant qu'investisseur dans l'infrastructure de recharge.

7.121. La Türkiye affirme que les fabricants nationaux de VE sont les premiers investisseurs dans son infrastructure de recharge et fait référence aux trois principaux investisseurs dans l'infrastructure de recharge décrits plus haut. Admettant, pour les besoins de l'argumentation, que ces trois investisseurs, pris ensemble, représentent l'industrie automobile turque²⁴³, nous reconnaissons que les trois sociétés sont les "premiers" investisseurs dans la mesure où elles occupent les trois premières places en termes de part de marché. Toutefois, il apparaît que le marché est relativement concurrentiel et fragmenté et que la part de marché collective des trois sociétés est inférieure à 30%. Plus de 70% de l'investissement provient d'autres sociétés qui sont actuellement au nombre de 173 (en ne comptant pas les trois premières). En outre, la Türkiye affirme que les fabricants nationaux de VE disposent d'incitations spéciales pour investir, que les fabricants étrangers n'ont pas. Nous observons que la demande de VE est soumise aux mêmes incitations sur le marché pour tous les investisseurs, qu'ils soient étrangers ou nationaux. De façon analogue, les incitations des pouvoirs publics en Türkiye sont également les mêmes pour les sociétés nationales et les sociétés étrangères. Enfin, dans la mesure où des incitations "localisées" existent bien²⁴⁴, elles

²⁴¹ La Türkiye soutient que ce succès est dû, entre autres choses, aux droits additionnels (voir Türkiye, réponse à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphe 1.26: "Cette évolution fournit aussi des éléments de preuve observables indiquant que les droits additionnels, conjugués au large éventail d'incitations à l'adoption des VE déjà décrites dans des communications antérieures, contribuent déjà à la transition vers une industrie turque de véhicules verts."). Nous ne voyons rien qui étaye cette affirmation. Selon la logique de la Türkiye, la première "étape intermédiaire" pour que les droits additionnels réalisent l'objectif de réduction des émissions de CO₂ est qu'ils aient un effet protecteur pour la branche de production nationale. Si un tel effet existait, on s'attendrait à observer une croissance plus rapide de la production et des ventes intérieures par rapport aux importations. Cela serait reflété dans le ratio importations/ventes intérieures. D'après ce que nous pouvons voir, toutefois, ce ratio est toujours resté supérieur à 80%, si l'on regarde uniquement l'ensemble des VE et des véhicules hybrides, et à 73% si l'on regarde uniquement les VE et les véhicules hybrides rechargeables, pour les importations depuis la mise en place des droits additionnels en 2023, et il a même augmenté considérablement en 2025 (données partielles jusqu'à septembre) pour atteindre 84,6% et 85,2%, respectivement. (Voir Données sur les ventes au détail d'automobiles (2022-2025) (RCC) (pièce TUR-108).) Nous notons à cet égard que, dans la mesure où la part des véhicules importés de Chine a diminué, il apparaît que les importations en provenance des partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ALE ont pris leur place. Toutefois, en l'absence d'un quelconque effet protecteur pour la branche de production nationale, les droits additionnels ne peuvent pas expliquer le succès décrit plus haut.

²⁴² Rapport de l'Autorité turque de réglementation du marché de l'énergie, page 2.

²⁴³ Nous convenons avec la Chine que la Türkiye n'a fourni aucun élément de preuve indiquant que Eşarj ou Zes sont contrôlées par des constructeurs automobiles nationaux et qu'il n'y a donc aucune raison de supposer que les décisions en matière d'investissement seront semblables à celles d'un producteur national de véhicules. (Chine, observations sur les réponses de la Türkiye à la question n° 58 du Groupe spécial, paragraphe 20)

²⁴⁴ La Türkiye décrit ces incitations de la manière suivante:

La production nationale de VE lie la capacité industrielle aux besoins de mobilité, favorise l'autosuffisance technologique et renforce la résilience climatique au niveau national, ce qui

seraient au moins les mêmes pour tous les opérateurs économiques nationaux. Rien ne permet de distinguer les fabricants nationaux de VE. Compte tenu de cela, le risque que l'infrastructure de recharge ne soit pas construite en raison du rôle de la branche de production nationale de VE en tant qu'investisseur dans l'infrastructure de recharge est purement hypothétique.

7.122. Sur la base des considérations qui précèdent, nous constatons que la Türkiye n'a pas démontré l'existence d'un risque que les émissions de CO₂ s'accroissent ou ne puissent pas être réduites sur la base de l'argument relatif à la chaîne de causalité qu'elle a avancé.

7.123. Bien que notre analyse s'arrête ici, nous souhaitons noter une préoccupation systémique que nous avons au sujet du tout premier lien de cette chaîne de causalité, c'est-à-dire l'importation de VE et de véhicules hybrides. Le rôle que ces véhicules jouent dans le raisonnement de la Türkiye relatif à la chaîne de causalité est qu'ils sont en concurrence avec le secteur national de la construction de VE, qui, comme la Türkiye le fait valoir, doit être protégé de la concurrence étrangère pour être apte à investir dans l'infrastructure de recharge. Nous jugeons problématique que ces produits soient exactement les mêmes que ceux que la Türkiye veut que ses consommateurs achètent pour réduire les émissions de CO₂ et que le seul "risque" qu'ils présentent est qu'ils sont en concurrence avec les produits nationaux. Nous avons des préoccupations systémiques au sujet du fait d'accepter que la concurrence des importations entre dans une logique de "risque" s'agissant de la chaîne de causalité comme suggéré par la Türkiye.²⁴⁵ Nous notons que ce n'est pas la première affaire dans laquelle un Membre cherche à justifier des mesures de protection de la branche de production nationale au motif qu'il est nécessaire de développer une capacité nationale de fabrication adéquate pour réaliser un objectif légitime tel que la protection de l'environnement ou le développement social et économique.²⁴⁶ Dans toutes ces affaires, les groupes spéciaux ont examiné le bien-fondé d'un tel argument et nous n'avons connaissance d'aucune affaire dans laquelle une telle justification a été acceptée. Conformément aux approches suivies par ces groupes spéciaux antérieurs, nous avons examiné l'argument de la Türkiye relatif à la chaîne de causalité. Nous avons constaté que la Türkiye n'a pas été en mesure de prouver l'existence d'autres liens dans sa chaîne de causalité. Nous pouvons donc laisser ouverte la question de savoir si le tout premier lien correspondant à la concurrence des importations constitue une base valable pour une chaîne de causalité relative au risque.

7.124. Pour les raisons exposées plus haut, nous constatons que la Türkiye n'a pas démontré que l'importation de VE et de véhicules hybrides crée un risque d'accroissement (ou d'absence de réduction) des émissions de CO₂ en rapport avec l'infrastructure de recharge.

Risques liés à la dépendance à l'égard des importations

7.125. Nous passons maintenant aux risques que la Türkiye décrit comme découlant de la dépendance à l'égard des importations en ce qui concerne les VE et les véhicules hybrides.

7.126. Dans sa première communication écrite, la Türkiye indique que l'urgence climatique requiert tous les instruments de politique disponibles et qu'aucun pays ne devrait avoir à s'appuyer exclusivement sur les importations pour atteindre ses objectifs environnementaux.²⁴⁷ Faisant référence à la version initiale des droits additionnels (qui, comme il est indiqué plus haut, s'appliquait uniquement aux VE et aux véhicules hybrides d'origine chinoise), la Türkiye affirme aussi qu'une

constitue le fondement d'un écosystème de transport durable. De plus, les producteurs nationaux de VE comprennent mieux et de façon plus globale les objectifs économiques et environnementaux plus larges élaborés par les pouvoirs publics, ce qui encourage des stratégies globales incluant le déploiement de l'infrastructure. Les fabricants nationaux sont également mieux placés que les fabricants établis à l'étranger pour adapter les véhicules aux réseaux électriques et à la configuration urbaine au niveau local.

(Türkiye, réponse à la question n° 60 du Groupe spécial, paragraphe 1.22)

Nous considérons que ces facteurs sont plutôt des avantages comparatifs que les fabricants nationaux de VE peuvent avoir ou pas sur le marché turc.

²⁴⁵ De notre point de vue, les accords visés prévoient des mesures correctives spécifiques pour remédier au dommage découlant de la concurrence des importations, lorsqu'une telle concurrence est déloyale ou lorsqu'elle cause ou menace de causer un dommage grave.

²⁴⁶ Voir, en particulier, *Turquie – Produits pharmaceutiques (UE)*, *UE – Paquet législatif pour l'énergie*, *Brésil – Taxation*, *Inde – Cellules solaires*, *Chine – Terres rares*, et *Chine – Matières premières*; et plus récemment *États-Unis – Loi sur la réduction de l'inflation (Chine)*.

²⁴⁷ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 2.88.

dépendance excessive à l'égard des importations de VE chinois compromet la capacité nationale de contrôler ce secteur stratégique, ce qui crée potentiellement des vulnérabilités dans les chaînes d'approvisionnement et les progrès technologiques. En réponse à une question du Groupe spécial, la Türkiye confirme que cette question est distincte de son argument concernant l'importance du développement de l'infrastructure, mais que, comme ce dernier, elle se rapporte à l'objectif plus large poursuivi par la Türkiye qui est de développer l'industrie nationale des véhicules verts en encourageant la production et la consommation nationales de véhicules électriques et hybrides.²⁴⁸ Elle explique ensuite que la référence aux vulnérabilités des chaînes d'approvisionnement illustre l'un des risques associés à la dépendance excessive à l'égard des importations dans la poursuite des objectifs de développement; et qu'elle a constamment fait valoir que la dépendance exclusive à l'égard de la technologie étrangère en matière de VE pouvait occasionner des difficultés liées à la production, y compris la volatilité des prix, un accès limité à la technologie, et des perturbations des chaînes d'approvisionnement à l'intérieur de la Türkiye.²⁴⁹

7.127. La Chine estime que l'argument de la Türkiye est totalement spéculatif puisqu'il ne fournit aucun élément étayant l'existence de tels risques. En outre, la Chine considère qu'en tout état de cause, ces risques allégués ne relèveraient pas du champ de l'alinéa b).²⁵⁰

7.128. Nous considérons que la Türkiye a avancé ces arguments en tant que moyen de défense au titre de l'article XX b) et, par conséquent, nous examinons si elle a démontré l'existence d'un risque d'accroissement ou d'absence de réduction des émissions de CO₂ lié à l'importation des VE et des véhicules hybrides visés par les droits additionnels.

7.129. Nous notons que la Türkiye n'a pas étayé sa référence à l'un quelconque des risques allégués et encore moins présenté de quelconques éléments de preuve à cet égard. Ces risques sont donc purement hypothétiques. En outre, et de façon analogue à notre préoccupation relative à la qualification de la concurrence des importations en tant que facteur valable dans la chaîne de causalité relative au risque, nous avons des doutes quant à la question de savoir si la dépendance à l'égard des importations et les conséquences potentielles qui en résultent devraient être considérées comme constituant un tel risque. Nous notons que le Groupe spécial *Turquie – Produits pharmaceutiques (UE)* avaient eu des doutes analogues. Dans cette affaire, la Türkiye a invoqué l'article XX b) pour justifier une prescription relative à la localisation pour les produits pharmaceutiques au motif qu'il y avait un risque de pénurie d'approvisionnement à long terme en produits de ce type qui soient sûrs, efficaces et abordables. Le Groupe spécial a constaté que ce risque était purement hypothétique.²⁵¹ Il a ensuite ajouté l'observation suivante:

Outre qu'elle est purement hypothétique, la situation décrite par la Turquie en l'espèce se caractérise par un niveau de généralité temporelle et sectorielle qui est en contradiction avec la notion de risque visée à l'article XX b). La généralité de l'argument de la Turquie est en fait telle que le risque indiqué par celle-ci pourrait être présent dans n'importe quel secteur et concerner n'importe quel marché. En fait, la Turquie fait référence à des circonstances économiques générales qui ne sont pas spécifiques au secteur pharmaceutique, et pas spécifiques à la Turquie (telles que les fluctuations des taux de change). La généralité de l'argument sous-jacent de la Turquie conduirait à la conclusion qu'il existe un risque permanent de pénurie de produits pour chaque secteur de l'économie de tout Membre de l'OMC. Suivant la logique de cet argument, la libéralisation du commerce international des produits et dans les secteurs nécessaires à la protection de la santé et de la vie des personnes crée un risque permanent pour la santé et la vie des personnes au titre de l'article XX b).²⁵²

7.130. Nous partageons le point de vue de ce groupe spécial et pour les raisons exposées plus haut, nous constatons que la Türkiye n'a pas démontré que l'importation de VE et de véhicules hybrides crée un risque d'accroissement (ou d'absence de réduction) des émissions de CO₂ en rapport avec la dépendance à l'égard des importations.

²⁴⁸ Türkiye, réponse à la question n° 23 du Groupe spécial, paragraphe 1.99.

²⁴⁹ Türkiye, réponse à la question n° 23 du Groupe spécial, paragraphe 1.100.

²⁵⁰ Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 74.

²⁵¹ Rapport du Groupe spécial *Turquie – Produits pharmaceutiques (UE)*, paragraphe 7.177.

²⁵² Rapport du Groupe spécial *Turquie – Produits pharmaceutiques (UE)*, paragraphe 7.178. (notes de bas de page omises)

7.131. En conclusion, nous constatons que la Türkiye n'a pas démontré l'existence d'un risque d'accroissement ou d'absence de réduction des émissions de CO₂ découlant de l'importation de VE et de véhicules hybrides. Comme nous l'avons indiqué plus haut, si un défendeur ne démontre pas le risque contre lequel, selon ses allégations, la mesure protège, la protection qu'une mesure peut et doit assurer est sans objet et, par conséquent, il ne peut y avoir de lien ou de relation entre la mesure et l'intérêt protégé. Pour cette raison, nous ne voyons pas la nécessité de poursuivre cette première étape de l'analyse au titre de l'article XX b). Compte tenu de cela, nous n'avons pas non plus besoin de traiter la deuxième question concernant le critère juridique dans cette première étape de l'analyse de l'article XX b) qui porte sur le critère pertinent pour établir qu'une mesure est conçue/adoptée pour protéger un intérêt déclaré.

7.132. En outre, comme il n'y a aucun lien ni aucune relation entre la mesure et l'intérêt protégé, il n'est pas nécessaire de passer au critère de la nécessité.

7.2.4.2.3.3 Conclusion concernant l'article XX b)

7.133. Comme la Türkiye n'a pas démontré l'existence d'un risque pour la santé et la vie des personnes et des animaux ou la préservation des végétaux, nous constatons que l'incompatibilité des droits additionnels avec l'article II:1 b) et II:1 a) n'est pas provisoirement justifiée au regard de l'article XX b).

7.2.4.3 Article XX g)

7.134. Comme il est indiqué plus haut, sur la base du même raisonnement, à savoir que les droits additionnels servent l'objectif de réduction des émissions de CO₂ dans le secteur des transports, la Türkiye invoque aussi un moyen de défense au titre de l'article XX g).

7.2.4.3.1 Critère juridique

7.135. Nous rappelons que l'alinéa g) couvre des mesures i) se rapportant à la conservation des ressources naturelles ii) si de telles mesures sont appliquées conjointement avec des restrictions à la production ou à la consommation nationales.

7.136. Le critère juridique n'est pas contesté entre les parties. S'agissant du premier élément, les deux parties acceptent en particulier que l'examen de la question de savoir si une mesure peut être considérée comme "se rapportant" à la conservation des ressources naturelles exigera d'établir qu'il y a une "relation étroite et véritable entre la fin et les moyens".²⁵³ S'agissant du deuxième élément, les deux parties reconnaissent que les restrictions à la production et à la consommation nationales doivent être "impartiales"²⁵⁴, la Chine soulignant que les restrictions doivent être "actuelles".²⁵⁵

²⁵³ Rapport de l'Organe d'appel *Chine – Terres rares*, paragraphe 5.90; Türkiye, première communication écrite, paragraphe 2.44. Nous notons que la Türkiye et certaines tierces parties ont comparé cela au critère de la nécessité requis au titre de l'article XX b), voir Türkiye, première communication écrite, paragraphes 2.46 et 2.115; Canada, communication en tant que tierce partie, paragraphe 19; Union européenne, communication en tant que tierce partie, paragraphe 39. Nous signalons que nous sommes tenus d'appliquer chaque critère selon ses propres termes. Nous ne voyons donc pas la nécessité de formuler des observations sur cette comparaison. (Voir aussi Canada, déclaration en tant que tierce partie, paragraphe 14; Norvège, déclaration en tant que tierce partie, paragraphe 11.)

²⁵⁴ Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, page 23; Türkiye, première communication écrite, paragraphe 2.45; et Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 107.

²⁵⁵ Chine, déclaration liminaire à la première réunion de fond du Groupe spécial, paragraphe 34. Voir aussi Suisse, déclaration en tant que tierce partie, paragraphe 16 (faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *Chine – Terres rares*, paragraphe 5.92):

[...] il ne serait pas suffisant que la production ou la consommation nationales fassent l'objet d'une éventuelle limitation à un moment indéterminé dans le futur"; cela doit être "une restriction "réelle" à la production ou à la consommation nationales". Autrement dit, "[c]es restrictions doivent imposer des limitations effectives à la production ou à la consommation nationales et fonctionner par conséquent de manière à renforcer et compléter les restrictions imposées au commerce international".

(notes de bas de page omise)

7.137. Nous ne voyons aucune raison de ne pas souscrire à ce critère juridique et examinons les deux éléments l'un après l'autre.

7.2.4.3.2 Se rapportant à la conservation des ressources naturelles

7.138. La Türkiye affirme que l'objectif de réduction des émissions de CO₂ dans le secteur des transports entre dans la catégorie des politiques se rapportant à la conservation des ressources naturelles. À cet égard, elle fait référence à des organes juridictionnels antérieurs ayant reconnu qu'un large éventail de politiques entraient dans le champ des mesures se rapportant à la conservation des ressources naturelles, et en particulier aux Groupes spéciaux *UE – Huile de palme* qui ont spécifiquement reconnu que l'objectif consistant à limiter le risque de certaines émissions de GES entrerait dans ce champ.²⁵⁶ La Chine ne conteste pas l'argument de la Türkiye.

7.139. Nous convenons avec la Türkiye que la réduction des émissions de CO₂ peut être considérée comme un objectif visant la conservation des ressources naturelles. Il est bien établi dans des affaires antérieures que la préservation de l'environnement entre dans le champ de l'article XX g).²⁵⁷ En outre, l'Organe d'appel a estimé que l'expression "ressources naturelles épuisables" devait être interprétée "à la lumière des préoccupations actuelles de la communauté des nations en matière de protection et de conservation de l'environnement".²⁵⁸ Conformément à cette série d'affaires, les Groupes spéciaux *UE – Huile de palme* ont reconnu que l'objectif consistant à limiter le risque de certaines émissions de GES entrerait dans le champ de l'article XX g). Comme il est indiqué plus haut, ces Groupes spéciaux ont considéré que "le réchauffement de la planète et les changements climatiques constitu[aient] l'une des plus grandes menaces pour la vie et la santé sur la planète".²⁵⁹ Comme cela est également indiqué plus haut, les efforts multilatéraux visant à lutter contre les changements climatiques, auxquels la Türkiye fait référence et auxquels elle participe activement, confirment la menace que les changements climatiques présentent pour l'environnement et montrent aussi l'importance que la communauté internationale accorde à la lutte contre cette menace.²⁶⁰

7.140. S'agissant de la question de savoir si les droits additionnels peuvent être considérés comme "se rapportant" à cet objectif, les deux parties font référence à leurs arguments présentés au titre du critère de la conception ou de la nécessité énoncé à l'article XX b). Pour la Türkiye, ces arguments satisfont nécessairement au critère consistant à démontrer l'existence d'une "relation étroite et véritable entre la fin et les moyens".²⁶¹ La Chine considère que sa réfutation des arguments de la Türkiye au titre de l'article XX b) s'applique également ici.²⁶²

7.141. Nous convenons avec les parties que les mêmes arguments que ceux que nous avons examinés plus haut s'agissant de l'article XX b) sont pertinents pour la question de savoir s'il y a une relation étroite et véritable entre la fin et les moyens, et, par conséquent, pour la question de savoir si la mesure peut être considérée comme "se rapportant" à la conservation des ressources naturelles au sens de l'article XX g). Comme nous l'avons dit plus haut, nous ne voyons aucun lien ni aucune relation entre les droits additionnels et l'objectif de réduction des émissions de CO₂ de la Türkiye dans le secteur des transports. Cela tient au fait que la Türkiye n'a pas démontré qu'il existait un quelconque risque que les émissions de CO₂ s'accroissent ou ne soient pas réduites qui peut être lié à l'importation de VE et de véhicules hybrides. Nous reconnaissons que le critère juridique énoncé à l'article XX g) n'exige pas la démonstration de l'existence d'un risque. Toutefois, comme nous l'avons indiqué plus haut, dans les cas où il n'y a aucune base factuelle expliquant la *raison d'être*

²⁵⁶ Türkiye, première communication écrite, paragraphes 2.109 et 2.110.

²⁵⁷ Rapports de l'Organe d'appel *Chine – Matières premières*, paragraphe 355; rapports des Groupes spéciaux *UE – Huile de palme (Indonésie)*, paragraphe 7.1083 et *UE et certains États membres – Huile de palme (Malaisie)*, paragraphe 7.1075.

²⁵⁸ Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes*, paragraphe 129.

²⁵⁹ Rapports des Groupes spéciaux *UE – Huile de palme (Indonésie)*, paragraphes 7.290 et 7.1093; *UE et certains États membres – Huile de palme (Malaisie)*, paragraphes 7.281 et 7.1085.

²⁶⁰ Voir aussi Australie, réponse en tant que tierce partie à la question n° 9 du Groupe spécial, paragraphe 18; Canada, réponse en tant que tierce partie à la question n° 9 du Groupe spécial, paragraphes 25 à 27; Union européenne, réponse en tant que tierce partie à la question n° 9 du Groupe spécial, paragraphe 25; Japon, réponse en tant que tierce partie à la question n° 9 du Groupe spécial, paragraphes 16 et 17; Singapour, déclaration en tant que tierce partie, paragraphe 13; et États-Unis, réponse en tant que tierce partie à la question n° 9 du Groupe spécial, paragraphe 15.

²⁶¹ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 2.115.

²⁶² Chine, déclaration liminaire à la première réunion du Groupe spécial, paragraphe 33.

d'une mesure, il ne peut y avoir de lien ou de relation entre la mesure et l'intérêt déclaré, et encore moins une "relation étroite et véritable entre la fin et les moyens". Par conséquent, dans le contexte de l'article XX g), une mesure ne peut pas "se rapport[er]" à la conservation des ressources naturelles s'il n'y a aucune explication factuelle de la raison pour laquelle cette mesure concerne les *produits spécifiques* en cause. Nous constatons donc que les droits additionnels ne peuvent pas être considérés comme "se rapportant" à l'objectif de réduction des émissions de CO₂.

7.2.4.3.3 Appliquées conjointement avec des restrictions à la production ou à la consommation nationales

7.142. Comme nous avons déjà conclu que les droits additionnels ne "se rapport[ent]" pas à la conservation des ressources naturelles, il n'est pas nécessaire de passer à la deuxième étape de l'analyse, qui nous oblige à établir que la mesure est appliquée conjointement avec des restrictions à la production ou à la consommation nationales.

7.143. Cela étant dit, nous notons que la Türkiye n'a signalé aucune restriction à la production ou à la consommation nationales de VE et de véhicules hybrides. En effet, comme la Türkiye l'indique à juste titre, ces restrictions n'auraient aucun sens étant donné que "l'utilisation des véhicules électriques et des véhicules hybrides doit être encouragée."²⁶³ Pour nous, cela démontre que les mesures visant à réaliser un objectif légitime en restreignant l'importation d'un produit pour protéger les producteurs nationaux de ce produit sont contraires à la logique fondamentale de l'article XX g) et ne peuvent donc pas être justifiées au regard de cet article.

7.2.4.3.4 Conclusion concernant l'article XX g)

7.144. Sur la base de ce qui précède, nous constatons que la Türkiye n'a pas démontré que l'incompatibilité des droits additionnels avec l'article II:1 b) et II:1 a) est justifiée au regard de l'article XX g).

7.2.4.4 Conclusion

7.145. Nous avons examiné si l'incompatibilité avec l'article II:1 b) et II:1 a) est justifiée au regard de l'article XX b) ou g) et avons conclu que cela n'est pas le cas. S'agissant des produits visés par cette constatation d'incompatibilité, il ne serait donc pas nécessaire de passer à l'examen de l'allégation au titre de l'article I:1 car le différend est déjà réglé. Toutefois, comme il est indiqué plus haut, les véhicules à moteur à combustion interne ne sont pas visés par cette constatation et ce n'est pas non plus le cas des véhicules hybrides qui n'auraient pas relevé des 34 lignes tarifaires du SH2002 spécifiques énumérées plus haut dans le tableau 3. S'agissant de ces produits, une constatation au titre de l'article I:1 est donc nécessaire pour régler le différend. Par conséquent, nous passons maintenant à l'examen de l'allégation de la Chine au titre de l'article I:1.

7.2.5 Allégation de la Chine au titre de l'article I:1 du GATT de 1994

7.146. La Chine déclare que les droits additionnels sont incompatibles avec l'article I:1 du GATT de 1994 parce qu'ils ne s'appliquent pas aux importations en provenance de tous les Membres.²⁶⁴ La présentation par la Chine de son allégation au titre de l'article premier se rapportait au départ à la version initiale des droits additionnels. La Chine a reformulé la présentation de son allégation après que la version modifiée, qui est celle que nous examinons, était entrée en vigueur.

7.147. La Türkiye ne conteste pas que les droits additionnels sont incompatibles avec l'article I:1. Elle invoque le même moyen de défense au titre de l'article XX b) et g) que nous avons examiné plus haut et incorpore également par référence les arguments au titre de l'article XXIV et de la Clause d'habilitation qu'elle a précédemment présentés en ce qui concerne le RLPI.²⁶⁵

²⁶³ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 2.97. (mise en relief omise)

²⁶⁴ Chine, réponse à la question n° 2 du Groupe spécial, paragraphe 4.

²⁶⁵ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphes 2.29 et 2.64.

7.148. Avant de passer au fond de l'allégation et aux moyens de défense, nous abordons une question liminaire relative à l'opportunité et à l'évolution des arguments des parties après l'adoption de la version actuelle des droits additionnels.

7.2.5.1 Recevabilité des arguments des parties

7.149. La Türkiye déclare que l'argument formulé par la Chine au titre de l'article premier en ce qui concerne la version actuelle des droits additionnels représente une orientation et une raison d'être entièrement nouvelles de l'allégation de la Chine au titre de l'article premier.²⁶⁶ Elle suggère aussi que la Chine formule cet argument trop tardivement car elle aurait déjà pu le formuler au sujet de la version initiale de la mesure, qui exemptait également les partenaires dans le cadre d'ACR.²⁶⁷

7.150. La Chine, pour sa part, estime qu'il est insuffisant, pour s'acquitter de la charge de la preuve, d'incorporer des arguments par référence, comme le fait la Türkiye, pour l'article XXIV et la Clause d'habilitation.²⁶⁸ De plus, elle déclare que le moyen de défense de la Türkiye à cet égard est inopportun car elle aurait dû l'invoquer dans sa première communication écrite et aurait dû fournir un moyen de défense complet dans sa deuxième communication écrite.²⁶⁹

7.151. Nous nous penchons tout d'abord sur la question de l'opportunité/du changement de nature des arguments des parties. Nous rappelons que la version actuelle modifiée des droits additionnels n'est entrée en vigueur que peu de temps avant la première réunion du Groupe spécial. Elle diffère de la version initiale, entre autres choses, du point de vue de la portée: alors que les droits additionnels s'appliquaient uniquement aux véhicules originaires de Chine, ils s'appliquent désormais aussi aux véhicules d'autres origines. Seuls les partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR sont exemptés des droits additionnels.

7.152. Nous rappelons, de plus, que ni les parties ni nous-mêmes ne considérons que l'essence de la mesure a été modifiée depuis l'établissement du Groupe spécial, si bien que la version actuelle modifiée des droits additionnels relève de notre mandat. De ce fait, il ne serait guère logique pour nous, dans les limites de notre mandat, de procéder à l'examen de la mesure (comme cela est demandé par les parties) mais de ne pas autoriser les parties à ajuster leurs arguments aux modifications de la mesure.

7.153. Par conséquent, nous considérons que, pour remplir pleinement nos fonctions au titre du Mémorandum d'accord, nous sommes non seulement autorisés, mais tenus d'examiner tant les nouveaux arguments de la Chine que les nouveaux moyens de défense de la Türkiye dans la mesure où ils se rapportent à des aspects de la mesure qui sont apparus uniquement du fait de sa modification. Nous observons dans ce contexte qu'il n'y aurait eu aucune raison pour l'une ou l'autre partie d'invoquer ces arguments/moyens de défense spécifiques avant que la nouvelle mesure ne soit introduite parce qu'ils se rapportent à des aspects de la mesure qui ont pris corps uniquement du fait de sa modification.

7.154. Nous passons ensuite à l'argument de la Chine concernant l'incorporation par référence par la Türkiye du moyen de défense au titre l'article XXIV et de la Clause d'habilitation qu'elle présente dans le contexte du RLPI. Nous ne considérons pas que la Chine exclut, par principe, la possibilité pour une partie d'incorporer des arguments par référence. Nous considérons plutôt que le point de vue de la Chine est que, étant donné que le RLPI et les droits additionnels sont des mesures différentes, ces arguments ne peuvent pas simplement être les mêmes mais doivent être adaptés à la mesure spécifique en question. À notre avis, la question de savoir si la Chine a raison sur ce point dépend de ce que le critère juridique énoncé à l'article XXIV et dans la Clause d'habilitation prescrit à la Türkiye de montrer. C'est un débat entre les parties que nous abordons plus loin dans la

²⁶⁶ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 2.25.

²⁶⁷ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 2.26. Voir aussi Türkiye, réponse à la question n° 2 du Groupe spécial, paragraphe 1.20. D'après ce que nous comprenons, en outre, il se peut que la Türkiye fasse part de ses préoccupations quant à l'argument de la Chine en vue de justifier par anticipation le changement de nature et le moment de la présentation de ses propres arguments, par lesquels elle ajoute de nouveaux moyens de défense au titre de l'article XXIV et de la Clause d'habilitation contre cette allégation. Cependant, nous ne considérons pas que la Chine conteste l'invocation par la Türkiye de ces nouveaux moyens de défense en soi, mais plutôt qu'elle conteste le caractère suffisant des éléments *prima facie* que la Türkiye a fournis à ce sujet. Sur ce point, voir plus loin le paragraphe 7.154.

²⁶⁸ Chine, déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 45.

²⁶⁹ Chine, déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphes 45 et 46.

section 7.2.6.1.2. Par conséquent, nous ne voyons aucune raison d'exclure les arguments de la Türkiye de notre examen par principe.

7.2.5.2 Question de savoir si les droits additionnels sont incompatibles avec l'article I:1

7.155. Nous passons à présent au fond de l'allégation de la Chine.

7.156. L'article I:1 dispose ce qui suit:

Tous avantages, faveurs, privilèges ou immunités accordés par une partie contractante à un produit originaire ou à destination de tout autre pays, seront, immédiatement et sans condition, étendus à tout produit similaire originaire ou à destination du territoire de toutes les autres parties contractantes. Cette disposition concerne les droits de douane et les impositions de toute nature perçus à l'importation ou à l'exportation ou à l'occasion de l'importation ou de l'exportation ainsi que ceux qui frappent les transferts internationaux de fonds effectués en règlement des importations ou des exportations, le mode de perception de ces droits et impositions, l'ensemble de la réglementation et des formalités afférentes aux importations ou aux exportations ainsi que toutes les questions qui font l'objet des paragraphes 2 et 4 de l'article III.

7.157. Par conséquent, ce que la Chine doit montrer en l'espèce, c'est que des droits de douane ou des impositions sont perçus, concernant lesquels un avantage (une faveur, un privilège ou une immunité) est accordé à tout autre pays et n'est pas, immédiatement et sans condition, étendu aux produits similaires en provenance de Chine.

7.158. La Chine affirme que: i) les droits additionnels imposés par la Türkiye à l'importation de VE et d'autres véhicules en provenance de Chine sont des "droits de douane et [d]es impositions de toute nature perçus à l'importation ... ou à l'occasion de l'importation"; ii) la similarité peut être présumée parce que la distinction entre les VE et d'autres véhicules soumis ou non, à des droits additionnels, est exclusivement fondée sur l'origine; et iii) le fait de ne pas être soumis à des droits additionnels est un avantage que la Türkiye refuse aux importations de VE et d'autres véhicules en provenance de Chine.²⁷⁰

7.159. Comme il est noté plus haut dans la section 7.2.3.2, nous considérons que ce sont des droits de douane proprement dits. Ils sont par conséquent des "droits de douane et [d]es impositions" au sens de l'article I:1. En outre, ils s'appliquent uniquement aux produits en provenance de pays qui ne sont pas des partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR. Par conséquent, nous convenons aussi avec la Chine que la seule distinction s'appliquant ici est fondée sur l'origine des produits et que, de ce fait, il peut être présumé que les VE et autres véhicules en provenance des partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR sont similaires aux VE et autres véhicules d'autres origines, y compris la Chine. Troisièmement, nous notons que les VE et autres véhicules en provenance des partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR sont exemptés des droits additionnels. Nous convenons que cette exemption constitue un avantage qui n'est pas, immédiatement et sans condition, étendu aux produits similaires en provenance de tous les autres pays, dont la Chine. Enfin, nous notons que la Türkiye indique qu'elle "ne conteste pas la violation (technique) de l'article premier".²⁷¹ Compte tenu de ce qui précède, nous considérons que la Chine a démontré que les droits additionnels sont incompatibles avec l'article I:1.

7.2.5.3 Conclusion

7.160. En conclusion, nous constatons que les droits additionnels sont incompatibles avec l'article I:1.

7.2.6 Question de savoir si l'incompatibilité avec l'article I:1 est justifiée

7.161. Nous avons constaté que les droits additionnels sont incompatibles avec l'article I:1 du GATT de 1994. La Türkiye fait valoir que cette incompatibilité est justifiée au regard de l'article XXIV du

²⁷⁰ Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 26; réponse à la question n° 2 du Groupe spécial, paragraphe 4.

²⁷¹ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.1.

GATT de 1994, de la Clause d'habilitation et de l'article XX b) et g).²⁷² Nous commençons par le moyen de défense de la Türkiye au titre de l'article XXIV parce que la Türkiye l'invoque en ce qui concerne l'exemption des droits additionnels pour les véhicules en provenance de *tous* ses partenaires dans le cadre d'ACR, y compris les pays en développement.²⁷³ Nous examinerons le moyen de défense de la Türkiye au titre de la Clause d'habilitation uniquement si nous constatons, et dans la mesure où nous constaterons, que l'article XXIV ne justifie pas l'exemption des droits additionnels accordée aux partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR. De plus, nous traiterons le moyen de défense de la Türkiye au titre de l'article XX b) et g) uniquement si nous constatons, et dans la mesure où nous constaterons, que l'article XXIV et la Clause d'habilitation ne justifient pas l'exemption des droits additionnels accordée aux partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR.

7.2.6.1 Question de savoir si l'incompatibilité avec l'article I:1 du GATT de 1994 est justifiée au regard de l'article XXIV

7.2.6.1.1 Introduction

7.162. La Türkiye fait valoir que le "traitement préférentiel de ses partenaires dans le cadre d'ACR"²⁷⁴ est justifié au titre de l'article XXIV du GATT de 1994. Comme cela est indiqué plus haut, la Türkiye incorpore par référence les arguments qu'elle a développés dans le contexte de l'allégation de la Chine au titre de l'article I:1 concernant le RLPI.²⁷⁵ Elle fait ainsi valoir que l'exemption des partenaires dans le cadre d'ACR de l'application des droits additionnels est justifiée parce que tous ses ACR relèvent de l'article XXIV.²⁷⁶

7.163. La Chine s'appuie sur une déclaration faite par l'Organe d'appel dans l'affaire *Turquie – Textiles* pour faire valoir que la Türkiye n'a pas démontré que la mesure en cause a été adoptée au moment de l'établissement d'une union douanière ou d'un accord de libre-échange (ALE) qui satisfait pleinement aux prescriptions de l'article XXIV et qu'il aurait été fait obstacle à l'établissement de cet ACR si elle n'avait pas été autorisée à adopter la mesure en cause.²⁷⁷

7.164. Nous énonçons le critère juridique avant d'évaluer si la Türkiye a démontré que l'exemption des droits additionnels accordée à ses partenaires dans le cadre d'ACR est justifiée au regard de l'article XXIV.

7.2.6.1.2 Critère juridique

7.165. La partie pertinente de l'article XXIV est ainsi libellée:

5. En conséquence, les dispositions du présent Accord ne feront pas obstacle, entre les territoires des Membres, à l'établissement d'une union douanière ou d'une zone de libre-échange ou à l'adoption d'un accord provisoire nécessaire pour l'établissement d'une union douanière ou d'une zone de libre-échange, *sous réserve*

a) que, dans le cas d'une union douanière ou d'un accord provisoire conclu en vue de l'établissement d'une union douanière, les droits de douane appliqués lors de l'établissement de cette union ou de la conclusion de cet accord provisoire ne seront pas, dans leur ensemble, en ce qui concerne le commerce avec les Membres qui ne sont pas parties à de tels unions ou accords, d'une incidence générale plus élevée, ni les autres réglementations commerciales plus rigoureuses que ne l'étaient les droits et les

²⁷² Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 2.29 et note de bas de page 39.

²⁷³ La Türkiye invoque le moyen de défense au titre de la Clause d'habilitation uniquement en ce qui concerne l'exemption des véhicules en provenance de ses partenaires dans le cadre d'ACR qui sont des pays en développement. Elle fait toutefois valoir que "tous les ALE de la Türkiye avec des pays en développement – bien qu'ils soient admissibles au bénéfice des critères moins rigoureux de la Clause d'habilitation – satisfont aussi aux prescriptions de l'article XXIV". (Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.33)

²⁷⁴ Türkiye, déclaration finale à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 2.6.

²⁷⁵ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 2.29.

²⁷⁶ Türkiye, première communication écrite, paragraphes 3.10 et 3.39 à 3.60.

²⁷⁷ Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 155. Comme cela a été indiqué et examiné plus haut, la Chine fait aussi part de préoccupations concernant l'opportunité des arguments de la Türkiye et l'incorporation "par référence" des arguments développés par la Türkiye dans le contexte du RLPI. (Chine, déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 45) Nous avons déjà traité ces arguments plus haut dans la section 7.2.5.1.

réglementations commerciales en vigueur dans les territoires constitutifs de cette union avant l'établissement de l'union ou la conclusion de l'accord, selon le cas;

b) que, dans le cas d'une zone de libre-échange ou d'un accord provisoire conclu en vue de l'établissement d'une zone de libre-échange, les droits de douane maintenus dans chaque territoire constitutif et applicables au commerce des Membres qui ne font pas partie d'un tel territoire ou qui ne participent pas à un tel accord, lors de l'établissement de la zone ou de la conclusion de l'accord provisoire, ne seront pas plus élevés, ni les autres réglementations commerciales plus rigoureuses que ne l'étaient les droits et réglementations correspondants en vigueur dans les mêmes territoires avant l'établissement de la zone ou la conclusion de l'accord provisoire, selon le cas; et

c) et que tout accord provisoire visé aux alinéas a) et b) comprenne un plan et un programme pour l'établissement, dans un délai raisonnable, de l'union douanière ou de la zone de libre-échange.

...

8. Aux fins d'application du présent Accord,

a) on entend par union douanière la substitution d'un seul territoire douanier à deux ou plusieurs territoires douaniers, lorsque cette substitution a pour conséquence

i) que les droits de douane et les autres réglementations commerciales restrictives (à l'exception, dans la mesure où cela serait nécessaire, des restrictions autorisées aux termes des articles XI, XII, XIII, XIV, XV et XX) sont éliminés pour l'essentiel des échanges commerciaux entre les territoires constitutifs de l'union, ou tout au moins pour l'essentiel des échanges commerciaux portant sur les produits originaires de ces territoires;

ii) et que, sous réserve des dispositions du paragraphe 9, les droits de douane et les autres réglementations appliqués par chacun des membres de l'union au commerce avec les territoires qui ne sont pas compris dans celle-ci sont identiques en substance;

b) on entend par zone de libre-échange un groupe de deux ou plusieurs territoires douaniers entre lesquels les droits de douane et les autres réglementations commerciales restrictives (à l'exception, dans la mesure où cela serait nécessaire, des restrictions autorisées aux termes des articles XI, XII, XIII, XIV, XV et XX) sont éliminés pour l'essentiel des échanges commerciaux portant sur les produits originaires des territoires constitutifs de la zone de libre-échange.

7.166. Les parties et les tierces parties ont examiné ce que le défendeur doit démontrer pour pouvoir invoquer l'exception prévue à l'article XXIV. Nous voyons trois éléments différents dans cet examen.

7.167. Le *premier élément* concerne les ACR qui sont invoqués comme fondement de la justification. Il n'apparaît pas qu'il existe un grand désaccord entre les parties sur le fait que, pour justifier une dérogation aux dispositions du GATT de 1994 au titre de l'article XXIV, le défendeur doit démontrer que l'ACR satisfait aux prescriptions pertinentes des paragraphes et alinéas susmentionnés de l'article XXIV:8 a) et b) et de l'article XXIV:5 a) et b).²⁷⁸ Nous souscrivons à cette approche et notons que c'est aussi celle que des organes juridictionnels antérieurs ont adoptée.²⁷⁹

7.168. Par conséquent, conformément au texte de l'article XXIV:8 reproduit ci-dessus, un défendeur doit montrer *prima facie* qu'un ACR donné crée une union douanière ou une zone de libre-échange dans laquelle les droits de douane et les autres réglementations commerciales restrictives sont éliminés pour l'essentiel des échanges commerciaux entre les territoires constitutifs portant sur les produits originaires de ces territoires. De plus, dans le cas d'une union douanière, le défendeur doit

²⁷⁸ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.38; et Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 294.

²⁷⁹ Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation*, paragraphe 7.141; rapport de l'Organe d'appel *Turquie – Textiles*, paragraphe 58.

montrer, en outre, que les droits de douane et les autres réglementations appliqués par chacun des membres de l'union au commerce avec les territoires qui ne sont pas compris dans celle-ci sont identiques en substance. Enfin, le défendeur doit aussi montrer *prima facie* que l'union douanière ou la zone de libre-échange satisfait aux prescriptions de l'article XXIV:5 a) ou b).

7.169. Le *deuxième élément* de l'examen concerne la mesure en cause pour laquelle la justification est invoquée. La Chine est d'avis qu'un défendeur doit, en plus des prescriptions susmentionnées relatives aux ACR, démontrer que la mesure en cause a été adoptée au moment de l'établissement d'un ACR et qu'il aurait été fait obstacle à l'établissement de cet ACR si le défendeur n'avait pas été autorisé à adopter la mesure.²⁸⁰ La Chine fait référence à une déclaration faite par l'Organe d'appel dans l'affaire *Turquie – Textiles*, qui décrit le critère suivant (ci-après le "critère *Turquie – Textiles*"):

En conséquence, sur la base de cette analyse textuelle et contextuelle du texte introductif du paragraphe 5 de l'article XXIV, nous sommes d'avis que l'article XXIV peut justifier une mesure qui est incompatible avec certaines autres dispositions du GATT. Cependant, dans une affaire impliquant l'établissement d'une union douanière, ce "moyen de défense" ne peut être utilisé que si deux conditions sont remplies. Premièrement, la partie qui prétend se prévaloir de ce moyen de défense doit démontrer que la mesure en cause est adoptée au moment de l'établissement d'une union douanière qui satisfait pleinement aux prescriptions des paragraphes 8 a) et 5 a) de l'article XXIV. Deuxièmement, cette partie doit démontrer qu'il *serait fait obstacle à l'établissement de ladite union douanière* si elle n'était pas autorisée à adopter la mesure en cause. Là encore, il faut satisfaire à l'une et à l'autre de ces deux conditions pour se prévaloir du moyen de défense au titre de l'article XXIV.²⁸¹

7.170. La Chine fait valoir que le critère *Turquie – Textiles* reflète de manière appropriée le texte introductif de l'article XXIV:5 et tient compte de son contexte.²⁸² Pour elle, l'article XXIV n'a jamais eu pour objet de justifier de nouveaux obstacles à l'égard de partenaires non parties à des ACR.²⁸³

7.171. La Türkiye fait valoir que le critère *Turquie – Textiles* n'est pas applicable dans les présentes circonstances.²⁸⁴ Selon elle, ce critère a été élaboré pour permettre de déterminer quelles mesures sont nécessaires lorsque les parties à une union douanière établissent un régime douanier commun et cherchent à appliquer des mesures à l'égard de tierces parties. La Türkiye est donc d'avis que le critère ne s'applique pas à la relation entre les parties à un ACR ni aux mesures prises dans le cadre de la libéralisation des échanges entre elles.²⁸⁵

7.172. Un désaccord semblable existe aussi entre les tierces parties. Le Canada nous invite à déterminer si le critère établi par l'Organe d'appel dans l'affaire *Turquie – Textiles* peut être appliqué de la même manière dans le présent différend.²⁸⁶ L'Union européenne, le Japon et l'Australie, quant à eux, avancent des arguments (dans le contexte du RLPI) qui supposent l'application du critère à l'affaire à l'examen.²⁸⁷

7.173. Pour commencer, nous rappelons que l'Organe d'appel a élaboré le critère *Turquie – Textiles* dans une affaire qui concernait des restrictions quantitatives à l'importation de textiles et de vêtements que la Türkiye imposait afin d'appliquer ce qu'elle considérait comme une "politique commerciale substantiellement similaire" à celle des Communautés européennes dans le contexte de la mise en place de la phase définitive de l'union douanière entre les deux. C'est au moment d'évaluer si ces restrictions quantitatives, qui avaient été jugées incompatibles avec les articles XI et XIII du GATT de 1994, étaient justifiées au regard de l'article XXIV, que l'Organe d'appel a élaboré le critère susmentionné.

²⁸⁰ Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 155.

²⁸¹ Rapport de l'Organe d'appel *Turquie – Textiles*, paragraphe 58. (pas de mise en relief dans l'original)

²⁸² Chine, deuxième communication écrite, paragraphes 296 à 300.

²⁸³ Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 288.

²⁸⁴ Türkiye, réponse à la question n° 50 du Groupe spécial, paragraphe 2.83.

²⁸⁵ Türkiye, réponse à la question n° 50 du Groupe spécial, paragraphe 2.84.

²⁸⁶ Canada, déclaration en tant que tierce partie, paragraphes 31 à 33.

²⁸⁷ Union européenne, communication en tant que tierce partie, paragraphes 99 à 105, et déclaration en tant que tierce partie, paragraphes 33 à 36; Japon, communication en tant que tierce partie, paragraphes 31 et 32, et déclaration en tant que tierce partie, paragraphe 10.

7.174. Cette affaire concernait donc une mesure restrictive pour le commerce prise à l'égard de tierces parties. La question nouvelle dont l'organe juridictionnel était saisi était de savoir si une telle mesure, qui enfreignait des obligations *autres* que celles prévues à l'article I:1 du GATT de 1994, pouvait être justifiée au regard de l'article XXIV. La réponse de l'Organe d'appel a été qu'elle pouvait être justifiée si et lorsqu'elle était nécessaire à l'établissement d'une union douanière.²⁸⁸

7.175. L'affaire dont nous sommes saisis est fondamentalement différente. Nous ne sommes pas appelés à évaluer la justification potentielle d'une mesure restrictive pour le commerce prise à l'égard de tierces parties. Ce qui est en cause en revanche, c'est l'exemption d'une telle mesure accordée aux partenaires dans le cadre d'ACR. En d'autres termes, ce que la Türkiye cherche à justifier au regard de l'article XXIV, ce ne sont pas les droits additionnels eux-mêmes, mais leur non-application à ses partenaires dans le cadre d'ACR.²⁸⁹ De plus, la seule infraction que nous devons examiner au regard de l'article XXIV, c'est celle qui concerne l'obligation NPF prévue à l'article I:1. Alors que la justification de violations d'*autres* dispositions du GATT au regard de l'article XXIV peut être nouvelle, la justification de violations de l'obligation NPF au regard de cette disposition ne l'est pas.²⁹⁰ La raison d'être même de l'article XXIV est de permettre un commerce préférentiel par dérogation au principe NPF (dans certaines conditions).

7.176. Compte tenu de ces différences, il ne serait guère logique d'appliquer le critère *Turquie – Textiles* dans les circonstances de la présente affaire.²⁹¹ Comme cela est indiqué plus haut, ce critère exige que la mesure restrictive pour le commerce à justifier soit adoptée au moment de l'établissement d'un ACR et soit nécessaire dans la mesure où le défendeur doit démontrer qu'il serait fait obstacle à l'établissement s'il n'était pas autorisé à adopter cette mesure. Cependant, comme cela est également indiqué plus haut, ce que la Türkiye cherche à justifier au regard de l'article XXIV, ce n'est pas une mesure restrictive pour le commerce prise à l'égard de tierces parties, à savoir les droits additionnels eux-mêmes, mais un traitement préférentiel, à savoir leur non-application aux partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR. Conformément à l'article XXIV:8, un traitement tarifaire préférentiel, qu'il s'agisse de l'élimination des droits existants ou de la non-adoption de droits additionnels, est une caractéristique *essentielle* des ACR. De plus, appliquer le critère *Turquie – Textiles* pour évaluer si une mesure qui accorde un traitement tarifaire préférentiel aux partenaires dans le cadre d'ACR est justifiée au titre de l'article XXIV donnerait des résultats absurdes. Les seules mesures tarifaires préférentielles (exemption de droits pour les partenaires dans le cadre d'ACR) susceptibles d'être justifiées conformément à ce critère seraient celles qui existaient ou ont été adoptées au moment de l'établissement de l'ACR.²⁹² Comme les États-Unis le signalent, "si le bouclier ou l'exemption prévu à l'article XXIV s'appliquait seulement aux changements intervenus "at the institution" (lors de l'établissement) ou "at the formation" (lors de l'établissement), il ne serait pas permis à une partie d'exempter ses partenaires de nouveaux droits de douane ou d'autres nouvelles réglementations commerciales restrictives postérieures à l'établissement du partenariat. Cela pourrait ainsi aboutir à ce que l'union douanière ou la zone de

²⁸⁸ Dans une affaire postérieure, *Pérou – Produits agricoles*, l'Organe d'appel a réaffirmé ce critère pour des ALE aussi. (Rapport de l'Organe d'appel *Pérou – Produits agricoles*, paragraphe 5.115)

²⁸⁹ Comme la Türkiye le souligne, "le droit de douane appliqué aux non-parties à des ACR doit être par ailleurs compatible avec les règles de l'OMC (par exemple, dans les limites de la consolidation tarifaire), mais cela n'est pas déterminant pour la capacité du Membre qui réglemente d'exempter ses partenaires dans le cadre d'ACR *ab initio*". (Türkiye, déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 3.32)

²⁹⁰ Voir, à cet égard, le rapport de l'Organe d'appel *CE – Bananes III*, paragraphe 191: Les obligations de non-discrimination s'appliquent à toutes les importations de produits similaires, sauf quand ces obligations font l'objet d'une dérogation expresse ou sont d'une autre manière sans effet en raison de l'application de dispositions spécifiques du GATT de 1994, comme l'article XXIV.

²⁹¹ Nous souscrivons à l'avis du Groupe spécial *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation* selon lequel les constatations de l'Organe d'appel dans l'affaire *Turquie – Textiles* étaient déterminées par les faits de cette cause. (Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation*, paragraphe 7.148)

²⁹² Certaines tierces parties ont avancé des arguments analogues au moment d'exprimer leurs vues sur la justification potentielle du RLPI au regard de l'article XXIV. (Voir Union européenne, réponse en tant que tierce partie à la question n° 20 du Groupe spécial, paragraphe 64; États-Unis, réponse en tant que tierce partie à la question n° 20 du Groupe spécial, paragraphe 36.) L'Union européenne a suggéré que ce qui devait être adopté au moment de l'établissement pouvait être la "non-applicabilité" de la mesure contestée aux partenaires dans le cadre d'ACR. (Union européenne, réponse en tant que tierce partie à la question n° 20 du Groupe spécial, paragraphe 66) Dans la mesure où cela fait référence à l'obligation, dans l'ACR pertinent, d'exempter les partenaires dans le cadre de l'ACR des mesures tarifaires futures, nous observons que cette obligation n'est pas la mesure en cause qui doit être justifiée.

libre-échange ne respecte plus les prescriptions de l'article XXIV:8.²⁹³ Cela serait également difficile à concilier avec le libellé de l'article XXIV:4. Pour cette raison, nous convenons avec la Türkiye que le critère *Turquie – Textiles* n'est pas applicable dans les circonstances de la présente affaire.

7.177. Cela nous amène au *troisième* et dernier *élément* de l'examen, qui concerne la question de savoir si le défendeur doit démontrer que l'ACR en question *exige* le traitement préférentiel pertinent et, dans l'affirmative, *comment*. Pour la Türkiye, le critère pertinent est la question de savoir si la mesure (à l'égard de laquelle le traitement préférentiel est appliqué) relève de la catégorie des mesures qu'un ACR, de par sa conception ou du fait d'une disposition juridique explicite dans son texte, est censé supprimer.²⁹⁴ La Chine, de son côté, affirme qu'un défendeur est tenu de montrer que l'union douanière ou l'ALE pertinent interdit l'application de la mesure entre les parties à l'ACR.²⁹⁵ Les tierces parties qui ont exprimé un avis semblent estimer pour l'essentiel que le défendeur doit démontrer que l'ACR en question exige le traitement préférentiel pertinent, même si leurs avis concernant ce qui est nécessaire à cette démonstration diffèrent.²⁹⁶

7.178. Il nous semble logique que, pour que le défendeur puisse invoquer l'exception prévue à l'article XXIV afin de justifier une violation de l'article I:1, un ACR doive exiger le traitement qui aboutit à cette violation.²⁹⁷ S'agissant de ce que le défendeur doit montrer pour établir qu'un ACR exige ce traitement, nous ne jugeons pas approprié d'apporter une réponse générale à cette question dans l'abstrait. Dans le cas spécifique de l'imposition de droits qui est en cause en l'espèce, nous observons que l'article XXIV:8 exige spécifiquement l'élimination des droits entre les partenaires dans le cadre de l'ACR pour l'essentiel des échanges commerciaux entre les territoires constitutifs. Les préférences tarifaires, qu'elles concernent l'élimination des droits existants ou la non-adoption de droits additionnels, sont donc une caractéristique essentielle de tout ACR.²⁹⁸ Il est vrai, évidemment, qu'une telle élimination des droits doit seulement concerner "l'essentiel des échanges commerciaux". Il reste possible que le produit particulier en question ne soit pas concerné par l'élimination des droits exigée par un ACR donné. Le point de savoir si tel est le cas doit être établi pour chaque ACR individuellement compte tenu de son texte. Selon nous, aux fins d'une démonstration *prima facie*, il suffit que le défendeur affirme qu'un ACR exige le traitement tarifaire préférentiel spécifique qui entraîne la violation de l'article I:1 et mette à disposition au moins les parties pertinentes du texte de cet ACR. Cela permet au groupe spécial et à la partie plaignante de vérifier si l'affirmation est correcte. Si les éléments de preuve versés au dossier montraient qu'un ACR donné n'exige pas que le défendeur n'applique pas de droits aux produits pertinents, l'article XXIV ne justifierait pas la violation de l'article I:1.

²⁹³ États-Unis, réponse en tant que tierce partie à la question n° 20 du Groupe spécial, paragraphe 36.

²⁹⁴ Türkiye, réponse à la question n° 51 du Groupe spécial, paragraphe 2.106.

²⁹⁵ Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 308.

²⁹⁶ L'Australie estime que, "pour justifier une violation de l'obligation NPF au regard de l'article XXIV, le défendeur doit mentionner des dispositions spécifiques de tous les accords de libre-échange existants pertinents". (Australie, réponse en tant que tierce partie à la question n° 21 du Groupe spécial, paragraphes 30 et 32) Le Canada estime que "les dispositions spécifiques qui constituent le fondement de la mesure contestée dans chaque ALE doivent être spécifiquement mentionnées par le défendeur". (Canada, réponse en tant que tierce partie à la question n° 21 du Groupe spécial, paragraphe 56) L'Union européenne estime que le défendeur devrait mentionner des dispositions qui "sont applicables aux marchandises en jeu dans les mesures contestées". (Union européenne, réponse en tant que tierce partie à la question n° 21 du Groupe spécial, paragraphe 69) Les États-Unis estiment qu'il n'est pas nécessaire de faire référence à une disposition spécifique d'un ALE existant. (États-Unis, réponse en tant que tierce partie à la question n° 21 du Groupe spécial, paragraphe 38)

²⁹⁷ Nous voyons des similitudes avec ce qui a été examiné dans l'affaire *Brésil – Taxation*, dans laquelle le Groupe spécial et l'Organe d'appel ont estimé que, pour qu'un traitement différencié et plus favorable soit justifié au regard du paragraphe 2 c) de la Clause d'habilitation, il devait exister un lien ou rapport entre ce traitement et l'ACR en question. Ce Groupe spécial a considéré que le lien devait être "étroit et véritable", tandis que l'Organe d'appel a été d'avis qu'il suffisait que le lien soit "véritable". (Rapports de l'Organe d'appel *Brésil – Taxation*, paragraphe 5.423; rapports du Groupe spécial *Brésil – Taxation*, paragraphe 7.1117)

²⁹⁸ Les parties et les tierces parties ont examiné la pertinence du fait que certains ACR peuvent contenir des exceptions. Nous ne sommes pas en mesure, et ne jugeons pas approprié, d'évaluer la possibilité d'invoquer de tels moyens de défense ou de remettre en question le choix d'un Membre de l'OMC de les invoquer. (Voir, à cet égard, le rapport du Groupe spécial *Brésil – Pneumatiques rechapés*, paragraphe 7.276, et le rapport de l'Organe d'appel *Brésil – Pneumatiques rechapés*, paragraphe 234.) Selon nous, la seule considération pertinente est que l'élimination des droits entre les parties est une caractéristique essentielle des ACR.

7.179. Ainsi s'achève notre analyse du critère juridique. Nous passons maintenant à l'application de ce critère aux faits de la cause.

7.2.6.1.3 Question de savoir si la Türkiye a démontré que l'exemption des droits additionnels accordée à ses partenaires dans le cadre d'ACR est justifiée au regard de l'article XXIV

7.180. La Décision présidentielle n° 10436 de la Türkiye énonce les droits applicables aux importations dans sept colonnes en fonction de l'origine des produits. Les droits additionnels ne s'appliquent pas aux importations relevant des trois premières colonnes, qui se présentent comme suit²⁹⁹:

1	États membres de l'UE, États membres de l'AELE, pays parties à des accords de libre-échange: Albanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Bosnie-Herzégovine, Maroc, îles Féroé, Palestine, Géorgie, Corée du Sud, Israël, Monténégro, Kosovo, Macédoine du Nord, Malaisie, République arabe d'Égypte, Maurice, Moldova, Serbie, République de Singapour, Chili, Tunisie
2	République bolivarienne du Venezuela
3	Émirats arabes unis

7.181. Dans ses arguments relatifs à son moyen de défense au titre de l'article XXIV, la Türkiye indique explicitement que tous les territoires énumérés dans ces trois colonnes sont ses partenaires dans le cadre d'ACR.³⁰⁰ Elle explique aussi que tous ces ACR ont été notifiés à l'OMC.³⁰¹ En outre, elle a fourni en tant que pièces les textes de son union douanière avec l'Union européenne³⁰² et de la plupart des ALE conclus avec les autres partenaires.³⁰³

7.182. La Türkiye fait valoir que ces ACR satisfont aux prescriptions de l'article XXIV:5 et XXIV:8 parce que: i) leur portée est suffisamment large et englobe un volume d'échanges suffisant³⁰⁴; ii) ils ont été notifiés à l'OMC conformément à l'article XXIV ou à la Clause d'habilitation et aucun n'a été déclaré incompatible avec ces dispositions par un quelconque organe de l'OMC³⁰⁵; iii) ils disposent

²⁹⁹ Ce tableau est tiré de la réponse de la Türkiye à la question n° 3 du Groupe spécial, paragraphe 1.23, dans lequel la Türkiye fait référence à la Décision n° 9391, que la Chine a présentée en tant que pièce (Décision portant modification de la Décision relative au régime d'importation, Décision présidentielle n° 9391, Journal officiel n° 32769 (31 décembre 2024) (pièce CHN-5)).

³⁰⁰ Türkiye, première communication écrite, note de bas de page 279; et réponse à la question n° 50 du Groupe spécial, note de bas de page 256.

³⁰¹ Türkiye, première communication écrite, paragraphes 3.46 et 3.53; deuxième communication écrite, paragraphe 3.35. Tous ces ACR ont été notifiés conformément à l'article XXIV, à l'exception de l'ALE Türkiye – Égypte, qui a été notifié conformément à la Clause d'habilitation. En ce qui concerne ce dernier ALE, nous observons que son article premier fait référence à l'établissement d'une zone de libre-échange "conformément à l'article XXIV du GATT de 1994 et aux autres accords multilatéraux sur le commerce des marchandises annexés à l'Accord instituant l'OMC". La question se pose donc de savoir si la Türkiye, pour cet ALE, peut invoquer l'exception prévue à l'article XXIV ou doit s'en tenir à invoquer la Clause d'habilitation au titre de laquelle elle l'a notifié. Toutefois, nous ne jugeons pas nécessaire de répondre à cette question. Dans la présente section, nous examinons le moyen de défense de la Türkiye au titre de l'article XXIV, qu'elle a avancé collectivement pour tous ses ALE, y compris l'ALE Türkiye – Égypte. Nous convenons avec la Türkiye que les critères du paragraphe 2 c) de la Clause d'habilitation sont "moins rigoureux" que ceux de l'article XXIV. (Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.33) Compte tenu de ce point de vue, nous estimons que, si l'exemption des droits additionnels est justifiée au regard de l'article XXIV du GATT, elle sera aussi et *a fortiori* justifiée au regard de la Clause d'habilitation. Par conséquent, l'exemption des droits additionnels appliquée aux véhicules en provenance d'Égypte serait justifiée même si la Türkiye ne pouvait pas invoquer le moyen de défense au titre de l'article XXIV pour l'ALE Türkiye – Égypte.

³⁰² Décision n° 1/95 du Conseil d'association CE-Turquie du 22 décembre 1995 relative à la mise en place de la phase définitive de l'union douanière (96/142/EC) (pièce TUR-58).

³⁰³ La Türkiye a fourni en tant que pièces les textes des ALE suivants: Albanie (pièce TUR-64), Bosnie-Herzégovine (pièce TUR-63), Chili (pièce TUR-80), Corée (pièces TUR-69 et TUR-69bis), Égypte (pièce TUR-75), États de l'AELE (pièce TUR-61), îles Féroé (pièce TUR-66), Géorgie (pièce TUR-68), Israël (pièce TUR-70), Kosovo (pièce TUR-72), Macédoine du Nord (pièce TUR-73), Malaisie (pièce TUR-74), Maroc (pièce TUR-65), Maurice (pièce TUR-76), Moldova (pièce TUR-77), Monténégro (pièce TUR-71), Palestine (pièce TUR-67), Royaume-Uni (pièce TUR-62), Serbie (pièce TUR-78), Singapour (pièce TUR-60), Tunisie (pièce TUR-59) et Venezuela (pièce TUR-79). Nous notons que la Türkiye n'a pas fourni en tant que pièce son ALE avec les Émirats arabes unis. Nous notons que cet ALE a été notifié à l'OMC le 18 mars 2025 (voir le document WT/REG492/N/1, S/C/N/1181).

³⁰⁴ Türkiye, première communication écrite, paragraphes 3.45 et 3.53; réponse à la question n° 50 du Groupe spécial, note de bas de page 256.

³⁰⁵ Türkiye, première communication écrite, paragraphes 3.46 et 3.53.

explicitement qu'ils visent à respecter le critère de l'"essentiel des échanges commerciaux"³⁰⁶; iv) ils ne prévoient aucun relèvement des droits³⁰⁷; v) ni la Türkiye ni ses partenaires n'ont "unilatéralement et systématiquement" relevé leurs droits appliqués après leur conclusion³⁰⁸; et vi) l'union douanière avec l'Union européenne constitue non pas simplement une union douanière avec un tarif douanier harmonisé, mais un espace économique intégré, comprenant une harmonisation de la législation intérieure, une politique commerciale et de la concurrence et des droits de propriété intellectuelle.³⁰⁹

7.183. La Chine n'a pas indiqué qu'elle conteste ces arguments avancés par la Türkiye, ni n'a fourni de quelconques arguments ou éléments de preuve pour les réfuter.

7.184. Selon nous, les arguments et les renseignements fournis par la Türkiye et l'absence de toute réfutation de la Chine établissent *prima facie* que les ACR satisfont aux prescriptions de l'article XXIV:5 et XXIV:8 du GATT de 1994.³¹⁰

7.185. De plus, la Türkiye a affirmé que ces ACR exigent un traitement tarifaire préférentiel à l'égard des VE et d'autres véhicules et elle a mis leurs textes à disposition. Toutefois, nous observons, comme la Chine, que l'ALE entre la Türkiye et le Venezuela exclut "plusieurs sous-positions pertinentes concernant des véhicules de la libéralisation tarifaire".³¹¹ Par conséquent, cet ALE particulier n'exige pas que la Türkiye exempte les véhicules en provenance du Venezuela des droits additionnels.

7.186. En conséquence, nous constatons que la Türkiye a globalement démontré que l'exemption des droits additionnels pour les véhicules en provenance de ses partenaires dans le cadre d'ACR énumérés dans les colonnes 1 à 3 de la Décision présidentielle n° 10436 est justifiée au titre de l'article XXIV du GATT de 1994, mais que l'exemption des droits additionnels pour les véhicules en provenance du Venezuela n'est pas justifiée au titre de l'article XXIV.

7.187. Comme nous l'avons indiqué plus haut, nous examinons le moyen de défense de la Türkiye au titre de la Clause d'habilitation uniquement si, et dans la mesure où, nous constatons que l'article XXIV ne justifie pas l'exemption des droits additionnels accordée aux partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR. Comme nous avons constaté que c'est le cas pour l'exemption des droits additionnels appliquée aux véhicules en provenance du Venezuela, nous allons maintenant examiner l'invocation de la Clause d'habilitation par la Türkiye uniquement en ce qui concerne cette exemption.³¹²

³⁰⁶ Türkiye, première communication écrite, paragraphes 3.47 et 3.53.

³⁰⁷ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.51.

³⁰⁸ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.51.

³⁰⁹ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.56. La Türkiye fait aussi valoir que ses ACR devraient être présumés compatibles avec l'article XXIV en l'absence de toute preuve du contraire fournie par la Chine. (Türkiye, première communication écrite, paragraphes 3.48 et 3.53) Admettre cet argument nous pose un problème. Nous convenons avec la Türkiye que, "en principe, les mesures d'un Membre de l'OMC bénéficient d'une présomption de compatibilité avec les critères et les prescriptions juridiques de l'OMC". Toutefois, les ACR ne sont pas des "mesures d'un Membre de l'OMC". En fait, l'article XXIV agit comme un "moyen de défense" permettant de justifier, *dans certaines conditions*, l'incompatibilité d'une mesure avec certaines autres dispositions du GATT. (Voir, à cet égard, le rapport de l'Organe d'appel *Turquie – Textiles*, paragraphe 45 et note de bas de page 13.) Il incombe au défendeur, en tant que partie qui cherche à invoquer ce moyen de défense, de démontrer que ces conditions sont respectées. (Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation*, paragraphe 7.142) Nous ne pouvons pas admettre la suggestion de la Türkiye selon laquelle le respect de ces conditions devrait être présumé en l'absence de toute preuve du contraire fournie par le plaignant. Cela entraînerait, selon nous, un renversement inacceptable de la charge de la preuve en ce qui concerne le moyen de défense pouvant être invoqué au titre de l'article XXIV.

³¹⁰ Nous notons que le Groupe spécial *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation* a pareillement accepté une allégation *prima facie* en l'absence de réfutation effective du plaignant. (Voir le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation*, paragraphe 7.144.)

³¹¹ Chine, réponse à la question n° 68 du Groupe spécial, paragraphe 33. La Chine cite cet ALE comme exemple et ne fournit aucun autre exemple.

³¹² Nous notons que l'ALE Türkiye – Venezuela a été notifié conformément à l'article XXIV:7 a) du GATT de 1994 et non conformément à la Clause d'habilitation. À l'instar de la question abordée dans la note de bas de page 301, cela soulève la question de savoir si la Türkiye, pour cet ALE, peut invoquer l'exception prévue par la Clause d'habilitation ou doit s'en tenir à son moyen de défense au titre de l'article XXIV. Nous estimons que cette question doit être tranchée uniquement dans les cas où un moyen de défense au titre de la Clause

7.2.6.2 Question de savoir si une quelconque incompatibilité restante avec l'article premier est justifiée au regard de la Clause d'habilitation

7.188. Les parties pertinentes de la Clause d'habilitation sont ainsi libellées:

1. Nonobstant les dispositions de l'article premier de l'Accord général, les parties contractantes peuvent accorder un traitement différencié et plus favorable aux pays en voie de développement, sans l'accorder à d'autres parties contractantes.

2. Les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent aux éléments ci-après: ...

c) arrangements régionaux ou mondiaux conclus entre parties contractantes peu développées en vue de la réduction ou de l'élimination de droits de douane sur une base mutuelle et, conformément aux critères ou aux conditions qui pourraient être prescrits par les PARTIES CONTRACTANTES, en vue de la réduction ou de l'élimination, sur une base mutuelle, de mesures non tarifaires, frappant des produits que ces parties contractantes importent en provenance les uns des autres[.]

7.189. Comme l'Organe d'appel l'a fait observer, le paragraphe 2 c) de la Clause d'habilitation n'exclut pas la possibilité que des pays en développement Membres qui sont parties à des arrangements régionaux ou mondiaux puissent adopter de tels instruments qu'ils pourront juger appropriés pour la réduction ou l'élimination de droits de douane sur une base mutuelle. Cependant, pour être justifié au regard du paragraphe 2 c) aux fins du traitement différencié et plus favorable qu'il accorde, l'instrument ainsi adopté doit avoir un lien véritable ou un rapport rationnel avec l'arrangement régional ou mondial adopté et notifié à l'OMC.³¹³

7.190. Comme cela est indiqué plus haut, nous considérons que ce lien ou rapport véritable concerne le point de savoir si l'ACR exige le traitement préférentiel en cause.³¹⁴ Dans les circonstances du présent différend, l'existence de ce lien dépend du même élément factuel, c'est-à-dire le point de savoir si l'ACR pertinent exige que la Türkiye exempte des droits additionnels les véhicules en provenance de ce partenaire dans le cadre de l'ACR. Nous avons constaté plus haut que ce n'est pas le cas de l'ALE entre la Türkiye et le Venezuela.

7.191. Nous concluons donc que l'exemption des droits additionnels pour les véhicules en provenance du Venezuela n'est pas justifiée au titre de la Clause d'habilitation.³¹⁵ Nous allons maintenant évaluer si cette exemption est justifiée au titre de l'article XX b) et g) du GATT de 1994.

7.2.6.3 Question de savoir si une quelconque incompatibilité restante avec l'article premier est justifiée au regard de l'article XX b) et g)

7.192. La Türkiye fait valoir que la dérogation à l'article premier en raison de la distinction entre les partenaires dans le cadre d'ACR et les partenaires non parties à des ACR est également justifiée au regard de l'article XX b) et XX g).³¹⁶ Elle affirme que ce traitement différencié "ne compromet pas la raison d'être touchant à l'environnement et à la santé publique" des droits additionnels parce que tous les ACR de la Türkiye incluent "des mécanismes de consultation et de coordination de vaste portée qui permettent aux parties de traiter toutes préoccupations réglementaires liées à l'environnement et à la santé".³¹⁷ La Chine fait valoir que le critère que la Türkiye utilise pour exempter certaines importations des droits additionnels, c'est-à-dire le "statut de partie à un ALE", n'a pas de lien rationnel avec le prétendu objectif de réduction des émissions de CO₂ en Türkiye.³¹⁸

d'habilitation donnerait un résultat différent par rapport au moyen de défense au titre XXIV en ce qui concerne cet ALE.

³¹³ Rapports de l'Organe d'appel *Brésil – Taxation*, paragraphe 5.423.

³¹⁴ Voir plus haut le paragraphe 7.178 et la note de bas de page 297.

³¹⁵ En conséquence, comme cela est expliqué ci-dessus dans la note 312, nous ne jugeons pas nécessaire de déterminer si la Türkiye peut invoquer la Clause d'habilitation pour l'ALE Türkiye – Venezuela.

³¹⁶ Türkiye, deuxième communication écrite, note de bas de page 39.

³¹⁷ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 2.108; déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 2.18.

³¹⁸ Chine, déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 42.

7.193. Nous notons que les arguments généraux de la Türkiye au titre de l'article XX b) et g) varient en fonction des véhicules en cause.

7.194. Comme cela est indiqué plus haut dans la section 7.2.4.2.3.2, la Türkiye fait référence à un risque lié à l'infrastructure de recharge pertinente pour les VE et (certains) véhicules hybrides, ainsi qu'à un risque lié à la dépendance à l'égard des importations. Nous rappelons notre constatation selon laquelle la Türkiye n'a pas démontré l'existence de ces risques. De plus, même à supposer que la Türkiye ait démontré l'existence de ces risques, elle n'a pas fourni d'arguments ni d'éléments de preuve pour démontrer que l'exemption des importations de VE et véhicules hybrides en provenance de l'un quelconque de ses partenaires dans le cadre d'ACR (y compris le Venezuela) était conçue pour traiter un tel risque. En outre, même si l'on admet, pour les besoins de l'argumentation, que certains mécanismes de consultation et de coordination figurant dans les ACR de la Türkiye (y compris celui avec le Venezuela) permettent de traiter les préoccupations liées à l'environnement et à la santé, nous ne voyons pas comment cela démontre que l'exemption des droits additionnels pour les VE et véhicules hybrides en provenance de ces partenaires dans le cadre d'ACR est conçue pour traiter les risques liés à l'infrastructure de recharge ou à la dépendance à l'égard des importations.

7.195. En ce qui concerne les véhicules à moteur à combustion interne, la Türkiye fait valoir que les droits additionnels sur ces véhicules soutiennent l'objectif environnemental en décourageant l'utilisation de voitures alimentées par des combustibles fossiles.³¹⁹ Même si l'on admet, pour les besoins de l'argumentation, que cela puisse être le cas, nous notons que la Türkiye ne fournit aucun argument ni élément de preuve pour démontrer que l'exemption de ces droits additionnels pour les importations de véhicules à moteur à combustion interne est conçue pour favoriser la réalisation de cet objectif environnemental allégué.

7.196. Nous concluons donc que l'exemption des droits additionnels pour les véhicules en provenance du Venezuela n'est pas justifiée au titre de l'article XX b) et g) du GATT de 1994.

7.2.6.4 Conclusion

7.197. En conclusion, nous constatons que la Türkiye a globalement démontré que l'exemption des droits additionnels pour les véhicules en provenance de ses partenaires dans le cadre d'ACR énumérés dans les colonnes 1 à 3 de la Décision présidentielle n° 10436 est justifiée au regard de l'article XXIV du GATT de 1994, sauf pour les véhicules en provenance du Venezuela. L'exemption des véhicules en provenance du Venezuela n'est pas justifiée au regard de l'article XXIV, ni au regard de la Clause d'habilitation, ni au regard de l'article XX b) et g).

7.3 RLPI

7.198. Comme il est indiqué plus haut dans la section 2.2, le RLPI de la Türkiye exige qu'un certificat de permis soit présenté lors du dédouanement pour l'importation de VE ou de véhicules hybrides à recharge externe (VHRE³²⁰) originaires de pays autres que les partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR. Pour obtenir un certificat de permis, il faut satisfaire à cinq prescriptions simultanément: les prescriptions relatives aux stations-service, au certificat de compétence, au centre d'appel, au représentant agréé et à l'engagement concernant les batteries. Nous décrivons chacune de ces prescriptions en détail plus loin.

7.199. La Chine conteste la compatibilité du RLPI avec les articles I:1, III:4, X:3 a) et XI:1 du GATT de 1994 et avec l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC. La Türkiye affirme que le Groupe spécial devrait rejeter toutes les allégations de la Chine. En ce qui concerne l'allégation de la Chine au titre de l'article I:1, la Türkiye fait aussi valoir, premièrement, que cette allégation ne relève pas à bon droit du mandat du Groupe spécial et, deuxièmement, que l'exemption des véhicules originaires des partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR du RLPI est justifiée sur la base de l'article XXIV du GATT de 1994 et du paragraphe 2 c) de la Clause d'habilitation. Enfin, la Türkiye fait valoir que toute violation du GATT de 1994 (y compris – à titre subsidiaire – de l'article I:1) ou de l'Accord sur les MIC est justifiée au regard de l'article XX d) du GATT de 1994.

³¹⁹ Türkiye, déclaration liminaire à la première réunion du Groupe spécial, paragraphe 2.18.

³²⁰ Nous comprenons que les VHRE sont la même chose que les véhicules hybrides rechargeables. Nous nous sommes référés aux véhicules hybrides rechargeables dans le contexte de la classification. Comme le RLPI utilise le terme VHRE, nous utilisons également ce terme aux fins de la présente analyse.

7.200. Nous exposons tout d'abord l'ordre d'analyse que nous jugeons le plus approprié. Nous passons ensuite aux allégations et aux moyens de défense avancés par les parties.

7.3.1 Ordre d'analyse

7.201. Dans ses communications, la Chine présente ses allégations dans l'ordre suivant: article I:1, article XI:1, article III:4, article 2:1 de l'Accord sur les MIC et article X:3 a). Dans ses communications, la Türkiye aborde les allégations de la Chine dans un ordre presque identique, en inversant seulement l'ordre entre les allégations au titre de l'article III:4 et celles au titre de l'article XI:1.

7.202. Nous rappelons que les groupes spéciaux sont généralement libres de structurer l'ordre de leur analyse comme ils l'entendent, pour autant que leur analyse soit compatible avec la structure et la logique des dispositions en cause dans chaque différend.³²¹ Nous adopterons une approche économe et aborderons uniquement les allégations de la Chine concernant le RLPI que nous jugeons nécessaires pour arriver à une solution positive du présent différend.

7.203. Nous considérons que le plus approprié est de commencer notre analyse par l'allégation de la Chine au titre de l'article III:4 du GATT de 1994. Telle que la Chine la présente, cette allégation concerne à la fois les prescriptions auxquelles il faut satisfaire pour obtenir un certificat de permis (prescriptions du RLPI) et l'application de ces prescriptions par le recours à des licences d'importation (ce que la Chine appelle la "pénalité" associée au fait de ne pas satisfaire aux prescriptions).³²² Nous considérons que l'examen de cette allégation fournira une base pour l'analyse factuelle la plus complète du RLPI, nous permettant d'éclaircir des éléments qui pourront aussi être pertinents pour traiter les autres allégations de la Chine.

7.204. Pour ces raisons, nous commençons notre analyse par l'allégation de la Chine au titre de l'article III:4. Pour traiter pleinement le désaccord entre les parties concernant cette allégation, nous examinons ensuite immédiatement le moyen de défense au titre de l'article XX d) invoqué par la Türkiye en ce qui concerne l'allégation. Nous considérons que cela est conforme à notre approche économe, compte tenu du nombre d'allégations formulées par la Chine et de la vaste portée du moyen de défense au titre de l'article XX invoqué par la Türkiye. Nous examinons les autres allégations de la Chine concernant le RLPI uniquement si nous déterminons qu'il est nécessaire de le faire.

7.3.2 Allégation de la Chine au titre de l'article III:4 du GATT de 1994

7.3.2.1 Critère juridique

7.205. La partie pertinente de l'article III:4 dispose ce qui suit:

Les produits du territoire de tout Membre importés sur le territoire de tout autre Membre 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.

7.206. Sur la base du texte de cette disposition, trois éléments doivent être réunis: i) les produits importés et les produits nationaux en cause sont des "produits similaires"; ii) la mesure en cause est "une loi, un règlement ou une prescription affectant la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation de ces produits sur le marché intérieur"; et iii) les produits

³²¹ Rapports de l'Organe d'appel *Canada – Exportations de blé et importations de grains*, paragraphes 126 et 127, et *Canada – Automobiles*, paragraphe 151. Nous notons que la principale différence entre les approches des parties réside dans l'ordre dans lequel elles abordent les allégations de la Chine au titre des articles III:4 et XI:1 du GATT de 1994. Bien qu'il puisse y avoir des situations dans lesquelles la nature de la relation entre certaines dispositions peut déterminer l'existence d'un ordre d'analyse obligatoire qui, s'il n'est pas suivi, pourrait donner lieu à une erreur de droit, nous ne considérons pas que cela soit le cas en ce qui concerne les articles III:4 et XI:1. (Voir les rapports des Groupes spéciaux *Argentine – Mesures à l'importation*, paragraphe 6.149; et *Inde – Automobiles*, paragraphe 7.168.)

³²² Chine, première communication écrite, paragraphe 220; deuxième communication écrite, paragraphes 202 à 204; réponse à la question n° 37 du Groupe spécial, paragraphe 47.

importés sont soumis à un traitement "moins favorable" que celui accordé aux produits nationaux similaires. Nous examinons ci-après ces éléments les uns après les autres. Nous développerons plus en détail le critère juridique selon qu'il sera nécessaire dans le cadre de notre évaluation des questions faisant l'objet du différend.

7.3.2.2 Produits similaires

7.207. La Chine affirme que la Notification n° 2025/7 "établit expressément une distinction fondée sur l'origine des véhicules et [qu']une présomption de "similarité" s'applique donc".³²³

7.208. La Türkiye ne conteste pas que les VE et les VHRE nationaux et importés sont des produits "similaires" au sens de l'article III:4.³²⁴

7.209. Nous notons que le RLPI s'applique à l'importation de certains VE et VHRE "originaires de pays autres que l'Union européenne et les pays ayant conclu des accords de libre-échange".³²⁵ Ainsi, le seul facteur de distinction sur lequel le RLPI se fonde est le pays dont le véhicule concerné est originaire. Nous convenons avec des groupes spéciaux antérieurs que lorsque l'origine est le seul critère permettant de distinguer les produits importés des produits nationaux, il n'est pas nécessaire de procéder à une analyse de la similarité, et il peut être présumé que ces produits sont "similaires" au sens de l'article III:4.³²⁶

7.210. Nous constatons donc que les VE et VHRE importés de pays autres que les partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR (VE et VHRE importés)³²⁷ et les VE et VHRE similaires produits en Türkiye (VE et VHRE nationaux) peuvent être considérés comme des "produits similaires" au sens de l'article III:4 du GATT de 1994.

7.3.2.3 Loi, règlement ou prescription affectant la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation sur le marché intérieur

7.211. La Chine estime que la Notification n° 2025/7 est une "loi" ou "réglementation", et les prescriptions spécifiques qui y sont énoncées sont des "prescriptions" au sens de l'article III:4 car elles affectent la vente, la mise en vente, l'achat, la distribution et l'utilisation sur le marché intérieur des VE et VHRE chinois.³²⁸

7.212. La Türkiye ne conteste pas que les critères du RLPI relèvent de l'article III:4³²⁹ et insiste sur le fait que les "caractéristiques essentielles" du RLPI sont "celles d'une mesure intérieure au sens de l'article III:4".³³⁰

7.213. Nous observons que les prescriptions du RLPI concernent essentiellement les processus après-vente pour les VE et VHRE importés, c'est-à-dire les services et activités qui interviennent après qu'un VE ou VHRE est vendu sur le marché turc. Selon nous, même si elles ne réglementent pas directement les caractéristiques des VE et des VHRE, mais portent plutôt sur les importateurs

³²³ Chine, première communication écrite, paragraphe 204.

³²⁴ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.72.

³²⁵ Article 3 de la notification n° 2025/7.

³²⁶ Voir, entre autres choses, les rapports des Groupes spéciaux *Argentine – Mesures à l'importation*, paragraphes 6.274 et 6.275; *Inde – Automobiles*, paragraphes 7.174 à 7.176; *Turquie – Produits pharmaceutiques (UE)*, paragraphe 7.123; *Canada – Automobiles*, paragraphe 10.74; *Canada – Exportations de blé et importations de grains*, paragraphe 6.164; *Chine – Publications et produits audiovisuels*, paragraphes 7.1446 et 7.1447; *Thaïlande – Cigarettes (Philippines)*, paragraphe 7.661; et *Turquie – Riz*, paragraphes 7.214 à 7.216. La logique de cette présomption de similarité est que lorsqu'une mesure prévoit une distinction fondée exclusivement sur l'origine, il y aura, ou il peut y avoir, des produits qui sont semblables sur tous les points excepté l'origine. (Rapport de l'Organe d'appel *Argentine – Services financiers*, paragraphe 6.38)

³²⁷ Nous soulignons que le RLPI s'applique non pas à *tous* les VE et VHRE importés, mais seulement à ceux qui sont originaires de pays autres que les partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR. Aux fins de notre analyse au titre de l'article III:4, nous appelons les véhicules auxquels le RLPI s'applique (VE et VHRE importés de pays autres que les partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR) les "VE et VHRE importés". Cette désignation ne couvre pas les VE et VHRE importés de partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR.

³²⁸ Chine, première communication écrite, paragraphe 212.

³²⁹ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.72.

³³⁰ Türkiye, deuxième communication écrite, section 3.2.2.

ou les fabricants, ces prescriptions, de par leur nature, affectent la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation des VE et VHRE sur le marché intérieur.³³¹

7.214. Nous constatons donc que le RLPI est une "loi[], [un] "règlement[] ou [une] prescription[]" affectant "la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation ... sur le marché intérieur" des VE et VHRE au sens de l'article III:4 du GATT de 1994.

7.3.2.4 Traitement moins favorable

7.3.2.4.1 Introduction

7.215. Les parties sont en désaccord sur le point de savoir si le RLPI accorde aux VE et VHRE importés un traitement moins favorable que celui qui est accordé aux VE et VHRE nationaux similaires. La Chine fait valoir que la conformité avec les prescriptions du RLPI entraîne des coûts financiers et des charges administratives qui concernent uniquement les véhicules importés.³³² La Türkiye admet que la Notification n° 2025/7 s'applique uniquement aux VE et VHRE importés de pays autres que ses partenaires dans le cadre d'ACR, mais fait valoir que les fabricants nationaux des véhicules similaires sont soumis à "des obligations tout à fait identiques, qui sont simplement énoncées dans des instruments juridiques différents".³³³

7.216. L'obligation d'accorder aux produits importés un traitement non moins favorable que celui qui est accordé aux produits nationaux similaires exige l'égalité effective des possibilités de concurrence pour les produits importés et les produits nationaux sur le marché intérieur.³³⁴ Comme les deux parties en conviennent, les prescriptions du RLPI s'appliquent uniquement aux VE et VHRE importés de pays autres que les partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR. Toutefois, le simple fait que les VE et les VHRE importés sont soumis à un régime réglementaire qui peut être différent de celui qui est imposé sur les VE et VHRE nationaux similaires ne permet pas, en lui-même, de déterminer s'ils sont traités d'une manière moins favorable au sens de l'article III:4.³³⁵ Pour établir qu'il y a incompatibilité avec l'article III:4, la Chine doit montrer que toutes différences de réglementation faussent les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés.³³⁶

7.217. Compte tenu des réponses de la Türkiye à l'argument initial de la Chine selon lequel le RLPI s'applique uniquement aux VE et VHRE importés, la question dont nous sommes saisis est maintenant de savoir si les VE et VHRE nationaux sont soumis aux mêmes prescriptions ou à des prescriptions différentes et, si ces prescriptions sont différentes, si cette différence affecte les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés. Nous suivrons l'approche des parties et aborderons cette question en ce qui concerne chacune des prescriptions du RLPI et l'application de ces prescriptions par le recours à des licences d'importation (ce que les parties appellent les "pénalités" ou les "conséquences réglementaires" associées à la non-conformité avec les prescriptions).

³³¹ Nous convenons avec des organes juridictionnels antérieurs que les effets sur ceux qui vendent, achètent, transportent, distribuent ou utilisent les produits n'échappent pas à un examen au titre de l'article III:4. (Rapport de l'Organe d'appel *Chine – Publications et produits audiovisuels*, paragraphe 305; rapport du Groupe spécial du GATT *États-Unis – Article 337*, paragraphe 5.10; rapports du Groupe spécial *Brésil – Taxation*, paragraphes 7.63 à 7.66)

³³² Chine, première communication écrite, paragraphe 217.

³³³ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.76. Voir aussi *ibid.*, paragraphe 3.70.

³³⁴ Rapports de l'Organe d'appel *Japon – Boissons alcooliques II*, page 19, et *CE – Produits dérivés du phoque*, paragraphe 5.101; rapports des Groupes spéciaux *UE – Huile de palme (Indonésie)*, paragraphe 7.1012, et *UE et certains États membres – Huile de palme (Malaisie)*, paragraphe 7.996. En d'autres termes, une mesure accorde un traitement moins favorable aux produits importés si elle confère aux produits similaires nationaux un avantage concurrentiel sur le marché par rapport aux produits similaires importés. (Rapport de l'Organe d'appel *République dominicaine – Importation et vente de cigarettes*, paragraphe 93)

³³⁵ Rapports de l'Organe d'appel *Thaïlande – Cigarettes (Philippines)*, paragraphe 128; et *CE – Produits dérivés du phoque*, paragraphe 5.108.

³³⁶ Rapports de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 137; et *Thaïlande – Cigarettes (Philippines)*, paragraphe 128.

7.3.2.4.2 Prescription relative aux stations-service

7.3.2.4.2.1 Dispositions pertinentes

7.218. Nous rappelons que la Notification n° 2025/7 s'applique à huit catégories de VE et VHRE importés qui sont identifiées par leur position tarifaire (GTP) et les désignations correspondantes.³³⁷

7.219. La Notification n° 2025/7 exige:

a) une certification par l'Institut turc de normalisation (TSE) selon laquelle au moins 20 stations-service agréées ont été établies par l'importateur lui-même établi dans 7 régions géographiques et sont conformes aux normes TS 12047 et TSE K 646 pour les véhicules automobiles des classes M, N et T (y compris les véhicules des classes L6 et L7 dotés d'équipements de véhicules de classe M) définies dans le Règlement sur la circulation routière publié au Journal officiel n° 23053 du 18 juillet 1997 en ce qui concerne le montage, l'entretien et la réparation après-vente des marchandises à importer, et à la norme TS 11921 pour les véhicules automobiles de classe L,

7.220. Les fabricants nationaux de VE et de VHRE (ainsi que les importateurs de VE et de VHRE de l'Union européenne et des partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR) sont également soumis à une prescription relative aux stations-service. Cette prescription est énoncée dans le Règlement relatif aux services après-vente (RSAV) de la Türkiye.³³⁸

7.221. L'article 5 du RSAV est libellé comme suit:

Établissement de stations-service agréées

ARTICLE 5 – 1) Les fabricants ou les importateurs sont tenus d'établir une station-service agréée dotée d'un personnel technique suffisant, l'emplacement, le nombre et les caractéristiques de ces stations-service étant spécifiés dans la liste jointe en annexe, aux fins de la fourniture de services après-vente pour la durée de vie spécifiée de chaque groupe de produits figurant dans la liste jointe en annexe.

2) Les fabricants ou les importateurs peuvent établir des stations-service agréées eux-mêmes ou bénéficier de stations-service ou d'organisations de services établies, à condition qu'ils soient responsables des services fournis.

7.222. Le RSAV contient une annexe intitulée "Liste additionnelle de produits de consommation pour lesquels des services après-vente sont exigés conformément au Code n° 6502 de protection des consommateurs". Conformément à l'article 2 du RSAV, cette annexe énumère les marchandises qui entrent dans le champ d'application du RSAV. Conformément à l'article 5 1), la liste figurant en annexe indique la durée de vie, le nombre et la zone géographique couverts par les stations-service requises et un délai de réparation maximum pour chaque catégorie de produits.

7.223. La position 10 de l'annexe s'intitule "Véhicules" et contient 13 sous-positions pour les véhicules et 2 sous-positions pour les pièces de rechange et les kits de conversion de véhicules. La

³³⁷ Ces catégories sont les suivantes: tracteurs pour semi-remorques; tracteurs agricoles et tracteurs forestiers, à roues; véhicules automobiles pour le transport de 10 personnes ou plus (chauffeur inclus); voitures particulières et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes (à l'exclusion de ceux du n° 87.02) (à l'exclusion des karts) (à l'exclusion des véhicules de recherche et sauvetage/d'intervention d'urgence, à chenilles relevant de la GTIP 8703.10.11.00.00) (y compris les voitures du type "break" et les voitures de course); véhicules automobiles pour le transport de marchandises; véhicules automobiles à usages spéciaux (à l'exclusion de ceux spécialement conçus pour le transport de personnes ou de marchandises) (véhicules de sauvetage, camions-grues, camions de lutte contre l'incendie, véhicules équipés d'une bétonnière, voitures balayeuses, voitures épanduses, voitures-ateliers, voitures radiologiques, par exemple); motocycles (y compris les cyclomoteurs) et cycles équipés d'un moteur auxiliaire (avec ou sans side-cars); side-cars; et remorques et semi-remorques pour tous véhicules; véhicules non automobiles; leurs parties et accessoires (à l'exception des n° 8716.80; 8716.90).

³³⁸ Règlement relatif aux services après-vente (RSAV) (pièce CHN-28).

Türkiye a confirmé que le RSAV s'appliquait aux véhicules, qu'ils aient un moteur à combustion interne, un moteur électrique ou un moteur hybride.³³⁹

7.224. Pour les 13 sous-positions relatives aux véhicules, la position 10 est libellée comme suit:

Secteur/produit		Durée de vie	Nombre de services et couverture géographique	Délai de réparation maximum
10.1	Voitures particulières	10 ans	Total 20 services dans 7 régions géographiques	45 jours ouvrables
10.2	Pick-up	10 ans	Total 20 services dans 7 régions géographiques	45 jours ouvrables
10.3	Motocycles	10 ans	Total 10 services dans 7 régions géographiques	45 jours ouvrables
10.4	Véhicules tout-terrain	10 ans	Total 10 services dans 7 régions géographiques	45 jours ouvrables
10.5	Bicyclettes motorisées	10 ans	Total 10 services dans 7 régions géographiques	45 jours ouvrables
10.6	Trottinettes motorisées	10 ans	Total 10 services dans 7 régions géographiques	45 jours ouvrables
10.7	Scooters des mers	10 ans	1 service	45 jours ouvrables
10.8	Yachts	10 ans	1 service	45 jours ouvrables
10.9	Motoneiges	10 ans	1 service	45 jours ouvrables
10.10	Bicyclettes	10 ans	Total 10 services dans 7 régions géographiques	20 jours ouvrables
10.11	Planches à roulettes électriques	10 ans	Total 10 services dans 7 régions géographiques	20 jours ouvrables
10.12	Véhicules à batteries pour enfants	10 ans	1 service	20 jours ouvrables
10.13	Caravanes	10 ans	1 service	45 jours ouvrables

7.3.2.4.2.2 Question de savoir si le traitement accordé aux VE et VHRE importés est différent de celui qui est accordé aux VE et VHRE nationaux similaires

Arguments des parties

7.225. La Chine fait valoir que le RSAV accorde une "plus grande flexibilité" aux fabricants nationaux en leur permettant d'établir des stations-service eux-mêmes ou de bénéficier de stations-service ou d'organisations de services établies, tandis que les importateurs doivent établir le nombre requis de stations-service eux-mêmes.³⁴⁰

7.226. La Türkiye fait valoir que la prescription imposant d'exploiter 20 stations-service dans 7 régions géographiques s'applique également aux véhicules fabriqués par les fabricants nationaux.³⁴¹ Pour elle, le "comparateur approprié" pour les fabricants nationaux est non pas les importateurs, mais les fabricants étrangers, parce que le RSAV s'applique aux fabricants nationaux et que deux fabricants sont "au même niveau commercial".³⁴² La Türkiye estime que les fabricants nationaux et les fabricants étrangers bénéficient de la même flexibilité: ils doivent mettre à la disposition des consommateurs 20 stations-service dans 7 régions géographiques et peuvent le faire soit en établissant ces stations-service eux-mêmes, soit en recourant à un tiers pour le faire.³⁴³ Dans le cas des fabricants étrangers, elle fait valoir que ce tiers est l'importateur.³⁴⁴

Évaluation du Groupe spécial

7.227. Nous commençons par noter plusieurs faits dont il apparaît qu'ils ne sont pas contestés. Les véhicules peuvent être importés en Türkiye uniquement par des entités établies en Türkiye.³⁴⁵

³³⁹ Türkiye, réponse à la question n° 29 du Groupe spécial, paragraphe 2.10.

³⁴⁰ Chine, première communication écrite, paragraphe 218.

³⁴¹ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.76.

³⁴² Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphes 3.56 et 3.57. Voir aussi Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.83.

³⁴³ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.84.

³⁴⁴ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.85.

³⁴⁵ Michaela Merz, "Turkey: Only a Turkish resident entity can act as importer" (17 juin 2019) (pièce CHN-46). Voir Chine, déclaration liminaire à la première réunion du Groupe spécial, paragraphe 82;

Conformément à la Notification n° 2025/7, pour obtenir un certificat de permis pour l'importation de VE et de VHRE, un importateur doit établir lui-même le nombre requis de stations-service, qui soient conformes aux normes turques pertinentes en matière de VE et de VHRE. Il apparaît que les parties conviennent qu'établir une station-service signifie la posséder.³⁴⁶ En vertu du RSAV, un fabricant national de VE et de VHRE doit faire en sorte qu'un certain nombre de stations-service dans certaines régions géographiques, qui soient conformes aux normes turques pertinentes en matière de VE et de VHRE, soient disponibles pour assurer des services pour ses véhicules. Ces stations-service peuvent appartenir au fabricant national ou à un tiers.³⁴⁷

7.228. En ayant ces faits à l'esprit, nous allons évaluer si le traitement accordé aux VE et VHRE importés est différent de celui qui est accordé aux véhicules nationaux similaires.

7.229. L'article III:4 fait référence au traitement accordé à des "produits". Selon nous, le seul comparateur pertinent pour notre évaluation au titre de cette disposition est le traitement accordé aux produits importés et aux produits nationaux en question. Ce traitement peut être affecté par des mesures visant les opérateurs économiques plutôt que les produits eux-mêmes. La question que nous jugeons pertinente est de savoir si et comment ces mesures affectent les conditions de concurrence entre les produits importés et les produits nationaux similaires.³⁴⁸

7.230. De ce point de vue, nous observons que des services pour les VE et VHRE importés doivent être assurés par au moins 20 stations-service situées dans 7 régions géographiques et appartenant exclusivement à l'importateur de ces véhicules.³⁴⁹ Des services pour les VE et VHRE nationaux similaires doivent être assurés par des stations-service appartenant à n'importe quel opérateur économique.³⁵⁰ Pour les VE et VHRE importés, aucune des stations-service requises ne peut appartenir à un opérateur économique autre que l'importateur (y compris les opérateurs économiques avec lesquels le fabricant ou l'importateur pourrait passer des contrats pour la

Türkiye, réponse à la question n° 27 du Groupe spécial, paragraphe 2.1. Certains fabricants étrangers collaborent exclusivement avec un seul importateur. Plusieurs collaborent avec plus d'un importateur. À l'inverse, plusieurs importateurs collaborent avec plus d'un fabricant étranger. (Site Web des membres de l'Automotive Distributors' and Mobility Association en Türkiye (pièce TUR-98); Chine, réponse à la question n° 28 du Groupe spécial, paragraphe 39; Türkiye, réponse à la question n° 28 du Groupe spécial, paragraphe 2.8)

³⁴⁶ Türkiye, réponse à la question n° 74 b) du Groupe spécial, paragraphes 2.9, 2.12 et 2.13; deuxième communication écrite, paragraphe 3.55 (utilisant le mot "have" (avoir)); Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 187.

³⁴⁷ Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 187; Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphes 3.55 et 3.56.

³⁴⁸ Pour évaluer la compatibilité avec l'article III:4 de mesures visant des opérateurs économiques (plutôt que des produits), des organes juridictionnels antérieurs ont examiné si ces mesures entraînaient un traitement moins favorable des produits eux-mêmes. Par exemple, dans l'affaire *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, le "double système de vente au détail" contenait des prescriptions pour les petits détaillants (leur imposant de vendre uniquement de la viande de bœuf importée ou de la viande de bœuf nationale), pour les grands distributeurs, c'est-à-dire les grands magasins et les supermarchés (leur imposant de prévoir un rayon distinct pour la viande de bœuf importée), et pour les magasins qui vendaient de la viande de bœuf importée (leur imposant d'arborer une certaine enseigne qui les distinguait des vendeurs de viande nationale). Au lieu de comparer les traitements accordés à des opérateurs économiques à des niveaux commerciaux différents, les organes juridictionnels ont évalué si et comment le double système de vente au détail modifiait les conditions de concurrence entre la viande de bœuf importée et la viande de bœuf nationale similaire sur le marché coréen. (Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphes 139 à 145) Dans l'affaire *Thaïlande – Cigarettes (Philippines)*, la mesure contestée soumettait les revendeurs de cigarettes importées à la TVA lorsqu'ils ne satisfaisaient pas aux conditions prescrites pour l'obtention des crédits de taxe en amont nécessaires pour que la TVA à acquitter soit nulle. Les organes juridictionnels ont examiné si, en imposant des prescriptions administratives additionnelles liées à la TVA exigible aux revendeurs de cigarettes importées, la mesure affectait la position concurrentielle des cigarettes importées et des cigarettes nationales. (Rapport de l'Organe d'appel *Thaïlande – Cigarettes (Philippines)*, paragraphes 131 à 138)

³⁴⁹ Nous notons que c'est l'importateur (plutôt que les fabricants étrangers) qui doit obtenir un certificat de permis et – à cette fin – posséder des stations-service. Nous comprenons qu'un importateur peut posséder 20 stations-service dans 7 régions géographiques et importer des véhicules produits par de multiples fabricants étrangers. Toutefois, cela ne change pas le fait que les VE ou VHRE peuvent être vendus sur le marché turc uniquement si leur importateur (et non n'importe quel autre opérateur économique) a établi les stations-service requises.

³⁵⁰ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.82.

fourniture de services après-vente). À l'inverse, pour les VE et VHRE nationaux, les stations-service requises peuvent appartenir à n'importe quel opérateur économique.

7.231. Nous constatons que cette différence dans la disponibilité d'opérateurs économiques qui peuvent posséder les stations-service requises se traduit par une différence entre le traitement accordé aux VE et VHRE importés et celui qui est accordé aux VE et VHRE nationaux similaires.³⁵¹

7.232. Nous allons maintenant évaluer si cette différence de traitement fausse les conditions de concurrence au détriment des véhicules importés.

7.3.2.4.2.3 Question de savoir si toutes différences de traitement modifient les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés

Arguments des parties

7.233. La Chine fait valoir que les importateurs doivent consacrer des ressources financières à l'établissement du nombre requis de stations-service³⁵² et ont besoin de récupérer ces coûts via le prix des VE et VHRE importés, ce qui modifie les conditions de concurrence à leur détriment.³⁵³ Elle affirme en outre que la nécessité de réaliser cet investissement important constitue une désincitation à l'importation de VE et de VHRE chinois.³⁵⁴ De l'avis de la Chine, la flexibilité du contrat avec les tiers donne aux fabricants nationaux un avantage concurrentiel étant donné qu'ils ont moins de coûts initiaux à supporter.³⁵⁵ Cette flexibilité est refusée aux importateurs, ce qui modifie les conditions de concurrence de manière défavorable.³⁵⁶

7.234. La Türkiye fait valoir que les importateurs peuvent utiliser les mêmes stations-service pour différentes marques qu'ils pourraient importer et qu'ils peuvent utiliser les stations-service qu'ils ont déjà mises en place pour les véhicules qu'ils importent actuellement (tels que les véhicules à moteur à combustion interne), à condition que ces stations soient conformes aux normes turques pertinentes en matière de VE et de VHRE. À son avis, cela réduit considérablement les coûts de la mise en conformité avec la Notification n° 2025/7, "démontrant ainsi qu'il n'y a pas d'incidence préjudiciable".³⁵⁷ Enfin, la Türkiye fait valoir que la Chine n'a pas démontré qu'il y avait "une quelconque détérioration effective des possibilités de concurrence".³⁵⁸

Évaluation du Groupe spécial

7.235. Nous évaluons d'abord si la Chine a montré *prima facie* que la différence de traitement que nous avons identifiée modifiait les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés. Nous passons ensuite à la réfutation de la Türkiye.

7.236. En ce qui concerne le texte, la conception et la structure du RLPI, nous commençons par noter que, par le biais de la prescription relative aux stations-service, la Türkiye crée effectivement une limitation pour ce qui est de savoir qui peut posséder le nombre requis de stations qui assurent des services pour les VE et VHRE importés. Cette limitation n'existe pas pour les véhicules similaires nationaux. En conséquence, les VE et VHRE nationaux bénéficient d'un choix plus vaste d'opérateurs économiques possibles qui peuvent posséder le nombre requis de stations-service que les produits correspondants importés. La prescription relative aux stations-service impose des coûts additionnels associés à la vente de véhicules importés, en exigeant d'établir de nouvelles stations-service ou d'adapter des stations-service existantes pour se conformer aux normes pertinentes en matière de VE et de VHRE. Que l'importateur choisisse de répercuter le coût de l'investissement requis sur le prix des véhicules vendus sur le marché turc (comme la Chine le laisse entendre) ou d'absorber ce coût, cela mettrait inévitablement les VE et VHRE importés en situation de désavantage concurrentiel

³⁵¹ En outre, nous notons également que les VE et VHRE nationaux autres que les voitures particulières et les pick-up sont soumis à la même prescription imposant d'exploiter des stations-service, mais le nombre de stations-service requises est inférieur à 20.

³⁵² Chine, première communication écrite, paragraphes 212 et 217.

³⁵³ Chine, première communication écrite, paragraphe 212.

³⁵⁴ Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 189.

³⁵⁵ Chine, première communication écrite, paragraphe 219.

³⁵⁶ Chine, première communication écrite, paragraphe 218.

³⁵⁷ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.58.

³⁵⁸ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.86.

par rapport aux véhicules nationaux "similaires" (c'est-à-dire que cela conduit soit à un prix de vente plus élevé soit à une marge bénéficiaire plus faible). Selon nous, cela entraîne une modification des conditions de concurrence sur le marché entre les VE et VHRE importés et les VE et VHRE nationaux.³⁵⁹

7.237. En outre, dans des circonstances normales, un opérateur économique se concentrant sur la vente de VE et de VHRE préférerait éviter la charge d'établir 20 stations-service dans 7 régions géographiques et, au lieu de cela, choisirait de vendre des VE et VHRE similaires pour lesquels il peut passer des contrats avec des tiers pour la fourniture de services après-vente. Nous convenons donc avec la Chine que la prescription relative aux stations-service crée une désincitation à l'importation de VE et VHRE en provenance de pays autres que les partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR.

7.238. Nous considérons que la Chine a montré *prima facie* que la différence dans la disponibilité d'opérateurs économiques qui pouvaient posséder les stations-service requises modifiait les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés. Nous passons maintenant aux deux contre-arguments présentés par la Türkiye.

7.239. Premièrement, la Türkiye fait valoir que les importateurs qui collaborent avec différents fabricants étrangers peuvent utiliser les mêmes stations-service pour ces différentes marques.³⁶⁰ Nous comprenons que cela signifie qu'une fois qu'un importateur a établi 20 stations-service dans 7 régions géographiques, il peut importer des VE et VHRE produits par différents fabricants étrangers. Nous ne voyons pas en quoi cette possibilité atténuerait le fait que la prescription imposant de posséder le nombre requis de stations-service place les importateurs en situation de désavantage concurrentiel par rapport à ceux qui vendent des véhicules nationaux similaires et modifie donc les conditions de concurrence sur le marché entre les VE et VHRE importés et les VE et VHRE nationaux.

7.240. Deuxièmement, la Türkiye fait valoir que les importateurs qui possèdent déjà des stations-service pour les véhicules à moteur à combustion interne peuvent les utiliser pour importer des VE et VHRE si elles sont conformes aux normes turques en matière de VE et de VHRE.³⁶¹ La Chine considère que cet argument est spéculatif et non étayé.³⁶² Nous ne jugeons pas nécessaire de formuler une constatation de fait sur ce point. Même si certains importateurs pourraient s'appuyer sur certaines des stations-service qu'ils possèdent pour satisfaire à la prescription relative aux stations-service, il n'en reste pas moins que, pour les VE et VHRE importés, les importateurs doivent *posséder* le nombre requis de stations-service qui soient conformes aux normes turques en matière de VE et de VHRE, alors que pour les VE et VHRE nationaux, peu importe qui possède le nombre requis de stations-service. Cette conclusion n'est pas rendue nulle par le fait que la prescription relative aux stations-service ne peut pas donner lieu à un traitement moins favorable pour les produits importés dans tous les cas, parce que certains importateurs qui possèdent déjà des stations-service pour les véhicules à moteur à combustion interne qui sont conformes aux normes en matière de VE et de VHRE peuvent supporter des coûts plus faibles ou nuls.³⁶³

7.241. Enfin, nous notons également que la Türkiye avance les deux arguments susmentionnés pour démontrer que les coûts liés à la mise en conformité avec la prescription relative aux stations-service sont considérablement réduits par certains facteurs atténuants. Toutefois, nous ne pouvons pas convenir avec elle qu'une telle réduction des coûts liés à la mise en conformité avec la prescription relative aux stations-service démontre qu'il n'y a pas d'incidence préjudiciable.³⁶⁴ Nous

³⁵⁹ De même, des groupes spéciaux antérieurs ont constaté que des mesures qui permettaient aux produits nationaux de disposer d'un choix plus vaste d'opérateurs économiques possibles sur lesquels s'appuyer par rapport aux produits correspondants importés pouvaient modifier les conditions de concurrence sur le marché entre les produits importés et les produits nationaux similaires (rapports des Groupes spéciaux *Chine – Publications et produits audiovisuels*, paragraphe 7.1545, et *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 634).

³⁶⁰ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.58.

³⁶¹ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.58; réponse à la question n° 31 du Groupe spécial, paragraphe 2.19.

³⁶² Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 191.

³⁶³ Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphe 221.

³⁶⁴ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.58.

notons, comme l'ont fait des organes juridictionnels antérieurs, que le membre de phrase "traitement non moins favorable" n'est pas nuancé par un critère *de minimis*.³⁶⁵

7.242. Nous concluons donc que la différence de traitement que nous avons identifiée modifie les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés.

7.3.2.4.2.4 VE et VHRE n'entrant pas dans le champ d'application du RSAV

7.243. Nous notons que les VE et VHRE nationaux autres que ceux qui sont énumérés sous la position 10 de l'annexe du RSAV ne sont soumis à *aucune* prescription énoncée dans le RSAV en ce qui concerne les stations-service.

7.244. Pour les catégories de VE et de VHRE qui entrent dans le champ d'application du RLPI mais pas dans celui du RSAV, le RLPI crée donc une prescription additionnelle pour les VE et VHRE importés, dont il n'existe aucun équivalent pour les véhicules nationaux similaires. La Chine a démontré que la prescription exigeant que les importateurs possèdent 20 stations-service dans 7 régions géographiques (par rapport à la possibilité pour les fabricants nationaux de passer des contrats avec des tiers pour la fourniture de services après-vente) modifiait les conditions de concurrence sur le marché turc au détriment des VE et VHRE importés. Selon nous, cela vaudrait aussi *a fortiori* pour la prescription exigeant que les importateurs possèdent 20 stations-service dans 7 régions géographiques par rapport à l'absence de toute prescription concernant les stations-service pour les fabricants nationaux. Par conséquent, nous considérons que la Chine s'est acquittée de la charge de la preuve qui lui incombait en ce qui concerne le traitement moins favorable des VE et VHRE importés par rapport aux VE et VHRE nationaux similaires qui n'entrent pas dans le champ d'application du RSAV.

7.3.2.4.3 Prescription relative au certificat de compétence

7.3.2.4.3.1 Dispositions pertinentes

7.245. La Notification n° 2025/7 exige ce qui suit:

b) Les personnes qui seront chargées de l'entretien et de la réparation de véhicules électriques ou de véhicules hybrides à recharge externe doivent avoir un certificat de compétence exclusivement pour l'entretien et la réparation de véhicules électriques ou de véhicules hybrides à recharge externe émis par le TSE ou l'Autorité des qualifications professionnelles

7.246. La Directive de mise en œuvre précise ce qui suit:

Pour chaque station-service agréée dans les 7 régions géographiques, au moins 2 personnes chargées de l'entretien et de la réparation de véhicules électriques ou de véhicules hybrides à recharge externe doivent avoir un certificat de qualification émis par le TSE ou l'Autorité des qualifications professionnelles.³⁶⁶

7.247. L'annexe 3 de la Directive de mise en œuvre, intitulée "Procédures de demande de formation et d'examen pour l'entretien et la réparation des véhicules électriques", énonce les "processus (qui) seront utilisés pour les candidats qui demandent à être certifiés en tant que "techniciens d'entretien et de réparation des véhicules électriques" ainsi qu'à recevoir une formation et à passer des examens". Le certificat délivré à la suite de ces processus est valable trois ans. Pour le recevoir, un candidat doit satisfaire à certaines prescriptions concernant ses compétences et son niveau de connaissances ainsi que ses études; suivre jusqu'à la fin une formation dispensée par le TSE et le fabricant ou principal importateur; et réussir des examens théoriques et pratiques. Il faut payer un

³⁶⁵ Rapports des Groupes spéciaux *Chine – Publications et produits audiovisuels*, paragraphe 7.1537; *Canada – Exportations de blé et importations de grains*, note de bas de page 281; *Thaïlande – Cigarettes (Philippines)*, paragraphe 7.731; et *Inde – Cellules solaires*, paragraphe 7.97.

³⁶⁶ La Türkiye a confirmé que le "certificat de qualification" mentionné dans cette disposition de la Directive de mise en œuvre était le même que le "certificat de compétence" mentionné dans la Notification n° 2025/7, et que les deux certificats avaient le même nom dans les versions originales turques des pièces. (Türkiye, réponse à la question n° 32 a) du Groupe spécial, paragraphe 2.20)

prix, déterminé conformément aux Lignes directrices relatives à la fixation des prix du Département de la formation.

7.248. Les fabricants nationaux de VE et de VHRE (ainsi que les importateurs de VE et de VHRE en provenance des partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR) sont également soumis à des prescriptions concernant la compétence du personnel travaillant dans les stations-service. Ces prescriptions sont énoncées dans les normes publiées par le TSE et rendues obligatoires par l'article 9 1) du RSAV, qui dispose que les stations-service doivent avoir "les caractéristiques figurant dans les règlements ou les normes déterminés par le Ministère ou l'Institut turc de normalisation en fonction de l'objet de leurs services". La Türkiye se réfère à deux normes de ce type: les normes TS 12047³⁶⁷ et TSE K 646.³⁶⁸

7.249. La norme TS 12047 énonce des prescriptions générales applicables aux services de vente de tous les véhicules automobiles, y compris des prescriptions relatives au personnel.³⁶⁹ L'article 4.4 de la norme TS 12047 exige que les ateliers de réparation disposent d'un nombre minimal de membres du personnel ayant des qualifications minimales en fonction de la classe de véhicules pour lesquels ils assurent des services.³⁷⁰ Le personnel technique doit avoir des "connaissances et compétences de base et professionnelles", telles qu'elles sont prévues dans d'autres normes, en fonction des titres de poste.³⁷¹

7.250. La norme TSE K 646 énonce des prescriptions concernant spécifiquement les VE et VHRE.³⁷² La section 5.4 du TSE K 646 concerne les prescriptions relatives au personnel des stations-service. L'article 5.4.2 est libellé comme suit:

Le superviseur technique et le personnel technique s'occupant des véhicules électriques au sein de l'atelier de réparation doivent avoir au moins un diplôme d'école secondaire professionnelle industrielle dans les domaines de la mécanique, des véhicules automobiles et des technologies électriques-électroniques, ou un certificat légal de maîtrise ou certificat de qualification professionnelle dans le domaine professionnel pertinent, et être formé et agréé par la ou les société(s) mère(s), pour les services après-vente définis à l'appendice A. Le reste du personnel technique de l'atelier de réparation doit avoir au moins un diplôme d'école secondaire professionnelle industrielle dans les domaines pertinents, ou un certificat légal de maîtrise ou d'ouvrier qualifié ou un certificat de formation dans un domaine pertinent, ou un certificat de qualification professionnelle.

7.251. Le paragraphe 5.4.3 exige en outre que les ateliers de réparation disposent, outre le nombre de membres du personnel défini dans la norme TS 12047, d'un nombre minimal de membres du personnel ayant des qualifications minimales en fonction de la classe de véhicules pour lesquels ils assurent des services.³⁷³ Le personnel technique "doit avoir des connaissances et des compétences de base et professionnelles définies par les normes ci-après conformément à leurs titres de poste et

³⁶⁷ Norme turque TS 12047, Ateliers de réparation automobile agréés – Véhicules automobiles – prescriptions, décembre 2013, ICS 03.080.30 (TS 12047) (pièce TUR-35).

³⁶⁸ Critères de certification TSE K 646, Ateliers de réparation automobile agréés – Véhicules électriques – prescriptions, août 2024, ICS 03.080.30 (TSE K 646) (pièce TUR-13).

³⁶⁹ La Türkiye explique que cette norme couvre les VE et VHRE. (Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.59)

³⁷⁰ Les classes sont les suivantes: véhicules utilitaires lourds, véhicules utilitaires légers, voitures particulières et tracteurs agricoles et forestiers.

³⁷¹ Les titres sont les suivants: mécanicien automobile, mécanicien de carrosseries d'automobiles et peintre en carrosserie.

³⁷² La Türkiye explique que cette norme couvre à la fois les VE et les VHRE. (Türkiye, réponse à la question n° 34 du Groupe spécial, paragraphe 2.28) Il apparaît que la certification au titre de la norme TSE K 646 est plus spécifique et additionnelle par rapport à la certification au titre de la norme TS 12047. Une note relative à la section 1 (Champ d'application) de la norme TSE K 646 précise que "Les ateliers de réparation agréés qui reçoivent un Certificat de compétence en matière de services (TSE-HYB) au titre de la norme TS 12047 seront certifiés au titre du présent exposé des critères. Un atelier de réparation qui n'a pas de certificat TSE-HYB au titre de la norme TS 12047 peut demander des certifications au titre à la fois de celle-ci et du présent exposé des critères. Toutefois, la conformité avec la norme TS 12047 est d'abord requise lors de la certification."

³⁷³ Les catégories sont les mêmes que celles de la norme turque TS 12047, mais concernent les VE.

avoir reçu des formations spécialisées en matière de véhicules électriques du TSE ou de l'Autorité des qualifications professionnelles, ou aux niveaux définis par les constructeurs automobiles".³⁷⁴

7.3.2.4.3.2 Question de savoir si le traitement accordé aux VE et VHRE importés est différent de celui qui est accordé aux VE et VHRE nationaux similaires

Arguments des parties

7.252. La Chine fait valoir que le certificat de compétence exigé du personnel des stations-service établies par un importateur n'est pas équivalent aux prescriptions en matière de compétence applicables au personnel des stations-service pour les VE et VHRE nationaux.³⁷⁵ Selon elle, le RLPI exige toujours un certificat de compétence spécifique "exclusivement pour l'entretien et la réparation de véhicules électriques ou de véhicules hybrides à recharge externe", tandis que la norme TSE K 646 exige un certificat de qualification professionnelle "dans le domaine pertinent de la profession" uniquement en tant que l'une des options disponibles.³⁷⁶ La Chine fait donc valoir que "les options en matière de certificats de compétence dont disposent les fabricants nationaux ne sont pas à la disposition des importateurs de VE et de VH chinois, ce qui confirme le traitement moins favorable".³⁷⁷

7.253. La Türkiye fait valoir que les qualifications requises au titre des normes TS 12047 et TSE K 646 sont "[s]i ce n'est identiques, [...] tout au moins équivalentes au "certificat de compétence" requis en vertu de la Notification n° 2025/7".³⁷⁸ En particulier, elle explique qu'un diplôme d'école secondaire professionnelle industrielle dans les domaines de la mécanique, des véhicules automobiles et des technologies électriques-électroniques est "aussi exigeant et spécifique que celui qui est exigé par la Notification n° 2025/7, parce qu'il couvre spécifiquement "la mécanique, les véhicules automobiles et les technologies électriques-électroniques", et qu'un certificat légal de maîtrise ou un certificat de qualification professionnelle dans le domaine professionnel pertinent "se rapporte logiquement" aux VE et VHRE.³⁷⁹ La Türkiye fait en outre valoir que les prescriptions en matière de spécialisation figurant dans la norme TSE K 646 sont "effectivement les mêmes en termes de fond et de terminologie que le certificat de "technicien d'entretien et de réparation des véhicules électriques" requis dans la Notification n° 2025/7".³⁸⁰

Évaluation du Groupe spécial

7.254. Nous commençons par noter plusieurs faits dont il apparaît qu'ils ne sont pas contestés. Premièrement, le RLPI exige que le personnel travaillant dans les stations-service appartenant à l'importateur détienne un certificat de compétence de technicien d'entretien et de réparation des véhicules électriques (TERVE).³⁸¹ Deuxièmement, ce certificat est délivré à la suite du processus décrit à l'annexe 3 de la Directive de mise en œuvre.³⁸² Troisièmement, le certificat de TERVE est différent du certificat légal de maîtrise et du certificat de qualification professionnelle, et chacun de ces certificats est obtenu séparément.³⁸³

7.255. Avant de procéder, nous jugeons important de préciser ce qui est contesté devant nous. La Türkiye considère que la Chine fait valoir que le certificat de TERVE est "plus spécialisé ou exigeant que le certificat requis pour le personnel qui assure des services pour les véhicules nationaux au

³⁷⁴ Les titres sont les suivants: technicien d'entretien des VE, technicien de réparation des VE, expert en VE, mécanicien automobile, mécanicien de carrosseries d'automobiles et peintre en carrosserie. Le paragraphe 5.4.4 fait référence à d'autres normes uniquement en ce qui concerne les titres de poste "mécanicien automobile", "mécanicien de carrosseries d'automobiles" et "peintre en carrosserie".

³⁷⁵ Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 192.

³⁷⁶ Chine, déclaration liminaire à la première réunion du Groupe spécial, paragraphe 73.

³⁷⁷ Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 192.

³⁷⁸ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.61.

³⁷⁹ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.63.

³⁸⁰ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.65.

³⁸¹ Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 192; Türkiye, réponse à la question n° 32 a) du Groupe spécial, paragraphe 2.22; deuxième communication écrite, paragraphe 3.60.

³⁸² Chine, première communication écrite, paragraphe 215; Türkiye, réponse à la question n° 32 du Groupe spécial, paragraphes 2.21 et 2.23; et deuxième communication écrite, paragraphe 3.60.

³⁸³ Türkiye, réponse à la question n° 70 du Groupe spécial, paragraphe 2.1.

titre des normes turques pertinentes".³⁸⁴ La Türkiye procède ensuite à la présentation d'arguments et d'éléments de preuve à l'appui de sa position selon laquelle les prescriptions relatives au personnel des stations-service pour les VE et VHRE nationaux sont exigeantes et très spécialisées et sont donc pleinement équivalentes aux prescriptions énoncées dans le cadre du RLPI.³⁸⁵ Il apparaît que la Chine axe sa contestation de la prescription relative au certificat de compétence sur l'argument selon lequel la seule possibilité offerte par le RLPI aux importateurs pour vérifier la compétence du personnel de leurs stations-service est de le faire au moyen d'un certificat de TERVE, tandis que les fabricants nationaux ont un éventail d'options pour faire de même au titre des normes pertinentes.³⁸⁶

7.256. Compte tenu des arguments de la Chine, nous procédons à une comparaison entre le traitement des VE et VHRE importés et le traitement des VE et VHRE nationaux similaires en ce qui concerne les méthodes disponibles pour vérifier la compétence du personnel chargé d'assurer des services pour ces véhicules. Nous ne pensons pas que, dans les circonstances du présent différend, cette analyse suppose de comparer les prescriptions en matière de compétence sous-jacentes auxquelles il faut satisfaire pour recevoir le certificat ou le diplôme requis, c'est-à-dire de déterminer si elles sont également exigeantes et spécialisées.

7.257. Le personnel travaillant dans les 20 stations-service appartenant à l'importateur doit détenir un certificat de TERVE. En revanche, le personnel travaillant dans les stations-service qui assurent des services pour les VE et VHRE nationaux doit détenir "un diplôme d'école secondaire professionnel ... dans les domaines de la mécanique, des véhicules automobiles et des technologies électriques-électroniques, ou un certificat légal de maîtrise ou certificat de qualification professionnelle dans le domaine professionnel pertinent". En d'autres termes, alors que la compétence du personnel qui assure des services pour les VE et VHRE importés peut être vérifiée uniquement au moyen d'un certificat de TERVE, la compétence du personnel qui assure des services pour les VE et VHRE nationaux peut être vérifiée selon trois méthodes différentes. Il n'apparaît pas que la différence entre ces méthodes et le certificat de TERVE réside uniquement dans le nom de la certification requise. Un certificat de TERVE est délivré par le biais du processus décrit à l'annexe 3 de la Directive de mise en œuvre. Bien que les normes turques versées au dossier ne précisent pas les processus par lesquels un diplôme d'école secondaire, un certificat légal de maîtrise ou un certificat de qualification professionnelle est délivré, le simple fait que ces méthodes sont des alternatives, et donc différentes, donne à penser que ces titres peuvent être délivrés par le biais de différents processus.

7.258. En conséquence, nous constatons que la différence dans les méthodes disponibles pour vérifier la compétence du personnel travaillant dans les stations-service selon que ces stations-service appartiennent à l'importateur ou à un autre opérateur économique constitue en elle-même et à elle seule une différence entre le traitement accordé aux VE et VHRE importés et celui qui est accordé aux VE et VHRE nationaux similaires.

7.259. Nous allons maintenant évaluer si cette différence de traitement fausse les conditions de concurrence au détriment des véhicules importés.

7.3.2.4.3.3 Question de savoir si toutes différences de traitement modifient les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés

Arguments des parties

7.260. La Chine fait valoir, sans se référer spécifiquement à la prescription relative au certificat de compétence, que la conformité avec l'ensemble des prescriptions du RLPI entraîne des coûts financiers et des charges administratives additionnels qui concernent uniquement les véhicules importés.³⁸⁷ À son avis, les prescriptions modifient les conditions de concurrence en augmentant les coûts de vente et de distribution des VE et VHRE importés, "affectant en définitive leur prix".³⁸⁸ Selon la Chine, les coûts financiers et la charge administrative qui doivent être supportés par les

³⁸⁴ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.61 (faisant référence à la déclaration liminaire de la Chine à la première réunion du Groupe spécial, paragraphe 73).

³⁸⁵ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.68.

³⁸⁶ Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 192.

³⁸⁷ Chine, première communication écrite, paragraphe 217.

³⁸⁸ Chine, première communication écrite, paragraphe 212.

véhicules importés ne sont pas imposés sur les véhicules turcs similaires et, par conséquent, ces prescriptions modifient les conditions de concurrence au détriment des véhicules importés.³⁸⁹

7.261. La Türkiye fait valoir que, à supposer qu'il y ait de quelconques différences, la Chine n'a pas expliqué en quoi elles avaient une incidence défavorable sur les conditions de concurrence pour les VE et VHRE étrangers.³⁹⁰ Selon la Türkiye, étant donné que les VE et VHRE nationaux sont soumis à des prescriptions équivalentes dans ce domaine, "il n'y a pas de traitement moins favorable imposé sur les véhicules importés et, par conséquent, pas de violation de l'article III:4".³⁹¹

Évaluation du Groupe spécial

7.262. Comme des organes juridictionnels antérieurs, nous axons notre examen sur la conception, la structure et le fonctionnement attendu de la prescription relative au certificat de compétence pour évaluer si cette prescription a une incidence défavorable sur l'égalité des possibilités de concurrence des VE et VHRE importés par rapport aux véhicules nationaux similaires.³⁹²

7.263. Nous observons que les personnes ayant un ensemble de compétences spécialisées peuvent être comptabilisées aux fins du nombre requis de membres du personnel chargés de l'entretien et de la réparation des VE et VHRE si elles peuvent certifier ces compétences selon trois méthodes différentes. À l'inverse, les personnes ayant le même ensemble de compétences spécialisées, certifiées selon les trois mêmes méthodes, ne peuvent pas être comptabilisées aux fins du nombre requis de membres du personnel chargés de l'entretien et de la réparation des VE et VHRE importés, à moins qu'elles ne détiennent (aussi) un certificat de TERVE.

7.264. Selon nous, l'obtention d'un certificat de TERVE suppose nécessairement des coûts.³⁹³ Ces coûts comprennent la demande de certificat de TERVE, la formation que les candidats doivent achever avant de pouvoir passer l'examen et le prix du certificat lui-même (y compris son renouvellement tous les trois ans).

7.265. Nous comprenons que la Türkiye fait valoir qu'en ce qui concerne les VE et VHRE nationaux, la conformité avec les normes turques pertinentes supposerait des coûts équivalents car l'obtention d'un certificat de TERVE équivaut à l'obtention d'un diplôme d'école secondaire, d'un certificat légal de maîtrise ou d'un certificat de qualification professionnelle requis par ces normes.³⁹⁴

7.266. Même à supposer, comme il apparaît que la Türkiye le laisse entendre, que ces méthodes permettant de vérifier la compétence du personnel travaillant dans les stations-service supposent des coûts équivalents, nous notons qu'un certificat de TERVE est la seule méthode de ce type disponible en ce qui concerne les VE et VHRE importés, et que les trois autres méthodes sont disponibles uniquement en ce qui concerne les VE et VHRE similaires nationaux. Les opérateurs économiques qui vendent des VE et VHRE nationaux ont donc une option que les opérateurs économiques qui vendent des VE et VHRE importés n'ont pas, à savoir de certifier la compétence du nombre requis de membres du personnel spécialisés chargés de l'entretien et de la réparation selon trois méthodes différentes, et sans que la personne en question ne détienne un certificat de TERVE.³⁹⁵

³⁸⁹ Chine, première communication écrite, paragraphe 217.

³⁹⁰ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.69.

³⁹¹ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.96.

³⁹² Voir les rapports de l'Organe d'appel *Thaïlande – Cigarettes (Philippines)*, paragraphe 130; et *États-Unis – Énergies renouvelables*, paragraphe 7.247.

³⁹³ Voir à cet égard Chine, observations sur la réponse de la Türkiye à la question n° 70 du Groupe spécial, paragraphe 62.

³⁹⁴ Türkiye, réponse à la question n° 70 du Groupe spécial, paragraphe 2.2.

³⁹⁵ Comme la Chine le fait remarquer, "dans le cas des véhicules nationaux, les centres de services ont la flexibilité de chercher du personnel détenant l'un des trois certificats possibles. Cette flexibilité n'est pas à la disposition des centres de services pour les véhicules importés soumis au RLPI." (Chine, observations sur les réponses de la Türkiye à la question n° 75 a) du Groupe spécial, paragraphe 84)

7.267. De ce fait, nous considérons que les opérateurs économiques qui vendent des VE et VHRE nationaux ont accès à un plus grand vivier de spécialistes dotés des compétences spécialisées pertinentes requises pour assurer des services pour les VE et VHRE.³⁹⁶

7.268. La prescription relative au certificat de compétence aurait donc des implications pour l'égalité des conditions de concurrence entre les VE et VHRE importés et nationaux. Cela découle nécessairement, par implication, du texte de la prescription, qui fait référence au certificat de TERVE comme *seule* méthode disponible pour vérifier la compétence du personnel qui assure des services pour les VE et VHRE importés.

7.269. Nous concluons donc que la différence de traitement que nous avons identifiée modifie les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés.

7.3.2.4.3.4 VE et VHRE n'entrant pas dans le champ d'application du RSAV

7.270. Nous notons enfin que, comme nous l'avons vu plus haut, il peut y avoir des catégories de VE et de VHRE qui entrent dans le champ d'application du RLPI mais pas dans celui du RSAV. Pour ces catégories de VE et de VHRE, nous observons que le personnel travaillant dans les stations qui assurent des services pour les VE et VHRE importés doit détenir un certificat de VHRE. À l'inverse, il n'y a *aucune* prescription qui exige que le personnel travaillant dans les stations qui assurent des services pour les VE et VHRE nationaux ait de quelconques compétences spécifiques. Le RLPI crée ainsi une prescription additionnelle pour les VE et VHRE importés, dont il n'existe aucun équivalent pour les véhicules nationaux similaires. Selon nous, cela donne déjà fortement à penser que les conditions de concurrence sont modifiées de manière défavorable au détriment des importations de VE et VHRE importés.³⁹⁷ En outre, nous considérons que l'absence de *toute* prescription imposant de certifier les compétences des personnes travaillant dans les stations qui assurent des services pour les VE et VHRE nationaux par rapport à une prescription imposant l'obtention d'un certificat de TERVE pour les personnes travaillant dans les stations qui assurent des services pour les VE et VHRE importés pourrait donner aux véhicules nationaux un avantage concurrentiel sur le marché par rapport aux véhicules similaires importés.

7.271. Par conséquent, pour les mêmes raisons que celles qui sont décrites ci-dessus, nous considérons que cette différence de traitement modifie les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés.

³⁹⁶ Étant donné l'introduction récente de la prescription exigeant que le personnel des stations assurant des services pour les VE et VHRE importés détienne spécifiquement un certificat de TERVE, nous jugeons également pertinent d'examiner la situation telle qu'elle est aujourd'hui par rapport à ce qu'elle était avant l'introduction du RLPI. Nous comprenons qu'avant l'introduction du RLPI, le personnel des stations assurant des services pour les VE et VHRE importés était uniquement soumis aux prescriptions en matière de compétence énoncées dans les normes TS 12047 et TSE K 646, tout comme le personnel des stations assurant des services pour les VE et VHRE importés. Détenir un diplôme d'école secondaire, un certificat légal de maîtrise ou un certificat de qualification professionnelle suffisait pour que des personnes soient comptabilisées aux fins du nombre requis de membres du personnel qualifiés nécessaire à l'exploitation de la station-service. Nous comprenons qu'après l'introduction du RLPI, les mêmes personnes, dotées des mêmes compétences vérifiées selon les trois mêmes méthodes, ne peuvent plus être comptabilisées aux fins du nombre requis de membres du personnel qualifiés nécessaire à l'exploitation de la station-service. Au lieu de cela, elles doivent se soumettre au processus exposé à l'annexe 3 de la Directive de mise en œuvre et recevoir un certificat de TERVE. Dans la mesure où cela se traduirait par une limitation de la main-d'œuvre disponible pour les stations qui assurent des services pour les VE et VHRE importés, à notre avis, la prescription imposant d'obtenir un certificat de TERVE pourrait donner aux VE et VHRE nationaux un avantage concurrentiel sur le marché par rapport aux véhicules similaires importés.

³⁹⁷ Voir, à cet égard, le rapport de l'Organe d'appel *Thaïlande – Cigarettes (Philippines)*, paragraphes 133 et 138; le rapport du Groupe spécial *Canada – Exportations de blé et importations de grains*, paragraphe 6.185 (faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Article 211, Loi portant ouverture de crédits* et au rapport du Groupe spécial du GATT *États-Unis – Boissons à base de malt*, paragraphes 5.32 et 5.35).

7.3.2.4.4 Prescription relative au centre d'appel

7.3.2.4.4.1 Dispositions pertinentes

7.272. La Notification n° 2025/7 exige ce qui suit:

c) Fournir des services pour chaque marque à importer au moyen d'un centre d'appel turc établi en Türkiye avec un effectif d'au moins 40 personnes

7.273. La Directive de mise en œuvre précise ce qui suit dans une note explicative:

L'importateur est chargé de veiller à ce que le centre d'appel pour chaque marque n'emploie pas moins de 40 personnes.

7.274. Les fabricants nationaux de VE et de VHRE (ainsi que les importateurs de VE et de VHRE de l'Union européenne et des partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR) sont soumis à une prescription énoncée à l'article 10 4) du RSAV, dont la partie pertinente est libellée comme suit:

... Le consommateur peut notifier le dysfonctionnement par téléphone, fax, courriel, lettre recommandée avec accusé de réception et des moyens similaires. En cas de désaccord, la charge de la preuve concernant la notification incombe au consommateur. Dans le cas où le fabricant ou l'importateur attribue une ligne téléphonique pour permettre aux consommateurs de prendre contact au sujet des services après-vente, il ne peut pas choisir de tarif supérieur au tarif ordinaire pour cette ligne.

7.3.2.4.4.2 Question de savoir si le traitement accordé aux VE et VHRE importés est différent de celui qui est accordé aux VE et VHRE nationaux similaires

Arguments des parties

7.275. La Chine fait valoir que l'article 10 du RSAV n'exige pas l'établissement d'un centre d'appel ni n'impose de prescription minimale en matière de personnel.³⁹⁸ Elle affirme en outre que la Türkiye n'a pas fourni d'éléments de preuve pour étayer son allégation selon laquelle les fabricants nationaux satisfont déjà à la prescription relative au centre d'appel. Même si tel était le cas, la Chine fait valoir que les fabricants nationaux auraient toujours la flexibilité de "réduire les effectifs ou d'externaliser le service en fonction des besoins ou d'autres considérations", et qu'une telle flexibilité n'est pas accordée aux importateurs de VE et de VHRE chinois.³⁹⁹

7.276. La Türkiye fait valoir que la prescription relative au centre d'appel est "déjà, en fait, satisfaite par les fabricants nationaux" et que ceux-ci sont aussi tenus d'être joignables par les consommateurs.⁴⁰⁰ À l'appui, elle présente quatre pièces contenant des images qui proviennent des sites Internet de quatre fabricants nationaux et qui font référence aux manières dont ces fabricants peuvent être joints.⁴⁰¹ La Türkiye ajoute que ses autorités "contrôlent régulièrement si tous les opérateurs économiques, y compris les fabricants nationaux, fournissent aux consommateurs des outils (de communication) suffisants et efficaces pour faire part de leurs préoccupations, y compris via des centres d'appel dotés du personnel adéquat, et veillent à ce qu'ils le fassent".⁴⁰²

Évaluation du Groupe spécial

7.277. Le RLPI exige des importateurs qu'ils exploitent au moins un centre d'appel en Türkiye qui assure des services pour chaque marque importée et emploie 40 personnes. Le RSAV, quant à lui, prévoit un droit pour les consommateurs de notifier aux fabricants tous dysfonctionnements des VE et VHRE nationaux. Même à supposer que ce droit se traduise par une obligation implicite pour les fabricants nationaux d'être joignables par les consommateurs, il y a manifestement une différence

³⁹⁸ Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 193.

³⁹⁹ Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 194.

⁴⁰⁰ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.70.

⁴⁰¹ Captures d'écran des sites Internet de Chery (pièce TUR-38), Ford (pièce TUR-39), Renault (pièce TUR-40) et TOGG (pièce TUR-41).

⁴⁰² Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.72.

entre les prescriptions applicables aux VE et VHRE importés et celles qui concernent les VE et VHRE nationaux similaires.⁴⁰³

7.278. Nous prenons note de l'argument général de la Türkiye selon lequel le RLPI et le RSAV visent tous deux à faire en sorte que les consommateurs puissent joindre les opérateurs économiques chargés du service après-vente des VE et VHRE vendus sur le marché turc.⁴⁰⁴ Néanmoins, la manière dont le RLPI et le RSAV poursuivent cet objectif varie substantiellement selon que le service après-vente concerne des VE et VHRE importés ou nationaux. Les importateurs sont tenus d'être joignables en exploitant un centre d'appel doté de 40 membres du personnel en Türkiye. Les fabricants nationaux, à supposer qu'ils soient tenus d'être joignables par les consommateurs, sont libres de choisir la manière la plus appropriée de le faire. Ils peuvent le faire en exploitant un centre d'appel, mais n'y sont pas tenus. De fait, le RSAV envisage la possibilité qu'un fabricant attribue une ligne téléphonique par laquelle les consommateurs peuvent prendre contact au sujet des services après-vente uniquement comme l'une des méthodes dont le fabricant dispose pour se rendre joignable par les consommateurs (utilisant les mots "dans le cas où").

7.279. La Türkiye fait également valoir qu'en fait, les fabricants nationaux satisfont à la prescription relative au centre d'appel.⁴⁰⁵ Nous convenons avec la Chine que les pièces présentées par la Türkiye ne montrent pas sans équivoque que les fabricants nationaux satisfont à la même prescription que celle à laquelle les importateurs doivent satisfaire.⁴⁰⁶ Même à supposer, pour les besoins de l'argumentation, que les fabricants nationaux exploitent effectivement des centres d'appel en Türkiye employant 40 personnes, nous ne voyons pas la pertinence de ce fait pour notre analyse. Nous soulignons que les fabricants nationaux ne sont pas tenus d'exploiter de tels centres d'appel, tandis que les importateurs le sont. En outre, nous comprenons que, si les VE et VHRE de la même marque sont importés par plus d'un importateur, chaque importateur doit obtenir un certificat de permis et doit donc exploiter un centre d'appel pour la marque concernée.

7.280. Nous concluons donc que la prescription imposant aux importateurs d'exploiter un centre d'appel doté de 40 membres du personnel pour chaque marque importée, et l'absence d'une telle prescription pour les fabricants nationaux, entraînent une différence entre le traitement accordé aux VE et VHRE importés et celui qui est accordé aux VE et VHRE nationaux similaires.

7.281. Nous allons maintenant évaluer si cette différence de traitement fausse les conditions de concurrence au détriment des véhicules importés.

7.3.2.4.4.3 Question de savoir si toutes différences de traitement modifient les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés

Arguments des parties

7.282. La Chine fait valoir que, pour se conformer à la prescription relative au centre d'appel (de même que pour la prescription relative aux stations-service), les importateurs doivent consacrer des ressources financières à l'établissement et au maintien d'un centre d'appel⁴⁰⁷ et ont besoin de récupérer ces coûts via le prix des VE et VHRE importés, ce qui modifie les conditions de concurrence à leur détriment.⁴⁰⁸ La Chine renvoie d'une manière générale aux mêmes préoccupations que celles qu'elle soulève en ce qui concerne la prescription relative aux stations-service: l'exploitation d'un centre d'appel doté de 40 membres du personnel nécessite des dépenses et des investissements

⁴⁰³ Selon nous, la flexibilité à laquelle la Chine se réfère (permettant aux fabricants nationaux qui ont opté pour l'exploitation d'un centre d'appel de réduire les effectifs ou d'externaliser le service) est simplement une conséquence de cette différence. (Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 194)

⁴⁰⁴ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.97.

⁴⁰⁵ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphes 3.70 et 3.71.

⁴⁰⁶ Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 194. Au mieux, les éléments de preuve dont nous disposons montrent que certains fabricants nationaux de Türkiye ont choisi d'attribuer des lignes téléphoniques pour permettre aux consommateurs de les contacter au sujet des services après-vente. On ne sait toujours pas très bien i) si l'un quelconque de ces fabricants nationaux exploite des centres d'appel en Türkiye employant 40 personnes; ni ii) comment les autres fabricants nationaux ont choisi de se rendre joignables par les consommateurs.

⁴⁰⁷ Chine, première communication écrite, paragraphes 212 et 217.

⁴⁰⁸ Chine, première communication écrite, paragraphe 212.

substantiels qui devront être répercutés sur le coût et le prix des véhicules importés vendus sur le marché turc, affectant leurs possibilités de concurrence et décourageant leur importation.⁴⁰⁹

7.283. La Türkiye fait valoir que la Chine n'a pas démontré "qu'il y [avait] un déséquilibre dans les conditions de concurrence"⁴¹⁰, ou que la flexibilité à laquelle la Chine se réfère entraîne un traitement moins favorable.⁴¹¹

Évaluation du Groupe spécial

7.284. Nous notons qu'un importateur doit exploiter un centre d'appel employant 40 personnes en Türkiye. En revanche, dans la mesure où toute prescription imposant aux fabricants nationaux d'exploiter un centre d'appel pourrait être inférée du droit des consommateurs décrit dans le RSAV, les fabricants nationaux peuvent utiliser n'importe quelle méthode pour faire en sorte que les consommateurs puissent les joindre. La prescription relative au centre d'appel impose donc davantage de coûts associés à la vente de VE et VHRE importés en exigeant l'établissement et l'exploitation continue d'un centre d'appel qui emploie au moins 40 personnes. Que l'importateur choisisse de répercuter le coût de l'investissement requis sur le prix des véhicules vendus sur le marché turc (comme la Chine le laisse entendre) ou d'absorber ce coût, cela mettrait inévitablement les VE et VHRE importés en situation de désavantage concurrentiel par rapport aux VE et VHRE nationaux (c'est-à-dire soit en raison d'un prix de vente plus élevé soit en raison d'une marge bénéficiaire plus faible). Selon nous, cela modifie les conditions de concurrence sur le marché entre les VE et VHRE importés et les VE et VHRE nationaux.

7.285. Nous convenons avec la Chine que la prescription relative au centre d'appel créée, pour les opérateurs économiques, une désincitation à l'importation de VE et VHRE en provenance de pays autres que les partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR. Nous considérons que, dans des circonstances normales, un opérateur économique se concentrant sur la vente de VE et de VHRE préférerait éviter la charge d'exploiter un centre d'appel doté de 40 membres du personnel et, au lieu de cela, choisirait de vendre des VE et VHRE similaires pour lesquels il n'est pas tenu d'établir et d'exploiter un centre d'appel.

7.286. Nous concluons donc que la différence de traitement que nous avons identifiée modifie les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés.

7.3.2.4.4.4 VE et VHRE n'entrant pas dans le champ d'application du RSAV

7.287. Nous notons enfin que, comme nous l'avons vu plus haut, il peut y avoir des catégories de VE et de VHRE qui entrent dans le champ d'application du RLPI mais pas dans celui du RSAV. Pour ces catégories de VE et de VHRE, nous observons que, pour les VE et VHRE importés de pays autres que les partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR, il doit y avoir au moins un centre d'appel en Türkiye qui assure des services pour la marque et emploie 40 personnes. En revanche, pour les VE et VHRE similaires produits dans le pays, il n'y a *aucune* prescription, de quelque nature que ce soit, exigeant que leur fabricant puisse être joint par les consommateurs par l'intermédiaire d'un tel centre d'appel. Le RLPI crée ainsi également une prescription additionnelle pour ces VE et VHRE importés, dont il n'existe aucun équivalent pour les véhicules nationaux similaires.

7.288. Par conséquent, pour les raisons qui sont décrites ci-dessus, nous considérons que cette différence de traitement modifie les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés.

⁴⁰⁹ Chine, première communication écrite, paragraphes 212, 217 et 219; deuxième communication écrite, paragraphe 172; déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 61.

⁴¹⁰ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.98.

⁴¹¹ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.72.

7.3.2.4.5 Prescription relative au représentant agréé

7.3.2.4.5.1 Dispositions pertinentes

7.289. La Notification n° 2025/7 prescrit que, pour obtenir un certificat de permis:

ç) Le fabricant des marchandises à importer doit avoir un représentant agréé dans le pays

7.290. La Directive de mise en œuvre fait référence à un "document certifié par un consulat attestant que le fabricant a agréé l'importateur requérant" et contient la note explicative suivante: "Il s'agit d'un document certifié par un consulat qui agréé l'importateur, établi en Turquie, pour la marque et le type spécifiques". L'annexe 1 de la Directive de mise en œuvre contient un modèle d'accord de représentant agréé pour les produits importés.

7.291. Il n'y a pas de prescription imposant aux fabricants nationaux de VE et VHRE d'avoir un représentant agréé résidant en Türkiye.

7.3.2.4.5.2 Question de savoir si le traitement accordé aux VE et VHRE importés est différent de celui qui est accordé aux VE et VHRE nationaux similaires

Arguments des parties

7.292. Les parties conviennent que la prescription imposant de désigner un représentant agréé concerne uniquement les VE et VHRE importés et qu'il n'y a pas de prescription de ce type pour les VE et VHRE nationaux.⁴¹²

Évaluation du Groupe spécial

7.293. Les VE et VHRE importés sont soumis à une prescription additionnelle qui n'est pas applicable en ce qui concerne les véhicules nationaux similaires.

7.294. Nous constatons que cette prescription additionnelle constitue une différence entre le traitement accordé aux VE et VHRE importés de pays autres que les partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR et celui qui est accordé aux VE et VHRE similaires produits dans le pays. Nous allons maintenant évaluer si cette différence de traitement fausse les conditions de concurrence au détriment des véhicules importés.

7.3.2.4.5.3 Question de savoir si toutes différences de traitement modifient les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés

Arguments des parties

7.295. La Chine se réfère au fait que les fabricants étrangers sont déjà tenus d'avoir un représentant agréé sur le territoire turc à des fins non liées au RLPI, notamment en vertu du Règlement relatif à la réception par type (RRT) de la Türkiye.⁴¹³ Toutefois, elle fait valoir qu'une personne autre que l'importateur ne peut pas être un représentant agréé aux fins du RLPI. La Chine fait valoir qu'en exigeant également la désignation d'un représentant agréé, le RLPI impose aux fabricants étrangers une "double charge" qui ne s'applique pas aux fabricants nationaux.⁴¹⁴ Selon elle, cette double charge constitue un traitement moins favorable aux fins de l'article III:4.

7.296. La Türkiye fait également référence au fait que les fabricants étrangers sont déjà tenus d'avoir un représentant agréé au titre du RRT. Selon elle, cela signifie que, "dans la pratique, au moment où le RLPI devient pertinent pour les voitures produites à l'étranger, les fabricants étrangers

⁴¹² Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 205; Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.101.

⁴¹³ Règlement relatif à la réception par type, à la surveillance du marché et à l'inspection des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules (EU/2018/858) (RRT) (pièce TUR-54).

⁴¹⁴ Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 206.

auront déjà établi des représentants agréés" et la prescription relative au représentant agréé "ne conduira donc jamais à une quelconque charge additionnelle pour les fabricants étrangers".⁴¹⁵ La Türkiye fait également valoir que la prescription relative au représentant agréé ne constitue pas un traitement moins favorable et que la Chine n'a fourni aucun élément de preuve indiquant qu'elle supposait une quelconque charge administrative ou logistique pour les fabricants étrangers.⁴¹⁶ Selon la Türkiye, l'effort administratif lié à la conformité avec la prescription est "minime".⁴¹⁷ Enfin, la Türkiye fait valoir que la prescription ne suppose pas de traitement moins favorable pour les produits importés parce qu'elle "neutralise un avantage qu'un fabricant étranger aurait autrement par rapport au fabricant national" et "rétablit les conditions" entre les fabricants nationaux qui sont établis en Türkiye et peuvent être facilement joints par les consommateurs et les autorités turques, et les fabricants étrangers qui sont à l'étranger et ne sont pas facilement joignables par les consommateurs et les autorités.⁴¹⁸

Évaluation du Groupe spécial

7.297. Nous commençons par noter plusieurs faits dont il apparaît qu'ils ne sont pas contestés. Tous les fabricants (étrangers ou nationaux) sont chargés d'obtenir la réception par type auprès des autorités compétentes avant qu'un véhicule puisse être vendu sur le marché turc.⁴¹⁹ Pour demander la réception par type, les fabricants étrangers qui ne sont pas établis dans l'Union européenne doivent désigner un représentant établi en Türkiye pour les représenter devant l'organisme de réception compétent (représentant RRT).⁴²⁰ Il peut s'agir de l'importateur ou d'une autre entité juridique.⁴²¹ Cette prescription découle du RRT et existait avant l'introduction du RLPI.⁴²² Pour obtenir un certificat de permis dans le cadre du RLPI, les fabricants de VE et de VHRE importés doivent également désigner un représentant agréé établi en Türkiye (représentant RLPI).⁴²³

7.298. Les parties sont en désaccord sur le point de savoir si un fabricant étranger peut toujours désigner comme représentant RLPI l'entité juridique qui lui sert de représentant RRT. La Chine considère que cela est possible uniquement si cette entité juridique est l'importateur. À son avis, si une entité juridique autre que l'importateur sert de représentant RRT, le RLPI exige de désigner une entité distincte (l'importateur) en tant que représentant RLPI. La Türkiye considère que la même entité juridique (qui peut être l'importateur ou non) peut être à la fois représentant RRT et représentant RLPI.

7.299. Pour aborder le désaccord des parties, nous examinons d'abord la prescription imposant de désigner un représentant au titre du RRT, qui existait avant le RLPI. Le RRT fait clairement référence à deux fonctions distinctes: celle d'un "représentant du fabricant"⁴²⁴, dont les obligations sont énoncées à l'article 15, et celle d'un "importateur"⁴²⁵ dont les obligations sont énoncées à l'article 16. Nous ne voyons rien dans le RRT qui empêche les fabricants étrangers de désigner un importateur

⁴¹⁵ Türkiye, réponse à la question n° 27 du Groupe spécial, paragraphe 2.7; observations sur la réponse de la Chine à la question n° 71 du Groupe spécial, paragraphe 2.5.

⁴¹⁶ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.75.

⁴¹⁷ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.100.

⁴¹⁸ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.101.

⁴¹⁹ Articles 5 et 13 1) du RRT. La Türkiye explique que la réception par type est un processus par lequel une autorité nationale certifie qu'un modèle de véhicule, un système ou un composant satisfait à toutes les prescriptions spécifiées en matière de sécurité, d'environnement et de production avant de pouvoir être vendu ou utilisé dans une région spécifique (Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.102).

⁴²⁰ Article 13 4) du RRT; Chine, réponse à la question n° 71 du Groupe spécial, paragraphe 37; Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.102.

⁴²¹ Chine, réponse à la question n° 71 du Groupe spécial, paragraphe 44; Türkiye, observations sur la réponse de la Chine à la question n° 71 du Groupe spécial, paragraphe 2.6.

⁴²² Le RRT a été publié au Journal officiel de la Türkiye le 19 avril 2020. Dans sa première version, le RLPI a été introduit en novembre 2023. (Notification concernant l'importation de certains véhicules électriques (importation: 2023/22), Journal officiel n° 32384 (29 novembre 2023) (pièce CHN-13))

⁴²³ Chine, réponse à la question n° 71 du Groupe spécial, paragraphe 37; Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.100.

⁴²⁴ L'article 3 u) du RRT définit l'expression "représentant du fabricant" comme une personne physique ou morale "dûment désignée par le fabricant pour le représenter devant une autorité de réception ou une autorité de surveillance du marché et agir en son nom pour les questions visées par le présent règlement".

⁴²⁵ L'article 3 ü) du RRT définit le terme "importateur" comme une personne physique ou morale établie en Türkiye qui "importe des véhicules, des systèmes, des composants, des entités techniques distinctes, des pièces ou des équipements conformément à la législation nationale en matière de commerce extérieur et de douanes et les met sur le marché intérieur". Nous notons que, contrairement aux représentants TAR, les importateurs n'ont pas besoin d'être "dûment désignés par le fabricant".

comme leur représentant RRT. En ce sens, nous convenons avec la Türkiye que l'importateur peut agir comme représentant RRT.⁴²⁶ Dans ce scénario, le même opérateur s'acquittera de deux ensembles de fonctions: celles d'un importateur (avec les responsabilités prévues à l'article 16) et celles d'un représentant RRT (avec les responsabilités prévues à l'article 15). Nous convenons également avec la Chine que rien dans le RRT n'empêche les fabricants étrangers de désigner deux opérateurs différents en tant qu'importateur et représentant RRT. Dans ce scénario, chaque opérateur remplira un ensemble de fonctions.

7.300. Nous passons maintenant à la prescription relative au représentant agréé qui fait partie du RLPI. Nous notons que le texte de la Notification n° 2025/7 fait uniquement référence à un "représentant agréé" qu'un fabricant étranger doit avoir en Türkiye. La Directive de mise en œuvre, en revanche, fait référence à un document attestant que le fabricant a agréé "l'importateur requérant". Une note explicative dispose en outre que ce document doit agréer "l'importateur, établi en Turquie", pour la marque et le type spécifiques. L'annexe 1 de la Directive de mise en œuvre contient un modèle d'accord de représentant agréé pour les produits importés. Au moyen de cet accord, une "société fabricante" autorise un représentant à signer des engagements au nom de la société, à la représenter devant un organisme de réception ou un organisme de surveillance et d'inspection du marché pour des marques et types spécifiques, et à "agir au nom du fabricant".

7.301. Bien que la Notification n° 2025/7 fasse uniquement référence au représentant RLPI en des termes généraux, la Directive de mise en œuvre fait référence à "l'importateur" ou à "l'importateur requérant" comme étant l'entité agréée pour agir comme représentant du RLPI.⁴²⁷ La section 1 de la Directive de mise en œuvre décrit cette directive comme une "ligne directrice" couvrant les "procédures et principes relatifs au certificat de permis qui sera obtenu pour les véhicules sous surveillance douanière qui entrent dans le champ d'application de" la Notification n° 2025/7.⁴²⁸ Du point de vue de l'importateur qui demande un certificat de permis, les textes de la Notification n° 2025/7 et de la Directive de mise en œuvre donnent à penser que pour obtenir un certificat de permis, l'importateur doit présenter un document qui l'autorise à agir comme représentant RLPI du fabricant étranger. Selon nous, ce point de vue a d'importantes implications pour les conditions de concurrence car il affecte immédiatement et directement le comportement d'un importateur. Nous prenons acte des explications de la Türkiye selon lesquelles la référence faite aux importateurs dans la Directive de mise en œuvre "ne devrait pas être lue comme une prescription selon laquelle seuls les importateurs peuvent être désignés comme représentants agréés", et selon lesquelles le texte de la Notification n° 2025/7, qui ne limite pas les représentants agréés aux importateurs, prévaudrait en cas de conflit avec celui de la Directive de mise en œuvre.⁴²⁹ Toutefois, nous ne voyons aucun conflit apparent entre les prescriptions figurant dans ces deux instruments juridiques. Selon leurs termes mêmes, la Notification n° 2025/7 exige que le fabricant étranger désigne un "représentant agréé", et la Directive de mise en œuvre, qui – d'après ce que nous comprenons – développe les prescriptions énoncées dans la Notification n° 2025/7, spécifie que le fabricant doit désigner comme "représentant agréé" l'importateur. Ces instruments contiennent les seules indications actuellement à la disposition des importateurs qui demandent un certificat de permis. Selon nous, par conséquent, on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'un importateur demandant un certificat de permis arrive à la conclusion que c'est spécifiquement l'importateur qui doit être désigné comme représentant RLPI, que cet importateur agisse ou non comme représentant RRT.⁴³⁰ Nous sommes donc d'accord avec la Chine.

⁴²⁶ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.75.

⁴²⁷ En ce qui concerne la deuxième référence, nous notons que la Notification n° 2025/7 s'applique aux importateurs, et il n'apparaît pas que les parties disconviennent que les importateurs sont ceux qui demandent et doivent obtenir un certificat de permis pour importer des VE et des VHRE.

⁴²⁸ La Türkiye a également expliqué que la Directive de mise en œuvre "développ[ait]", "spécifi[ait]" ou "rend[ait] opérationnelles" les prescriptions énoncées dans la Notification n° 2025/7 et "donn[ait] des indications pour le fonctionnement du RLPI". (Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.79 et note de bas de page 442; deuxième communication écrite, paragraphe 3.145)

⁴²⁹ Türkiye, observations sur la réponse de la Chine à la question n° 71 du Groupe spécial, paragraphe 2.7.

⁴³⁰ Comme cela est indiqué plus haut, certains fabricants étrangers peuvent avoir désigné l'importateur pour agir comme leur représentant RRT. En ce qui concerne les VE et VHRE produits par ces fabricants étrangers, la Notification n° 2025/7 exigerait de l'importateur qu'il agisse à la fois comme représentant RRT et comme représentant RLPI. Toutefois, d'autres fabricants étrangers peuvent avoir désigné comme représentant RRT un opérateur économique qui n'est pas l'importateur. En ce qui concerne les VE et VHRE produits par ces fabricants étrangers, la Notification n° 2025/7 exigerait soit que deux entités différentes agissent comme représentant RRT et représentant RLPI, soit que le fabricant étranger retire son représentant RRT et désigne

7.302. En conséquence, la prescription relative au représentant agréé peut, dans certaines situations, exiger que les fabricants étrangers désignent deux entités différentes comme représentant RRT et représentant RLPI. C'est ce que, d'après ce que nous comprenons, la Chine appelle la "double charge" qui modifie les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés.

7.303. Nous considérons que la Chine a ainsi montré *prima facie* que la prescription relative au représentant agréé modifiait les conditions de concurrence au détriment des véhicules importés. Nous passons maintenant aux deux contre-arguments présentés par la Türkiye.

7.304. Premièrement, la Türkiye fait valoir que l'effort administratif lié à la conformité avec la prescription relative au représentant agréé est "minime".⁴³¹ Nous notons que la contestation par la Chine de la prescription relative au représentant agréé concerne non pas l'effort administratif lié à la désignation d'un représentant RLPI, mais les coûts additionnels qui peuvent survenir dans les situations où le représentant RRT n'est pas l'importateur. Selon nous, la question de savoir si l'effort administratif de désignation d'un représentant RLPI est minime n'a pas d'incidence sur l'existence, dans certaines situations, de cette "double charge".

7.305. Deuxièmement, la Türkiye fait valoir que l'objectif poursuivi par la prescription relative au représentant agréé est de "rétablir des conditions égales" entre les VE et VHRE importés et les VE et VHRE nationaux en jetant "un pont entre les fabricants et les autorités turques compétentes ... qui existe déjà naturellement pour les fabricants nationaux".⁴³² Nous notons qu'une détermination sur le point de savoir si une mesure est incompatible avec l'article III:4 n'exige pas un examen des objectifs réglementaires de la mesure.⁴³³ Nous examinerons les arguments de la Türkiye concernant les objectifs réglementaires de la prescription relative au représentant agréé dans notre analyse du moyen de défense de la Türkiye au titre de l'article XX d). Au stade actuel de l'analyse, l'argument de la Türkiye ne modifie pas notre conclusion selon laquelle la prescription relative au représentant agréé modifie les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés.⁴³⁴

7.306. Nous concluons donc que la différence de traitement que nous avons identifiée modifie les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés.

7.3.2.4.6 Prescription relative à l'engagement concernant les batteries

7.3.2.4.6.1 Dispositions pertinentes

7.307. La Notification n° 2025/7 indique que, pour obtenir un certificat de permis:

d) Il est nécessaire de prendre l'engagement écrit que les procédures qui seront menées concernant la surveillance, le contrôle et la supervision des systèmes de batterie sont acceptées par l'importateur.

l'importateur à la fois comme représentant RRT et comme représentant RLPI. Nous rappelons à cet égard que nous convenons avec des organes juridictionnels antérieurs qu'une prescription peut être incompatible avec l'article III:4 du GATT de 1994 même si elle ne donne pas lieu à un traitement moins favorable pour les produits importés dans absolument tous les cas. (Voir le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC* (article 21:5 – CE), paragraphe 221.)

⁴³¹ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.100; deuxième communication écrite, paragraphe 3.77.

⁴³² Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.101; deuxième communication écrite, paragraphe 3.73.

⁴³³ Rapports de l'Organe d'appel *CE – Produits dérivés du phoque*, paragraphe 5.117; *États-Unis – Cigarettes aux clous de girofle*, paragraphe 179 et note de bas de page 372; et *Thaïlande – Cigarettes (Philippines)*, paragraphe 128.

⁴³⁴ Voir, dans le même ordre d'idées s'agissant d'un argument selon lequel l'objectif ultime de la mesure contestée consistait à assurer une "plus grande" égalité des possibilités de concurrence, le rapport du Groupe spécial *UE – Paquet législatif pour l'énergie*, paragraphe 7.1322.

7.308. Une note explicative de la Directive de mise en œuvre précise ce qui suit:

L'importateur convient d'accepter tous les travaux et processus liés à chaque batterie de tous les véhicules importés, y compris les redevances et impositions aux fins de ces processus.

7.309. L'annexe 4 de la Directive de mise en œuvre contient un modèle de cet engagement, libellé comme suit:

Pour les véhicules et les batteries de la marque ... et du type ... inclus dans la demande au titre de la Notification concernant l'importation de certains véhicules électriques et véhicules hybrides à recharge externe (importation: 2025/7); nous acceptons la mise en œuvre, la surveillance, l'inspection et le contrôle devant être effectués par l'organisme agréé du Ministère de l'industrie et de la technologie de la République de Turquie, et nous nous engageons à prendre en charge toutes redevances et tous coûts découlant de ces processus. Nous déclarons en outre être ouverts à tout échange de renseignements et partage de données avec l'organisme compétent pendant le processus après-vente, et nous engageons à l'être.

7.310. Il n'y a pas de prescription imposant aux fabricants nationaux de VE et VHRE de prendre un engagement écrit semblable. La Türkiye se réfère aux règles concernant la surveillance, le contrôle et la supervision des systèmes de batterie qui s'appliquent à la fois aux importateurs et aux fabricants nationaux et qui sont énoncées dans le Règlement sur les déchets de piles et d'accumulateurs (RDPA)⁴³⁵, ainsi qu'aux prescriptions concernant la sécurité des batteries de véhicules rechargeables énoncées dans le RRT.⁴³⁶ Toutefois, nous ne considérons pas que la Türkiye fasse valoir que l'un ou l'autre de ces instruments comprend une prescription imposant aux fabricants nationaux de prendre un engagement semblable à celui qui est exigé par le RLPI. De fait, la Türkiye se réfère à ces instruments en tant que sources d'obligations concernant les VE et VHRE tant nationaux qu'importés.

7.3.2.4.6.2 Question de savoir si le traitement accordé aux VE et VHRE importés est différent de celui qui est accordé aux VE et VHRE nationaux similaires

Arguments des parties

7.311. La Chine fait valoir que "les véhicules importés soumis au RLPI sont soumis à des prescriptions en matière de surveillance, d'inspection, de contrôle et de partage de données et à des redevances qui ne s'appliquent pas aux véhicules nationaux similaires."⁴³⁷ Elle affirme en outre que la Türkiye n'a indiqué aucune disposition spécifique du RDPA dont il est allégué qu'elle contient des obligations équivalentes à celles de l'engagement écrit requis au titre de la Notification n° 2025/7.⁴³⁸ Selon la Chine, il n'apparaît pas que le RDPA s'applique aux fabricants de véhicules, ce règlement concerne principalement le recyclage des batteries et il n'apparaît pas qu'il impose des obligations concernant la surveillance, le contrôle ou l'inspection des systèmes de batterie de véhicules, ni des obligations de partage de renseignements.⁴³⁹ Enfin, la Chine ne convient pas avec la Türkiye que les inspections prévues dans l'engagement concernant les batteries sont les mêmes que les inspections prévues dans le RRT.⁴⁴⁰

7.312. La Türkiye fait valoir que les fabricants nationaux sont également soumis aux règles concernant la surveillance, le contrôle et la supervision des systèmes de batterie énoncées dans le RDPA.⁴⁴¹ Elle explique qu'en droit interne, le RDPA s'applique aux systèmes de batterie de véhicules et aux fabricants de véhicules.⁴⁴² En outre, les fabricants nationaux doivent veiller à ce que les véhicules soient conformes aux prescriptions relatives à la sécurité des batteries rechargeables

⁴³⁵ Ministère de l'environnement et des forêts, Règlement relatif au contrôle des déchets de piles et d'accumulateurs (RDPA) (pièce TUR-83).

⁴³⁶ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.78.

⁴³⁷ Chine, réponse à la question n° 72 du Groupe spécial, paragraphe 55.

⁴³⁸ Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 199.

⁴³⁹ Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 200.

⁴⁴⁰ Chine, réponse à la question n° 72 du Groupe spécial, paragraphe 55.

⁴⁴¹ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.105.

⁴⁴² Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.81.

énoncées dans le RRT.⁴⁴³ Selon la Türkiye, la prescription relative à l'engagement concernant les batteries n'est pas une source de nouvelles obligations pour l'importateur, mais, en fait, seulement un "outil de transparence" destiné à rappeler aux importateurs les prescriptions existantes.⁴⁴⁴

Évaluation du Groupe spécial

7.313. Il apparaît que les parties conviennent que la prescription imposant de signer le document écrit qui figure à l'annexe 4 de la Directive de mise en œuvre s'applique uniquement aux importateurs et que les fabricants nationaux ne sont pas tenus de signer de document équivalent.⁴⁴⁵ En revanche, elles ne sont pas d'accord sur nombre d'autres éléments factuels. Elles avancent des arguments sur une série de points différents. Avant de procéder, nous jugeons important de préciser ce qui nous semble être la question dont nous sommes saisis. Nous nous concentrerons alors sur les arguments des parties qui sont directement liés à cette question.

7.314. Nous commençons par observer que, pour les VE et VHRE importés de pays autres que les partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR, l'importateur doit fournir un document écrit signé.⁴⁴⁶ Dans ce document, il doit: i) accepter la mise en œuvre, la surveillance, l'inspection et le contrôle devant être effectués par les autorités turques en ce qui concerne chaque batterie de chaque véhicule importé; ii) s'engager à prendre en charge toutes redevances et tous coûts découlant de ces processus; et iii) s'engager à être ouvert à tout échange de renseignements et partage de données avec les autorités pendant le processus après-vente.

7.315. La prescription relative à l'engagement concernant les batteries consiste donc à exiger des importateurs qu'ils prennent un engagement à des fins futures. À l'inverse, elle ne consiste *pas* à exiger la conformité des VE et VHRE importés avec de quelconques règles relatives à la sécurité des batteries rechargeables qui pourraient être énoncées dans le RRT. Elle ne consiste pas non plus à exiger des importateurs qu'ils respectent de quelconques règles relatives à la surveillance, au contrôle et à la supervision des systèmes de batterie qui pourraient être énoncées dans le RDPA.⁴⁴⁷ Par conséquent, nous considérons que la question dont nous sommes saisis n'est *pas* de savoir si les VE et VHRE importés et nationaux sont soumis aux mêmes règles relatives à la sécurité des batteries rechargeables, ni de savoir si les importateurs et les fabricants nationaux sont soumis aux mêmes règles relatives à la surveillance, au contrôle et à la supervision des systèmes de batterie. De fait, la question est de savoir si les fabricants nationaux sont soumis à une quelconque prescription imposant d'accepter tous les futurs processus de mise en œuvre, de surveillance, d'inspection et de contrôle devant être menés par les autorités turques et de s'engager à prendre en charge les redevances et les coûts connexes et à être ouverts à l'échange de renseignements et au partage de données selon que l'exigeront les autorités.

7.316. Le fait que la Türkiye n'a indiqué aucune disposition du RDPA ou du RRT exigeant des fabricants nationaux qu'ils acceptent tous les processus futurs et qu'ils s'engagent à prendre en charge les redevances et les coûts et à être ouverts à l'échange de renseignements et au partage de données, à notre avis, donne fortement à penser qu'un traitement différent est accordé aux VE et VHRE importés par rapport aux véhicules nationaux similaires.⁴⁴⁸ Toutefois, conscients de notre devoir de procéder à une évaluation objective de la question dont nous sommes saisis, nous avons

⁴⁴³ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.78.

⁴⁴⁴ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.107; deuxième communication écrite, paragraphe 3.78.

⁴⁴⁵ Chine, première communication écrite, paragraphe 215; Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.107.

⁴⁴⁶ La Türkiye appelle ce document tantôt un "engagement", tantôt une "déclaration". Nous utilisons le mot "engagement", suivant le texte de la Notification n° 2025/7 et de l'annexe 4 de la Directive de mise en œuvre.

⁴⁴⁷ Nous observons que les deux règlements contiennent des dispositions qui traitent des violations potentielles des obligations de fond qui y sont énoncées. (Voir l'article 35 du RDPA et les articles 84 et 85 du RRT.)

⁴⁴⁸ Nous convenons avec des organes juridictionnels antérieurs que le fait incontesté que les opérateurs vendant des produits importés sont soumis à certaines prescriptions administratives, alors que les opérateurs vendant des produits nationaux similaires ne le sont pas, donne en lui-même fortement à penser qu'un traitement moins favorable est accordé aux produits importés. (Voir, à cet égard, le rapport de l'Organe d'appel *Thaïlande – Cigarettes (Philippines)*, paragraphes 133 et 138; le rapport du Groupe spécial *Canada – Exportations de blé et importations de grains*, paragraphe 6.185 (faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Article 211, Loi portant ouverture de crédits* et au rapport du Groupe spécial du GATT *États-Unis – Boissons à base de malt*, paragraphes 5.32 et 5.35).)

également examiné les textes du RDPA et du RRT afin de déterminer s'ils contenaient une prescription équivalente imposant aux fabricants nationaux d'accepter tous les processus futurs et de s'engager à prendre en charge les redevances et les coûts et à être ouverts à tous les échanges de renseignements.

7.317. Nous n'avons trouvé dans le RDPA aucune disposition qui soit pertinente à cet égard. Le RRT exige des fabricants qu'ils mettent certains véhicules à disposition pour qu'ils soient soumis à des essais destinés à vérifier qu'ils satisfont aux prescriptions en matière de réception par type; qu'ils permettent l'accès à leurs installations pour des inspections périodiques de l'adéquation des méthodes de contrôle utilisées; qu'ils fournissent des renseignements et des données en rapport avec ces vérifications, et aux fins de la réalisation d'essais par des tiers en ce qui concerne une non-conformité possible, sous réserve de la protection des secrets commerciaux et des données personnelles; et qu'ils autorisent des représentants à fournir, sur demande, des renseignements se rapportant à la conformité des produits avec les prescriptions en matière de réception par type.⁴⁴⁹

7.318. Nous observons plusieurs différences entre les prescriptions du RRT et la prescription relative à l'engagement concernant les batteries qui fait partie du RLPI. Le RRT fait référence à deux processus d'inspection très spécifiques menés pour vérifier si les véhicules satisfont aux prescriptions en matière de réception par type et inspecter l'adéquation des méthodes de contrôle utilisées dans les installations du fabricant. La prescription relative à l'engagement concernant les batteries, quant à elle, fait référence de manière large à tout type d'inspection réalisée par toute autorité.⁴⁵⁰ De plus, les importateurs doivent s'engager à prendre en charge toutes redevances et tous coûts découlant des processus de "mise en œuvre, [de] surveillance, [d']inspection et [de] contrôle". Aucune prescription de ce type n'existe même en ce qui concerne la portée limitée des inspections mentionnées dans le RRT.⁴⁵¹ Enfin, dans la portée limitée des inspections mentionnées dans le RRT, les prescriptions en matière d'échange de renseignements et de partage de données sont circonscrites aux renseignements et données associés au processus d'inspection spécifique (par comparaison avec la référence générale à l'ensemble du "processus après-vente") et sont encore nuancées par le membre de phrase "sous réserve de la protection des secrets commerciaux et de la protection des données personnelles". Aucun garde-fou de ce type ne limite l'engagement exigé des importateurs d'être ouverts à tout échange de renseignements et partage de données avec l'organisme compétent pendant le processus après-vente".

7.319. Nous concluons que les prescriptions imposées aux fabricants nationaux que la Türkiye a indiquées ont une portée limitée et spécifique. À l'inverse, l'engagement concernant les batteries impose des prescriptions beaucoup plus larges allant au-delà d'inspections, de redevances ou de renseignements spécifiques. À notre avis, ces différences entraînent une différence dans le traitement accordé aux VE et VHRE importés et aux VE et VHRE nationaux similaires.

⁴⁴⁹ Articles 9 1), 9 2), 13 10) et 15 du RRT.

⁴⁵⁰ Se référant à certaines de ces différences, la Chine fait valoir que les inspections prévues dans l'engagement concernant les batteries ne sont pas les mêmes que les inspections menées dans le cadre du RRT. (Chine, réponse à la question n° 72 du Groupe spécial, paragraphe 55) La Türkiye fait également valoir que l'article 9 du RRT concerne "un processus de vérification de la conformité complètement distinct". (Türkiye, observations sur la réponse de la Chine à la question n° 72 du Groupe spécial, paragraphe 2.10) À notre avis, le libellé général de la prescription relative à l'engagement concernant les batteries est tel que cette prescription pourrait aussi inclure les inspections mentionnées dans le RRT. Ce que nous jugeons important, c'est que ce libellé général ne se limite clairement pas aux inspections mentionnées dans le RRT.

⁴⁵¹ Au contraire, l'article 9 1) fait spécifiquement référence au fait que la Commission européenne organise et effectue des essais et des inspections "à ses propres frais". Dans ses observations sur les réponses de la Chine aux questions posées après la deuxième réunion du Groupe spécial, la Türkiye s'est référée à un règlement relatif à la surveillance et à l'inspection du marché, à l'appui de son argument selon lequel "si, à la suite de l'inspection des batteries en rapport avec cette question, il est constaté que le produit est non conforme, les coûts d'inspection doivent être supportés par le fabricant national ou l'importateur." (Türkiye, observations sur la réponse de la Chine à la question n° 72 du Groupe spécial, paragraphe 2.10, faisant référence à l'article 8 de Ministère de l'industrie et de la technologie, Règlement relatif à la surveillance et à l'inspection du marché, Journal officiel n° 31541 du 14 juillet 2021 (pièce TUR-115)) Nous notons que la Chine n'a pas eu la possibilité de formuler des observations sur l'invocation de ce règlement par la Türkiye. Néanmoins, nous notons que la disposition pertinente impose aux fabricants nationaux de prendre en charge uniquement les coûts d'une inspection s'il est constaté que le produit est non conforme. Aucune limitation de ce type n'existe dans l'engagement concernant les batteries.

7.320. Nous allons maintenant évaluer si cette différence de traitement fausse les conditions de concurrence au détriment des véhicules importés.

7.3.2.4.6.3 Question de savoir si toutes différences de traitement modifient les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés

Arguments des parties

7.321. La Chine fait valoir que l'incidence préjudiciable de la prescription est "la vaste portée et le caractère intrusif de l'engagement que les fabricants étrangers doivent prendre".⁴⁵² Selon elle, les importateurs sont tenus de se soumettre à différentes interventions des autorités turques, y compris une surveillance (qui exige une infrastructure additionnelle impliquant des systèmes de présentation de rapports, des équipes dédiées à la conformité et des audits fréquents), des inspections et des contrôles (qui peuvent ralentir les calendriers de production).⁴⁵³ En outre, la Chine fait valoir que les importateurs assument l'obligation de payer des redevances et des coûts découlant de ces interventions, ce qui "fera augmenter le coût des véhicules importés".⁴⁵⁴ Les importateurs sont également tenus de présenter des "données indéterminées" aux autorités turques, ce qui crée un risque de fuite ou d'utilisation abusive et pourrait compromettre les avantages concurrentiels.⁴⁵⁵

7.322. Conformément à ses arguments selon lesquels la prescription relative à l'engagement concernant les batteries est "essentiellement un outil de transparence" qui ne crée aucune obligation de fond additionnelle pour les importateurs⁴⁵⁶, la Türkiye fait valoir que remplir le modèle d'engagement suppose des efforts minimes et qu'on "peut difficilement dire que cela représente une lourde charge administrative".⁴⁵⁷

Évaluation du Groupe spécial

7.323. Nous avons constaté que la prescription relative à l'engagement concernant les batteries impose aux importateurs des prescriptions qui sont beaucoup plus larges que toutes prescriptions imposées aux fabricants nationaux.

7.324. Exiger des importateurs qu'ils acceptent activement un ensemble indéfini de processus de mise en œuvre, de surveillance, d'inspection et de contrôle, tout en imposant aux fabricants nationaux certains processus spécifiques, a des implications pour les possibilités de concurrence des VE et VHRE importés sur le marché turc. Nous sommes d'accord avec la Chine dans la mesure où elle fait valoir que la prescription relative à l'engagement concernant les batteries entraîne des besoins d'infrastructure additionnelle, par exemple des systèmes de présentation de rapports spécialisés, des équipes dédiées à la conformité et des audits fréquents.⁴⁵⁸

7.325. En outre, une acceptation en blanc de tous les processus d'inspection futurs quels qu'ils soient prive potentiellement les importateurs de la possibilité de refuser ou de contester tout processus d'inspection qui pourrait être excessif, incompatible avec la régularité de la procédure, ou indûment astreignant à la lumière de la législation et de la pratique applicables. Or cette possibilité reste à la disposition des fabricants nationaux. En ce sens, nous sommes également d'accord avec la Chine dans la mesure où elle fait valoir que ces inspections peuvent indûment ralentir les calendriers de production et limiter les flexibilités s'agissant de mettre en œuvre de nouvelles technologies ou de nouveaux procédés, modifiant ainsi les conditions de concurrence entre les VE et VHRE importés et les VE et VHRE nationaux.⁴⁵⁹

7.326. Nous considérons également que la vaste portée de l'engagement concernant les batteries place les importateurs dans un état d'incertitude quant au nombre, à la fréquence et à la nature des processus d'inspection potentiels qui peuvent être organisés et que l'importateur a acceptés à l'avance en vertu de l'engagement concernant les batteries. Dans la mesure où les inspections

⁴⁵² Chine, déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 63.

⁴⁵³ Chine, réponse à la question n° 72 du Groupe spécial, paragraphe 51.

⁴⁵⁴ Chine, réponse à la question n° 72 du Groupe spécial, paragraphe 52.

⁴⁵⁵ Chine, réponse à la question n° 72 du Groupe spécial, paragraphe 52.

⁴⁵⁶ Türkiye, première communication écrite, paragraphes 3.106 et 3.107.

⁴⁵⁷ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphes 3.79 et 3.80.

⁴⁵⁸ Chine, réponse à la question n° 72 du Groupe spécial, paragraphe 51.

⁴⁵⁹ Chine, réponse à la question n° 72 du Groupe spécial, paragraphe 51.

peuvent ralentir les calendriers de production et limiter les flexibilités s'agissant de mettre en œuvre de nouvelles technologies ou de nouveaux procédés, cette vaste portée crée pour l'importateur un risque auquel les fabricants nationaux de VE et de VHRE, qui ne s'engagent pas à l'avance à accepter tous les processus d'inspection quels qu'ils soient, ne sont pas confrontés. À notre avis, ce risque additionnel modifie encore les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés.⁴⁶⁰

7.327. L'engagement de prendre en charge toutes redevances et tous coûts découlant des processus de mise en œuvre, de surveillance, d'inspection et de contrôle est aussi beaucoup plus large que toute prescription imposée aux fabricants nationaux. Il se peut bien que les fabricants nationaux puissent être tenus de prendre en charge les redevances ou les coûts de certains processus d'inspection. Et dans les cas où ces redevances ou coûts doivent être supportés à la fois par les fabricants nationaux et les importateurs, ils ne modifient pas les conditions de concurrence au détriment des véhicules importés. Toutefois, comme cela est indiqué plus haut, la vaste portée de l'engagement concernant les batteries est telle qu'il apparaît qu'elle couvre des processus d'inspection au-delà de ceux qui sont prévus par la législation et qui, par conséquent, ne concernent pas les fabricants nationaux. Toutes redevances ou tous coûts afférents à ces processus d'inspection seraient donc occasionnés uniquement pour les importateurs. En outre, les importateurs sont placés dans un état d'incertitude en ce qui concerne tous coûts et autres exigences futurs qu'ils ont acceptés à l'avance en vertu de l'engagement concernant les batteries. Que l'importateur choisisse de répercuter le risque de ces coûts sur le prix des véhicules vendus sur le marché turc (comme la Chine le laisse entendre) ou d'absorber ces coûts (c'est-à-dire de forcer un prix de vente plus élevé ou une marge bénéficiaire plus faible), il se trouverait inévitablement dans une situation de désavantage concurrentiel par rapport aux fabricants nationaux.

7.328. Enfin, en s'engageant à "être ouverts à tout échange de renseignements et partage de données avec l'organisme compétent pendant le processus après-vente", les importateurs s'engagent à partager des renseignements et des données qui peuvent ne pas nécessairement être associés à un processus d'inspection spécifique ou à une prescription spécifique en matière de production. Cet engagement a en outre une portée globale en ce qui concerne les types de renseignements et de données à partager et pourrait inclure des secrets commerciaux et des données personnelles. Nous convenons avec la Chine que cela peut exposer des renseignements sensibles et conduire à des fuites ou à des utilisations abusives qui pourraient affecter les possibilités de concurrence des VE et VHRE importés sur le marché turc.

7.329. Nous concluons donc que la différence de traitement que nous avons identifiée modifie les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés.

7.3.2.4.7 Application des prescriptions

7.330. La Chine conteste la compatibilité du RLPI avec l'article III:4 en ce qui concerne ce qu'elle appelle la "pénalité" associée à la non-conformité avec les prescriptions du RLPI. Cette "pénalité" consiste essentiellement en l'impossibilité pour l'importateur d'obtenir un certificat de permis et, en conséquence, l'impossibilité d'importer et de vendre des VE et des VHRE sur le marché turc. La Chine fait valoir que cette "pénalité" est bien plus stricte que les amendes encourues par les fabricants nationaux en vertu de la législation turque.⁴⁶¹ Bien qu'elle se réfère occasionnellement à des "pénalités", la Türkiye emploie aussi l'expression "conséquences réglementaires en cas de non-conformité".⁴⁶²

7.331. Nous comprenons que la contestation de la Chine se rapporte à la manière dont les prescriptions en matière de services après-vente sont appliquées en ce qui concerne les VE et VHRE importés de pays autres que les partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR, par comparaison avec la manière dont elles sont appliquées en ce qui concerne les VE et VHRE nationaux. Nous

⁴⁶⁰ Pour un examen similaire des risques associés à l'incertitude à laquelle les importateurs peuvent être confrontés, voir le rapport du Groupe spécial *Thaïlande – Cigarettes (Philippines)* (article 21:5 – Philippines), paragraphe 7.964.

⁴⁶¹ Chine, première communication écrite, paragraphe 220.

⁴⁶² Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.109.

considérons que le plus approprié est d'évaluer la compatibilité de cette caractéristique du RLPI avec l'article III:4 du point de vue des mécanismes d'application.⁴⁶³

7.3.2.4.7.1 Dispositions pertinentes

7.332. La Notification n° 2025/7 exige qu'un certificat de permis soit présenté lors du dédouanement pour l'importation des VE ou VHRE qui y sont énumérés. Pour obtenir un certificat de permis, il "faut satisfaire simultanément" à toutes les prescriptions du RLPI (à savoir les prescriptions relatives aux stations-service, au certificat de compétence, au centre d'appel, au représentant agréé et à l'engagement concernant les batteries).⁴⁶⁴

7.333. L'article 77 de la Loi sur la protection des consommateurs (LPC)⁴⁶⁵ de la Türkiye contient des "Dispositions sur les sanctions" associées à la non-conformité avec différentes dispositions de la LPC. L'article 77 10) b) fait référence à des sanctions en particulier en ce qui concerne la non-conformité avec l'article 58.

7.334. L'article 58 de la LPC s'intitule "Services après-vente". L'article 58 1) énonce l'obligation générale suivante:

Les fabricants ou les importateurs sont tenus de fournir des services après-vente d'entretien et de réparation pour les marchandises qu'ils produisent ou importent, pour la durée de vie déterminée par le Ministère.

7.335. Plusieurs autres paragraphes de l'article 58 font spécifiquement référence aux stations-service. En particulier, l'article 58 2) exige que les fabricants et les importateurs obtiennent un "certificat de qualification pour les services après-vente". La Türkiye a expliqué qu'il s'agissait d'une certification globale attestant qu'une entreprise satisfaisait à l'ensemble des prescriptions relatives aux services après-vente, y compris la certification des compétences des différents membres du personnel et l'existence du nombre requis de stations-service.⁴⁶⁶

7.336. L'article 77 10) b) prévoit trois sanctions différentes selon que la non-conformité consiste en i) un manquement à l'obligation d'obtenir un certificat de qualification pour les services après-vente; ii) un manquement à l'obligation d'utiliser l'expression "service privé" d'une manière visible et lisible dans les médias et d'autres activités; ou iii) un manquement à l'obligation d'exploiter une station-service. En ce qui concerne les premier et troisième manquements, l'article 77 10) b) est libellé comme suit:

1) Pour les fabricants et les importateurs qui agissent de façon contraire au deuxième paragraphe; un million cent quinze mille livres turques en cas de manquement à l'obligation d'obtenir un certificat de qualification pour les services après-vente, dix-huit mille livres turques pour chaque station-service en cas de manquement à l'obligation d'enregistrement dans le système établi par le Ministère ou de manquement à l'obligation de mettre à jour l'enregistrement,

⁴⁶³ Conformément à la note additionnelle relative à l'article III, "[t]oute taxe intérieure ou autre imposition intérieure ou toute loi, réglementation ou prescription visée au paragraphe premier qui s'applique au produit importé comme au produit national similaire, et qui est perçue ou imposée dans le cas du produit importé, au moment ou au lieu de l'importation, n'en sera pas moins considérée comme une taxe intérieure ou une autre imposition intérieure, ou comme une loi, une réglementation ou une prescription visée au paragraphe premier et sera en conséquence soumise aux dispositions de l'article III". À notre avis, les "pénalités" ou "conséquences réglementaires" associées à la non-conformité avec certaines prescriptions sont la conséquence directe de certaines prescriptions des mécanismes utilisés pour "enforce" (appliquer), au sens de "compel the observance of" (imposer le respect de), ces prescriptions. (L'Oxford English Dictionary définit "enforce" (appliquer) comme "to compel the observance of (a law)" (imposer le respect de (une loi)). Nous notons que des groupes spéciaux antérieurs ont aussi évalué la compatibilité de mécanismes d'application avec l'article III:4. (Voir, par exemple, le rapport du Groupe spécial *Indonésie – Poulet*, paragraphes 7.321 à 7.331, et le rapport du Groupe spécial du GATT *États-Unis – Article 337*, paragraphes 5.10 à 5.20.)

⁴⁶⁴ La Directive de mise en œuvre précise que tous les documents pertinents "devraient être téléchargés dans le système".

⁴⁶⁵ Loi n° 6502 sur la protection des consommateurs, Journal officiel n° 28835, 28 novembre 2013 (LPC) (pièce CHN-29).

⁴⁶⁶ Türkiye, réponse à la question n° 33 b) du Groupe spécial, paragraphe 2.25.

...

3) Cent vingt-quatre mille livres turques pour chaque station-service manquante pour les fabricants et les importateurs qui ne fournissent pas le nombre minimal de stations-service pendant la période de validité du certificat de qualification pour les services après-vente en violation du huitième paragraphe,

7.337. L'article 77 10) b) ne fait pas spécifiquement référence aux sanctions en cas de non-conformité avec le premier paragraphe de l'article 58. Toutefois, une disposition à la fin de l'article 77 10) b) indique, sans référence à un paragraphe spécifique de l'article 58, que des "amendes administratives sont appliquées".

7.3.2.4.7.2 Question de savoir si le traitement accordé aux VE et VHRE importés est différent de celui qui est accordé aux VE et VHRE nationaux similaires

Arguments des parties

7.338. La Chine fait valoir que les importateurs qui n'établissent pas 20 stations-service dans 7 régions géographiques "ne pourront pas offrir leurs véhicules sur le marché turc étant donné qu'ils ne pourront pas en obtenir le dédouanement".⁴⁶⁷ En revanche, elle fait valoir que les fabricants nationaux qui n'exploitent pas le nombre requis de stations-service encourrent une pénalité monétaire, mais "seront autorisés à continuer d'offrir leurs véhicules à la vente en Türkiye".⁴⁶⁸

7.339. La Türkiye fait valoir que cette "différence dans les conséquences réglementaires de la non-conformité" est "parfaitement justifiée" en raison du plus grand risque réglementaire de non-conformité associé aux VE et VHRE importés de pays autres que les partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR et en raison du "contrôle réglementaire plus limité" que le gouvernement turc peut exercer sur ces véhicules.⁴⁶⁹ Selon la Türkiye, il n'y a pas de traitement moins favorable parce que "le plus grand risque que les importateurs représentent doit être traité différemment."⁴⁷⁰ Ainsi, répondre différemment à la non-conformité des importateurs et des fabricants nationaux "rétablit une asymétrie intrinsèque dans les conditions de concurrence".⁴⁷¹

Évaluation du Groupe spécial

7.340. Nous notons plusieurs caractéristiques saillantes du mécanisme d'application applicable en ce qui concerne les VE et VHRE importés, que nous comparons ensuite avec les caractéristiques correspondantes du mécanisme d'application applicable en ce qui concerne les VE et VHRE nationaux similaires.

7.341. Premièrement, le mécanisme d'application applicable en ce qui concerne les VE et VHRE importés est *prohibitif* s'agissant des produits concernés. S'il n'est pas satisfait aux prescriptions du RLPI, aucun des VE et VHRE concernés par la demande de certificat de permis pertinente ne peut être vendu sur le marché turc. Ainsi, la délivrance d'un certificat de permis lorsqu'il y a conformité avec les prescriptions du RLPI fonctionne comme une autorisation ou une interdiction de vendre des VE et VHRE importés sur le marché turc.

7.342. Deuxièmement, et en rapport avec la caractéristique précédente, ce mécanisme d'application concerne directement les *produits* pertinents. Nous avons observé plus haut que les prescriptions du RLPI ne réglementaient pas directement les caractéristiques des VE et VHRE, mais visaient les importateurs ou les fabricants et concernaient les services après-vente associés à ces véhicules. Le mécanisme d'application établi dans le RLPI fonctionne au niveau des produits eux-mêmes (ce qui permet ou non leur importation et leur vente ultérieure sur le marché turc).

⁴⁶⁷ Chine, première communication écrite, paragraphe 220.

⁴⁶⁸ Chine, première communication écrite, paragraphe 220.

⁴⁶⁹ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.109; deuxième communication écrite, paragraphe 3.85.

⁴⁷⁰ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.86.

⁴⁷¹ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.86.

7.343. Troisièmement, ce mécanisme d'application fonctionne *ex ante*. Les importateurs sont tenus de démontrer qu'il a été satisfait aux prescriptions du RLPI avant que les VE et VHRE concernés par la demande de certificat de permis pertinente puissent être vendus sur le marché turc.⁴⁷²

7.344. Quatrièmement, ce mécanisme d'application est *global*, en ce sens qu'il doit être satisfait à toutes les prescriptions simultanément avant que les VE et VHRE concernés puissent être vendus sur le marché turc. S'il n'est pas satisfait à l'une des prescriptions, le mécanisme d'application interdit la vente des VE et VHRE concernés même s'il est satisfait à toutes les autres prescriptions.

7.345. En comparaison, nous notons les caractéristiques ci-après du mécanisme d'application en ce qui concerne les VE et VHRE nationaux.

7.346. Premièrement, ce mécanisme d'application n'est pas de nature prohibitive. Il ne fonctionne pas comme une autorisation ou une interdiction de vendre des VE et VHRE sur le marché turc. Comme la Chine l'indique, en cas de non-conformité avec les prescriptions pertinentes, les VE et VHRE nationaux peuvent continuer d'être vendus sur le marché turc.⁴⁷³

7.347. Deuxièmement, et en rapport avec la caractéristique précédente, ce mécanisme d'application concerne directement les opérateurs économiques et non les produits. Les amendes sont imposées aux opérateurs économiques qui sont également le sujet des obligations relatives aux services après-vente. Dans la mesure où les amendes peuvent avoir une incidence sur le prix ou la disponibilité des VE et VHRE sur le marché turc, cet effet serait indirect.

7.348. Troisièmement, ce mécanisme d'application fonctionne *ex post*. Nous comprenons que l'article 58 2) de la LPC exige des fabricants nationaux qu'ils obtiennent un "certificat de qualification pour les services après-vente" certifiant qu'ils satisfont aux prescriptions relatives aux services après-vente. Toutefois, il n'apparaît pas que la délivrance d'un tel certificat fonctionne comme une condition préalable qui autorise le fabricant à vendre des VE et VHRE sur le marché turc. De fait, conformément à l'article 77 10) b) 1), si le fabricant n'obtient pas ce certificat, il est passible d'une amende.

7.349. Quatrièmement, ce mécanisme d'application est fragmenté, en ce sens que la non-conformité avec chacune des prescriptions relatives aux services après-vente fait l'objet d'une amende distincte et différente. S'il n'est pas satisfait à l'une des prescriptions, le mécanisme d'application fonctionne uniquement en ce qui concerne cette prescription spécifique.

7.350. Enfin, nous notons que le RLPI est également appliqué en ce qui concerne des prescriptions qui s'appliquent uniquement aux VE et VHRE importés, et pour lesquelles aucune obligation correspondante, soumise à des mécanismes d'application, ne s'applique aux VE et VHRE nationaux similaires. Il s'agit, au moins: i) de la prescription relative au représentant agréé et de la prescription relative à l'engagement concernant les batteries en ce qui concerne tous les VE et VHRE importés⁴⁷⁴; et ii) des cinq prescriptions du RLPI en ce qui concerne les VE et VHRE qui entrent dans le champ d'application du RLPI, mais en dehors de celui du RSAV.

7.351. Nous constatons que cela entraîne une différence entre le traitement accordé aux VE et VHRE importés et celui qui est accordé aux VE et VHRE nationaux similaires.

7.352. Nous allons maintenant évaluer si cette différence de traitement fausse les conditions de concurrence au détriment des véhicules importés.

⁴⁷² À cet égard, nous notons une différence entre le mécanisme d'application à l'examen en l'espèce et les dispositions d'application correspondantes des mesures contestées dans d'autres affaires. Par exemple, dans l'affaire *Indonésie – Poulet*, le Groupe spécial a évalué la compatibilité d'une "prescription relative à l'utilisation prévue" avec l'article III:4 en ce qui concerne ses "dispositions d'exécution", qui – pour les produits importés – consistaient en sanctions *ex post* si les importateurs ne respectaient pas la limitation des utilisations autorisées. (Rapport du Groupe spécial *Indonésie – Poulet*, paragraphe 7.326)

⁴⁷³ Chine, première communication écrite, paragraphe 220.

⁴⁷⁴ Cela inclurait également la prescription relative au centre d'appel dans la mesure où le droit des consommateurs décrit dans le RRT n'entraînerait pas directement d'obligation pour les fabricants nationaux.

7.3.2.4.7.3 Question de savoir si toutes différences de traitement modifient les conditions de concurrence au détriment des produits importés

Arguments des parties

7.353. Selon la Chine, la différence entre les mécanismes d'application est importante du point de vue économique parce que les fabricants nationaux sont en mesure de générer des recettes à partir des ventes pendant qu'ils élargissent progressivement leur réseau de stations-service, tandis que les importateurs sont empêchés d'effectuer de quelconques ventes tant qu'ils ne satisfont pas aux prescriptions dans leur intégralité.⁴⁷⁵ La Chine fait donc valoir que le risque d'être soumis à des pénalités plus sévères modifie les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés.⁴⁷⁶ Enfin, la Chine estime que toute différence alléguée dans le risque réglementaire entre les fabricants étrangers et les fabricants nationaux n'est pas pertinente pour l'évaluation au titre de l'article III:4.⁴⁷⁷

7.354. La Türkiye affirme que les sanctions prévues à l'article 77 10) b) de la LPC peuvent entraîner de graves conséquences pour les fabricants nationaux en ce qui concerne la vente effective des produits.⁴⁷⁸

Évaluation du Groupe spécial

7.355. Nous évaluons les implications des différences que nous avons identifiées du point de vue des caractéristiques des mécanismes d'application que nous avons mises en évidence plus haut.

7.356. S'agissant du caractère prohibitif du mécanisme d'application applicable en ce qui concerne les VE et VHRE importés, nous considérons que le fait de subordonner l'accès au marché à la conformité avec les prescriptions du RLPI est moins favorable que le mécanisme d'application de la LPC, qui n'a pas d'incidence directe sur l'accès au marché.

7.357. En outre, nous avons observé que le mécanisme d'application du RLPI était axé sur les produits eux-mêmes et non sur les opérateurs économiques. L'une des caractéristiques distinctives des prescriptions en matière de services après-vente est qu'elles impliquent des investissements qui ne sont pas directement liés aux produits en cause. Nous prenons note de l'argument de la Türkiye selon lequel le mécanisme d'application de la LPC, même s'il est axé sur les opérateurs économiques, peut avoir un effet notable sur la vente des VE et VHRE nationaux sur le marché turc.⁴⁷⁹ Cet effet est toutefois indirect par comparaison avec les implications directes de la possibilité pour les VE et VHRE importés d'être même vendus sur le marché turc. Ainsi, comme la Chine le fait remarquer, les importateurs sont empêchés de vendre des VE et VHRE sur le marché turc, tandis que les fabricants nationaux peuvent être en mesure de générer des recettes à partir de ventes "tout en s'employant à satisfaire aux prescriptions".⁴⁸⁰

7.358. Nous nous référons également à la nature *ex ante* du mécanisme d'application applicable en ce qui concerne les VE et VHRE importés, par comparaison avec la nature *ex post* de celui qui est applicable en ce qui concerne les VE et VHRE nationaux. La nécessité d'obtenir un certificat de permis avant d'importer et de vendre des VE et VHRE sur le marché turc, combinée à la nature des prescriptions du RLPI (en particulier les prescriptions relatives aux stations-service et au centre d'appel), signifie que l'on s'attend à ce que les importateurs et les fabricants étrangers réalisent des investissements importants et coûteux sur le marché turc avant de pouvoir importer des VE et VHRE. En outre, nous comprenons qu'avant l'introduction du RLPI, les importateurs et les fabricants étrangers étaient uniquement soumis aux prescriptions énoncées dans le RSAV, et que la conformité avec ces prescriptions était assurée au moyen des amendes prévues à l'article 77 10) b) de la LPC. Le RLPI a introduit un mécanisme d'application *ex ante* additionnel, en vertu duquel la conformité avec les prescriptions en matière de services après-vente doit aussi être démontrée avant l'importation des produits. Nous comprenons également que le RSAV ne cesse pas de s'appliquer en

⁴⁷⁵ Chine, première communication écrite, paragraphe 220.

⁴⁷⁶ Chine, déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 64.

⁴⁷⁷ Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 203.

⁴⁷⁸ Türkiye, première communication écrite, note de bas de page 324.

⁴⁷⁹ Türkiye, première communication écrite, note de bas de page 324. La Türkiye a expliqué que les amendes pouvaient être appliquées à plusieurs reprises dans les limites de l'article 77 19).

⁴⁸⁰ Chine, première communication écrite, paragraphe 220.

ce qui concerne les VE et VHRE importés. De ce fait, la vente de VE et de VHRE importés est soumise à la fois au mécanisme d'application *ex ante* des licences d'importation et – potentiellement – au mécanisme d'application *ex post* des amendes. En outre, nous avons constaté plus haut que les prescriptions du RLPI diffèrent à plusieurs égards de celles du RSAV. Par conséquent, même si un importateur ou un fabricant étranger peut avoir été en conformité avec les prescriptions du RSAV avant l'introduction du RLPI, cela ne signifie pas qu'il est également en conformité avec les prescriptions du RLPI et qu'il obtiendrait immédiatement un certificat de permis autorisant un processus d'importation ininterrompu.

7.359. Enfin, nous nous référons au caractère global du mécanisme d'application applicable en ce qui concerne les VE et VHRE importés, par comparaison avec le caractère fragmenté de celui qui est applicable en ce qui concerne les VE et VHRE nationaux. Selon nous, cette comparaison met en évidence la flexibilité qui est offerte uniquement aux fabricants nationaux de satisfaire à certaines des prescriptions du RSAV, mais pas à toutes, et de vendre tout de même des VE et VHRE sur le marché turc. À l'inverse, il doit être satisfait à toutes les prescriptions du RLPI simultanément pour que les VE et VHRE importés puissent être vendus sur le marché turc.

7.360. Pour toutes ces raisons, nous constatons donc que les différences dans les mécanismes d'application applicables aux VE et VHRE importés et aux VE et VHRE nationaux similaires modifient les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés.

7.361. La Türkiye fait valoir qu'il n'y a pas de traitement moins favorable parce que, essentiellement, elle gère différemment le risque différent que les importateurs représentent par rapport aux fabricants nationaux. Nous abordons le contre-argument de la Türkiye sous deux angles: on pourrait comprendre que la Türkiye fait valoir qu'une mesure qui traite différemment des situations différentes n'entraîne pas de traitement moins favorable; et l'on pourrait comprendre que la Türkiye fait valoir que les conséquences différentes en cas de non-conformité rétablissent une asymétrie dans les conditions de concurrence et sont "justifiées" en raison du plus grand risque réglementaire de non-conformité associé aux VE et VHRE importés de pays autres que les partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR et en raison du "contrôle réglementaire plus limité" que le gouvernement turc peut exercer sur ces véhicules.⁴⁸¹

7.362. Dans la mesure où la Türkiye suggère qu'une mesure qui traite différemment des situations différentes n'entraîne pas de traitement moins favorable, nous rappelons qu'une mesure est incompatible avec l'article III:4 si elle modifie les conditions de concurrence sur le marché pertinent au détriment des produits importés. Nous convenons avec le Groupe spécial du GATT *États-Unis – Article 337* de ce qui suit:

D'un côté, les parties contractantes ont la faculté d'appliquer aux produits importés des prescriptions légales formelles différentes si les produits importés reçoivent ainsi un traitement plus favorable. D'un autre côté, il faut aussi reconnaître qu'il peut se présenter des cas où l'application de dispositions juridiques de formes identiques se traduirait en pratique par un traitement moins favorable pour les produits importés, de sorte qu'une partie contractante pourrait avoir à appliquer des dispositions juridiques différentes aux produits importés pour que le traitement qui leur est accordé ne soit pas en fait moins favorable.⁴⁸²

7.363. Nous n'excluons donc pas la possibilité que, pour se conformer à l'obligation de traitement national énoncée à l'article III:4, un Membre doive appliquer des dispositions juridiques différentes aux produits importés pour que le traitement qui leur est accordé ne soit pas moins favorable que celui qui est accordé aux produits nationaux similaires. Toutefois, nous ne considérons pas que la Türkiye fasse valoir qu'elle a introduit, par l'intermédiaire du RLPI, un moyen différent de faire face aux conséquences en cas de non-conformité en ce qui concerne les importations de VE et VHRE importés pour que ces véhicules importés ne soient pas soumis à un traitement moins favorable que celui qui est accordé aux véhicules nationaux similaires. Nous ne considérons pas non plus que la Chine fasse valoir qu'un alignement entre les conséquences réglementaires en cas de non-conformité

⁴⁸¹ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.109; deuxième communication écrite, paragraphe 3.85.

⁴⁸² Rapport du Groupe spécial du GATT *États-Unis – Article 337*, paragraphe 5.11.

en ce qui concerne les VE et VHRE importés et nationaux entraînerait lui-même l'octroi d'un traitement moins favorable aux véhicules nationaux. Au contraire.

7.364. Par conséquent, nous ne sommes pas d'accord avec la Türkiye dans la mesure où elle fait valoir que le fait de répondre différemment à la non-conformité des importateurs et des fabricants nationaux ne se traduit pas par un traitement moins favorable, parce que ces opérateurs se trouvent dans des situations différentes.

7.365. Dans la mesure où la Türkiye fait valoir que les conséquences différentes en cas de non-conformité rétablissent "une asymétrie intrinsèque dans les conditions de concurrence"⁴⁸³, et dans la mesure où elle fait valoir que ces conséquences différentes sont "justifiées" en raison des risques réglementaires de non-conformité différents⁴⁸⁴, nous considérons que ces arguments font écho à l'argument de la Türkiye selon lequel l'objectif poursuivi par la prescription relative au représentant agréé est de "rétablir des conditions égales pour tous" entre les VE et VHRE importés et nationaux. Nous rappelons notre point de vue selon lequel une détermination selon laquelle une mesure modifie les conditions de concurrence au détriment des produits importés est suffisante pour permettre de constater l'existence d'une violation de l'article III:4, sans examen additionnel des objectifs réglementaires de la mesure.⁴⁸⁵ Nous examinerons les arguments de la Türkiye concernant les objectifs réglementaires des pénalités dans notre analyse du moyen de défense de la Türkiye au titre de l'article XX d).

7.366. Nous concluons donc que les différences dans les mécanismes d'application applicables aux VE et VHRE importés et aux VE et VHRE nationaux similaires se traduisent par un traitement moins favorable des VE et VHRE importés.

7.3.2.4.7.4 Remarques finales sur l'application des prescriptions

7.367. Nous tenons à exprimer quelques points de vue supplémentaires soulignant la spécificité du présent différend et de la contestation du RLPI par la Chine.

7.368. Le mécanisme d'application du RLPI consiste à subordonner l'importation de VE et de VHRE à la conformité avec les prescriptions du RLPI. La Chine a aussi contesté cela au titre de l'article XI:1. Elle a expliqué que ses allégations au titre des articles III:4 et XI:1 concernaient des aspects différents du RLPI: son allégation au titre de l'article III:4 concerne "les aspects discriminatoires des prescriptions" et des "pénalités" et son allégation au titre de l'article XI:1 est "axée sur les effets limitatifs que la mesure a sur l'importation des produits visés".⁴⁸⁶ En conséquence, dans notre analyse au titre de l'article III:4, nous avons évalué si toutes différences dans les mécanismes d'application utilisés en ce qui concerne les VE et VHRE importés par rapport à ceux qui étaient utilisés en ce qui concerne les VE et VHRE nationaux similaires modifiaient les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés.

7.369. Selon nous, les lois, règlements et prescriptions affectant la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution ou l'utilisation de produits sur le marché intérieur (tels que, par exemple, les prescriptions relatives aux services après-vente pour les produits vendus) peuvent aussi avoir une incidence sur la quantité de produits importés, dans la mesure où les produits importés doivent être conformes à ces lois, réglementations ou prescriptions. Conformément à la note additionnelle relative à l'article III⁴⁸⁷, lorsque ces lois, règlements ou prescriptions sont imposés, dans le cas des produits importés, au moment ou au lieu de l'importation, ils n'en seront pas moins soumis aux dispositions de l'article III.

7.370. Nous rappelons que l'objectif fondamental de l'article III est d'éviter le protectionnisme et de garantir l'égalité des conditions de concurrence entre les produits importés et les produits

⁴⁸³ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.86.

⁴⁸⁴ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.109; deuxième communication écrite, paragraphe 3.85.

⁴⁸⁵ Rapports de l'Organe d'appel *CE – Produits dérivés du phoque*, paragraphe 5.117; *États-Unis – Cigarettes aux clous de girofle*, paragraphe 179 et note de bas de page 372; et *Thaïlande – Cigarettes (Philippines)*, paragraphe 128.

⁴⁸⁶ Chine, réponses aux questions du Groupe spécial n° 35, paragraphes 41 et 42, et n° 37, paragraphe 47.

⁴⁸⁷ Pour le texte, voir la note de bas de page 463.

nationaux.⁴⁸⁸ Nous convenons avec des organes juridictionnels antérieurs que les Membres de l'OMC "peuvent poursuivre leurs objectifs nationaux au moyen d'impositions ou de réglementations intérieures pour autant qu'ils ne violent pas l'article III ou tout autre engagement pris dans le cadre de l'Accord sur l'OMC".⁴⁸⁹

7.371. Nous avons constaté que le mécanisme d'application établi dans le RLPI, c'est-à-dire le fait de subordonner l'importation de VE et de VHRE à la conformité simultanée avec les prescriptions du RLPI, est incompatible avec l'article III:4 parce qu'il accorde aux VE et VHRE importés un traitement moins favorable que celui qui est accordé aux VE et VHRE nationaux similaires, qui font l'objet d'un mécanisme d'application différent, à savoir des amendes. Nous sommes conscients que cette constatation concerne la même caractéristique du RLPI que celle que la Chine conteste au titre de l'article XI:1. Nous considérons qu'il s'agit là de la conséquence inévitable de la nature du RLPI, qui subordonne l'importation de VE et de VHRE à la conformité avec des prescriptions qui se rapportent aux services après-vente en Türkiye.

7.3.2.5 Conclusion concernant l'article III:4

7.372. Pour les raisons exposées plus haut, nous concluons que la Chine a démontré que le RLPI est incompatible avec l'article III:4 en ce qui concerne les prescriptions relatives aux stations-service, au certificat de compétence, au centre d'appel, au représentant agréé et à l'engagement concernant les batteries, et en ce qui concerne le mécanisme destiné à appliquer ces prescriptions.

7.3.3 Question de savoir si l'incompatibilité avec l'article III:4 est justifiée au regard de l'article XX d) du GATT de 1994

7.3.3.1 Introduction

7.373. La Türkiye fait valoir que toute incompatibilité avec l'article III:4 du GATT de 1994 est justifiée au regard de l'article XX d) parce que le RLPI est une mesure nécessaire pour assurer le respect de sa LPC et de son RRT.⁴⁹⁰ La Chine fait valoir que la Türkiye n'établit pas que le RLPI satisfait aux prescriptions de l'article XX d), et que les éléments de preuve versés au dossier n'étaient pas l'affirmation de la Türkiye selon laquelle le RLPI est nécessaire pour assurer le respect de la LPC et du RRT.⁴⁹¹

7.374. La partie pertinente de l'article XX dispose ce qui suit:

Sous réserve que ces mesures ne soient pas appliquées de façon à constituer soit un moyen de discrimination arbitraire ou injustifiable entre les pays où les mêmes conditions existent, soit une restriction déguisée au commerce international, rien dans le présent Accord ne sera interprété comme empêchant l'adoption ou l'application par tout Membre des mesures:

...

d) nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements qui ne sont pas incompatibles avec les dispositions du présent Accord, tels que, par exemple, les lois et règlements qui ont trait à l'application des mesures douanières, au maintien en vigueur des monopoles administrés conformément au paragraphe 4 de l'article II et à l'article XVII, à la protection des brevets, marques de fabrique et droits d'auteur et de reproduction et aux mesures propres à empêcher les pratiques de nature à induire en erreur.

⁴⁸⁸ Rapports de l'Organe d'appel *Japon – Boissons alcooliques II*, page 19, et *Canada – Périodiques*, page 20.

⁴⁸⁹ Rapport de l'Organe d'appel *Japon – Boissons alcooliques II*, page 19. Dans le contexte de l'article III:2, voir aussi les rapports du Groupe spécial *Argentine – Peaux et cuirs*, paragraphe 11.144, et *Brésil – Taxation*, paragraphe 7.153.

⁴⁹⁰ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.204.

⁴⁹¹ Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 246.

7.375. Il apparaît que les parties souscrivent généralement au critère juridique appliqué par les organes juridictionnels antérieurs.⁴⁹² Un défendeur réussira à établir son moyen de défense au titre de l'article XX d) en démontrant que la mesure en cause: i) est adoptée/conçue "pour assurer le respect des lois et règlements qui ne sont pas incompatibles avec le GATT de 1994"; ii) est nécessaire pour assurer ce respect; et iii) satisfait aux prescriptions énoncées dans le texte introductif de l'article XX.⁴⁹³ Les parties expriment des vues divergentes en ce qui concerne le premier élément de ce critère, c'est-à-dire ce que la Türkiye doit montrer pour établir un lien entre le RLPI, d'une part, et la LPC et le RRT, d'autre part, de sorte que le RLPI puisse être considéré comme une mesure "pour assurer le respect" de la LPC et du RRT. Nous commençons par ce premier élément du critère et nous examinons ces vues divergentes ci-après.

7.3.3.2 Question de savoir si le RLPI est une mesure conçue/adoptée "pour assurer le respect des lois et règlements qui ne sont pas incompatibles avec les dispositions du présent Accord"

7.376. En tant que première étape de l'analyse au titre de l'article XX d), il nous est demandé d'évaluer la relation entre la mesure contestée et l'objectif visant à assurer le respect des dispositions pertinentes des lois et règlements qui ne sont pas incompatibles avec le GATT de 1994. Point important, le recours à l'article XX d) nécessite l'indication des lois et règlements qui ne sont pas incompatibles avec le GATT de 1994.⁴⁹⁴ Nous convenons donc avec les organes juridictionnels antérieurs que démontrer que la mesure contestée est une mesure visant à "assurer le respect des lois et règlements qui ne sont pas incompatibles avec le GATT de 1994" implique de démontrer que: i) il y a des "lois et règlements" qui ne sont "pas incompatibles avec les dispositions du" GATT de 1994, et que ii) la mesure en cause est adoptée/conçue "pour assurer le respect" de ces lois et règlements.⁴⁹⁵ Nous examinons chacun de ces éléments l'un après l'autre.

7.3.3.2.1 Lois et règlements qui ne sont pas incompatibles avec le GATT de 1994

7.377. La Türkiye fait valoir que le RLPI et ses prescriptions sont nécessaires pour assurer le respect avec la LPC, en particulier ses articles 1^{er} et 58.⁴⁹⁶ Nous ne considérons pas que la Chine fait valoir que la LPC est incompatible avec le GATT de 1994 ni que l'article 58 constitue une "loi ou un règlement" aux fins de l'article XX d).⁴⁹⁷ La Chine conteste la référence faite par la Türkiye à l'article 1^{er} parce que cette disposition définit le but de la LCP et ne contient aucune obligation ni prescription.⁴⁹⁸ À notre avis, la préoccupation de la Chine a trait à l'existence d'obligations spécifiques figurant dans la LPC, dont le respect serait assuré par le RLPI, tel qu'il est conçu. Nous traitons cette préoccupation, également en ce qui concerne la référence faite par la Türkiye à l'article 1^{er} de la LCP, plus loin dans la section 7.3.3.2.2.

7.378. La Türkiye fait également valoir que certaines prescriptions du RLPI sont nécessaires pour assurer le respect du RRT, en particulier ses articles 13, 15 et 51 à 56. Nous ne considérons pas que la Chine fait valoir que le RRT ne constitue pas une "loi ou un règlement" aux fins de l'article XX d), ni qu'il est incompatible avec le GATT de 1994.⁴⁹⁹ Nous ne considérons pas non plus que la Chine soulève des préoccupations en matière de régularité de la procédure en ce qui concerne l'invocation du RRT par la Türkiye uniquement dans sa deuxième communication écrite. La Chine fait plutôt valoir que l'invocation tardive du RRT par la Türkiye compromet la crédibilité de son argument, parce que si le RLPI avait été adopté pour assurer le respect du RRT, "la Türkiye en aurait eu connaissance

⁴⁹² Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.202 et Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 247.

⁴⁹³ Rapports de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 157; *Mexique – Taxes sur les boissons sans alcool*, paragraphe 67; *Thaïlande – Cigarettes (Philippines)*, paragraphe 177.

⁴⁹⁴ Rapport de l'Organe d'appel *Colombie – Textiles*, paragraphe 5.126.

⁴⁹⁵ Rapports des Groupes spéciaux *Inde – Cellules solaires*, paragraphe 7.267 et note de bas de page 633; *Colombie – Bureaux d'entrée*, paragraphe 7.514; *États-Unis – Crevettes (Thaïlande)*, paragraphe 7.174; et *États-Unis – Directive sur les cautionnements en douane*, paragraphe 7.295. Voir aussi le rapport de l'Organe d'appel *Inde – Cellules solaires*, paragraphe 5.58.

⁴⁹⁶ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.210.

⁴⁹⁷ La Chine soulève uniquement des préoccupations au sujet de la qualification de l'article 1^{er} de la LCP en tant que "loi ou règlement" aux fins de l'article XX d). (Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 250)

⁴⁹⁸ Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 250.

⁴⁹⁹ La Chine avance uniquement l'argument général selon lequel l'invocation du RRT par la Türkiye manque de crédibilité. (Chine, déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 76)

et l'aurait clairement indiqué au début de la procédure".⁵⁰⁰ À notre avis, cet argument a trait à l'existence d'un lien entre le RLPI et les dispositions invoquées du RRT. Nous l'examinons plus loin dans la section 7.3.3.2.2.2.

7.379. Nous concluons donc que la LPC et le RRT sont des "lois et règlements" aux fins de l'article XX d).

7.3.3.2.2 Mesures visant à "assurer le respect" des lois et règlements

7.3.3.2.2.1 Arguments des parties

7.380. La Türkiye affirme que bien que la Notification n° 2025/7 n'indique pas explicitement qu'elle a pour but d'appliquer la LPC⁵⁰¹, ce but ressort de manière évidente de sa teneur en raison du "lien manifeste et du chevauchement presque total" entre les prescriptions du RLPI et les prescriptions énoncées dans le RSAV, qui est explicitement une mesure adoptée en relation avec la mise en œuvre de la LPC.⁵⁰² Elle ajoute qu'en exigeant des importateurs qu'ils remplissent des conditions liées à la protection des consommateurs, le RLPI n'est pas inapte à assurer le respect de la LPC.⁵⁰³ Elle fait également référence à un chevauchement entre l'objet du RLPI et celui du RRT.⁵⁰⁴ D'après la Türkiye, on ne peut pas exclure que le RLPI puisse avoir une incidence positive sur la protection des consommateurs, et que ce chevauchement avec l'objet de la LPC soit "plus que suffisant" pour établir que le RLPI est conçu pour assurer le respect de la LPC.⁵⁰⁵ En mettant spécifiquement l'accent sur la violation alléguée de l'article III:4, la Türkiye fait valoir, d'une manière générale, que toutes normes plus élevées alléguées applicables aux VE et VHRE étrangers au moyen du RLPI cherchent à assurer la protection et la sécurité des consommateurs turcs parce que "les pouvoirs publics ont moins de contrôle sur les fabricants étrangers que sur les fabricants nationaux".⁵⁰⁶ En réponse aux questions du Groupe spécial, la Türkiye a développé davantage ces arguments au sujet de chacune des prescriptions. Nous résumons et évaluons ces arguments plus loin dans les sections pertinentes.

7.381. La Chine fait valoir que la Türkiye n'établit pas de lien entre le RLPI, d'une part, et la LPC et le RRT, d'autre part.⁵⁰⁷ Elle fait aussi observer que le RLPI ne fait référence à aucun de ces instruments.⁵⁰⁸ Pour elle, un "simple lien" entre le RLPI et la LPC, en particulier au moyen de l'établissement du fait que les objectifs du RLPI sont compatibles avec les objectifs de la LPC ou promeuvent ces objectifs, est insuffisant pour établir que le RLPI est conçu pour assurer le respect de la LPC.⁵⁰⁹ La Chine affirme que l'article XX d) "ne couvre pas les mesures qui ont simplement un rapport avec un objectif général, qui peut aussi être reflété dans d'autres lois et règlements".⁵¹⁰ Selon elle, la Türkiye doit identifier des règles, obligations ou prescriptions spécifiques qui sont appliquées par le RLPI.⁵¹¹ La Chine fait en outre valoir que puisque les prescriptions du RLPI ne sont pas des obligations spécifiques figurant dans l'article 58 de la LPC, on ne peut pas dire que le RLPI empêche des actions qui sont incompatibles avec l'article 58 de la LPC, et, par conséquent, qu'il assure le respect de cette loi.⁵¹² Elle ne souscrit pas non plus à l'argument de la Türkiye selon lequel le RLPI est conçu pour assurer le respect de la LPC parce que les prescriptions du RLPI "sont

⁵⁰⁰ Chine, déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 76.

⁵⁰¹ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.216; deuxième communication écrite, paragraphes 3.209 et 3.210.

⁵⁰² Türkiye, première communication écrite, paragraphes 3.216 à 3.219.

⁵⁰³ Türkiye, réponse à la question n° 53 du Groupe spécial, paragraphe 2.116.

⁵⁰⁴ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.207.

⁵⁰⁵ Türkiye, déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 3.25.

⁵⁰⁶ Türkiye, déclaration liminaire à la première réunion du Groupe spécial, paragraphe 2.41; réponse à la question n° 20 du Groupe spécial, paragraphe 1.83.

⁵⁰⁷ Chine, réponse à la question n° 53 du Groupe spécial, paragraphe 83; déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 76.

⁵⁰⁸ Chine, réponse à la question n° 53 du Groupe spécial, paragraphe 83; déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 76.

⁵⁰⁹ Chine, réponse à la question n° 53 du Groupe spécial, paragraphe 84.

⁵¹⁰ Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 255.

⁵¹¹ Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 255.

⁵¹² Chine, déclaration liminaire à la première réunion du Groupe spécial, paragraphe 111; réponse à la question n° 53 du Groupe spécial, paragraphe 85; et deuxième communication écrite, paragraphe 251. La Chine précise qu'il n'est pas nécessaire que le RLPI et la LPC aient exactement le même libellé mais qu'au lieu de cela la Türkiye doit identifier des obligations spécifiques dans la LPC dont le RLPI vise le respect et démontrer la relation entre ces obligations et le RLPI. (Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 257)

semblables" aux prescriptions énoncées dans le RSAV.⁵¹³ Elle fait remarquer que la Türkiye doit démontrer que les aspects incompatibles du RLPI sont nécessaires pour assurer le respect "d'une loi ou d'un règlement, non de ses objectifs".⁵¹⁴ Enfin, la Chine ne souscrit pas aux arguments que la Türkiye a développés au sujet de chacune des prescriptions. Nous résumons et évaluons les arguments de la Chine dans les sections pertinentes.

7.3.3.2.2.2 Évaluation du Groupe spécial

7.382. Nous commençons par énoncer le critère juridique au titre de l'article XX d). Nous exposons ensuite notre approche du niveau approprié d'examen du moyen de défense de la Türkiye avant de procéder à cet examen.

Critère juridique

7.383. D'une manière analogue à un moyen de défense au titre d'autres alinéas de l'article XX, l'examen d'un moyen de défense au titre de l'article XX d) exige un examen liminaire initial du lien entre la mesure contestée et les "lois et règlements" qui ne sont pas incompatibles avec le GATT afin de déterminer si la mesure est adoptée/conçue "pour assurer le respect" de règles, obligations ou prescriptions spécifiques prévues par les dispositions pertinentes de ces "lois et règlements".⁵¹⁵ À notre avis, cet examen soulève deux questions distinctes: l'une concerne le sens de l'expression "pour assurer le respect", l'autre le lien entre la mesure contestée et l'objectif visant à assurer le respect. Nous nous concentrons sur chacune de ces questions l'une après l'autre.

Sens de l'expression "assurer le respect"

7.384. Les parties expriment des vues divergentes au sujet de ce que la Türkiye doit montrer pour établir que le RLPI est une mesure visant à "assurer le respect" de la LPC et du RRT. La Türkiye fait valoir qu'il suffit de démontrer que les prescriptions du RLPI visent directement à protéger les intérêts des consommateurs et à promouvoir les objectifs de la LPC et du RRT.⁵¹⁶ La Chine fait valoir que la Türkiye n'a pas identifié d'obligations de fond spécifiques dans la LPC dont le RLPI, tel qu'il est conçu, assure le respect.⁵¹⁷

7.385. Nous commençons par noter la vue constamment exprimée par des organes juridictionnels antérieurs selon laquelle "des mesures qui pouvaient être compatibles avec les objectifs d'une loi ou d'un règlement ou qui pouvaient promouvoir ces objectifs, mais qui ne faisaient pas respecter des obligations découlant de ces lois et règlements, ne relevaient pas de l'article XX d)".⁵¹⁸ Des groupes spéciaux antérieurs ont donc constaté qu'il y avait des démonstrations indiquant que des mesures contestées pouvaient permettre la réalisation des objectifs d'une loi ou d'un règlement⁵¹⁹, voire même avoir le même objectif politique qu'une loi ou un règlement⁵²⁰, mais que cela ne suffisait pas pour établir qu'elles étaient conçues pour "assurer le respect" de ces lois et règlements.

⁵¹³ Chine, deuxième communication écrite, paragraphe 256.

⁵¹⁴ Chine, déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 72.

⁵¹⁵ Rapport de l'Organe d'appel *Inde – Cellules solaires*, paragraphe 5.58 (faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *Colombie – Textiles*, paragraphes 5.68 et 5.69, et 5.126).

⁵¹⁶ Selon la Türkiye, "du point de vue conceptuel, si une mesure assure le respect d'une loi, elle promouvra par contre-coup les objectifs qui sous-tendent cette loi. À l'inverse, si une mesure promeut l'objectif d'une loi et empêche un comportement incompatible avec cette loi ou garantit un comportement exigé par la loi, elle servira aussi à assurer le respect de cette loi". (Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.211)

⁵¹⁷ Nous notons que la Chine fait cette déclaration uniquement en ce qui concerne la référence de la Türkiye à la LPC. Outre l'argument général indiquant que l'allégation de la Türkiye selon laquelle le RLPI assure le respect du RRT manque de crédibilité, la Chine a présenté des arguments spécifiques quant à la raison pour laquelle certaines prescriptions ne sont pas conçues pour assurer le respect du RRT. Nous examinons ces arguments spécifiques dans les sections correspondantes.

⁵¹⁸ Rapport du Groupe spécial *Inde – Cellules solaires*, paragraphe 7.330 (faisant référence au rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.17); rapports des Groupes spéciaux *Canada – Périodiques*, paragraphe 5.9; *Canada – Exportations de blé et importations de grains*, paragraphe 6.248; *CE – Marques et indications géographiques*, paragraphe 7.447; *Mexique – Taxes sur les boissons sans alcool*, paragraphe 8.175; et *Colombie – Bureaux d'entrée*, paragraphe 7.538.

⁵¹⁹ Rapport du Groupe spécial *Canada – Exportations de grains et importations de blé*, paragraphe 6.248.

⁵²⁰ Rapport du Groupe spécial *Canada – Périodiques*, paragraphe 5.10.

7.386. À notre avis, cela est confirmé par une interprétation du texte de l'article XX d) suivant les règles énoncées dans la Convention de Vienne. L'un des principes fondamentaux de l'interprétation des traités découlant de la règle générale énoncée à l'article 31 1) de la Convention de Vienne est celui de l'effet utile. L'interprétation doit donner sens et effet à *tous* les termes d'un traité. Un interprète n'est pas libre d'adopter une interprétation qui aurait pour résultat de rendre redondants ou inutiles des clauses ou des paragraphes entiers d'un traité.⁵²¹

7.387. En ayant cela à l'esprit, nous nous concentrons, en particulier, sur les termes "secure" (assurer) et "compliance" (respect). La définition que donne le dictionnaire du verbe "secure" (assurer) est "make certain of obtaining (a particular end or result); to ensure" (rendre certaine l'obtention (d'une fin ou d'un résultat particuliers); faire en sorte).⁵²² La définition que donne le dictionnaire du nom "compliance" (respect) est: "the acting in accordance with" (fait d'agir conformément à) ou "a consenting to act in conformity with" (consentement à agir conformément à).⁵²³ Le sens ordinaire du terme "compliance" (respect) indique déjà la nécessité d'identifier des règles, obligations ou prescriptions conformément auxquelles ou en conformité avec lesquelles il serait possible d'agir.

7.388. Le contexte immédiat de l'expression "secure compliance" (assurer le respect), à savoir son association avec la préposition "to" (pour), qui indique un objectif, un but, une intention, un dessein⁵²⁴, fait référence à l'objectif de la mesure contestée. Cet objectif peut donc être décrit comme visant à faire en sorte que l'action soit effectuée conformément aux lois et règlements pertinents.

7.389. Dans le contexte plus large de l'article XX, l'expression "secure compliance" (assurer le respect) apparaît uniquement à l'alinéa d). D'autres alinéas, tels que les alinéas a), b) ou g), décrivent l'objectif des mesures contestées en faisant directement référence à l'intérêt ou à la valeur sociétaux en jeu. Les intérêts et les valeurs reflétés dans les "lois et règlements" au titre de l'article XX d) ne sont pas limités d'une manière similaire.⁵²⁵ Cela confirme notre point de vue selon lequel il faudrait donner à l'expression "secure compliance" (assurer le respect) figurant à l'article XX d) le sens et l'effet qui conviennent. En d'autres termes, l'objectif d'une mesure que l'on cherche à justifier au regard de l'article XX d) doit être d'*assurer le respect des lois et règlements*, par exemple ceux concernant la protection des consommateurs, et non de *protéger les consommateurs*.

7.390. Nous ne pouvons donc pas accepter l'argument de la Türkiye selon lequel puisque le RLPI "vise à assurer des services après-vente appropriés et une manipulation sûre des batteries"⁵²⁶, cela, en lui-même et à lui seul, démontre que les prescriptions du RLPI et le mécanisme d'application du RLPI sont conçus pour assurer le respect de la LPC.⁵²⁷

⁵²¹ Rapports de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, pages 25 et 26; et *Japon – Boissons alcooliques II*, page 14. Rapports des Groupes spéciaux *États-Unis – Jeux*, paragraphe 6.49; *CE – Subventions à l'exportation de sucre (Australie)*, paragraphe 7.151; et *Canada – Périodiques*, paragraphe 5.17.

⁵²² Oxford English Dictionary en ligne, https://www.oed.com/dictionary/secure_v?tab=meaning_and_use#23684242. Nous notons que, dans la disposition correspondant à l'article XX d) de la proposition de Charte instituant une Organisation internationale du commerce de 1946, on avait utilisé les termes "to induce compliance with" (favoriser l'application) alors que l'expression "assurer l'application" figurant à l'article XX d) "implique plus de rigueur" selon la définition d'un groupe spécial du GATT. (Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.16)

⁵²³ Oxford English Dictionary en ligne, https://www.oed.com/dictionary/compliance_n?tab=meaning_and_use#8837100.

⁵²⁴ Oxford English Dictionary en ligne, https://www.oed.com/dictionary/to_prep?tab=meaning_and_use#18199897.

⁵²⁵ Rapport de l'Organe d'appel *Colombie – Textiles*, paragraphe 5.126.

⁵²⁶ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.215.

⁵²⁷ Voir, par exemple, le rapport de l'Organe d'appel *Argentine – Services financiers*, paragraphe 6.210. L'Organe d'appel a noté que le Groupe spécial n'avait pas fondé son analyse *uniquement* sur le point de savoir si les mesures assuraient le respect des objectifs de la loi mais avait aussi examiné si elles assuraient le respect d'obligations spécifiques. Dans le même ordre d'idées, le Groupe spécial *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf* a estimé que la mesure contestée (un double système de vente au détail) avait été, "tout du moins en partie", conçue pour assurer le respect de la législation coréenne visant à lutter contre les pratiques de nature à induire en erreur "dans la mesure où [elle] ser[vait] à prévenir les actes

7.391. Toutefois, nous ne pouvons pas non plus accepter l'argument de la Chine selon lequel puisque la Türkiye n'a pas identifié d'obligations spécifiques dans l'article 58 de la LPC dont les prescriptions du RLPI cherchent à assurer le respect, son moyen de défense au titre de l'article XX d) "doit tomber" automatiquement.⁵²⁸

7.392. La Türkiye a constamment fait référence aux articles 1^{er} et 58 de la LPC. L'article 1^{er} de la LPC est intitulé "Objectifs" et il est formulé dans une seule phrase qui commence par énoncer "le but de [cette] loi".⁵²⁹ Ce texte introductif, confirmé par le titre de la disposition et par le contexte immédiat du chapitre 1, donne à penser que l'article 1^{er} définit *uniquement* le but et l'objectif de la LPC.⁵³⁰ Nous convenons donc avec la Chine que l'article 1^{er} ne contient aucune obligation ni prescription pouvant être respectée.⁵³¹ Toutefois, l'article 58 de la LPC contient plusieurs obligations applicables aux fabricants et aux importateurs, y compris une obligation générale dans son paragraphe 1 imposant qu'ils fournissent des services après-vente d'entretien et de réparation. Nous considérons que, dans le contexte de son argumentation générale, la Türkiye a fait référence à cette obligation énoncée à l'article 58 1). En outre, en réponse à une question du Groupe spécial, la Türkiye a fait spécifiquement référence également à des obligations imposant "d'établir des stations-service" à l'article 58 4) et "d'avoir un certificat de qualification" à l'article 58 2).⁵³² Nous examinons la description de ces obligations donnée par la Türkiye plus loin dans les sections pertinentes.

7.393. Nous rappelons qu'il incombe au défendeur de démontrer que la mesure contestée est une mesure qui vise à "assurer le respect des lois et règlements". Plus le défendeur indique avec précision les règles, obligations ou prescriptions spécifiques figurant dans les lois et règlements pertinents, plus il sera probable qu'il pourra clarifier comment et en quoi la mesure incompatible assure le respect de ces lois et règlements.⁵³³ À notre avis, la nature générale des obligations figurant à l'article 58 de la LPC n'empêche pas la possibilité que les prescriptions du RLPI et le mécanisme d'application du RLPI puissent être conçus pour assurer le respect de l'article 58.⁵³⁴ Néanmoins, cette nature générale est telle qu'elle exige de la Türkiye qu'elle présente des éléments de preuve et des arguments substantiels suffisants pour qu'elle s'acquitte de la charge lui incombant de prouver que les prescriptions et le mécanisme d'application du RLPI plus spécifiques sont adoptés pour assurer le respect de cette obligation.

Relation entre la mesure et le fait d'assurer le respect

7.394. Nous souscrivons à l'avis d'organes juridictionnels antérieurs selon lequel un moyen de défense au titre de l'article XX d) exige un examen de la relation entre la mesure et le fait d'assurer le respect des dispositions pertinentes des lois et règlements qui ne sont pas incompatibles avec le

incompatibles avec la Loi sur la concurrence déloyale". (Rapport du Groupe spécial *Corée – Diverses mesures concernant la viande de bœuf*, paragraphe 658)

⁵²⁸ Chine, observations sur la réponse de la Türkiye à la question n° 73 du Groupe spécial, paragraphe 69.

⁵²⁹ L'article 1^{er} se lit comme suit:

1) Le but de la présente loi est de réglementer les questions relatives à la protection de la santé et de la sécurité ainsi que des intérêts économiques des consommateurs, en compensant leurs pertes, en garantissant leur protection contre les dangers environnementaux, en prenant des mesures pour éclairer et sensibiliser les consommateurs, en les encourageant à prendre des initiatives pour se protéger et en encourageant les organisations volontaires à élaborer des politiques sur ces questions conformément à l'intérêt public.

⁵³⁰ La Türkiye explique aussi que c'est le rôle de l'article 1^{er}. (Türkiye, déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 3.22)

⁵³¹ Néanmoins, nous ne considérons pas que l'article 1^{er} soit dénué de pertinence pour notre analyse. Cette disposition est importante dans la mesure où elle clarifie et précise le sens de l'article 58. Comme l'Organe d'appel l'a fait observer, les objectifs des lois et règlements peuvent aider à clarifier la teneur des règles, obligations ou prescriptions spécifiques de ces lois et règlements. (Rapport de l'Organe d'appel *Inde – Cellules solaires*, paragraphe 5.110) La Türkiye affirme aussi qu'au minimum, l'article 1^{er} "éclaire la lecture de l'article 58 et fait partie des règles dont le respect est assuré". (Türkiye, déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 3.22)

⁵³² Türkiye, réponse à la question n° 73 du Groupe spécial, paragraphe 2.5.

⁵³³ Rapport de l'Organe d'appel *Argentine – Services financiers*, paragraphe 6.203 et *Inde – Cellules solaires*, paragraphe 5.110; rapports des Groupes spéciaux *Indonésie – Régimes de licences d'importation*, paragraphe 7.572.

⁵³⁴ Nous souscrivons à la position générale de la Türkiye selon laquelle une mesure conçue pour assurer le respect d'une obligation figurant dans une loi ou un règlement peut être plus détaillée que l'obligation dont elle assure le respect. (Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.219)

GATT. Si l'évaluation de la teneur, de la structure et du fonctionnement attendu de la mesure montre qu'elle n'est pas apte à assurer le respect des dispositions pertinentes des lois et règlements, il n'existe pas de relation qui satisfasse à la prescription de l'étape concernant la "conception".⁵³⁵

7.395. Cette évaluation concerne le lien entre la mesure contestée et l'objectif consistant à assurer le respect. Nous considérons que la Türkiye fait valoir que, puisque le critère "pas inapte" n'est "pas ... particulièrement contraignant", il suffirait qu'elle démontre que le RLPI promeut l'objectif de protection des consommateurs.⁵³⁶ Toutefois, comme nous l'avons indiqué plus haut, l'objectif d'une mesure que l'on cherche à justifier au regard de l'article XX d) doit être d'assurer le respect des lois et règlements, par exemple ceux concernant la protection des consommateurs. Nous centrerons donc notre analyse sur l'évaluation de la question de savoir si la mesure n'est "pas inapte" à réaliser cet objectif et non celui de protection des consommateurs.

7.396. En résumé, nous examinerons la teneur, la structure et le fonctionnement attendu de la mesure contestée afin de déterminer si elle est adoptée/conçue pour réaliser l'objectif consistant à assurer le respect des obligations et prescriptions figurant dans les dispositions pertinentes de la LPC et du RRT. Dans cette analyse, nous prendrons dûment en considération l'argument de la Türkiye selon lequel la mesure promeut l'objectif de protection des consommateurs, mais nous ne jugeons pas cet argument suffisant en lui-même et à lui seul.

Niveau d'examen

7.397. Tout d'abord, nous notons, en accord avec les deux parties, que ni la Notification n° 2025/7, ni la Directive de mise en œuvre n'indiquent explicitement que le but du RLPI est d'assurer le respect de la LPC.⁵³⁷ Nous convenons avec la Türkiye que l'absence (ou l'existence) d'une telle référence expresse n'est pas déterminante.⁵³⁸ Une mesure peut être conçue pour assurer le respect d'une loi ou d'un règlement même si les instruments juridiques qui la mettent en œuvre ne mentionnent pas expressément cet objectif.⁵³⁹ Nous centrerons donc notre examen exclusivement sur la teneur, la structure et le fonctionnement attendu de la mesure contestée.

7.398. Avant de poursuivre, nous exposons ce que nous jugeons être le niveau approprié de cet examen.

7.399. Les aspects d'une mesure devant être justifiés au regard des alinéas de l'article XX sont ceux qui donnent lieu à la constatation d'incompatibilité au titre du GATT de 1994.⁵⁴⁰ Les aspects pertinents sont généralement ceux qui spécifient le traitement qu'une mesure applique aux produits importés, y compris souvent par comparaison avec le traitement accordé aux produits nationaux.⁵⁴¹ Nous centrerons donc notre examen au titre de l'article XX d) sur les aspects du RLPI prévoyant le traitement des VE et VHRE importés dont nous avons constaté qu'il est moins favorable que le traitement accordé aux VE et VHRE nationaux similaires. Cette approche rationalise notre analyse de deux façons.

7.400. Premièrement, les différents éléments du RLPI qui constituent le fondement de l'allégation de la Chine au titre de l'article III:4 sont les prescriptions du RLPI et le mécanisme d'application du RLPI. Nous avons structuré notre analyse au titre de l'article III:4 pour évaluer si chacun de ces éléments modifie les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés. De façon analogue, nous évaluerons si les incompatibilités avec l'article III:4 que nous avons constatées en ce qui concerne chacun de ces éléments sont justifiées au regard de l'article XX d). Nous notons que la Türkiye a initialement présenté son moyen de défense au titre de l'article XX d) en se concentrant

⁵³⁵ Rapports de l'Organe d'appel *Colombie – Textiles*, paragraphe 5.126 et *Inde – Cellules solaires*, paragraphe 5.58. Voir aussi plus haut le paragraphe 7.83 concernant l'article XX b).

⁵³⁶ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphes 3.211 à 3.215.

⁵³⁷ Türkiye, première communication écrite, paragraphes 3.216 et 3.220; et Chine, réponse à la question n° 53 du Groupe spécial, paragraphe 83.

⁵³⁸ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphes 3.208 à 3.210.

⁵³⁹ Voir les rapports des Groupes spéciaux *États-Unis – Loi sur la réduction de l'inflation (Chine)*, paragraphe 7.140; *États-Unis – Mesures tarifaires (Chine)*, paragraphe 7.125; et *Indonésie – Matières premières*, paragraphe 7.226.

⁵⁴⁰ Rapports de l'Organe d'appel *CE – Produits dérivés du phoque*, paragraphe 5.185 et *Argentine – Services financiers*, paragraphe 6.168.

⁵⁴¹ Rapports de l'Organe d'appel *Argentine – Services financiers*, paragraphe 6.168 et *Thaïlande – Cigarettes (Philippines)*, paragraphe 177.

sur le RLPI en général, et non sur chaque prescription du RLPI et sur le mécanisme d'application du RLPI.⁵⁴² En réponse à des questions du Groupe spécial, la Türkiye a fourni des arguments et des éléments de preuve spécifiques à chaque prescription du RLPI et au mécanisme d'application du RLPI. Dans notre évaluation, nous examinerons à la fois ces arguments spécifiques, et – lorsque cela sera pertinent – les arguments généraux de la Türkiye.

7.401. Deuxièmement, nous n'évaluerons pas les prescriptions et le mécanisme d'application du RLPI dans l'abstrait.⁵⁴³ En fait, nous nous concentrerons sur les *aspects discriminatoires* dont nous avons constaté l'existence en ce qui concerne chaque prescription du RLPI et le mécanisme d'application. Ces aspects sont ceux qui constituaient le fondement de notre constatation d'incompatibilité avec l'article III:4, et ils sont ceux qui doivent être justifiés. Dans ce contexte, nous notons l'argument de la Türkiye selon lequel les prescriptions du RLPI sont conçues pour assurer le respect de l'article 58 de la LPC parce qu'elles sont semblables aux prescriptions du RSAV, et parce que le RSAV fait expressément référence à l'article 58.⁵⁴⁴ Nous ne pouvons pas accepter l'hypothèse sur laquelle repose cet argument précisément parce que, au titre de l'article XX d), nous nous concentrons sur les aspects discriminatoires découlant des différences que nous avons constatées entre le traitement accordé aux VE et VHRE importés et celui accordé par le RSAV aux VE et VHRE nationaux similaires.

7.402. En résumé, nous ne jugeons ni pertinent ni justifié d'évaluer si le RLPI, en général et dans l'abstrait, est nécessaire pour assurer le respect de la LPC ou du RRT. Nous évaluerons plutôt si chacune des prescriptions du RLPI et le mécanisme d'application du RLPI, en comparaison du traitement accordé aux VE et VHRE nationaux, sont nécessaires pour assurer le respect de la LPC et du RRT.

Question de savoir si la prescription relative aux stations-service est conçue pour assurer le respect de l'article 58 de la LPC

Arguments des parties

7.403. La Türkiye fait valoir que la prescription relative aux stations-service est nécessaire pour assurer le respect de l'obligation énoncée à l'article 58 1) imposant de fournir des services après-vente d'entretien et de réparation et de l'obligation énoncée à l'article 58 4) imposant d'établir des stations-service.⁵⁴⁵ Selon la Türkiye, il est plus probable que les fabricants nationaux s'appuient sur des fournisseurs nationaux et régionaux de pièces de rechange. Ils sont donc moins exposés aux perturbations de l'approvisionnement transfrontières que les importateurs et peuvent "mieux réagir en cas d'urgence et répondre plus efficacement aux besoins des consommateurs".⁵⁴⁶ En revanche, la Türkiye fait valoir que les importateurs dépendent généralement de fabricants basés à l'étranger, sont considérablement plus exposés aux contraintes entourant les chaînes d'approvisionnement internationales, et qu'il est considérablement plus probable qu'ils soient confrontés à des perturbations de l'approvisionnement, y compris en ce qui concerne les pièces de rechange.⁵⁴⁷ Elle fait valoir que la prescription relative aux stations-service cherche à traiter de tels risques associés aux chaînes d'approvisionnement internationales en faisant en sorte que les importateurs soient chargés d'approvisionner les stations-service en pièces de rechange et de "maintenir des stocks adéquats et d'en assurer le contrôle", au lieu d'externaliser cette "tâche cruciale" à des tierces parties.⁵⁴⁸ Selon la Türkiye, le RLPI exige des importateurs qu'ils *possèdent* des stations-service au lieu de s'appuyer sur des tierces parties parce qu'"il est plus probable que

⁵⁴² Nous ne considérons pas que la Türkiye fasse valoir que les prescriptions du RLPI et le mécanisme d'application du RLPI sont nécessaires pour assurer le respect de la LPC et du RRT *uniquement* lorsqu'ils sont pris collectivement dans leur fonctionnement combiné. (À titre de comparaison, voir le rapport du Groupe spécial *Colombie – Bureaux d'entrée*, paragraphe 7.503.)

⁵⁴³ Comme l'Organe d'appel l'a fait observer, "un défendeur ne peut pas justifier l'incompatibilité d'une mesure en fondant son moyen de défense sur des aspects de cette mesure qui sont différents de ceux que le groupe spécial a jugés incompatibles avec une disposition" du GATT. (Rapport de l'Organe d'appel *Argentine – Services financiers*, paragraphe 6.169)

⁵⁴⁴ Türkiye, première communication écrite, paragraphes 3.216 à 3.219; deuxième communication écrite, paragraphe 3.207.

⁵⁴⁵ Türkiye, réponse à la question n° 73 du Groupe spécial, paragraphe 2.5.

⁵⁴⁶ Türkiye, réponse à la question n° 74 a) du Groupe spécial, paragraphe 2.7.

⁵⁴⁷ Türkiye, réponse à la question n° 74 a) du Groupe spécial, paragraphe 2.7.

⁵⁴⁸ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.236.

les importateurs déploient des efforts pour assurer un approvisionnement adéquat en pièces de rechange lorsqu'ils sont directement investis dans des stations-service".⁵⁴⁹

7.404. La Chine considère les arguments de la Türkiye comme étant non étayés et spéculatifs.⁵⁵⁰ Selon elle, les chaînes d'approvisionnement nationales sont exposées à une multitude de risques, et le fait d'avoir des chaînes d'approvisionnement localisées "exacerbe le risque lié aux chaînes d'approvisionnement".⁵⁵¹ Elle affirme que les fabricants turcs utilisent une part importante de pièces et composants importés, et que, par conséquent, tout risque associé à leur origine étrangère s'appliquerait aussi aux fabricants nationaux.⁵⁵² En outre, elle n'est pas d'accord pour dire qu'il y a une quelconque base permettant de supposer que les importateurs ne seraient pas des fournisseurs fiables, ou ne se conformeraient pas aux prescriptions énoncées dans les normes turques.⁵⁵³ Selon la Chine, la Türkiye doit aussi "fournir une explication étayée" de la raison pour laquelle les risques liés aux chaînes d'approvisionnement auxquels elle fait référence ne s'appliquent pas également aux importateurs de VE et VHRE des partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR.⁵⁵⁴ S'agissant de la référence de la Türkiye à l'article 58 4) de la LPC, la Chine fait observer que cette disposition ne contient pas de prescription exigeant que les importateurs établissent eux-mêmes des stations-service.⁵⁵⁵

Évaluation du Groupe spécial

7.405. Nous avons constaté que la prescription relative aux stations-service est incompatible avec l'article III:4 du GATT de 1994 parce qu'elle exige que des services pour les VE et VHRE soient assurés par des stations appartenant exclusivement à l'importateur, alors que pour les VE et VHRE similaires nationaux, des services peuvent être assurés par des stations pouvant appartenir à tout opérateur économique, et parce que cette différence dans la disponibilité d'opérateurs économiques qui peuvent posséder les stations-service requises modifie les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés. Conformément à l'approche que nous avons décrite plus haut, nous passons maintenant à l'évaluation de la question de savoir si la prescription exigeant que des services pour les VE et VHRE soient assurés par des stations appartenant à l'importateur plutôt qu'à tout opérateur économique avec lequel l'importateur pourrait passer des contrats pour la fourniture de services après-vente, est conçue pour assurer le respect, comme le fait valoir la Türkiye, des obligations énoncées à l'article 58 1) et à l'article 58 4) de la LPC.

Article 58 1) de la LPC

7.406. L'article 58 1) est libellé comme suit:

Les fabricants ou les importateurs sont tenus de fournir des services après-vente d'entretien et de réparation pour les marchandises qu'ils produisent ou importent pendant la durée de vie déterminée par le Ministère.

7.407. Nous rappelons notre observation selon laquelle la nature générale de cette obligation est telle qu'elle exige de la Türkiye qu'elle présente des éléments de preuve et des arguments substantiels suffisants pour qu'elle s'acquitte de la charge lui incombant de prouver que la prescription relative aux stations-service est conçue pour assurer le respect de cette obligation.

7.408. La Türkiye fait valoir que cela est le cas parce que les importateurs sont plus exposés aux perturbations de l'approvisionnement transfrontières et aux contraintes entourant les chaînes

⁵⁴⁹ Türkiye, réponse à la question n° 74 b) du Groupe spécial, paragraphe 2.9.

⁵⁵⁰ Chine, observations sur les réponses de la Türkiye à la question n° 74 a), paragraphes 70 et 72 et n° 74 b), paragraphe 78.

⁵⁵¹ Chine, observations sur la réponse de la Türkiye à la question n° 74 a) du Groupe spécial, paragraphe 74.

⁵⁵² Chine, observations sur la réponse de la Türkiye à la question n° 74 a) du Groupe spécial, paragraphe 75.

⁵⁵³ Chine, observations sur la réponse de la Türkiye à la question n° 74 b) du Groupe spécial, paragraphe 78.

⁵⁵⁴ Chine, observations sur la réponse de la Türkiye à la question n° 74 a) du Groupe spécial, paragraphe 73. Voir aussi Chine, observations sur la réponse de la Türkiye à la question n° 74 b) du Groupe spécial, paragraphe 79.

⁵⁵⁵ Chine, déclaration liminaire à la première réunion du Groupe spécial, paragraphe 108; observations sur la réponse de la Türkiye à la question n° 73 du Groupe spécial, paragraphe 66.

d'approvisionnement internationales par rapport aux fabricants nationaux. Obliger les importateurs à posséder les stations-service fait en sorte qu'ils soient chargés d'approvisionner ces stations en pièces de rechange et de maintenir des stocks adéquats et d'en assurer le contrôle. Cela permet également d'assurer le respect de l'article 58 de la LPC parce que cela garantit l'accès ininterrompu aux pièces de rechange pour les consommateurs turcs qui achètent des VE et VHRE importés.

7.409. Nous examinons d'abord l'hypothèse factuelle sous-tendant l'argument de la Türkiye: à savoir que les importateurs sont plus exposés aux perturbations de l'approvisionnement transfrontières que les fabricants nationaux. Cette hypothèse est fondée sur deux affirmations: i) les importateurs s'appuient sur des "chaînes d'approvisionnement étrangères" pour les pièces de rechange, alors que les fabricants nationaux s'appuient sur des chaînes d'approvisionnement nationales ou régionales localisées; et ii) les chaînes d'approvisionnement étrangères sont plus exposées aux contraintes et il est plus probable qu'elles soient confrontées à des perturbations en comparaison des chaînes d'approvisionnement nationales ou régionales.⁵⁵⁶ La Chine ne souscrit à aucune de ces deux affirmations et fait valoir que la Türkiye n'a fourni aucun élément de preuve les étayant.

7.410. S'agissant de la première affirmation, nous notons que la Türkiye ne présente aucun élément de preuve concernant les chaînes d'approvisionnement pour les pièces de rechange sur lesquelles les fabricants nationaux et les importateurs de VE et VHRE s'appuient. En fait, la Türkiye présente cette affirmation en termes généraux, faisant valoir qu'il "est plus probable" que les fabricants nationaux s'appuient sur des fournisseurs régionaux ou nationaux, et que les importateurs s'appuient "généralement" sur des fournisseurs étrangers.⁵⁵⁷ La Chine n'est pas de cet avis et fait valoir que les fabricants turcs s'appuient également sur des fournisseurs étrangers, soit pour les pièces et composants soit pour les matières utilisées pour les produire.⁵⁵⁸ La Chine ne présente pas non plus un quelconque élément de preuve à l'appui de sa déclaration. Nous rappelons toutefois que la charge de la preuve incombe à la Türkiye qui établit, par voie d'affirmation, un moyen de défense au titre de l'article XX d).⁵⁵⁹

7.411. S'agissant de sa deuxième affirmation, la Türkiye explique que les chaînes d'approvisionnement régionales ou nationales impliquent des distances de transport plus courtes, aucune ou moins de barrières douanières, une meilleure communication avec le fournisseur, et un risque moindre d'exposition à l'instabilité géopolitique et aux événements mondiaux. Elle fait référence à une publication du Conseil du commerce international de 2024 faisant état d'une transition des chaînes d'approvisionnement mondiales traditionnelles à des chaînes d'approvisionnement régionales.⁵⁶⁰ Cette publication énumère plusieurs facteurs expliquant cette transition: les tensions géopolitiques, les perturbations et les vulnérabilités des chaînes d'approvisionnement, les préoccupations en matière d'environnement et de durabilité, et les progrès de l'automatisation et de la technologie. Elle explique que les chaînes d'approvisionnement régionales réduisent la dépendance à l'égard de fournisseurs éloignés et permettent de diversifier la production entre plusieurs régions. La Türkiye fait également référence à un article de Deloitte Insights de 2024.⁵⁶¹ Cet article indique qu'à la suite de la normalisation des chaînes d'approvisionnement mondiales après la pandémie de COVID-19, les sociétés de construction et de fabrication industrielles aux États-Unis restructurent leurs chaînes d'approvisionnement afin d'inclure des lieux situés aux États-Unis ou sur le territoire de leurs partenaires dans le cadre d'ACR ainsi que des lieux plus proches des utilisateurs finals. Il explique qu'il apparaît que les sociétés sont incitées à restructurer leurs chaînes d'approvisionnement afin d'optimiser la logistique et les résultats en matière de livraison, de réduire les coûts et de tirer profit de la politique industrielle. Il évoque aussi les préoccupations croissantes au sujet des incidences indirectes des instabilités géopolitiques sur les chaînes d'approvisionnement.

7.412. La Chine ne souscrit pas non plus à la deuxième affirmation de la Türkiye. Elle fait valoir que les chaînes d'approvisionnement nationales sont exposées à des risques tels que les catastrophes

⁵⁵⁶ Türkiye, réponse à la question n° 74 a) du Groupe spécial, paragraphe 2.7.

⁵⁵⁷ Türkiye, réponse à la question n° 74 a) du Groupe spécial, paragraphe 2.7.

⁵⁵⁸ Chine, observations sur la réponse de la Türkiye à la question n° 74 a) du Groupe spécial, paragraphe 75.

⁵⁵⁹ Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Chemises et blouses de laine*, page 16.

⁵⁶⁰ Conseil du commerce international, "The Rise of Regional Supply Chains: How Geopolitical Tensions and Economic Pressures Are Shifting Global Production in 2024" (pièce TUR-111).

⁵⁶¹ Deloitte Insights, "Restructuring the supply base: Prioritizing a resilient, yet efficient supply chain" (23 mai 2024) (pièce TUR-112).

naturelles, les interventions en matière de réglementation, l'instabilité politique, les perturbations des transports ou la mobilisation de la main-d'œuvre.⁵⁶² Elle fait référence à un article de 2023 faisant état de l'incidence des séismes sur les chaînes d'approvisionnement.⁵⁶³ Cet article fait référence un séisme récent survenu en Türkiye et suggère que les entreprises se préparent à de futurs séismes en diversifiant leurs bases de fournisseurs au lieu de s'appuyer sur des fournisseurs d'une région localisée.

7.413. Nous ne sommes pas convaincus que les arguments des parties soient nécessairement contradictoires ni qu'ils s'excluent mutuellement. D'après les éléments de preuve dont nous disposons, nous comprenons que: i) il existe des risques associés aux chaînes d'approvisionnement mondiales qui incitent certaines entreprises à se tourner vers des chaînes d'approvisionnement au moins régionales; et ii) il existe des risques associés aux chaînes d'approvisionnement nationales qui peuvent inciter certaines entreprises à diversifier leur base de fournisseurs en s'appuyant sur des fournisseurs dans différentes zones géographiques, y compris les chaînes d'approvisionnement internationales. Sur la base de ces éléments de preuve, nous convenons avec la Türkiye qu'il existe certains risques qui affectent les chaînes d'approvisionnement étrangères davantage que les chaînes d'approvisionnement régionales ou nationales. Nous convenons également avec la Chine qu'il existe d'autres risques qui affectent les chaînes d'approvisionnement localisées davantage que les chaînes d'approvisionnement étrangères diversifiées. Nous ne sommes toutefois pas convaincus que les éléments de preuve dont nous disposons étayent l'argument de la Türkiye selon lequel l'approvisionnement étranger est "intrinsèquement", et inévitablement, moins fiable que l'approvisionnement local.⁵⁶⁴ Comme le montre le peu d'éléments de preuve dont nous disposons, la fiabilité de chaque chaîne d'approvisionnement dépend de nombreux facteurs, et non exclusivement de sa nature nationale ou étrangère.

7.414. Nous estimons donc que la première affirmation de la Türkiye n'est étayée par aucun élément de preuve versé au dossier, et que sa deuxième affirmation n'est étayée que partiellement par les éléments de preuve, ce qui dresse un tableau plus complexe. Cela jette le doute sur l'hypothèse factuelle sous-tendant les arguments de la Türkiye.

7.415. Nous poursuivons notre analyse pour évaluer si, même à supposer que les importateurs soient plus exposés aux perturbations de l'approvisionnement transfrontières que les fabricants nationaux, la prescription exigeant qu'ils *possèdent* des stations de service est conçue pour assurer le respect de l'article 58 de la LPC.

7.416. La Türkiye fait valoir que si un importateur possède une station-service: i) il est plus probable qu'il déploie des efforts pour faire en sorte que cette station soit approvisionnée de manière adéquate en pièces de rechange qu'il n'est probable qu'il sorte du marché⁵⁶⁵; et ii) il garde un contrôle direct sur les services après-vente et la disponibilité des pièces de rechange et il est moins dépendant des intermédiaires, ce qui atténue les risques causés par les vulnérabilités des chaînes d'approvisionnement.⁵⁶⁶ Comme la Türkiye le fait valoir, cela "est parfaitement conforme à l'objectif de protection des consommateurs du RLPI".⁵⁶⁷

7.417. Les déclarations de la Türkiye s'appuient sur plusieurs suppositions, dont peu sont étayées par les éléments de preuve qu'elle a présentés.

7.418. Premièrement, la Türkiye dit qu'il est plus probable qu'un importateur déploie des efforts pour faire en sorte qu'une station-service soit approvisionnée de manière adéquate en pièces de rechange s'il possède cette station-service. Elle n'a fourni aucun élément de preuve pour étayer cette déclaration. Nous faisons observer que le paragraphe 5.2.3 de la norme TSE K 646 est libellé comme suit:

Un atelier de réparation doit disposer d'un système qui permettra de répondre aux besoins en pièces de rechange. Dans le cadre de ce système, les fabricants ou les

⁵⁶² Chine, observations sur la réponse de la Türkiye à la question n° 74 a) du Groupe spécial, paragraphe 74.

⁵⁶³ Blog de l'ICAT, "How earthquakes impact the supply chain" (23 mars 2023) (pièce CHN-60).

⁵⁶⁴ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.236.

⁵⁶⁵ Türkiye, réponse à la question n° 74 b) du Groupe spécial, paragraphes 2.9 et 2.11.

⁵⁶⁶ Türkiye, réponse à la question n° 74 b) du Groupe spécial, paragraphe 2.12.

⁵⁶⁷ Türkiye, réponse à la question n° 74 b) du Groupe spécial, paragraphe 2.13.

importateurs doivent fournir à l'atelier de réparation agréé un engagement écrit indiquant qu'un stock complet de toutes les pièces de rechange sera disponible soit au siège de la société, soit dans une station de service qu'ils auront désignée. De plus, ledit engagement écrit précisera les pièces de rechange, ainsi que les quantités, qui seront stockées dans l'atelier de réparation agréé, et ces quantités permettront d'assurer un service ininterrompu aux consommateurs. L'atelier de réparation doit identifier les pièces de rechange de manière appropriée.

7.419. Nous comprenons que toutes les stations-service sont tenues de disposer d'un système qui permettra de répondre aux besoins en pièces de rechange. Les importateurs, tout comme les fabricants nationaux, doivent s'engager à détenir un stock complet de toutes les pièces de rechange et à stocker certaines quantités de pièces de rechange dans les stations-service, assurant "un service ininterrompu au consommateur". Rien dans le texte de la norme TSE K 646 ne donne à penser que cette prescription varie en fonction du propriétaire des stations-service. Cela laisse entendre que les importateurs doivent assurer le même "service ininterrompu" aux consommateurs que les fabricants nationaux, qu'ils possèdent une station-service ou en utilisent une appartenant à un autre opérateur économique.⁵⁶⁸ Cela jette le doute sur l'affirmation de la Türkiye selon laquelle il est plus probable que les importateurs fassent en sorte qu'une station-service soit approvisionnée de manière adéquate s'ils la possèdent.⁵⁶⁹

7.420. Deuxièmement, la Türkiye indique qu'il est plus probable que les importateurs sortent du marché turc par rapport aux fabricants nationaux "en raison d'un investissement local moindre et d'une plus grande exposition aux risques externes".⁵⁷⁰ Elle fait référence à deux documents examinant les "barrières à la sortie". Le premier – élaboré par l'équipe de rédaction d'Indeed – contient un exposé général des facteurs qui empêchent une entreprise de sortir d'un marché.⁵⁷¹ Le deuxième – élaboré par le Secrétariat de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) – décrit les "barrières à la sortie" comme étant des obstacles qui peuvent empêcher une entreprise de sortir du marché comme elle aurait pu normalement le faire.⁵⁷² Bien que ces documents décrivent des facteurs susceptibles de faciliter ou de compliquer la sortie d'un marché, nous ne considérons pas que l'un ou l'autre étaye directement l'affirmation de la Türkiye selon laquelle il est plus probable que les importateurs sortent du marché turc par rapport aux fabricants nationaux. Nous rappelons, à cet égard, que, tout comme les fabricants nationaux, les importateurs sont des entités établies en Türkiye.⁵⁷³

7.421. La note de réflexion de l'OCDE peut toutefois être considérée comme étayant l'idée de la Türkiye selon laquelle exiger des importateurs qu'ils possèdent des stations-service peut avoir une incidence sur la probabilité qu'ils sortent du marché turc. Ce document énumère, parmi les "coûts d'opportunité indirects de la sortie", les "coûts non récupérables", c'est-à-dire des investissements qui, une fois effectués, restent pleinement engagés dans un marché particulier, ce qui inclut des actifs spécifiques tels que des usines de fabrication.⁵⁷⁴ Nous comprenons que le fait de posséder une station-service spécialisée peut être perçu comme étant un tel "coût non récupérable". La prescription relative aux stations-service peut donc affecter la facilité avec laquelle les entreprises sortent du marché turc. Même si c'était le cas, nous ne voyons pas comment cela se rapporte à l'objectif consistant à assurer le respect de l'article 58 1) de la LPC. Dans la mesure où la Türkiye

⁵⁶⁸ En effet, la Türkiye explique que la prescription figurant dans la norme TSE K 646 sert à réduire au minimum le risque de perturbations des chaînes d'approvisionnement à la fois pour les véhicules nationaux et les véhicules importés. (Türkiye, réponse à la question n° 74 b) du Groupe spécial, paragraphe 2.10)

⁵⁶⁹ La Türkiye fait valoir que malgré la contribution du paragraphe 5.2.3 à la disponibilité des pièces de rechange, il demeure qu'il est "moins probable que les importateurs soient aptes à toujours se conformer aux prescriptions pertinentes par rapport aux fabricants nationaux". (Türkiye, réponse à la question n° 74 b) du Groupe spécial, paragraphe 2.11) Dans la mesure où la Türkiye laisse entendre qu'il est plus probable que les importateurs violent les prescriptions prévues par la loi turque par rapport aux fabricants nationaux, nous avons du mal à accepter une déclaration aussi radicale en l'absence d'un quelconque élément de preuve pour l'étayer. En outre, nous ne voyons pas comment exiger d'un importateur qu'il possède une station-service atténuerait le risque que cet importateur viole les prescriptions prévues par la loi turque.

⁵⁷⁰ Türkiye, réponse à la question n° 74 b) du Groupe spécial, paragraphe 2.11.

⁵⁷¹ Indeed, "Definitive Guide to Exit Barriers (With Examples)" (11 décembre 2025) (pièce TUR-114).

⁵⁷² Secrétariat de l'OCDE, Direction des affaires financières et des entreprises, Comité de la concurrence, "Barriers to Exit – Background Note", DAF/COMP(2019)15 (3-4 décembre 2019) (Note de réflexion de l'OCDE) (pièce TUR-113).

⁵⁷³ Michaela Merz, "Turkey: Only a Turkish resident entity can act as importer" (17 juin 2019) (pièce CHN-46).

⁵⁷⁴ Note de réflexion de l'OCDE, paragraphe 23.

laisse entendre que si un importateur sort du marché, cela peut affecter la fourniture de services d'entretien et de réparation aux consommateurs, nous observons que l'article 58 de la LPC contient des dispositions qui visent spécifiquement à remédier à de telles situations et à assurer la continuité des services d'entretien et de réparation.⁵⁷⁵

7.422. Troisièmement, la Türkiye indique qu'un importateur est moins dépendant des vulnérabilités des chaînes d'approvisionnement s'il possède une station-service, parce qu'il dépend d'un plus petit nombre d'intermédiaires. Elle ne présente aucun élément de preuve à l'appui de cette déclaration. Nous comprenons que le fait de posséder une station-service au lieu de s'appuyer sur une station-service appartenant à un autre opérateur économique permet nécessairement de se passer d'au moins un intermédiaire. Nous ne voyons toutefois pas en quoi cela se rapporte à la préoccupation exprimée par la Türkiye au sujet des chaînes d'approvisionnement étrangères, à l'objectif consistant à assurer le respect de l'article 58 1) de la LPC ni, d'ailleurs, à l'objectif de protection des consommateurs.

7.423. Enfin, nous notons également qu'il apparaît que certaines des déclarations de la Türkiye sont contredites par la teneur, la structure et le fonctionnement attendu de la prescription relative aux stations-service. Nous rappelons que les importateurs de VE et VHRE des partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR sont exemptés de la prescription relative aux stations-service. Comme la Chine le fait observer, la Türkiye n'a pas expliqué pourquoi les risques qu'elle associait aux chaînes d'approvisionnement étrangères et aux barrières à la sortie ne s'appliquaient pas également à ces importateurs.⁵⁷⁶

7.424. Nous considérons donc que, même à supposer que les importateurs soient plus exposés aux perturbations de l'approvisionnement transfrontières, les arguments de la Türkiye selon lesquels la prescription relative aux stations-service est conçue pour assurer le respect de l'obligation générale énoncée à l'article 58 1) de la LPC s'appuient sur plusieurs affirmations non étayées et qu'il apparaît que ces arguments sont contredits par la teneur, la structure et le fonctionnement attendu de la prescription relative aux stations-service.

7.425. Nous concluons que la Türkiye n'a pas démontré que la prescription relative aux stations-service est conçue pour assurer le respect de l'obligation figurant à l'article 58 1) de la LPC.

Article 58 4) de la LPC

7.426. La Türkiye fait également valoir que la prescription relative aux stations-service est nécessaire pour assurer le respect de "l'obligation d'établir des stations-service" figurant à l'article 58 4) de la LPC.⁵⁷⁷

7.427. Nous faisons d'abord observer que cette disposition ne contient pas l'obligation que la Türkiye décrit. L'article 58 4) est libellé comme suit:

Les producteurs ou les importateurs peuvent établir des stations-service agréées eux-mêmes ou peuvent utiliser des stations-service ou des organisations de services existantes, à condition qu'ils soient responsables des services fournis par les stations-service.

7.428. Nous ne voyons rien dans le texte de cette disposition qui contienne une "obligation d'établir des stations-service". De plus, nous notons que le texte est quasiment identique à celui de

⁵⁷⁵ L'article 58 6) est libellé comme suit:

Dans l'éventualité où l'importateur cesserait son activité commerciale d'une quelconque façon, le vendeur, le fabricant et le nouvel importateur sont conjointement et individuellement chargés de la fourniture de services d'entretien et de réparation pendant la période de garantie. Après l'expiration de la période de garantie, le fabricant ou le nouvel importateur doit fournir des services d'entretien et de réparation pendant la durée de vie du produit.

L'article 58 7) est libellé comme suit:

Après la fin de la période de garantie, si le service après-vente relatif aux marchandises n'est pas fourni par le fabricant ou l'importateur pendant la durée de vie déterminée par le Ministère, le consommateur pourra demander une compensation pour le dommage subi.

⁵⁷⁶ Chine, observations sur la réponse de la Türkiye à la question n° 74 a) du Groupe spécial, paragraphe 73.

⁵⁷⁷ Türkiye, réponse à la question n° 73 du Groupe spécial, paragraphe 2.5.

l'article 5 2) du RSAV.⁵⁷⁸ Nous rappelons notre constatation selon laquelle la prescription relative aux stations-service, en exigeant que les importateurs *possèdent* les stations-service requises, entraîne une différence de traitement par rapport à la possibilité offerte exactement par l'article 5 2) du RSAV aux fabricants nationaux de s'appuyer sur d'autres opérateurs économiques qui possèdent les stations-service requises. En raison de la prescription relative aux stations-service, les importateurs de VE et VHRE de pays autres que les partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR ne peuvent actuellement pas bénéficier de cette possibilité. C'est cette différence qui donne lieu à l'incompatibilité avec l'article III:4 que la Türkiye cherche à justifier.

7.429. À notre avis, on ne peut pas dire qu'une prescription qui est moins favorable que celle figurant dans une disposition spécifique d'une loi ou d'un règlement, et est par conséquent incompatible avec l'article III:4, est conçue pour assurer le respect de cette disposition spécifique. L'*aspect discriminatoire* de la prescription relative aux stations-service contredit directement la possibilité offerte à l'article 58 4) aux importateurs d'"utiliser des stations-service ou des organisations de services existantes".

7.430. Nous concluons donc que la Türkiye n'a pas démontré que la prescription relative aux stations-service est conçue pour assurer le respect de toute obligation figurant à l'article 58 4) de la LPC.

Question de savoir si la prescription relative au certificat de compétence est conçue pour assurer le respect de l'article 58 de la LPC

Arguments des parties

7.431. La Türkiye fait valoir que la prescription relative au certificat de compétence est nécessaire pour assurer le respect de l'obligation énoncée à l'article 58 1) imposant de fournir des services après-vente d'entretien et de réparation et de l'obligation énoncée à l'article 58 2) imposant d'avoir un certificat de qualification.⁵⁷⁹ Elle explique que l'intention qui sous-tend la prescription relative au certificat de compétence n'est pas de remédier à de quelconques différences dans les risques réglementaires, mais de "simplifier et reprendre, aux fins de faciliter les procédures administratives, les prescriptions qui existent dans les normes turques pertinentes et de donner des indications aux importateurs, en particulier ceux qui sont susceptibles de chercher à entrer pour la première fois sur le marché turc".⁵⁸⁰ Selon la Türkiye, les primo-importateurs "trouveront utile de devoir remplir uniquement un certificat d'un seul type au lieu de devoir faire des choix parmi tout un éventail de certificats".⁵⁸¹

7.432. La Chine fait valoir que l'article 58 de la LPC ne traite pas des certificats de compétence des personnes chargées de l'entretien des véhicules.⁵⁸² Selon elle, la Türkiye n'explique pas pourquoi la flexibilité limitée prévue par le RLPI est nécessaire pour assurer le respect de la LPC.⁵⁸³ La Chine fait également valoir qu'"il n'y a aucune base logique permettant de supposer qu'un primo-importateur préférerait avoir moins de choix".⁵⁸⁴

⁵⁷⁸ Nous rappelons que l'article 5 du RSAV est libellé comme suit:

1) Les fabricants ou les importateurs sont tenus d'établir une station-service agréée dotée d'un personnel technique suffisant, l'emplacement, le nombre et les caractéristiques de ces stations-service étant spécifiés dans la liste jointe en annexe, aux fins de la fourniture de services après-vente pour la durée de vie spécifiée de chaque groupe de produits figurant dans la liste jointe en annexe.

2) Les fabricants ou les importateurs peuvent établir des stations-service agréées eux-mêmes ou bénéficier de stations-service ou d'organisations de services établies, à condition qu'ils soient responsables des services fournis.

⁵⁷⁹ Türkiye, réponse à la question n° 73 du Groupe spécial, paragraphe 2.5.

⁵⁸⁰ Türkiye, réponse à la question n° 75 a) du Groupe spécial, paragraphe 2.15.

⁵⁸¹ Türkiye, réponse à la question n° 75 a) du Groupe spécial, paragraphe 2.15.

⁵⁸² Chine, déclaration liminaire à la première réunion du Groupe spécial, paragraphe 109; observations sur la réponse de la Türkiye à la question n° 73 du Groupe spécial, paragraphe 67; et deuxième communication écrite, paragraphe 253.

⁵⁸³ Chine, observations sur la réponse de la Türkiye à la question n° 75 a) du Groupe spécial, paragraphe 85.

⁵⁸⁴ Chine, observations sur la réponse de la Türkiye à la question n° 75 a) du Groupe spécial, paragraphe 86.

Évaluation du Groupe spécial

7.433. Nous avons constaté que la prescription relative au certificat de compétence est incompatible avec l'article III:4 du GATT de 1994 parce qu'elle exige que la compétence du personnel assurant des services pour les VE et VHRE importés soit vérifiée uniquement au moyen d'un certificat de TERVE, alors que la compétence du personnel assurant des services pour les VE et VHRE nationaux similaires peut être vérifiée selon trois méthodes différentes, et parce que cette différence dans les méthodes disponibles pour vérifier la compétence du personnel travaillant dans les stations-service modifie les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés. Conformément à l'approche que nous avons décrite plus haut, nous passons maintenant à l'évaluation de la question de savoir si la prescription exigeant que la compétence du personnel assurant des services pour les VE et VHRE importés soit certifiée uniquement au moyen d'un certificat de TERVE est conçue pour assurer le respect, comme le fait valoir la Türkiye, des obligations énoncées à l'article 58 1) et à l'article 58 2) de la LPC.

Article 58 1) de la LPC

7.434. Nous rappelons notre observation selon laquelle la nature générale de l'obligation figurant à l'article 58 1) est telle qu'elle exige de la Türkiye qu'elle présente des éléments de preuve et des arguments substantiels suffisants pour qu'elle s'acquitte de la charge lui incombant de prouver que la prescription relative au certificat de compétence est conçue pour assurer le respect de cette obligation.

7.435. Nous comprenons que la Türkiye fait valoir que cela est le cas parce que la prescription relative au certificat de compétence simplifie les prescriptions en matière de compétence et donne des indications aux importateurs. Dans la mesure où l'argument de la Türkiye est fondé sur son affirmation selon laquelle la prescription relative au certificat de compétence reprend les prescriptions en matière de certification de la compétence applicables aux VE et VHRE nationaux, nous rappelons que nous avons constaté que cela n'est pas le cas en raison de la différence dans les méthodes disponibles pour vérifier ces compétences. C'est précisément cette différence qui donne lieu à l'incompatibilité avec l'article III:4 que la Türkiye cherche à justifier.

7.436. S'agissant de cette différence, la Türkiye fait valoir que les primo-importateurs trouveraient "utile de devoir remplir uniquement un certificat d'un seul type au lieu de devoir faire des choix parmi tout un éventail de certificats".⁵⁸⁵ Nous ne considérons pas que cet argument soit convaincant pour quatre raisons.

7.437. Premièrement, la Türkiye fonde son affirmation sur l'"expérience", mais – comme la Chine le fait observer – ne fournit aucun élément de preuve pour l'étayer.⁵⁸⁶

7.438. Deuxièmement, la Türkiye fait référence aux primo-importateurs. Cependant, la prescription relative au certificat de compétence s'applique à tous les importateurs, y compris ceux qui sont susceptibles de posséder ou d'utiliser des stations-service employant du personnel qui détient un diplôme d'école secondaire dans les domaines de la mécanique, des véhicules automobiles et des technologies électriques électroniques, ou un certificat légal de maîtrise ou un certificat de qualification professionnelle dans le domaine professionnel pertinent au lieu d'un certificat de TERVE.

7.439. Troisièmement, nous comprenons que ce ne sont pas les importateurs qui "remplissent" le certificat de TERVE, comme la Türkiye le laisse entendre. En fait, il s'agit du technicien pertinent qui demande, et doit obtenir, un certificat de TERVE par le biais du processus décrit à l'annexe 3 de la Directive de mise en œuvre.⁵⁸⁷ La prescription relative au certificat de compétence exige des importateurs qu'ils démontrent que le personnel assurant des services pour les VE et les importés détient un certificat de TERVE. Comme cela est indiqué plus haut dans la section 7.3.2.4.3.3, lorsque la Türkiye parle de l'"éventail de certificats" en comparaison du "certificat d'un seul type", cela veut

⁵⁸⁵ Türkiye, réponse à la question n° 75 a) du Groupe spécial, paragraphe 2.15.

⁵⁸⁶ Chine, observations sur la réponse de la Türkiye à la question n° 75 a) du Groupe spécial, paragraphe 86.

⁵⁸⁷ Nous notons que la partie introductive de l'annexe 3 explique que cette annexe énonce les processus utilisés "pour les candidats qui demandent à être certifiés". Les processus eux-mêmes font référence au candidat à de nombreuses reprises, ce qui indique clairement que ce candidat est le technicien qui cherche à être certifié, et non l'importateur.

dire que les opérateurs économiques qui vendent des VE et VHRE nationaux ont accès à un plus grand vivier de spécialistes dotés des compétences spécialisées pertinentes requises pour assurer des services pour les VE et VHRE.

7.440. Enfin, même à supposer que la prescription relative au certificat de compétence simplifie les prescriptions existantes et donne des indications aux importateurs, la Türkiye ne fournit aucun argument expliquant en quoi cela se rapporte à l'objectif consistant à assurer le respect de l'article 58 1) du LPC.

7.441. Nous concluons donc que la Türkiye n'a pas démontré que la prescription relative au certificat de compétence est conçue pour assurer le respect de l'obligation figurant à l'article 58 1) de la LPC.

Article 58 2) de la LPC

7.442. L'article 58 2) du RSAV est libellé comme suit:

Les fabricants ou les importateurs sont tenus d'obtenir un certificat de qualification pour les services après-vente approuvé par le Ministère pour les marchandises spécifiées par le règlement et d'enregistrer les renseignements sur toutes les stations-service agréées dans le système établi par le Ministère.

7.443. Comme il est indiqué plus haut au paragraphe 7.335, la Türkiye a expliqué que le "certificat de qualification" était une certification globale attestant qu'une entreprise satisfaisait à l'ensemble des prescriptions relatives aux services après-vente, y compris la certification des compétences des différents membres du personnel et l'existence du nombre requis de stations-service. Nous considérons donc que l'article 58 2) contient une obligation imposant à un importateur qu'il obtienne un "certificat de qualification" une fois qu'il aura satisfait aux prescriptions applicables, y compris celles relatives à la certification des compétences du personnel dans ses stations-service. Nous ne voyons pas comment l'une de ces prescriptions peut être conçue pour assurer le respect de l'obligation de certifier qu'il a été satisfait à cette même prescription. La Türkiye n'a pas fourni d'autres arguments à l'appui de cette affirmation.

7.444. Nous concluons donc que la Türkiye n'a pas démontré que la prescription relative au certificat de compétence est conçue pour assurer le respect de l'obligation figurant à l'article 58 2) de la LPC.

Question de savoir si la prescription relative au centre d'appel est conçue pour assurer le respect de l'article 58 de la LPC

Arguments des parties

7.445. La Türkiye fait valoir que la prescription relative au centre d'appel est nécessaire pour assurer le respect de l'obligation énoncée à l'article 58 1) imposant de fournir des services après-vente d'entretien et de réparation.⁵⁸⁸ Selon elle, les importateurs qui introduisent de nouvelles marques étrangères sur le marché turc pourraient ne pas exploiter des centres d'appel "doté du personnel adéquat" et pourraient ne pas fournir une infrastructure d'information adéquate aux consommateurs turcs. En revanche, les fabricants nationaux ont une "présence commerciale plus stable", sont "plus fiables", et exploitent déjà des centres d'appel dotés du personnel adéquat.⁵⁸⁹ Ainsi, comme la Türkiye le fait valoir, la prescription relative au centre d'appel est nécessaire pour faire en sorte que les consommateurs bénéficient d'un service client après-vente adéquat et "doté du personnel approprié", conformément à l'objectif de protection des consommateurs.⁵⁹⁰

7.446. La Chine fait observer que les explications de la Türkiye, qu'elle juge spéculatives, concernent uniquement les nouvelles marques, alors que la prescription relative au centre d'appel s'applique à toutes les marques étrangères, y compris celles qui étaient exploitées en Türkiye avant l'adoption du RLPI.⁵⁹¹ Elle affirme aussi que la Türkiye n'a fourni aucune explication justifiant la prescription exigeant que les centres d'appel emploient au minimum 40 personnes, que la Chine

⁵⁸⁸ Türkiye, réponse à la question n° 73 du Groupe spécial, paragraphe 2.5.

⁵⁸⁹ Türkiye, réponse à la question n° 75 b) du Groupe spécial, paragraphe 2.16.

⁵⁹⁰ Türkiye, réponse à la question n° 75 b) du Groupe spécial, paragraphe 2.17.

⁵⁹¹ Chine, observations sur la réponse de la Türkiye à la question n° 74 b) du Groupe spécial, paragraphe 88.

juge "complètement arbitraire".⁵⁹² Enfin, la Chine ne partage pas l'avis selon lequel les éléments de preuve versés au dossier étayaient l'affirmation de la Türkiye selon laquelle les fabricants nationaux exploitent déjà des centres d'appel dotés du personnel adéquat.

Évaluation du Groupe spécial

7.447. Nous avons constaté que la prescription relative au centre d'appel est incompatible avec l'article III:4 du GATT de 1994 parce qu'elle exige des importateurs qu'ils exploitent un centre d'appel en Türkiye doté de 40 membres du personnel, alors qu'il n'existe aucune prescription de ce type pour les fabricants nationaux, et parce que, par conséquent, elle modifie les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés. Conformément à l'approche que nous avons décrite plus haut, nous passons maintenant à l'évaluation de la question de savoir si cette prescription, par rapport à l'absence de prescription relative au centre d'appel pour les fabricants nationaux, est conçue pour assurer le respect de l'obligation générale énoncée à l'article 58 1).

7.448. Nous comprenons que la Türkiye fait valoir que cela est le cas parce que les importateurs qui introduisent de nouvelles marques étrangères sur le marché turc pourraient ne pas exploiter des centres d'appel "dotés du personnel adéquat", par rapport aux fabricants nationaux "plus fiables". Exiger que l'importateur exploite un centre d'appel en Türkiye doté d'au moins 40 membres du personnel pour chaque marque qu'il importe garantit que les consommateurs turcs bénéficieront d'un service client après-vente adéquat pour les VE et VHRE importés.

7.449. L'argument de la Türkiye est fondé sur deux affirmations factuelles: i) il est plus probable que les importateurs ne fournissent pas une infrastructure d'information adéquate, et ii) les fabricants nationaux fournissent une infrastructure d'information adéquate, y compris en exploitant des centres d'appel dotés du personnel adéquat. Nous comprenons que la Türkiye fait valoir qu'en raison de cette différence factuelle, la prescription applicable uniquement aux importateurs les obligeant à exploiter des centres d'appel en Türkiye dotés de 40 membres du personnel est conçue pour assurer le respect de l'article 58 de la LPC. Vraisemblablement, il n'est pas nécessaire d'appliquer une prescription similaire aux fabricants nationaux pour assurer le respect de l'article 58 de la LPC, parce que ce respect est assuré par leur présence commerciale plus stable en Türkiye et par le fait qu'ils exploitent déjà, *de facto*, des centres d'appel.

7.450. Nous examinons d'abord les affirmations factuelles sous-tendant l'argument de la Türkiye. Comme la Chine le fait observer, la Türkiye n'a fourni aucun élément de preuve pour étayer la première de ses affirmations. En outre, cette affirmation concerne uniquement les importateurs qui introduisent de *nouvelles* marques étrangères. La prescription relative au centre d'appel s'applique à tous les importateurs, y compris ceux qui ont déjà introduit des marques étrangères sur le marché turc. Il n'apparaît pas que la Türkiye affirme qu'il est plus probable que ces importateurs qui sont déjà établis sur le marché turc n'exploitent pas des centres d'appel dotés du personnel adéquat.

7.451. S'agissant de la deuxième affirmation, nous avons noté plus haut au paragraphe 7.279 que les pièces présentées par la Türkiye ne montraient pas sans équivoque que les fabricants nationaux exploitaient des centres d'appel en Türkiye dotés de 40 membres du personnel pour chaque marque. Au mieux, les éléments de preuve dont nous disposons montrent que quatre fabricants nationaux ont attribué des lignes téléphoniques pour permettre aux consommateurs de les contacter au sujet des services après-vente. On ne sait toujours pas très bien si l'un quelconque de ces 4 fabricants nationaux exploite des centres d'appel, et encore moins des centres d'appel employant 40 personnes; ni comment les autres fabricants nationaux ont choisi de se rendre joignables par les consommateurs.

7.452. Nous estimons donc que les affirmations de la Türkiye ne sont pas étayées par les éléments de preuve versés au dossier. Cela jette le doute sur l'hypothèse factuelle sous-tendant l'argument de la Türkiye.

7.453. Nous poursuivons notre analyse pour évaluer si, même à supposer qu'il est moins probable que les importateurs fournissent une infrastructure d'information adéquate par rapport aux fabricants nationaux, la prescription exigeant qu'ils exploitent des centres d'appel *en Türkiye* dotés

⁵⁹² Chine, observations sur la réponse de la Türkiye à la question n° 74 b) du Groupe spécial, paragraphe 89.

d'au moins 40 membres du personnel pour chaque marque est conçue pour assurer le respect de l'article 58 de la LPC.

7.454. Nous comprenons, dans l'abstrait, qu'une prescription exigeant de fournir une infrastructure d'information adéquate aux consommateurs peut être considérée comme conçue pour assurer le respect de l'obligation générale énoncée à l'article 58 1) imposant de fournir un entretien après-vente. Toutefois, ce n'est pas la question dont nous sommes saisis. En fait, la Türkiye doit expliquer en quoi les aspects discriminatoires de la prescription relative au centre d'appel, qui incluent, en particulier, le fait d'exiger que cette infrastructure d'information consiste, uniquement en ce qui concerne les VE et VHRE importés, en un centre d'appel i) en Türkiye doté ii) d'au moins 40 membres du personnel iii) pour chaque marque (par rapport à une obligation potentiellement implicite pour les fabricants nationaux d'être joignables par les consommateurs), sont conçus pour assurer le respect de cette obligation générale. La Türkiye ne fournit aucun argument relatif à ces aspects qui constituent l'essence de la prescription relative au centre d'appel.

7.455. Nous concluons donc que la Türkiye n'a pas démontré que la prescription relative au centre d'appel est conçue pour assurer le respect de l'obligation figurant à l'article 58 1) de la LPC.

Question de savoir si la prescription relative au représentant agréé est conçue pour assurer le respect de la LPC et du RRT

Arguments des parties

7.456. La Türkiye fait valoir que la prescription relative au représentant agréé est nécessaire pour assurer le respect du RRT parce qu'elle "fait en sorte que les fabricants étrangers établissent un représentant agréé, comme le prescrit l'article 13 3) [*sic*] du Règlement relatif à la réception par type".⁵⁹³ Selon elle, en l'absence de représentant agréé, il n'y a "aucun pont direct" entre un fabricant étranger et les pouvoirs publics turcs, alors qu'un tel pont "existe naturellement" pour les fabricants nationaux situés sur le territoire turc.⁵⁹⁴ Elle fait aussi valoir que la prescription relative au représentant agréé est nécessaire pour assurer le respect du RSAV "plus généralement", car ils "contribuent tous deux à une meilleure protection des consommateurs, ce qui est l'objectif de la Loi sur la protection des consommateurs".⁵⁹⁵ La Türkiye fait observer que les représentants agréés représentent les fabricants étrangers aux fins de la coopération avec les pouvoirs publics sur des questions relatives à la sécurité des produits et à la protection des consommateurs.⁵⁹⁶

7.457. La Chine fait valoir que puisque la prescription relative au représentant agréé concerne la désignation d'un représentant agréé qui peut ne pas être le même que le représentant RRT, cette prescription n'est pas conçue pour assurer le respect du RRT.⁵⁹⁷ Selon elle, la charge additionnelle imposée par la prescription relative au représentant agréé n'a "aucune justification".⁵⁹⁸ La Chine fait aussi valoir que l'invocation tardive du RRT par la Türkiye manque de crédibilité, parce que si le RLPI avait été adopté pour assurer le respect du RRT, "la Türkiye en aurait eu connaissance et l'aurait clairement indiqué au début de la procédure".⁵⁹⁹

Évaluation du Groupe spécial

7.458. Nous soulignons que l'objet de notre constatation d'incompatibilité au titre de l'article III:4 est la prescription relative au représentant agréé *figurant dans le RLPI* (le représentant RLPI) et *non* la prescription figurant dans le RRT exigeant de désigner un représentant. Par conséquent, ce que la Türkiye doit justifier n'est pas la prescription imposant de désigner un représentant agréé pour représenter les fabricants étrangers auprès de l'organisme de réception (représentant RRT), mais l'aspect de la prescription imposant de désigner un représentant RLPI qui est incompatible avec l'article III:4. Nous avons constaté qu'il apparaît que le RLPI exige que les fabricants étrangers

⁵⁹³ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.223.

⁵⁹⁴ Türkiye, réponse à la question n° 75 c) du Groupe spécial, paragraphe 2.18.

⁵⁹⁵ Türkiye, réponse à la question n° 73 du Groupe spécial, paragraphe 2.4.

⁵⁹⁶ Türkiye, réponse à la question n° 75 c) du Groupe spécial, paragraphe 2.18.

⁵⁹⁷ Chine, observations sur la réponse de la Türkiye à la question n° 73 du Groupe spécial, paragraphe 64.

⁵⁹⁸ Chine, observations sur la réponse de la Türkiye à la question n° 75 c) du Groupe spécial, paragraphe 90.

⁵⁹⁹ Chine, déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 76.

désignent l'importateur demandant un certificat de permis comme étant leur représentant RLPI, que cet importateur agisse ou non en tant que représentant RRT, et que, dans certaines situations, cela peut conduire à la désignation de deux entités différentes comme représentant RRT et représentant RLPI.

RRT

7.459. Nous comprenons que la Türkiye fait référence, en particulier, à l'obligation énoncée à l'article 13 4) du RRT imposant aux fabricants étrangers qui ne sont pas établis dans l'Union européenne de "désigner un représentant établi en Türkiye pour les représenter auprès de l'organisme de réception" (représentant RRT).

7.460. La Türkiye fait valoir que la prescription exigeant d'avoir un "représentant agréé" jette un pont entre les fabricants étrangers et les pouvoirs publics turcs. Nous ne considérons pas que la Chine conteste que cela puisse être le cas dans l'abstrait, ni même en ce qui concerne la prescription imposant de désigner un représentant RRT. Toutefois, la Türkiye n'a fourni aucun argument montrant en quoi la prescription imposant de désigner l'importateur en tant que représentant RLPI (même si une entité différente sert de représentant RRT) est conçue pour assurer le respect du RRT, parce qu'elle contestait l'hypothèse factuelle voulant qu'il y ait une prescription imposant de désigner l'importateur en tant que représentant agréé.⁶⁰⁰ En l'absence de tels arguments, nous concluons que la Türkiye n'a pas démontré que la prescription relative au représentant agréé est conçue pour assurer le respect de l'obligation énoncée à l'article 13 4) du RRT imposant de désigner un représentant RRT.

LPC

7.461. La Türkiye fait valoir que, puisque les représentants agréés coopèrent avec les pouvoirs publics turcs sur des questions relatives à la sécurité des produits et à la protection des consommateurs, la prescription relative au représentant agréé est liée au fait de garantir une meilleure protection des consommateurs.

7.462. Nous commençons par noter que, en dehors de son argument général selon lequel la prescription relative au représentant agréé contribue à une meilleure protection des consommateurs, la Türkiye n'a fait référence à aucune obligation spécifique dans la LPC dont cette prescription assure le respect comme elle le fait valoir. Cela jette déjà le doute sur l'argument de la Türkiye selon lequel cette prescription est conçue pour assurer le respect de la LPC. Même en faisant référence à l'obligation générale figurant à l'article 58 1) de la LPC, et à l'argument de la Türkiye selon lequel les prescriptions du RLPI garantissent une meilleure protection des consommateurs, nous notons que la Türkiye n'explique pas en quoi le fait d'exiger que l'importateur soit désigné en tant que représentant (même si un autre représentant peut déjà exister aux fins du RRT) est lié au fait de garantir une meilleure protection des consommateurs. Nous notons à cet égard que l'article 58 fait référence conjointement aux fabricants et aux importateurs et contient des obligations identiques pour les uns et les autres.

7.463. Nous concluons que la Türkiye n'a pas démontré que la prescription relative au représentant agréé est conçue pour assurer le respect de toute obligation énoncée à l'article 58 de la LPC.⁶⁰¹

⁶⁰⁰ Türkiye, observations sur la réponse de la Chine à la question n° 71 du Groupe spécial.

⁶⁰¹ Nous notons finalement que dans sa réponse à la deuxième série de questions du Groupe spécial, la Türkiye fait valoir que la prescription relative au représentant agréé est nécessaire pour assurer le respect du RSAV parce qu'ils "contribuent tous deux à une meilleure protection des consommateurs, ce qui est l'objectif de la Loi sur la protection des consommateurs". (Türkiye, réponse à la question n° 73 du Groupe spécial, paragraphe 2.4) La Chine n'a pas formulé d'observations sur cette invocation tardive du RSAV en tant que "loi ou règlement" aux fins de l'article XX d). Nous notons que le seul argument de la Türkiye sur ce point se rapporte à l'objectif de la LPC. Compte tenu de notre constatation, nous concluons aussi que la Türkiye n'a pas démontré que la prescription relative au représentant agréé est conçue pour assurer le respect de toute obligation du RSAV.

Question de savoir si la prescription relative à l'engagement concernant les batteries est conçue pour assurer le respect de la LPC et du RRT

Arguments des parties

7.464. La Türkiye fait valoir que la prescription relative à l'engagement concernant les batteries est nécessaire pour assurer le respect du RRT parce qu'elle garantit la sécurité des batteries comme le prescrivent les articles 51 à 56 du RRT, et en particulier l'article 52 1).⁶⁰² Selon elle, la prescription relative à l'engagement concernant les batteries traite le risque que "les importateurs puissent ne pas avoir connaissance du cadre réglementaire complet en Türkiye relatif à la sécurité des batteries et à leur manipulation".⁶⁰³ En revanche, elle affirme qu'il est beaucoup plus probable que les fabricants nationaux aient connaissance des règlements portant spécifiquement sur les batteries. Elle fait aussi valoir que, comme la prescription relative au représentant agréé, la prescription relative à l'engagement concernant les batteries est nécessaire pour assurer le respect du RSAV "plus généralement", car ils "contribuent tous deux à une meilleure protection des consommateurs, ce qui est l'objectif de la Loi sur la protection des consommateurs".⁶⁰⁴ Selon elle, le fait de faire en sorte que les importateurs comprennent qu'ils sont soumis à certaines obligations relatives à la sécurité des batteries "garantit [en outre] une meilleure protection des consommateurs en termes de sécurité des batteries."⁶⁰⁵

7.465. La Chine fait valoir que la Türkiye n'a fourni aucun détail sur l'existence d'un chevauchement potentiel entre l'objet de la prescription relative à l'engagement concernant les batteries et celui du RRT, ni expliqué en quoi la prescription assure le respect du règlement.⁶⁰⁶ Elle insiste également sur le fait que l'engagement concernant les batteries n'est pas formulé comme un paragraphe "type", mais contient des obligations que l'importateur doit accepter.⁶⁰⁷

Évaluation du Groupe spécial

7.466. Nous avons constaté que la prescription relative à l'engagement concernant les batteries est incompatible avec l'article III:4 du GATT de 1994 parce qu'elle impose aux importateurs des prescriptions (exigeant qu'ils acceptent tous les processus futurs et qu'ils s'engagent à prendre en charge les redevances et les coûts et à être ouverts à l'échange de renseignements et au partage de données), qui sont beaucoup plus larges que toutes prescriptions imposées aux fabricants nationaux, et parce que, par conséquent, elle modifie les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés. Conformément à l'approche que nous avons décrite plus haut, nous passons maintenant à l'évaluation de la question de savoir si cette prescription, par rapport à la prescription beaucoup plus étroite applicable aux fabricants nationaux, est conçue pour assurer le respect du RRT et la LPC, comme la Türkiye le fait valoir.

RRT

7.467. La Türkiye fait référence aux articles 51 à 56 du RRT. Ces dispositions concernent les activités de surveillance du marché pour les véhicules et les composants présentant un risque sérieux de non-conformité, ainsi que les mesures restrictives et correctives. La Türkiye fait référence en particulier à l'article 52 1) qui concerne des situations dans lesquelles une autorité de surveillance du marché a déterminé, après évaluation, qu'un véhicule ou un composant présente un risque sérieux pour la santé ou la sécurité des personnes ou d'autres aspects d'intérêt public. Dans de telles situations, l'article 52 1) exige de l'autorité qu'elle fasse en sorte que les opérateurs économiques prennent des mesures correctives appropriées pour veiller à ce que les véhicules ou les composants ne présentent pas de risques pour la santé ou la sécurité lorsqu'ils sont mis sur le marché, enregistrés ou mis en service. La Türkiye explique que les opérateurs économiques mentionnés dans

⁶⁰² Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.223.

⁶⁰³ Türkiye, réponse à la question n° 75 d) du Groupe spécial, paragraphe 2.20.

⁶⁰⁴ Türkiye, réponse à la question n° 73 du Groupe spécial, paragraphe 2.4.

⁶⁰⁵ Türkiye, réponse à la question n° 75 d) du Groupe spécial, paragraphe 2.21.

⁶⁰⁶ Chine, observations sur la réponse de la Türkiye à la question n° 73 du Groupe spécial, paragraphe 65.

⁶⁰⁷ Chine, observations sur la réponse de la Türkiye à la question n° 75 d) du Groupe spécial, paragraphe 91.

cette disposition incluent les importateurs, et que les composants incluent les batteries et nous ne considérons pas que la Chine conteste ce point.⁶⁰⁸

7.468. Nous rappelons que ce que la Türkiye doit justifier, ce sont les aspects de la prescription relative à l'engagement concernant les batteries qui sont incompatibles avec l'article III:4. Nous avons trouvé trois aspects de ce type. Premièrement, la prescription relative à l'engagement concernant les batteries exige des importateurs qu'ils acceptent activement un ensemble indéfini de processus de mise en œuvre, de surveillance, d'inspection et de contrôle, tandis que les fabricants nationaux sont seulement tenus d'accepter certains processus spécifiques. Deuxièmement, elle exige des importateurs qu'ils s'engagent à prendre en charge toutes redevances et tous coûts découlant de ces processus, tandis que les fabricants nationaux ne sont pas tenus d'assumer un tel engagement. Troisièmement, elle exige des importateurs qu'ils s'engagent à partager des renseignements et des données que les fabricants nationaux peuvent ne pas être tenus de partager.

7.469. Nous comprenons que la Türkiye fait valoir que ces aspects discriminatoires sont conçus pour assurer le respect des articles 51 à 56, et en particulier de l'article 52 1) du RRT, parce que les importateurs peuvent ne pas avoir connaissance du cadre réglementaire turc relatif à la sécurité des batteries et à leur manipulation.

7.470. L'argument de la Türkiye est fondé sur l'affirmation selon laquelle les importateurs ont moins connaissance que les fabricants nationaux du cadre juridique existant. La Türkiye n'a fourni aucun élément de preuve pour étayer cette affirmation. Cela jette déjà le doute sur l'hypothèse factuelle sous-tendant l'argument de la Türkiye.

7.471. Même à supposer qu'il soit moins probable que les importateurs aient connaissance du cadre juridique existant, nous ne sommes pas convaincus que les aspects discriminatoires de la prescription relative à l'engagement concernant les batteries soient conçus pour assurer le respect des dispositions pertinentes du RRT. Nous rappelons que ces aspects discriminatoires consistent à exiger des importateurs qu'ils s'engagent, à l'avance, à accepter un éventail plus large de processus d'inspection et de surveillance que les fabricants nationaux, qu'ils prennent en charge toutes les redevances associées, et qu'ils partagent un éventail plus large de renseignements et de données que les fabricants nationaux.

7.472. La Türkiye n'a fourni aucun argument relatif au lien entre les aspects discriminatoires de la prescription relative à l'engagement concernant les batteries et l'une quelconque des dispositions du RRT. Dans la mesure où nous considérons que la Türkiye fait valoir que ces aspects discriminatoires assurent le respect de l'article 52 1) du RRT parce qu'ils facilitent la tâche de l'autorité turque de surveillance du marché visant à faire en sorte que les importateurs prennent les mesures correctives nécessaires au cas où il est constaté qu'une batterie mise sur le marché présente un risque sérieux pour la santé ou la sécurité des personnes, nous ne voyons aucun lien de ce type entre la prescription relative à l'engagement concernant les batteries et l'article 52 1) du RRT. Comme la Chine le fait observer, cette disposition s'applique uniquement lorsqu'il y a une détermination de l'autorité de surveillance du marché établissant qu'une batterie présente un risque sérieux pour la santé ou la sécurité des personnes ou d'autres aspects d'intérêt public.⁶⁰⁹ La prescription relative à l'engagement concernant les batteries concerne le fait d'accepter des processus d'inspection, de payer des redevances et de partager des données. Nous ne voyons rien dans cette prescription qui concerne des mesures correctives.

7.473. Nous concluons donc que la Türkiye n'a pas démontré que la prescription relative à l'engagement concernant les batteries est conçue pour assurer le respect des articles 51 à 56 du RRT.

LPC

7.474. La Türkiye fait valoir qu'en faisant en sorte que les importateurs comprennent qu'ils sont soumis à certaines obligations en matière de sécurité des batteries, la prescription relative à

⁶⁰⁸ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.205.

⁶⁰⁹ Chine, déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 79.

l'engagement concernant les batteries garantit une meilleure protection des consommateurs en termes de sécurité des batteries.⁶¹⁰

7.475. Nous commençons par noter que, en dehors de son argument général selon lequel la prescription relative à l'engagement concernant les batteries contribue à une meilleure protection des consommateurs, la Türkiye n'a fait référence à aucune obligation spécifique dans la LPC dont cette prescription assure le respect comme elle le fait valoir. Cela jette déjà le doute sur l'argument de la Türkiye selon lequel cette prescription est conçue pour assurer le respect de la LPC. Même en faisant référence à l'obligation générale figurant à l'article 58 1) de la LPC et à la position de la Türkiye selon laquelle les prescriptions du RLPI garantissent une meilleure protection des consommateurs, nous faisons observer que l'argument de la Türkiye est également fondé sur l'hypothèse selon laquelle la prescription relative à l'engagement concernant les batteries reprend des obligations existantes, qui, selon nous, est contredite par la teneur, la structure et le fonctionnement attendu de cette prescription. En outre, même à supposer que la prescription relative à l'engagement concernant les batteries pourrait promouvoir l'objectif de protection des consommateurs, nous rappelons notre position selon laquelle cela, en lui-même et à lui seul, serait insuffisant pour établir que cette prescription est conçue pour "assurer le respect" de l'article 58 de la LPC.

7.476. Nous concluons donc que la Türkiye n'a pas démontré que la prescription relative à l'engagement concernant les batteries est conçue pour assurer le respect de l'article 58 de la LPC.⁶¹¹

Question de savoir si le mécanisme d'application du RLPI est conçu pour assurer le respect de l'article 58 de la LPC

Arguments des parties

7.477. La Türkiye avance l'argument général selon lequel les importateurs et les produits importés sont soumis à un degré moindre d'examen réglementaire que les fabricants nationaux et les produits nationaux.⁶¹² Selon elle, les importateurs présentent un risque réglementaire plus grand, les lacunes dans la sécurité des produits pour les produits importés entraînent des conséquences potentiellement beaucoup plus graves pour les consommateurs nationaux, et les véhicules importés peuvent avoir moins d'accès garanti à des pièces ou à des services de réparation certifiés.⁶¹³ La Türkiye fait valoir que les différences dans les mécanismes d'application sont liées à des différences intrinsèques dans la façon dont les importateurs et les fabricants nationaux mènent leurs activités. Selon elle, les importateurs sont moins investis sur le marché intérieur, disposent de fonds limités pour satisfaire aux exigences en matière de montants à acquitter, et sont intrinsèquement moins fiables que les fabricants nationaux pour ce qui est de garantir un approvisionnement adéquat en pièces de rechange et en services de réparation.⁶¹⁴ De plus, la Türkiye fait valoir que les pouvoirs publics ont moins de garanties de pouvoir recouvrer les pénalités imposées aux importateurs parce que ceux-ci peuvent facilement sortir du marché.⁶¹⁵

7.478. La Chine considère que ces arguments sont spéculatifs et manquent d'éléments de preuve à l'appui.⁶¹⁶ Elle fait en outre observer que l'affirmation de la Türkiye au sujet du contrôle plus limité

⁶¹⁰ Türkiye, réponse à la question n° 75 d) du Groupe spécial, paragraphe 2.21.

⁶¹¹ Nous notons finalement que dans sa réponse à la deuxième série de questions du Groupe spécial, la Türkiye fait valoir que la prescription relative à l'engagement concernant les batteries est nécessaire pour assurer le respect du RSAV parce qu'ils "contribuent tous deux à une meilleure protection des consommateurs, ce qui est l'objectif de la Loi sur la protection des consommateurs". (Türkiye, réponse à la question n° 73 du Groupe spécial, paragraphe 2.4) La Chine n'a pas formulé d'observations sur cette invocation tardive du RSAV en tant que "loi ou règlement" aux fins de l'article XX d). Nous notons que le seul argument de la Türkiye sur ce point se rapporte à l'objectif de la LPC. Compte tenu de notre constatation, nous concluons aussi que la Türkiye n'a pas démontré que la prescription relative à l'engagement concernant les batteries est conçue pour assurer le respect de toute obligation du RSAV.

⁶¹² Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.238.

⁶¹³ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.246; deuxième communication écrite, paragraphe 3.229; réponse à la question n° 20 du Groupe spécial, paragraphe 1.84.

⁶¹⁴ Türkiye, réponse à la question n° 75 e) du Groupe spécial, paragraphe 2.23.

⁶¹⁵ Türkiye, réponse à la question n° 75 e) du Groupe spécial, paragraphe 2.24.

⁶¹⁶ Chine, déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 64; observations sur la réponse de la Türkiye à la question n° 75 d) du Groupe spécial, paragraphes 93 à 96.

exercé sur les importateurs est contredite par le fait que les importateurs doivent être établis en Türkiye et que les fabricants étrangers doivent désigner un représentant RRT.⁶¹⁷

Évaluation du Groupe spécial

7.479. Nous avons constaté que le mécanisme d'application du RLPI est incompatible avec l'article III:4 du GATT de 1994 en raison de sa nature prohibitive, axée sur les produits, *ex ante* et fragmentée qui est différente de celle du mécanisme d'application applicable aux VE et VHRE nationaux similaires (amendes), et parce que, par conséquent, il modifie les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés. Nous passons maintenant à l'évaluation de la question de savoir si, compte tenu de ces caractéristiques, la Türkiye a démontré que le mécanisme d'application du RLPI était conçu pour assurer le respect de l'article 58 de la LPC.

7.480. La Türkiye avance deux séries d'arguments à cet égard.

7.481. Premièrement, la Türkiye fait valoir que les importateurs sont soumis à un contrôle plus limité de la part des autorités turques par rapport aux fabricants nationaux qui sont "sous la supervision réglementaire constante de (leurs) pouvoirs publics nationaux".⁶¹⁸

7.482. Il apparaît que la Türkiye laisse entendre qu'en raison de cette différence dans le contrôle exercé, le fait de subordonner l'accès au marché à la conformité avec les prescriptions du RLPI garantit qu'il sera satisfait à ces prescriptions avant que les VE et VHRE importés ne soient vendus sur le marché turc, et que cela fait également en sorte que les importateurs fournissent des services après-vente d'entretien et de réparation comme l'exige l'article 58 1) de la LPC.

7.483. Nous reconnaissons la logique qui sous-tend l'argument de la Türkiye selon lequel, dans l'abstrait, une prescription exigeant que les VE et VHRE soient vendus sur le marché turc uniquement s'il existe des stations-services employant du personnel spécialisé pour assurer des services pour ces véhicules ainsi qu'une infrastructure d'information adéquate pour fournir un soutien aux consommateurs, peut être considérée comme conçue pour assurer le respect de l'obligation générale énoncée à l'article 58 1) imposant de fournir des services après-vente d'entretien et de réparation. Toutefois, ce n'est pas la question dont nous sommes saisis. En fait, la Türkiye doit expliquer en quoi, dans des situations où il n'existe pas d'infrastructure d'entretien et de réparation, le fait d'interdire la vente de VE et de VHRE importés tout en autorisant la vente de VE et de VHRE similaires nationaux est conçu pour assurer le respect de l'article 58 1).

7.484. Nous comprenons que la Türkiye fait valoir que les préoccupations liées au manque d'infrastructure d'entretien et de réparation varient en fonction du point de savoir si les VE et VHRE sont importés ou fabriqués dans le pays. Selon elle, les lacunes dans la sécurité des produits pour les produits importés entraînent des conséquences potentiellement beaucoup plus graves pour les consommateurs par rapport aux mêmes lacunes pour les produits nationaux. Elle fournit deux arguments à l'appui de cette déclaration. Elle fait valoir que les VE et VHRE importés peuvent avoir moins d'accès garanti à des pièces ou à des services de réparation certifiés. Nous avons constaté plus haut que les éléments de preuve versés au dossier n'étayaient pas cette affirmation. La Türkiye fait aussi valoir que les fabricants nationaux sont soumis à une supervision réglementaire constante tandis que ce n'est pas le cas des importateurs. Même à supposer que cela soit le cas, cette différence dans la supervision réglementaire concerne le processus de fabrication et non la fourniture de services après-vente *en Türkiye*.

7.485. Nous ne voyons pas comment la vente ou la mise en vente sur le marché d'un VE ou d'un VHRE sans stations-service employant du personnel spécialisé pour assurer des services pour ce véhicule ou sans infrastructure d'information adéquate pour fournir un soutien aux consommateurs, entraîne des conséquences différentes pour les consommateurs en fonction de si le véhicule est importé ou national. En fait, permettre la vente de VE et VHRE nationaux dans cette situation de manque d'infrastructure de services après-vente peut même aller à l'encontre de l'objectif consistant à assurer le respect de l'article 58 de la LPC ou, d'ailleurs, de l'objectif plus large de protection des consommateurs.

⁶¹⁷ Chine, observations sur la réponse de la Türkiye à la question n° 75 d) du Groupe spécial, paragraphe 97.

⁶¹⁸ Türkiye, deuxième communication écrite, paragraphe 3.234.

7.486. Dans le contexte de son argument relatif à la différence dans le contrôle exercé, il apparaît aussi que la Türkiye laisse entendre que ses autorités exercent un contrôle réglementaire continu sur les fabricants nationaux, leur permettant de répondre à des préoccupations liées aux stations-service, aux prescriptions en matière de compétences du personnel, ou à l'infrastructure d'information, à mesure qu'elles surviennent. Toutefois, il apparaît que les éléments de preuve versés au dossier contredisent l'idée selon laquelle les pouvoirs publics turcs exercent un contrôle plus fort sur les fabricants nationaux. En fait, comme la Türkiye l'explique, le renforcement du "système d'essai et de certification dans l'industrie automobile" est l'un des objectifs du douzième Plan de développement (2024-2028).⁶¹⁹ Même à supposer que ces limitations de capacité soient, comme le fait valoir la Türkiye, "plus pressantes lorsqu'il s'agit de vérifier la conformité lorsque la production a lieu à l'étranger"⁶²⁰, nous ne voyons pas comment elles affectent le contrôle réglementaire exercé sur les services après-vente, qui sont entièrement situés en Türkiye.

7.487. Le deuxième axe de l'argumentation de la Türkiye est lié à l'existence de différences intrinsèques entre les importateurs et les fabricants nationaux. Selon elle, les importateurs sont moins investis sur le marché intérieur et intrinsèquement moins fiables que les fabricants nationaux. La Türkiye fait aussi valoir que les pouvoirs publics ont moins de garanties de pouvoir recouvrer les pénalités imposées aux importateurs parce que ceux-ci peuvent facilement sortir du marché.

7.488. Nous convenons avec la Chine que la Türkiye ne fournit aucun élément de preuve à l'appui de l'une quelconque de ces affirmations. La Türkiye n'a fourni aucun élément de preuve pour démontrer que les importateurs disposent de fonds plus limités que les fabricants nationaux. Comme cela est indiqué plus haut, la Türkiye a fourni des éléments de preuve généraux à l'appui de son affirmation selon laquelle les importateurs peuvent facilement sortir du marché turc. Nous avons constaté plus haut que ces éléments de preuve dressent un tableau plus nuancé que celui qui est décrit par la Türkiye. La Türkiye n'a fourni aucun élément de preuve indiquant qu'un quelconque importateur de VE ou de VHRE s'est retiré du marché turc. Cette absence d'éléments de preuve à l'appui jette le doute sur l'hypothèse sous-tendant les arguments de la Türkiye. En outre, dans la mesure où la nature *ex ante* du mécanisme du RLPI est liée aux préoccupations selon lesquelles les VE et VHRE importés sont vendus, et continuent d'être vendus, sur le marché turc en l'absence de l'infrastructure de services après-vente nécessaires, nous rappelons notre constatation précédente selon laquelle ces préoccupations existent aussi pour les VE et VHRE nationaux.

7.489. Nous concluons donc que la Türkiye n'a pas démontré en quoi les aspects discriminatoires du mécanisme d'application du RLPI sont conçus pour assurer le respect de l'article 58 de la LPC.

7.3.3.2.3 Conclusion

7.490. Pour les raisons exposées plus haut, nous considérons que la Türkiye n'a pas démontré que chacune des prescriptions du RLPI et le mécanisme d'application du RLPI sont adoptés "pour assurer le respect" de la LPC et du RRT.

7.3.3.3 Éléments restants du critère au titre de l'article XX d)

7.491. Nous avons conclu que la Türkiye n'a pas démontré que les prescriptions du RLPI et le mécanisme d'application du RLPI sont adoptés/conçus "pour assurer le respect" de la LPC et du RRT. Nous ne jugeons pas nécessaire d'évaluer les éléments restants du critère de la "nécessité" au titre de l'article XX d). Comme le RLPI n'est pas provisoirement justifié au regard de l'article XX d), nous ne jugeons pas non plus nécessaire d'évaluer la conformité avec le texte introductif de l'article XX.

⁶¹⁹ Gouvernement de la Türkiye, 12^{ème} Plan de développement pour la période 2024-2028 (pièce TUR-27).

⁶²⁰ Türkiye, première communication écrite, paragraphe 3.240.

7.3.4 Allégations restantes de la Chine

7.3.4.1 Introduction

7.492. Comme cela est indiqué plus haut, nous examinerons chacune des allégations restantes en déterminant tout d'abord s'il est nécessaire de la traiter compte tenu de notre constatation selon laquelle le RLPI est incompatible avec l'article III:4.

7.493. Nous abordons cette question du point de vue de notre fonction au titre du Mémorandum d'accord, qui est de traiter les allégations au sujet desquelles il est nécessaire d'établir une constatation pour que l'ORD puisse faire des recommandations et prendre des décisions suffisamment précises.⁶²¹ La pratique établie de l'économie jurisprudentielle nous permet de nous abstenir de formuler des constatations multiples selon lesquelles le RLPI est incompatible avec différentes dispositions lorsque la ou les constatations d'incompatibilité que nous avons déjà formulées suffiraient à régler le différend.⁶²²

7.494. Nous soulignons que nous ne prenons aucune décision concernant l'application ou non du principe d'économie jurisprudentielle à la légère. D'une part, nous attachons la plus grande importance au principe du "règlement rapide" des différends qui est indispensable au bon fonctionnement de l'OMC. Nous rappelons que nous avons adopté une approche économe. Nous jugeons impératif d'éviter de faire des constatations superflues ou de nous livrer à un exercice théorique.⁶²³ D'autre part, nous sommes conscients du risque que le fait de nous abstenir de nous prononcer sur l'une quelconque des allégations de la Chine puisse conduire à régler partiellement la question en cause et "ne [pas] représenter[] ... une véritable économie jurisprudentielle".⁶²⁴ C'est pourquoi nous ne déciderons d'appliquer le principe d'économie jurisprudentielle que si nous sommes convaincus que notre constatation au titre de l'article III:4 ne laissera aucun aspect de la contestation de la Chine sans solution.

7.495. Gardant ces considérations à l'esprit, nous examinons maintenant les allégations restantes de la Chine.

7.496. Nous commençons cette évaluation par l'allégation de la Chine au titre de l'article XI:1, eu égard aux corrélations et aux chevauchements potentiels entre cette allégation et l'allégation au titre de l'article III:4. Nous traitons ensuite l'allégation de la Chine au titre de l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC, puis les allégations au titre des articles I:1 et X:3 a) du GATT de 1994.

7.3.4.2 Allégation de la Chine au titre de l'article XI:1 du GATT de 1994

7.497. La Chine allègue que le RLPI est une restriction qui est incompatible avec l'article XI:1 du GATT de 1994. Elle fait valoir que le RLPI est une mesure "à l'importation" qui a un effet limitatif sur les importations de VE et de VHRE en Türkiye parce qu'il impose des coûts et charges additionnels aux importateurs et réduit la flexibilité dont ils disposent pour s'adapter aux conditions du marché.⁶²⁵ Elle explique que ses allégations au titre des articles III:4 et XI:1 concernent des "aspects différents" du RLPI: l'allégation au titre de l'article XI:1 concerne "la décision de la Türkiye de subordonner l'importation de produits à la délivrance d'un permis d'importation" et l'allégation au titre de l'article III:4 concerne "les aspects discriminatoires des prescriptions" et des "pénalités".⁶²⁶

7.498. Ce n'est pas la première affaire dans laquelle un plaignant conteste une mesure au titre de l'article III:4 et de l'article XI:1. Dans certaines affaires antérieures, les groupes spéciaux ont

⁶²¹ Rapports de l'Organe d'appel *Australie – Saumons*, paragraphe 223, et *Argentine – Mesures à l'importation*, paragraphe 5.190.

⁶²² Rapports de l'Organe d'appel *Canada – Exportations de blé et importations de grains*, paragraphe 133, et *Argentine – Mesures à l'importation*, paragraphe 5.190.

⁶²³ Nous rappelons que nous avons adopté la même approche en ce qui concerne la question de savoir s'il convenait d'examiner la version arrivée à expiration de la mesure prenant la forme de droits additionnels.

⁶²⁴ Rapports de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 732; *États-Unis – Thon II (Mexique)*, paragraphe 404; et *Australie – Saumons*, paragraphe 223.

⁶²⁵ Chine, première communication écrite, paragraphes 179 à 193; deuxième communication écrite, paragraphes 159 à 182.

⁶²⁶ Chine, réponse à la question n° 35 du Groupe spécial, paragraphes 41 et 42; réponse à la question n° 37 du Groupe spécial, paragraphe 47.

appliqué le principe d'économie jurisprudentielle à l'égard de l'une ou de l'autre de ces allégations.⁶²⁷ Il apparaît que ce qui a guidé ces groupes spéciaux dans leur décision d'appliquer le principe d'économie jurisprudentielle, c'est le facteur déterminant qui nous guide aussi – s'assurer qu'une constatation concernant l'une des allégations suffirait à régler le différend.⁶²⁸

7.499. Nous rappelons tout d'abord ce sur quoi porte notre constatation au titre de l'article III:4. Nous avons constaté, en particulier, que le mécanisme d'application du RLPI, qui consiste à subordonner l'importation de VE et de VHRE à la conformité avec les prescriptions du RLPI, est incompatible avec l'article III:4. L'allégation de la Chine au titre de l'article XI:1 porte sur ce même mécanisme d'application, à savoir la prescription imposant l'obtention d'un certificat de permis en cas de conformité avec toutes les prescriptions du RLPI, et l'impossibilité d'importer des VE et des VHRE sans ce certificat de permis.

7.500. Nous rappelons également l'analyse qui nous a conduits à constater que le mécanisme d'application du RLPI est incompatible avec l'article III:4. Dans le contexte de cette analyse, nous avons souligné et exprimé nos préoccupations concernant plusieurs caractéristiques du mécanisme d'application du RLPI, en particulier son caractère prohibitif et *ex ante* et son effet immédiat sur l'accès au marché. Il apparaît que ces caractéristiques sont aussi au centre de l'allégation de la Chine au titre de l'article XI:1. Notre analyse au titre de l'article III:4 aborde, quoique sous un angle différent, toutes ces caractéristiques.

7.501. Nous estimons que notre constatation au titre de l'article III:4 traite aussi toutes les préoccupations que la Chine a exprimées au moyen de son allégation au titre de l'article XI:1 et qu'elle suffirait donc à régler le différend entre les parties.⁶²⁹

7.502. En conséquence, nous ne jugeons pas nécessaire de formuler des constatations au titre de l'article XI:1 en plus de nos constatations au titre de l'article III:4. Nous appliquons donc le principe d'économie jurisprudentielle à l'égard de l'allégation de la Chine au titre de l'article XI:1 du GATT de 1994.

7.3.4.3 Allégation de la Chine au titre de l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC

7.503. La Chine allègue que le RLPI est incompatible avec l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC parce qu'il s'agit d'une mesure concernant les investissements et liée au commerce (MIC) "qui est incompatible avec les dispositions des articles III et XI du GATT de 1994".⁶³⁰

7.504. L'allégation de la Chine au titre de l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC est directement liée à ses allégations au titre des articles III:4 et XI:1. Ce lien direct tient à la nature des allégations au titre de l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC, qui interdit l'application de toute MIC qui est incompatible avec les articles III ou XI du GATT de 1994.

7.505. Évaluer l'allégation de la Chine au titre de l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC impliquerait d'examiner si le RLPI est une MIC et s'il est incompatible avec l'article III ou l'article XI du GATT

⁶²⁷ Voir les rapports des Groupes spéciaux *Inde – Automobiles*, paragraphe 7.208, et *Indonésie – Régimes de licences d'importation*, paragraphes 7.839, 7.845 et 7.850.

⁶²⁸ À cet égard, nous jugeons instructive l'approche suivie par le Groupe spécial *Inde – Automobiles* au sujet de la "condition relative à l'équilibrage des échanges". Après avoir constaté que cette condition était incompatible avec l'article XI:1, le Groupe spécial a appliqué le principe d'économie jurisprudentielle et s'est abstenu d'analyser "l'application plus large de l'article III:4 aux éléments déjà examinés au regard de l'article XI". Il a analysé l'allégation au titre de l'article III:4 uniquement en ce qui concerne un élément distinct de la condition relative à l'équilibrage des échanges qu'il n'avait pas pris en considération dans son examen au regard de l'article XI:1. (Rapport du Groupe spécial *Inde – Automobiles*, paragraphe 7.297)

⁶²⁹ Nous sommes conscients que le champ d'application et la teneur de notre analyse de ces caractéristiques au titre de l'article III:4 diffèrent du champ d'application et de la teneur de l'article XI:1. Néanmoins, nous rappelons que cette différence n'implique pas, en elle-même et à elle seule, que nous devons examiner chacune des allégations au titre de ces dispositions. (Rapports de l'Organe d'appel *Argentine – Mesures à l'importation*, paragraphe 5.194)

⁶³⁰ Chine, première communication écrite, paragraphes 224 à 228; deuxième communication écrite, paragraphes 208 à 218.

de 1994.⁶³¹ Nous avons déjà examiné le deuxième élément et conclu que le RLPI est incompatible avec l'article III:4. En ce qui concerne le premier élément, nous observons que les parties ont des avis différents sur le point de savoir si le RLPI est une MIC.⁶³²

7.506. Nous pensons comme des groupes spéciaux antérieurs que la relation entre l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC et l'article III:4 du GATT de 1994 est telle que, lorsqu'un groupe spécial a déjà constaté une violation de l'article III:4 du GATT de 1994, il n'est en principe pas nécessaire qu'il formule des constatations additionnelles en ce qui concerne la compatibilité de la ou des mêmes mesures au regard de l'obligation parallèle énoncée dans l'Accord sur les MIC. Les actions que le Membre défendeur entreprendrait pour rendre les mesures en cause conformes à l'article III:4 du GATT de 1994 supprimeraient également, par définition, la non-conformité alléguée des mêmes mesures avec les obligations au titre de l'article 2 de l'Accord sur les MIC.⁶³³ Pour cette raison, nous ne jugeons pas nécessaire de formuler une constatation additionnelle concernant l'allégation de la Chine au titre de l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC.⁶³⁴

7.507. En conséquence, nous ne jugeons pas nécessaire de formuler des constatations au titre de l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC en plus de nos constatations au titre de l'article III:4 du GATT de 1994. Nous appliquons donc le principe d'économie jurisprudentielle à l'égard de l'allégation de la Chine au titre de l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC.

7.3.4.4 Allégation de la Chine au titre de l'article I:1 du GATT de 1994

7.508. La Chine fait valoir que le RLPI est incompatible avec l'article I:1 du GATT de 1994 parce que les importations de VE et de VHRE en provenance de Chine sont soumises à la prescription imposant à l'importateur de demander et d'obtenir un certificat de permis avant l'importation, tandis que les VE et les VHRE en provenance des partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ALE sont exemptés de cette prescription.⁶³⁵ En plus de répondre à l'allégation de la Chine et d'avancer des moyens de défense au titre des articles XX d) et XXIV:5 du GATT de 1994 et du paragraphe 2 c) de la Clause d'habilitation, la Türkiye fait aussi valoir que nous devrions rejeter cette allégation parce qu'elle ne relève pas de notre mandat.

⁶³¹ L'Annexe de l'Accord sur les MIC contient une liste exemplative de MIC qui sont incompatibles avec les articles III:4 et XI:1 du GATT de 1994. La Chine n'a pas allégué que le RLPI relève des catégories de mesures figurant dans cette liste exemplative.

⁶³² Chine, première communication écrite, paragraphes 224 à 226; deuxième communication écrite, paragraphes 209 à 217; Türkiye, première communication écrite, paragraphes 3.143 à 3.148; deuxième communication écrite, paragraphes 3.132 à 3.138.

⁶³³ Rapports des Groupes spéciaux *États-Unis – Énergies renouvelables*, paragraphe 7.348, et *Turquie – Produits pharmaceutiques (UE)*, paragraphe 7.239. Face à des allégations parallèles au titre des articles III:4 ou XI:1 du GATT de 1994 et de l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC, des groupes spéciaux antérieurs ont donc souvent examiné uniquement l'allégation (ou les allégations) au titre du GATT et ont appliqué le principe d'économie jurisprudentielle à l'égard de l'allégation au titre de l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC. (Rapports des Groupes spéciaux *CE – Bananes III*, paragraphe 7.186; *Turquie – Riz*, paragraphe 7.184; *Canada – Automobiles*, paragraphes 10.91 et 10.131; *Inde – Automobiles*, paragraphe 7.324; *Chine – Pièces automobiles*, paragraphe 7.368; *États-Unis – Énergies renouvelables*, paragraphe 7.353; et *Turquie – Produits pharmaceutiques (UE)*, paragraphe 7.245) Nous notons que, dans une affaire récente, un groupe spécial a formulé des constatations au titre tant de l'article III:4 du GATT de 1994 que de l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC. Toutefois, contrairement à ce qui se passe pour la question dont nous sommes saisis, il n'était pas contesté dans cette affaire que les mesures contestées étaient des MIC et qu'elles étaient incompatibles avec l'article III:4 et, par extension, avec l'article 2:1. (Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Loi sur la réduction de l'inflation (Chine)*, paragraphes 7.24 et 7.39)

⁶³⁴ Nous observons que, en réponse à une question du Groupe spécial, la Chine fait valoir que "[s]i le Groupe spécial constate que le RLPI ou les prescriptions sous-jacentes sont incompatibles avec les obligations de la Türkiye au titre de l'article III:4 et de l'article XI:1, il peut appliquer le principe d'économie jurisprudentielle en ce qui concerne l'allégation de la Chine selon laquelle le RLPI est incompatible avec l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC". (Chine, réponse à la question n° 39 du Groupe spécial, paragraphe 48. (pas de mise en relief dans l'original)) Nous ne voyons pas de raison pour laquelle notre décision d'appliquer le principe d'économie jurisprudentielle à l'égard de l'allégation de la Chine au titre de l'article XI:1 modifierait notre conclusion selon laquelle une constatation au titre de l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC en plus de notre constatation au titre de l'article III:4 ne serait pas nécessaire.

⁶³⁵ Chine, première communication écrite, paragraphes 147 à 166; deuxième communication écrite, paragraphes 157 et 158.

7.509. Nous déterminons d'abord si l'allégation de la Chine au titre de l'article I:1 relève de notre mandat avant d'évaluer si une constatation d'incompatibilité avec l'article I:1 serait nécessaire au règlement du différend.

7.3.4.4.1 Question de savoir si l'allégation de la Chine au titre de l'article I:1 relève du mandat du Groupe spécial

7.510. La Türkiye fait valoir que la Chine était tenue d'"invoquer" la Clause d'habilitation et l'article XXIV dans sa demande d'établissement d'un groupe spécial et que, comme elle ne l'a pas fait, l'allégation au titre de l'article I:1 ne relève pas à bon droit du mandat du Groupe spécial.⁶³⁶ L'argument de la Türkiye est fondé sur les constatations formulées dans deux affaires antérieures, à savoir *CE – Préférences tarifaires* et *Brésil – Taxation*.

7.511. La Chine considère que l'affaire *CE – Préférences tarifaires* peut être distinguée de la présente affaire, et que, en tout état de cause, la Chine n'était pas avertie que la Türkiye invoquerait la Clause d'habilitation comme moyen de défense.⁶³⁷ Enfin, la Chine est d'avis qu'il n'y a aucun fondement à l'exception d'incompétence soulevée par la Türkiye au sujet de l'article XXIV.⁶³⁸

7.512. Nous rappelons que la Décision intitulée "Traitement différencié et plus favorable, réciprocité et participation plus complète des pays en voie de développement" (Clause d'habilitation) a été adoptée par les parties contractantes du GATT en 1979 et a été incorporée dans le GATT de 1994 comme l'une des "autres décisions des parties contractantes du GATT de 1947".⁶³⁹ Elle dispose que "[n]onobstant les dispositions de l'article premier de l'Accord général, les parties contractantes peuvent accorder un traitement différencié et plus favorable aux pays en voie de développement, sans l'accorder à d'autres parties contractantes" et mentionne ensuite différents arrangements et accords préférentiels qui relèvent de cette disposition. Le paragraphe 2 c) de la Clause d'habilitation, qui mentionne les "arrangements régionaux ou mondiaux conclus *entre parties contractantes peu développées* en vue de la réduction ou de l'élimination de droits de douane ..." comme relevant de cette disposition, est pertinent pour la présente affaire.⁶⁴⁰ Ainsi, la Clause d'habilitation couvre de tels arrangements entre des Membres en développement, mais pas entre des Membres en développement et des Membres développés.

7.513. L'article XXIV du GATT de 1994, pour sa part, ne fait pas de distinction entre les Membres en développement et les Membres développés. Nous rappelons qu'il fait référence à l'établissement d'unions douanières ou de zones de libre-échange entre les Membres et, pour autant que certaines conditions soient remplies, constitue une exception à l'article I:1.

7.514. Compte tenu de cela, nous commençons par rappeler brièvement l'affaire *CE – Préférences tarifaires*, qui est le fondement de l'argument de la Türkiye. La mesure en cause dans l'affaire *CE – Préférences tarifaires* était le système de préférences tarifaires des Communautés européennes et, plus précisément, les conditions spéciales que ce système exigeait pour l'obtention de préférences tarifaires. Les Communautés européennes avaient explicitement fait référence à la Clause d'habilitation en adoptant cette mesure. Dans leur moyen de défense, elles ont soulevé des questions au sujet de la nature de la Clause d'habilitation et de sa relation avec l'article I:1, en particulier s'agissant de la charge de la preuve en ce qui concerne la Clause d'habilitation. Le Groupe spécial a considéré que la Clause d'habilitation était une exception, ce qui signifiait qu'il revenait au défendeur, c'est-à-dire les Communautés européennes, de l'invoquer et de fournir des éléments *prima facie*. Néanmoins, l'Organe d'appel a déclaré ce qui suit:

Compte tenu des prescriptions énoncées dans la Clause d'habilitation, nous estimons que, quand une partie plaignante considère qu'un schéma de préférences d'un autre Membre ne répond pas à une ou à plusieurs de ces prescriptions, les dispositions spécifiques de la Clause dont il est allégué que le schéma ne les respecte pas constituent des éléments essentiels du "fondement juridique de la plainte" et, par conséquent, de

⁶³⁶ Türkiye, première communication écrite, paragraphes 3.11 à 3.29; deuxième communication écrite, paragraphes 3.32 à 3.36.

⁶³⁷ Chine, deuxième communication écrite, paragraphes 326 à 332.

⁶³⁸ Chine, déclaration liminaire à la première réunion du Groupe spécial, paragraphes 42 à 52.

⁶³⁹ Paragraphe 1 b) iv) du GATT de 1994. Pour les origines et l'historique de la Clause d'habilitation, voir le rapport de l'Organe d'appel *CE – Préférences tarifaires*, paragraphes 107 à 109.

⁶⁴⁰ Pas de mise en relief dans l'original.

la "question" en cause. En conséquence, une partie plaignante ne peut pas, de bonne foi, ignorer ces dispositions et doit, dans sa demande d'établissement d'un groupe spécial, les indiquer et ainsi "notifi[er] aux parties et aux tierces parties ... la nature [de ses] arguments". En effet, si une telle partie plaignante n'invoquait pas les dispositions pertinentes de la Clause d'habilitation, cela ferait peser sur la partie défenderesse une charge injustifiée. Cette considération relative à la régularité de la procédure s'applique également à l'élaboration de la thèse d'une partie plaignante dans ses communications écrites, où une allégation doit être exposée "explicitement" afin que le Groupe spécial et toutes les parties à un différend "comprennent qu'une allégation spécifique a été présentée, prennent sa dimension et [aient] une possibilité adéquate de l'examiner et d'y répondre".⁶⁴¹

7.515. La Türkiye s'appuie sur cette déclaration pour faire valoir que, vu que la Chine n'a pas "invoqu[é]" la Clause d'habilitation et l'article XXIV dans sa demande d'établissement d'un groupe spécial, l'allégation qu'elle a formulée concernant l'article I:1 ne relève pas à bon droit du mandat du Groupe spécial.

7.516. Nous avons de manière générale des doutes quant à la possibilité que la logique sous-tendant la déclaration susmentionnée de l'Organe d'appel soit applicable hors du contexte d'un schéma de préférences unilatéral adopté au titre du paragraphe 2 a) de la Clause d'habilitation. En particulier, nous nous posons la question de savoir si elle peut et devrait s'appliquer dans le contexte d'une préférence accordée conformément aux termes d'un arrangement conclu au titre du paragraphe 2 c) – comme cela serait le cas en l'espèce.⁶⁴² Nous reconnaissons que le Groupe spécial *Brésil – Taxation* a répondu à cette question par l'affirmative.⁶⁴³ Nous reconnaissons également que, lors de l'appel concernant cette affaire, l'Organe d'appel, tout en soulignant le contexte spécifique de l'affaire *CE – Préférences tarifaires*⁶⁴⁴, n'a pas remis en question la décision du Groupe spécial d'examiner la possibilité que l'allégation au titre de l'article I:1 ne relève pas de son mandat et de le faire dans le contexte de l'application alléguée d'un arrangement conclu au titre du paragraphe 2 c).

7.517. Toutefois, nous ne jugeons pas nécessaire d'aborder et de lever ces doutes en l'espèce, pour les raisons suivantes.

7.518. Premièrement, nous ne voyons pas de fondement qui permette jamais d'exiger qu'une partie plaignante "invoque" l'article XXIV du GATT de 1994 dans sa demande d'établissement d'un groupe spécial, comme le fait valoir la Türkiye. Comme cela est indiqué plus haut, l'article XXIV est une exception qui s'applique aux ACR entre les Membres, qu'ils soient en développement ou développés. Il ne poursuit pas un objectif de développement spécifique, mais plutôt l'objectif général de renforcement de la libéralisation des échanges. Appliquer la logique sous-jacente de l'argument également à l'article XXIV constituerait une négation du "statut spécial" que, selon l'Organe d'appel, la Clause d'habilitation revêt, qui trouve racine dans la nature de "traitement spécial et différencié" de la Clause d'habilitation et dans l'objectif de développement qu'elle poursuit.⁶⁴⁵ En revanche, l'article XXIV fonctionne comme une "exception" normale aux obligations découlant du GATT

⁶⁴¹ Rapport de l'Organe d'appel *CE – Préférences tarifaires*, paragraphe 113. (notes de bas de page omises)

⁶⁴² Voir aussi *Australie*, communication en tant que tierce partie, paragraphes 22 à 28, mentionnant les circonstances spécifiques de l'affaire *CE – Préférences tarifaires*.

⁶⁴³ Rapports du Groupe spécial *Brésil – Taxation*, paragraphes 7.1062 à 7.1068.

⁶⁴⁴ Rapports de l'Organe d'appel *Brésil – Taxation*, paragraphe 5.362:

[L]es déclarations faites par l'Organe d'appel dans l'affaire *CE – Préférences tarifaires* au sujet de la charge incombant à la partie plaignante d'invoquer la Clause d'habilitation et d'indiquer la ou les dispositions pertinentes de cette clause dans sa demande d'établissement d'un groupe spécial devraient être lues dans le contexte de la mesure contestée en cause dans ce différend, à savoir le schéma de préférences tarifaires, qui, comme l'Organe d'appel lui-même l'a indiqué, était "manifestement adopté[] conformément à la Clause d'habilitation." L'Organe d'appel a en outre noté que la mesure contestée dans ce différend était "sans aucun doute un schéma de préférences tarifaires accordé par un pays développé Membre en faveur de pays en développement et dont il [était] affirmé qu'il [était] accordé conformément au SGP". Il a donc constaté qu'il ressortait "clairement du Règlement et de documents explicatifs officiels mis à la disposition du public" que le "régime concernant les drogues" en cause dans ce différend faisait "partie d'un schéma de préférences tarifaires mis en œuvre par les Communautés européennes conformément à l'autorisation figurant au paragraphe 2 a) de la Clause d'habilitation".

(notes de bas de page omises)

⁶⁴⁵ Rapport de l'Organe d'appel *CE – Préférences tarifaires*, paragraphes 109 et 110.

de 1994. Comme l'Union européenne le fait observer, sa pertinence dans le règlement des différends ne diffère pas de celle de l'article XX.⁶⁴⁶ Par conséquent, même si l'on admet, pour les besoins de l'argumentation, que la logique de l'Organe d'appel dans l'affaire *CE – Préférences tarifaires* s'applique s'agissant de toute disposition de la Clause d'habilitation, la même logique ne s'appliquerait pas s'agissant de l'article XXIV.⁶⁴⁷

7.519. Deuxièmement, la Türkiye invoque aussi un moyen de défense au titre de l'article XX d) contre l'allégation de la Chine au titre de l'article I:1 et n'allègue pas, en ce qui concerne ce moyen de défense, que ladite allégation ne relève pas du mandat du Groupe spécial parce que la Chine aurait dû faire référence à l'article XX dans sa demande d'établissement d'un groupe spécial.

7.520. Nous avons, par conséquent, une situation où la Türkiye invoque des moyens de défense au titre de l'article XXIV et de la Clause d'habilitation, ainsi qu'au titre de l'article XX d). En outre, la Türkiye présente des arguments au titre de l'article XXIV non seulement en ce qui concerne ses ACR avec des Membres développés, mais aussi en ce qui concerne ses ACR avec des Membres en développement. Dans ces circonstances, même si, pour les besoins de l'argumentation, nous acceptons l'argument de la Türkiye relatif à l'admissibilité dans le cadre de son moyen de défense au titre de la Clause d'habilitation⁶⁴⁸, cela n'aurait pas d'incidence sur le moyen de défense de la Türkiye au titre de l'article XXIV et encore moins au titre de l'article XX d). L'allégation au titre de l'article I:1, toutefois, ne peut pas en même temps relever et ne pas relever de notre mandat.

7.521. Par conséquent, nous rejetons l'argument de la Türkiye selon lequel l'allégation de la Chine au titre de l'article premier ne nous est pas soumise à bon droit. Nous estimons que cette allégation relève du mandat du Groupe spécial. Nous allons maintenant évaluer si une constatation d'incompatibilité avec l'article I:1 serait nécessaire au règlement du différend.

7.3.4.4.2 Question de savoir si une constatation d'incompatibilité avec l'article I:1 serait nécessaire au règlement du différend

7.522. Nous rappelons notre constatation selon laquelle le RLPI est incompatible avec l'article III:4 parce qu'il soumet les VE et VHRE en provenance de pays autres que les partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR à un traitement moins favorable que celui qui est accordé aux VE et VHRE nationaux similaires.

7.523. Nous observons que les allégations de la Chine au titre de l'article III:4 et de l'article I:1 sont des allégations en matière de non-discrimination qui concernent, en substance, une comparaison entre les traitements de deux groupes de VE et VHRE: i) les VE et VHRE qui sont soumis au RLPI (originaires de pays autres que les partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR); et ii) les VE et VHRE qui ne sont pas soumis au RLPI (originaires de Türkiye ou des partenaires de la Türkiye

⁶⁴⁶ Union européenne, communication en tant que tierce partie, paragraphe 92 (faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *Turquie – Textiles*, paragraphes 9.57 et 9.58).

⁶⁴⁷ De même, voir Canada, déclaration en tant que tierce partie, paragraphes 22 à 29. Le Canada déclare en particulier:

Si un plaignant était tenu d'invoquer l'article XXIV au début du différend, ainsi qu'une explication de la raison pour laquelle les prescriptions de cette disposition ne sont pas respectées, cela inverserait effectivement la charge de la preuve, de sorte que le plaignant aurait la charge *prima facie* de montrer que la mesure en question ne peut pas être justifiée au regard de l'article XXIV. Cela est contredit par l'affaire *Turquie – Textiles*, dans laquelle l'Organe d'appel a estimé que la charge incombait au Membre qui invoquait l'article XXIV comme moyen de défense pour sa mesure.

(*Ibid.*, paragraphe 28)

⁶⁴⁸ Outre nos doutes exprimés plus haut, nous ne voyons pas non plus le moindre fondement pour l'argument de la Türkiye concernant la Clause d'habilitation. Dans l'affaire *Brésil – Taxation*, l'Organe d'appel a précisé dans quelles circonstances une partie plaignante "ne peut pas, de bonne foi, ignorer" qu'une mesure a été adoptée au titre de la Clause d'habilitation et par conséquent est tenue de faire référence aux dispositions pertinentes de la Clause d'habilitation dans sa demande d'établissement d'un groupe spécial:

[u]ne partie plaignante est ... tenue d'invoquer la Clause d'habilitation et d'indiquer les dispositions pertinentes de cette clause dans sa demande d'établissement d'un groupe spécial lorsqu'une mesure accordant un traitement différencié et plus favorable est: i) manifestement adoptée conformément à la Clause d'habilitation, ou qu'il ressort clairement de la mesure elle-même, telle qu'elle est libellée, qu'elle a été adoptée conformément à la Clause d'habilitation; et/ou ii) notifiée conformément au paragraphe 4 a) de cette clause.

(Rapports de l'Organe d'appel *Brésil – Taxation*, paragraphe 5.365)

dans le cadre d'ACR). Dans le contexte de l'article III:4, la Chine fait valoir que les différences entre ces traitements font que les VE et VHRE du premier groupe sont soumis à un traitement moins favorable que le traitement accordé aux VE et VHRE du deuxième groupe (en particulier les VE et VHRE nationaux). Dans le contexte de l'article I:1, elle allègue que les différences entre ces traitements font qu'un avantage conféré aux VE et VHRE du deuxième groupe (en particulier les VE et VHRE des partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR) n'est pas étendu aux VE et VHRE du premier groupe.

7.524. Bien que le champ d'application et la teneur de l'article I:1 et ceux de l'article III:4 diffèrent, ce fait n'implique pas, en lui-même et à lui seul, que nous devons examiner chacune des allégations au titre de ces dispositions.⁶⁴⁹ En fait, des groupes spéciaux antérieurs se sont abstenus de formuler des constatations additionnelles concernant des allégations au titre de l'article I:1 lorsqu'ils ont considéré que leurs constatations au titre de l'article III:4 rendaient inutile tout examen ou toute conclusion supplémentaire au titre de l'article I:1 et n'apporteraient aucune autre contribution positive au règlement du différend.⁶⁵⁰ Ce qui a guidé ces groupes spéciaux est aussi ce qui nous guide – la question de savoir si une constatation additionnelle est nécessaire au règlement du présent différend.

7.525. Dans le contexte de notre analyse au titre de l'article III:4, nous avons examiné en détail les prescriptions du RLPI et le mécanisme d'application du RLPI. Nous avons constaté que chacun de ces éléments modifie les conditions de concurrence au détriment des VE et VHRE importés de pays autres que les partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR. Étant donné que le traitement accordé aux VE et VHRE des partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR est identique au traitement accordé aux VE et VHRE nationaux, nous estimons que notre constatation au titre de l'article III:4 couvre les aspects du RLPI que la Chine conteste aussi au titre de l'article I:1 et qu'elle suffirait donc à régler le différend entre les parties.

7.526. En conséquence, nous ne jugeons pas nécessaire de formuler des constatations au titre de l'article I:1 du GATT de 1994 en plus de nos constatations au titre de l'article III:4. Nous appliquons donc le principe d'économie jurisprudentielle à l'égard de l'allégation de la Chine au titre de l'article I:1.

7.3.4.5 Allégation de la Chine au titre de l'article X:3 a) du GATT de 1994

7.527. La Chine allègue que la Türkiye a agi d'une manière incompatible avec l'article X:3 a) du GATT de 1994 parce qu'elle n'a pas appliqué le RLPI d'une manière uniforme, impartiale et raisonnable.⁶⁵¹

7.528. Comme des organes juridictionnels l'ont signalé dans des affaires antérieures, les obligations énoncées à l'article X du GATT de 1994 régissent la publication et l'application des mesures, et non leur teneur substantielle.⁶⁵² Lorsque la teneur substantielle d'une mesure sera jugée incompatible avec les obligations énoncées dans le GATT de 1994, des constatations additionnelles concernant l'application de cette mesure seront en principe superflues et il est peu probable que des constatations au titre de l'article X soient nécessaires ou utiles pour le règlement de la question.⁶⁵³

7.529. Ayant constaté que le RLPI est incompatible avec l'article III:4, nous ne pensons pas qu'une constatation additionnelle sur le point de savoir si la manière dont la Türkiye a appliqué le RLPI est incompatible avec l'article X:3 a) serait nécessaire au règlement du différend dont nous sommes saisis.

⁶⁴⁹ Rapports de l'Organe d'appel *Argentine – Mesures à l'importation*, paragraphe 5.194. Comme l'Organe d'appel l'explique, si tel était le cas, "un groupe spécial ne serait en mesure d'appliquer le principe d'économie jurisprudentielle à une allégation que dans des circonstances extrêmement rares". (*Ibid.*, paragraphe 5.194)

⁶⁵⁰ Rapports des Groupes spéciaux *États-Unis – Essence*, paragraphe 6.19, et *CE – Marques et indications géographiques*, paragraphe 7.716.

⁶⁵¹ Chine, première communication écrite, paragraphes 230 à 251; deuxième communication écrite, paragraphes 219 à 245.

⁶⁵² Rapport de l'Organe d'appel *CE – Volailles*, paragraphe 115.

⁶⁵³ Rapports des Groupes spéciaux *Argentine – Mesures à l'importation*, paragraphe 6.305; *Turquie – Produits pharmaceutiques (UE)*, paragraphe 7.251; *Russie – Trafic en transit*, paragraphes 7.200 et 7.201; *Pérou – Produits agricoles*, paragraphe 7.501; et *Russie – Matériels ferroviaires*, paragraphe 7.939.

7.530. En conséquence, nous ne jugeons pas nécessaire de formuler des constatations au titre de l'article X:3 a) du GATT de 1994 en plus de nos constatations au titre de l'article III:4. Nous appliquons donc le principe d'économie jurisprudentielle à l'égard de l'allégation de la Chine au titre de l'article X:3 a).

8 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATION(S)

8.1. Pour les raisons exposées dans le présent rapport, le Groupe spécial conclut ce qui suit:

- a. S'agissant des droits additionnels dans leur version actuelle modifiée qui a été adoptée au moyen de la Décision présidentielle n° 10436 du 22 septembre 2025:
 - i. la Chine n'a pas établi *prima facie* que les droits additionnels sur les véhicules à moteur à combustion interne sont incompatibles avec l'article II:1 b) du GATT de 1994;
 - ii. les droits additionnels sur les véhicules électriques et sur les véhicules hybrides qui auraient relevé des 34 lignes tarifaires énumérées dans le tableau 3, figurant plus haut au paragraphe 7.73, avant l'introduction du SH2017 sont incompatibles avec l'article II:1 b) du GATT de 1994 parce qu'ils sont plus élevés que les consolidations tarifaires figurant dans la liste de la Türkiye;
 - iii. les droits additionnels sur les véhicules électriques et sur les véhicules hybrides qui auraient relevé des 34 lignes tarifaires énumérées dans le tableau 3, figurant plus haut au paragraphe 7.73, avant l'introduction du SH2017 sont incompatibles avec l'article II:1 a) du GATT de 1994 parce qu'ils accordent un traitement moins favorable que celui qui est prévu dans la liste de la Türkiye;
 - iv. les droits additionnels sur les véhicules hybrides qui n'auraient pas relevé des 34 lignes tarifaires énumérées dans le tableau 3, figurant plus haut au paragraphe 7.73, avant l'introduction du SH2017 ne sont pas incompatibles avec l'article II:1 b) et II:1 a) du GATT de 1994;
 - v. l'incompatibilité avec l'article II:1 b) et II:1 a) du GATT de 1994 n'est pas justifiée au regard de l'article XX b) parce que la Türkiye n'a pas démontré l'existence d'un risque pour la santé et la vie des personnes et des animaux ou la préservation des végétaux;
 - vi. l'incompatibilité avec l'article II:1 b) et II:1 a) du GATT de 1994 n'est pas justifiée au regard de l'article XX g) parce que la Türkiye n'a pas démontré que les droits additionnels se rapportent à la conservation des ressources naturelles;
 - vii. les droits additionnels sont incompatibles avec l'article I:1 du GATT de 1994 parce que, en exemptant de ces droits les VE et d'autres véhicules en provenance de ses partenaires dans le cadre d'ACR, la Türkiye n'accorde pas aux produits en provenance de Chine un avantage accordé au produit similaire originaire de ses partenaires dans le cadre d'ACR;
 - viii. l'incompatibilité avec l'article I:1 du GATT de 1994 est justifiée au regard de l'article XXIV en ce qui concerne l'exemption des droits additionnels pour les véhicules en provenance des partenaires de la Türkiye dans le cadre d'ACR énumérés dans la Décision présidentielle n° 10436, à l'exception des véhicules en provenance du Venezuela; et
 - ix. l'incompatibilité avec l'article I:1 du GATT de 1994 en ce qui concerne l'exemption des droits additionnels pour les véhicules en provenance du Venezuela n'est pas justifiée au regard de l'article XXIV, ni au regard de la Clause d'habilitation, ni au regard de l'article XX b) et g).

b. S'agissant du RLPI:

- i. Le RLPI est incompatible avec l'article III:4 du GATT de 1994 parce qu'il soumet les VE et VHRE en provenance de Chine à un traitement moins favorable que le traitement accordé aux produits similaires turcs en ce qui concerne les prescriptions relatives aux stations-service, au certificat de compétence, au centre d'appel, au représentant agréé et à l'engagement concernant les batteries, et en ce qui concerne le mécanisme destiné à appliquer ces prescriptions;
- ii. l'incompatibilité avec l'article III:4 du GATT de 1994 n'est pas justifiée au regard de l'article XX d) parce que la Türkiye n'a pas démontré que chacune des prescriptions du RLPI et le mécanisme d'application du RLPI sont adoptés "pour assurer le respect" de la Loi sur la protection des consommateurs et le Règlement relatif à la réception par type;
- iii. nous appliquons le principe d'économie jurisprudentielle à l'égard des allégations de la Chine selon lesquelles le RLPI est incompatible avec les articles I:1, X:3 a) et XI:1 du GATT de 1994 et avec l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC.

8.2. Aux termes de l'article 3:8 du Mémoire 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. Nous concluons que, dès lors que les mesures en cause sont incompatibles avec le GATT de 1994, elles ont annulé ou compromis des avantages résultant pour la Chine de cet accord.

8.3. Conformément à l'article 19:1 du Mémoire d'accord, nous recommandons que la Türkiye rende ses mesures conformes à ses obligations au titre du GATT de 1994.
