

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

RESTRICTED

G/TRIMS/N/1/ZAF/1

8 mai 1995

(95-1172)

**Comité des mesures concernant les
investissements et liées au commerce**

Original: anglais

NOTIFICATION AU TITRE DE L'ARTICLE 5:1 DE L'ACCORD SUR LES MIC

Afrique du Sud

La Mission permanente de l'Afrique du Sud a fait parvenir au Secrétariat la communication ci-après, en date du 19 avril 1995.

En application de l'article 5:1 de l'Accord sur les mesures concernant les investissements et liées au commerce, l'Afrique du Sud notifie les mesures ci-après conformément au modèle de présentation convenu (G/TRIMS/1).

La notification de ces mesures est sans préjudice de sa compatibilité avec l'Accord sur les MIC et/ou le GATT de 1994 et sans préjudice des droits et obligations de l'Afrique du Sud au titre du GATT de 1994 et/ou de l'Accord sur les MIC.

I. Industrie automobile

i) Description de la mesure et de ses principales caractéristiques

Les constructeurs automobiles doivent respecter une teneur minimale en éléments d'origine locale pour pouvoir bénéficier d'une réduction des droits d'accise.

1. La mesure relève de la catégorie 1 a) de la liste exemplative des MIC incompatibles avec l'Accord.
2. La mesure est appliquée et administrée par le gouvernement et ne concerne que les fabricants de moteurs et de pièces de moteur.
3. La mesure est de caractère général et elle est applicable aux voitures de tourisme, aux bus (y compris les minibus) et aux véhicules utilitaires légers et lourds.
4. La mesure est appliquée conformément à une législation impérative - la Loi sur les douanes et les droits d'accise (Customs and Excise Act of 1964 - Rebate Item 609.17), elle est aussi appliquée aux nouvelles entreprises et aux nouveaux investissements d'entreprises existantes.

5. L'industrie automobile doit se conformer à la mesure

- a) en vertu de la législation nationale, et
- b) pour obtenir un avantage.

L'avantage est le suivant:

i) Un droit d'accise de 37,5 pour cent est payable sur tous les véhicules fabriqués mais ce droit est réduit de 50 pour cent de la teneur en éléments d'origine locale. Cela signifie qu'il y a exonération totale dès lors que cette teneur atteint 75 pour cent.

Pour bénéficier de la réduction, les constructeurs automobiles doivent respecter une teneur minimale en éléments d'origine locale. Ce minimum est de 55 pour cent, dont 5 points de pourcentage peuvent correspondre à des exportations.

ii) Pour surmonter les problèmes liés au faible volume de la production (ce qui serait le cas si seul le marché intérieur de l'Afrique du Sud était approvisionné), les exportations sont aussi considérées comme des éléments d'origine locale aux fins de la mesure. Afin d'encourager davantage les exportations, les fabricants de pièces de moteur qui exportent leurs produits peuvent céder ce crédit correspondant aux exportations aux constructeurs automobiles pour accroître la teneur en éléments d'origine locale de leurs produits.

6. Les mesures s'appliquent aux voitures de tourisme, aux autobus (y compris les minibus) et aux véhicules utilitaires légers et lourds.

7. La date de mise en oeuvre de la mesure est le 1er mars 1989.

8. Il n'existe pas de disposition concernant sa réduction progressive et/ou son élimination.

9. Une copie du document d'information établi par le Département du commerce et de l'industrie est jointe au présent document (annexe I).

10. La mesure est appliquée par le gouvernement central et administrée par le Département des douanes et droits d'accise.

II. Équipement de télécommunication

i) Description de la mesure et de ses principales caractéristiques

Le respect de la prescription relative à la teneur en éléments d'origine locale fondée sur la valeur ajoutée au produit pendant le processus de fabrication est une condition préalable à remplir pour obtenir l'homologation des catégories suivantes d'équipements de télécommunication pour abonnés:

- Autocommutateurs privés
- Systèmes téléphoniques d'intercommunication
- Systèmes téléphoniques d'intercommunication à poste maître
- Équipements téléphoniques ordinaires

1. La mesure relève de la catégorie 1 a) de la liste exemplative des MIC incompatibles avec l'Accord.
2. La MIC a été établie par le gouvernement en vertu d'un pouvoir discrétionnaire.
3. La MIC s'applique à tous les équipements mentionnés sous i) qui sont destinés à être raccordés au réseau téléphonique public commuté (RTPC).
4. La MIC est en place depuis 1959.
5. La MIC est obligatoire en vertu de la législation nationale. Il est nécessaire de s'y conformer pour pouvoir raccorder les équipements visés au RTPC.
6. La teneur minimale en éléments d'origine locale pour les produits visés est la suivante:

- Autocommutateurs privés:	50 pour cent
- Systèmes téléphoniques d'intercommunication:	50 pour cent
- Systèmes téléphoniques d'intercommunication à poste maître:	50 pour cent
- Équipements téléphoniques ordinaires:	50 pour cent
7. Voir le point 4 ci-dessus.
8. Il n'existe pas de disposition concernant sa réduction progressive et/ou son élimination.
9. Une copie des règlements pertinents est jointe au présent document.
10. La MIC est appliquée et mise en oeuvre par le Département des postes et télécommunications. On trouvera également ci-joint pour plus de précision des copies des documents ci-après:

- Guide, à l'intention des fournisseurs, sur l'homologation et l'octroi de licences pour les systèmes et équipements de commutation (voir la section sur les prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale, annexe II.1). ¹
- Spécification technique concernant les systèmes de commutation destinés à être raccordés au RTPC (annexe II.2). ¹
- Liste officielle des fournisseurs de systèmes de commutation titulaires d'une licence (annexe II.3). ¹

III. Thé et café

i) Description de la mesure et de ses principales caractéristiques

En vertu de cette mesure, les entreprises de conditionnement, de préparation de mélanges et de torréfaction du café ou du thé doivent acheter, à des prix préétablis, des quantités préétablies de

¹Les délégations intéressées peuvent consulter ces documents au Secrétariat (Division de la propriété intellectuelle et des investissements, téléphone 739 5115).

café ou de thé produit localement pour obtenir des permis leur permettant d'importer les quantités nécessaires pour couvrir la demande nationale non satisfaite.

1. La mesure relève de la catégorie 1 a) de la liste exemplative des MIC incompatibles avec l'Accord.
2. La mesure est un arrangement (accord) administratif entre les parties mais il est fait appel indirectement à la législation - Loi sur la réglementation des importations et des exportations - pour faciliter la mise en oeuvre de l'accord. Tous les importateurs (entreprises de conditionnement, de préparation de mélanges et de torréfaction) de thé et de café y sont assujettis.
3. La mesure s'applique spécifiquement aux industries du thé et du café.
4. Voir les points 2 et 3 ci-dessus.
5. Voir l'explication donnée au point 2. L'avantage est que les importateurs peuvent obtenir des permis pour importer en franchise de quoi couvrir la demande nationale non satisfaite.
6. La mesure vise l'importation de toutes les catégories de thé et de café relevant des positions 09.01 (café) et 09.02 (thé).
7. La mesure existe depuis 1981 (thé) et 1988 (café).
8. Dans le cas du thé, l'accord entre les producteurs et les entreprises de conditionnement/de préparation de mélanges prévoit la possibilité de remplacer l'arrangement contingentaire par une protection tarifaire lorsque les prix dans le cadre du contingent et les prix du marché mondial sont proches de la parité. Voir aussi le point 2 ci-dessus.
9. Une copie de l'arrangement (accord) administratif entre les parties est jointe au présent document (annexe III).²
10. La mesure est appliquée par le Département du commerce et de l'industrie et les associations suivantes pour les deux secteurs:

Thé:

La South African Tea, Coffee and Chicory Association (SATCCA) qui représente les entreprises de préparation de mélanges/de conditionnement.

Le Tea Council of South Africa (TCSA) qui représente les producteurs.

Café:

La South African Tea, Coffee and Chicory Association représentant les producteurs locaux.

En vertu des procédures applicables, le Département du commerce et de l'industrie, lorsqu'il reçoit une demande de permis d'importation, doit avant d'y faire droit vérifier que l'obligation énoncée dans l'accord d'acheter une quantité préétablie de café ou de thé produit localement a été remplie.

²Les délégations intéressées peuvent consulter ce document au Secrétariat (Division de la propriété intellectuelle et des investissements, téléphone 739 5136).

ANNEXE I

DOCUMENT D'INFORMATION

Notification au titre de l'Accord sur les mesures concernant les investissements
et liées au commerce

Programme Phase VI relatif à la teneur en éléments d'origine locale
des véhicules automobiles

Données générales

1. Le programme relatif à la teneur en éléments d'origine locale des véhicules automobiles qui a précédé le programme Phase VI fondé sur un système consistant à mesurer la teneur en éléments d'origine locale en poids. Ce programme présentait deux grandes faiblesses:

- il se traduisait par une tendance à produire des pièces lourdes, de faible technicité et bon marché qu'il n'était pas intéressant d'exporter et qui étaient fabriquées en quantités non rentables, ce qui avait pour effet de maintenir l'industrie dans une structure de production de faible volume, à coût élevé; et
- la facture d'importation était très élevée car les sociétés étrangères tendaient à majorer le prix des pièces qu'elles fournissaient aux producteurs locaux. Comme elles fournissaient en grande partie des pièces de haute technicité que l'industrie locale ne pouvait pas produire, cela avait aussi tendance à faire augmenter les prix car il n'y avait pas d'incitation à produire dans le pays des pièces chères, de faible poids.

Programme Phase VI

2. Il a donc été décidé de mettre en place à compter du 1er mars 1989 un programme qui mesure en valeur la teneur en éléments d'origine locale et dont l'objet exprès est de réduire les dépenses en devises de l'industrie automobile, qui devaient être ramenées de 45 pour cent environ à 25 pour cent ou moins sur une période de huit à neuf ans. Le programme s'applique aux voitures de tourisme, aux bus (y compris les minibus) et aux véhicules utilitaires légers et lourds.

3. Cette approche a deux avantages:

- les dépenses en devises vont être réduites de façon spectaculaire; et
- la production de produits de haute technicité (à forte valeur ajoutée) pour la consommation nationale et l'exportation va être encouragée.

4. Pour surmonter les problèmes liés au faible volume de la production (ce qui serait le cas si seul le marché intérieur de l'Afrique du Sud était approvisionné), **les exportations sont aussi considérées comme des éléments d'origine locale dans le cadre du programme Phase VI**, ce qui élargit le marché des pièces d'automobiles et véhicules produits localement en permettant d'étendre au monde entier la notion de marché "local".

5. Le programme Phase VI fonctionne comme suit:

DROITS ET REDUCTIONS

- a) **Un droit d'accise fiscal** de 2,5 pour cent est perçu sur les véhicules automobiles, qui constitue une source de recettes pour les Etats.
- b) **Un droit d'accise** de 37,5 pour cent est payable sur tous les véhicules fabriqués mais ce droit est réduit de 50 pour cent de la teneur en éléments d'origine locale. Cela signifie qu'il y a exonération totale dès lors que cette teneur atteint 75 pour cent.

Les constructeurs automobiles doivent respecter une teneur minimale en éléments d'origine locale. Ce minimum est de 55 pour cent, dont 5 points de pourcentage peuvent correspondre à des exportations.

MESURES D'INCITATION A L'INTENTION DES FABRICANTS LOCAUX DE PIECES D'AUTOMOBILE

6. Le programme Phase VI encourage activement l'industrie à accroître la teneur en éléments d'origine locale de ses produits et ses exportations de manière à réduire la quantité de devises utilisée pour les véhicules automobiles. **Afin d'encourager davantage les exportations, les fabricants de pièces d'automobile qui exportent leurs produits peuvent céder le crédit correspondant aux exportations aux constructeurs automobiles pour accroître la teneur en éléments locaux de leurs produits.** Ce système comporte donc en soi une incitation à l'exportation pour les fabricants locaux de pièces d'automobile.

ADMINISTRATION

7. Le programme est assez complexe d'un point de vue administratif, puisque des certificats d'utilisation de devises sont nécessaires tout au long de la chaîne: les fournisseurs approvisionnant l'industrie automobile doivent présenter des certificats concernant la teneur en éléments achetés en devises de leurs pièces aux constructeurs automobiles et les fournisseurs de pièces doivent obtenir des certificats analogues auprès de leurs propres fournisseurs, et ce en remontant jusqu'à l'origine des pièces. Le système d'information, s'il est complexe, est facilement vérifiable et est donc rationnel d'un point de vue administratif.

SYSTEME GENERAL D'INCITATION A L'EXPORTATION

8. L'industrie automobile ne bénéficie pas des incitations offertes aux autres industries dans le cadre du Système général d'incitation à l'exportation.

DIRECTIVES AJUSTEES

9. Le Ministère a publié (référence EE04/5/II) des directives révisées au sujet de la comptabilité que les participants au programme Phase VI doivent tenir, des reçus qu'ils doivent présenter et des renseignements qu'ils doivent fournir.

PIECES DETACHEES ET ACCESSOIRES IMPORTES

10. Les pièces détachées et accessoires importés ne font pas partie pour le moment du programme Phase VI.

IMPORTATIONS DE VEHICULES AUTOMOBILES MONTES

11. Les voitures, y compris les breaks, importées montées ne relèvent pas du programme Phase VI et font l'objet d'un droit de douane de 70 pour cent. Les véhicules utilitaires légers et lourds, les bus et les minibus qui sont importés montés ne relèvent pas non plus du programme Phase VI et sont assujettis à un droit de douane de 100 pour cent.