

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

WT/DS339/R/Add.2
WT/DS340/R/Add.2
WT/DS342/R/Add.2
18 juillet 2008

(08-3277)

Original: anglais

CHINE – MESURES AFFECTANT LES IMPORTATIONS DE PIÈCES AUTOMOBILES

Rapports du Groupe spécial

Addendum

Le présent addendum contient les annexes B, C, D et E des rapports du Groupe spécial qui se trouvent dans les documents WT/DS339/R, WT/DS340/R et WT/DS342/R. L'annexe A est reproduite dans l'addendum Add.1.

ANNEXE B

**RÉPONSES DES TIERCES PARTIES AUX QUESTIONS POSÉES
PAR LE GROUPE SPÉCIAL**

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

ANNEXE B-1¹

RÉPONSES DE L'ARGENTINE AUX QUESTIONS
POSÉES PAR LE GROUPE SPÉCIAL

13. L'Argentine considère qu'il n'est pas "approprié d'établir un parallèle entre les droits de douane proprement dits et les droits antidumping ou compensateurs" (paragraphe 20 de la communication écrite de l'Argentine). Il semble qu'elle présente cet argument en relation avec la discussion concernant la "pratique ultérieurement suivie" dans le cadre des allégations au titre de l'article II.

- a) (Argentine) Étant donné votre déclaration mentionnée ci-dessus, pensez-vous que les constatations qui ont présidé à la décision du Groupe spécial du GATT dans l'affaire CEE – *Pièces détachées et composants*, citée par les parties dans leur communication écrite, peuvent être d'une quelconque utilité pour résoudre la question de la qualification des mesures?**

Le rapport du Groupe spécial CEE – *Pièces détachées et composants* pourrait être utile au Groupe spécial dans la présente affaire, parce que la Chine utilise les incompatibilités relevées par le Groupe spécial dans les règles visant à empêcher le contournement des droits antidumping appliqués par les CEE pour démontrer que les mesures chinoises sont semblables aux mesures anticontournement révisées des CEE et non à celles qui ont été portées à la connaissance du Groupe spécial du GATT. Toutefois, même si le Groupe spécial estime que l'affaire CEE – *Pièces détachées et composants* devrait être prise en compte et cherche à déterminer si les mesures révisées des CEE sont semblables aux mesures chinoises, l'Argentine considère que les incompatibilités relevées par le Groupe spécial se retrouvent dans la manière dont les mesures chinoises – en particulier le Décret n° 125 – sont mises en œuvre.

La Chine fait valoir que "la mesure anticontournement révisée applique le droit antidumping aux pièces et composants importés *comme condition de leur importation*".² Elle dit que compte tenu de la déclaration faite par l'importateur à l'importation, l'obligation de l'importateur d'acquitter le droit de douane applicable aux automobiles pour les pièces et composants présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile complet est une condition liée à l'entrée des marchandises en Chine.³ Elle fait valoir que "comme la mesure anticontournement révisée des CEE, les mesures contestées imposent des droits de douane qui sont subordonnés à l'entrée des marchandises en Chine et sont donc des mesures à la frontière visées par l'article II du GATT".⁴

Toutefois, comme il a déjà été expliqué dans les communications écrites non seulement de l'Argentine mais aussi d'autres Membres, les mesures contestées appliquent une imposition fiscale aux pièces automobiles selon que ces pièces automobiles, après le processus de fabrication, sont incorporées dans des véhicules complets dont la teneur en produits nationaux n'est pas suffisante. Les mesures imposent les pièces automobiles comme s'il s'agissait de véhicules automobiles complets, non pas à l'importation ou en fonction de l'importation des pièces, mais après vérification et selon que

¹ L'Annexe B-1 contient les réponses de l'Argentine aux questions posées par le Groupe spécial après la première réunion de fond. Le texte original communiqué par l'Argentine était en espagnol.

² Première communication écrite de la Chine, paragraphe 58.

³ *Ibid.*, paragraphe 60.

⁴ *Ibid.*, paragraphe 61.

les pièces importées ont été assemblées avec d'autres pièces importées pour constituer un "véhicule réputé complet" tel que décrit à l'article 21 du Décret n° 125.

En d'autres termes, même si les constatations formulées par le Groupe spécial *CEE – Pièces détachées et composants* sont considérées pertinentes, le Groupe spécial pourra vérifier que les incompatibilités relevées dans les mesures anticontournement appliquées initialement par les CEE se trouvent également dans les mesures chinoises contestées?

16. Au paragraphe 137 de sa première communication écrite, la Chine fait référence, entre autres, aux mesures anticontournement de l'Argentine concernant les droits antidumping et les droits compensateurs. L'Argentine peut-elle confirmer que ces mesures sont toujours en place et donner des précisions à ce sujet en indiquant en particulier les éléments qui distinguent lesdites mesures des mesures chinoises en cause?

Le texte législatif mentionné dans la première communication écrite de la Chine, le Décret n° 1088/2001 du 28 août 2001 publié au Journal officiel du 30 août 2001, n'est plus en vigueur suite à la modification introduite dans le Décret n° 421/2002 du 5 mars 2002 publié au Journal officiel du 8 mars 2002. Les deux décrets ont été notifiés à l'OMC. En conséquence, le décret qui régit les procédures d'enquête dans le cadre de l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires et de l'Accord sur la mise en œuvre de l'article VI de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce est le Décret n° 1326/98.

Des droits antidumping ou des droits compensateurs, selon le cas, sont appliqués aux importations en cause, en plus de toutes les autres taxes en vigueur, conformément à leurs régimes juridiques respectifs. Ils sont régis à titre supplétif par les règles applicables aux droits d'importation.

Les pratiques de contournement sont traitées en fonction des principaux éléments réunis pendant l'enquête sur la mesure contournée, une procédure distincte à laquelle les parties intéressées peuvent intervenir étant établie à cet effet.

Dans une telle situation, le Ministère de l'économie décide s'il est nécessaire d'augmenter les droits antidumping ou compensateurs devant être appliqués aux importations de produits similaires ou de parties de ces produits ayant la même origine que les produits visés par l'enquête ou d'autres origines, selon le cas.

Ce qui distingue les mesures argentines des mesures chinoises, c'est que les mesures argentines sont appliquées de la même manière qu'un droit antidumping/compensateur, c'est-à-dire à l'importation. L'application de mesures anticontournement par l'Argentine ne dépend pas de la teneur en produits nationaux ou en produits importés du produit final. Par ailleurs, selon les règles chinoises, si un producteur local achète des pièces automobiles à un fournisseur local qui les a lui-même importées, ce producteur sera assujéti au droit de douane appliqué aux véhicules complets, alors que les mesures anticontournement sont appliquées à l'importation. De même, si un producteur chinois décide d'ajouter des pièces importées à celles qu'il a déjà déclarées, il devra acquitter la différence entre les taxes conformément aux règles chinoises (article 20 du Décret n° 125). Cela n'est pas prévu par les règles anticontournement argentines.

Les règles anticontournement argentines prévoient une procédure distincte parallèlement à l'enquête sur la mesure antidumping ou compensatoire qui est contournée. S'il est confirmé qu'il y a contournement, les droits antidumping/compensateurs sont augmentés mais, en tant que droits antidumping ou compensateurs, ils sont appliqués en sus de toutes les autres impositions visant le produit importé considéré, qui restent en vigueur conformément à leurs régimes juridiques respectifs.

En d'autres termes, ils sont appliqués à l'importation et ne sont pas subordonnés à un processus de fabrication ultérieur comme dans le cas des mesures chinoises contestées.

17. Aux paragraphes 15 et 16 de votre communication écrite, vous dites que l'article 29 du Décret n° 125 laisse entendre qu'il y a un "stade de l'importation" dans les procédures découlant des mesures et qu'au-delà de ce "stade" toutes les autres impositions perçues ne pourraient plus être considérées comme des mesures à la frontière. Veuillez développer cet argument.

L'argument présenté par l'Argentine dans ces paragraphes est que, contrairement à ce que la Chine soutient, les mesures contestées ne sont pas des droits de douane puisque le droit applicable aux véhicules complets est appliqué aux pièces automobiles non pas à l'importation mais à un stade ultérieur, une fois le processus de fabrication achevé. Cela est encore plus évident dans les cas visés par l'article 29 où des pièces automobiles importées par un fournisseur qui a acquitté le droit d'importation correspondant au stade de l'importation sont ultérieurement achetées par un fabricant pour être utilisées pour la fabrication d'un véhicule automobile. Si, au cours du processus de fabrication, ces pièces importées étaient assemblées avec d'autres pièces utilisées par le fabricant, elles pourraient être considérées comme des "véhicules réputés complets". Ainsi, les pièces vendues par le fournisseur et utilisées par le fabricant peuvent être assujetties à une nouvelle imposition selon leur utilisation après l'importation. Contrairement à ce que la Chine soutient, cette imposition n'est pas assujettie ou subordonnée à l'importation de la pièce automobile; cette imposition additionnelle dépend de l'utilisation finale de la pièce automobile importée dans le processus de fabrication. En d'autres termes, l'application de l'imposition applicable aux véhicules complets dépend d'un processus qui a lieu localement après que les marchandises sont entrées sur le territoire chinois et après que la pièce automobile importée a été incorporée dans la fabrication d'un véhicule considéré comme étant un "véhicule réputé complet" par les mêmes autorités chinoises. En conséquence, les mesures contestées en tant que telles ne peuvent pas être considérées comme des mesures à la frontière comme la Chine l'affirme.

ANNEXE B-2

RÉPONSES DE L'AUSTRALIE AUX QUESTIONS POSÉES PAR LE GROUPE SPÉCIAL

I. QUESTIONS POSÉES À TOUTES LES TIERCES PARTIES

1. Nous notons qu'au paragraphe 137 de sa première communication écrite, la Chine se réfère, entre autres, aux réglementations antidumping de certaines tierces parties:

- a) Avez-vous actuellement ou avez-vous jamais mis en place des mesures anticontournement pour ce qui est i) des droits antidumping et/ou ii) des droits de douane proprement dits? Dans l'affirmative, veuillez exposer votre mesure en détail (y compris en citant toute disposition législative ou réglementaire qui régit l'application de ces mesures) et indiquer s'il s'agit d'une mesure à la frontière ou d'une mesure intérieure au sens des articles II et III du GATT.

Non.

- b) Avez-vous connaissance du maintien de telles mesures par d'autres Membres de l'OMC?

L'Australie préfère ne pas formuler d'observations sur des mesures maintenues par d'autres Membres de l'OMC dans le contexte du présent différend où ce sont les mesures de la Chine qui sont en cause.

2. Avez-vous des lignes tarifaires sensiblement différentes pour un produit "complet" donné et pour les "pièces et composants" de ce produit?

En général, le Système harmonisé exige que les pièces et les marchandises complètes soient classées dans des sous-positions différentes, qui relèvent parfois de la même position ou du même chapitre et d'autres fois de positions et de chapitres différents. En Australie, les taux de droits applicables aux véhicules automobiles complets et les pièces de véhicules automobiles sont les mêmes. Les taux de droits applicables à d'autres marchandises complètes et à leurs pièces sont souvent différents, mais les écarts ne sont généralement pas importants.

Dans l'affirmative, comment vos autorités douanières fixeraient-elles et imposeraient-elles des droits de douane proprement dits en ce qui concerne:

- a) les "pièces et composants" qui entrent sur votre territoire sous forme d'*envois multiples* et sont *importés par le fabricant lui-même* et assemblés avec des pièces d'origine nationale en un produit complet pour la vente sur le marché intérieur;

Si les pièces d'un envoi individuel donné faisant partie d'envois multiples (c'est-à-dire une série d'envois individuels) constituaient un produit non assemblé/non fini présentant les caractéristiques essentielles du produit complet, ces pièces seraient, aux fins de l'application du droit de douane proprement dit, classées et imposées comme un produit complet. Les autres pièces de cet envoi individuel seraient, aux fins de l'application du droit de douane proprement dit, classées et imposées comme des pièces. En outre, les pièces faisant partie des autres envois individuels seraient, aux fins de l'application du droit proprement dit, classées et imposées comme des pièces. L'identité de

l'importateur, qu'il s'agisse d'un fournisseur ou d'un fabricant de pièces, n'a aucune incidence sur le classement des marchandises.¹

- b) les "pièces et composants" qui entrent sur votre territoire sous forme d'*un envoi unique* et sont *importés par le fabricant lui-même* et assemblés avec des pièces d'origine nationale en un "produit complet" pour la vente sur le marché intérieur;

Si les pièces d'un envoi unique constituaient un produit non assemblé/non fini présentant les caractéristiques essentielles du produit complet, ces pièces seraient, aux fins d'application du droit de douane proprement dit, classées et imposées comme un produit complet. Les autres pièces de cet envoi seraient, aux fins de l'application du droit de douane proprement dit, classées et imposées comme des pièces. L'identité de l'importateur, qu'il s'agisse d'un fournisseur ou d'un fabricant de pièces, n'a aucune incidence sur le classement des marchandises.

- c) les "pièces et composants" qui entrent sur votre territoire sous forme d'*envois multiples* et sont *importés par un fournisseur/fabricant de pièces* et assemblés avec des pièces d'origine nationale en un "produit complet" pour la vente sur le marché intérieur;

Voir la réponse à la question n° 2 a) ci-dessus.

- d) les "pièces et composants" qui entrent sur votre territoire sous forme d'*un envoi unique* et sont *importés par un fournisseur/fabricant de pièces* et assemblés avec des pièces d'origine nationale en un "produit complet" pour la vente sur le marché intérieur;

Voir la réponse à la question n° 2 b) ci-dessus.

La fixation et l'imposition des droits applicables aux "pièces et composants" dans chacun des scénarios mentionnés ci-dessus changeraient-elles si ces marchandises importées correspondaient à 100 pour cent des "pièces et composants" nécessaires pour assembler le "produit complet"? Vos réponses en ce qui concerne les scénarios mentionnés ci-dessus faisant intervenir des *envois multiples* changeraient-elles en fonction des différences entre les dates d'arrivée des envois visés?

Le fait que les marchandises importées correspondent à 100 pour cent des pièces nécessaires pour assembler le "produit complet" ne modifierait pas les réponses données ci-dessus aux questions n° 2 a) à d). Il ne serait pas tenu compte de la question de savoir si les marchandises importées devaient être assemblées en Australie en un produit complet ne contenant pas de produits nationaux. Des changements concernant les dates d'arrivée des envois multiples ne modifieraient pas non plus les réponses données ci-dessus aux questions n° 2 a) et c).

3. Dans votre pays, quand les autorités douanières déterminent-elles le moment où un ensemble de pièces ne peut et/ou ne devrait pas être distingué de l'article complet que ces pièces sont censées former? Comment votre service des douanes interprète-t-il à cet égard l'expression

¹ Cette réponse ne s'applique pas à la situation spéciale des envois échelonnés/expéditions échelonnées. L'Australie a, à l'heure actuelle, des dispositions permettant de classer les envois échelonnés comme un seul élément, dans des circonstances limitées. Voir la réponse à la question n° 4 ci-dessous.

"en l'état" qui figure dans la Règle 2 a) des Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé?

Conformément au Système harmonisé, les autorités douanières australiennes font cette détermination au moment de l'importation. En vertu de la Règle 2 a) des *Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé* (la RGI 2 a)) ou la règle sur les "caractéristiques essentielles"), les pièces ne peuvent être classées comme produits complets que lorsqu'elles présentent, en l'état, les caractéristiques essentielles du produit complet. Les autorités douanières australiennes interprètent l'expression "en l'état" comme signifiant tel qu'importé.

4. Veuillez formuler des observations sur la déclaration de la Chine figurant au paragraphe 160 de sa première communication écrite et au paragraphe 13 de sa déclaration orale au sujet de la décision confirmée de l'OMD concernant la Règle générale interprétative 2 a). En particulier, veuillez préciser le statut juridique de cette décision de l'OMD, en indiquant notamment si cette décision est contraignante pour les parties à l'OMD.

L'Australie considère que la déclaration faite par la Chine au paragraphe 160 de sa première communication écrite² ne rend pas pleinement compte de la décision du Comité du Système harmonisé de l'OMD (le Comité) concernant la RGI 2 a). L'extrait cité par la Chine en relation avec les envois échelonnés est un *obiter dictum* qui a été formulé dans une décision du Comité interprétant l'expression "articles présentés à l'état complet ou non fini". La décision citée a pour véritable effet de préciser qu'il ne doit pas être tenu compte de la complexité de la méthode de montage pour interpréter la RGI 2 a).

Selon l'Australie, la décision citée n'est pas juridiquement contraignante pour les parties à l'OMD. Le Comité établi dans le cadre de la Convention sur le Système harmonisé est composé d'un représentant de toutes les parties contractantes et a pour fonction d'élaborer des recommandations, des avis, des notes explicatives et des décisions.³ Le 30 juin 2001, l'OMD a publié une *Recommandation du Conseil de coopération douanière concernant l'application des décisions du Comité du Système harmonisé*⁴ dans laquelle il était recommandé que les décisions du Comité deviennent contraignantes pour les parties à moins que celles-ci ne notifient au Secrétaire général leur incapacité de se conformer dans un délai de 12 mois. Une recommandation de l'OMD n'est toutefois pas juridiquement contraignante pour une partie de l'OMD à moins que celle-ci ne l'accepte.⁵ Par ailleurs, la décision mentionnée au paragraphe 160 de la communication écrite de la Chine a été rendue en novembre 1995, avant que la Recommandation susmentionnée ait pu être acceptée par les parties. En conséquence, les parties ne sont pas liées par la décision du Comité de 1995 concernant la RGI 2 a).

Étant donné que la décision soulève la question des envois échelonnés ("split consignments"), il pourrait être utile de résumer brièvement la pratique suivie par l'Australie à cet égard. L'Australie considère que les envois échelonnés/expéditions échelonnées visent les marchandises qui sont fractionnées en deux ou plusieurs envois qui arrivent tous à la frontière en même temps. Il ne s'agit pas d'envois multiples qui arrivent à de nombreux moments différents. Habituellement, les envois

² La réponse de l'Australie à la présente question tient uniquement compte du paragraphe 160 de la première communication écrite de la Chine car l'Australie n'a pas vu le paragraphe 13 de la déclaration orale de la Chine.

³ Article 7 b) de la *Convention internationale sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises*.

⁴ <http://www.wcoomd.org/ie/En/Recommendations/recapple.htm>.

⁵ L'Australie a adopté cette recommandation en 2001.

échelonnés sont utilisés pour transporter des marchandises qui sont trop grandes pour être transportées dans un envoi unique.

5. Comment la Règle 2 a) devrait-elle être interprétée à la lumière de la décision mentionnée dans la question précédente?

Ainsi qu'il est indiqué ci-dessus, l'Australie considère que la décision vise uniquement les marchandises importées en plusieurs envois qui arrivent en même temps, et non sous forme d'envois multiples qui arrivent à des moments différents. Par conséquent, la décision du Comité du Système harmonisé a une portée limitée et son incidence sur l'interprétation de la RGI 2 a) est minime.

La décision n'autorise pas les parties à l'OMD à utiliser des "envois échelonnés" allégués pour contourner la règle sur les caractéristiques essentielles (la RGI 2 a)) en vue de modifier les engagements qu'elles ont contractés dans leurs tarifs douaniers. Une telle interprétation compromettrait le principe fondateur de l'OMD et du Système harmonisé, qui est de favoriser l'harmonie et la prévisibilité dans l'application des tarifs douaniers.

6. Veuillez formuler des observations sur le point de vue de la Chine selon laquelle la note VII des notes explicatives relatives à la Règle générale interprétative 2 a) est pertinente pour établir la démarcation entre les articles complets et leurs parties (paragraphe 100 de la première communication écrite de la Chine).

L'Australie fait observer que, contrairement aux *Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé*, les *notes explicatives* ne sont pas annexées à la Convention sur le Système harmonisé et ne font pas partie intégrante de cette convention. Les *notes explicatives* donnent uniquement des indications sur l'interprétation du Système harmonisé. Elles ne modifient pas le sens ordinaire des termes utilisés dans le Système harmonisé.

L'Australie considère que la note VII des *notes explicatives* relatives à la RGI 2 a) confirme simplement qu'il résulte de l'application de la règle sur les "caractéristiques essentielles" que toutes les pièces importées en nombre excédant celui qui est nécessaire pour constituer l'article complet devraient être classées séparément comme des pièces. La note VII ne signifie pas, comme la Chine l'avance, que des pièces peuvent uniquement être classées comme des pièces lorsqu'elles ne sont pas importées dans le but d'assembler un article complet à partir de pièces importées.

7. Différents aspects des mesures contestées pourraient-ils être considérés respectivement comme des mesures internes ou des mesures à la frontière? Autrement dit, une partie des mesures pourrait-elle être une mesure à la frontière tandis que l'autre partie serait une mesure interne? Dans l'affirmative, veuillez indiquer quelle partie spécifique est liée à une mesure à la frontière et quelle partie est liée à une mesure interne? Quels facteurs prendriez-vous en considération pour faire une telle détermination?

Dans les circonstances du présent différend, l'Australie ne considère pas qu'une partie des mesures contestées pourrait être une mesure à la frontière et une autre partie une mesure interne.

8. À votre avis, si les mesures devaient être considérées comme des mesures à la frontière, le Groupe spécial serait-il tenu d'examiner néanmoins les allégations des plaignants au titre de l'article III du GATT et de l'article 2 de l'Accord sur les MIC?

Non. À cet égard, l'Australie note les observations concernant le principe d'économie jurisprudentielle formulées par l'Organe d'appel dans l'affaire *Canada – Exportations de blé et importations de grains*.⁶

9. Quelle est la différence entre une imposition imposée "à l'importation" et une imposition imposée "à l'occasion de l'importation" au sens de la deuxième phrase de l'article II:1 b) du GATT? En quoi cette différence est-elle, le cas échéant, pertinente en l'espèce?

Selon l'Australie, l'expression "à l'importation ou à l'occasion de l'importation" fait état d'une obligation collective et interdépendante qui ne peut être divisée entre ses éléments constitutifs. En tout état de cause, comme l'Australie considère que les mesures chinoises en question sont des mesures internes, toute différence alléguée est dénuée de pertinence en l'espèce.

10. En ce qui concerne l'expression "à leur importation sur le territoire" qui figure dans la première phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994, faudrait-il y voir une référence au moment de la présentation à la frontière ou à un stade ultérieur? Dans cette dernière hypothèse, le montant de l'imposition devrait-il être déterminé en fonction de la condition des produits tels qu'ils sont présentés à la frontière ou en fonction de leur inclusion dans un produit fini après leur entrée?

Selon l'Australie, l'expression "à leur importation sur le territoire" fait référence au moment de la présentation du produit à la frontière.

11. Avez-vous une définition formelle de CKD et SKD en relation avec votre Liste spécifique ou, plus généralement, dans toute disposition législative ou réglementaire pertinente? Dans l'affirmative, veuillez donner cette définition. Dans le cas contraire, quel est, à votre avis, le sens de ces deux termes? Comment les kits CKD et SKD sont-ils classés dans votre pays?

Non. Pour l'Australie, les kits non assemblés (CKD) ou les kits semi-assemblés (SKD) désignent habituellement des articles presque complets qui se présentent en pièces détachées (CKD) ou en sous-ensembles (SKD). Il arrive souvent que des pièces mineures, telles que les batteries, les pare-brise ou les pneus, soient omises, mais une fois assemblé, un article presque complet serait formé. En Australie, les kits CKD et SKD sont généralement considérés comme des articles non assemblés qui, s'ils étaient assemblés, présenteraient les caractéristiques essentielles de l'article complet. En conséquence, ils sont généralement classés comme l'article complet conformément à la RGI 2 a).

12. (Toutes les parties) Au paragraphe 262 de leur première communication écrite, les Communautés européennes indiquent qu'un des cas prévus à l'article 21.2) a) du Décret n° 125, à savoir l'importation d'un moteur ainsi que d'une carrosserie, est loin de correspondre aux catégories prévues par la liste tarifaire de la Chine examinées à la lumière des notes explicatives générales du chapitre 87, en vertu desquelles un véhicule incomplet ou non fini peut être classé avec les véhicules complets ou terminés dès l'instant qu'il en présente les caractéristiques essentielles.

a) Considérez-vous que les deux exemples de véhicules incomplets ou non finis figurant dans les notes générales du chapitre 87 correspondent à l'un des critères énoncés à l'article 21 du Décret n° 125?

⁶ *Canada – Exportations de blé et importations de grains*, WT/DS276/AB/R, paragraphe 133.

L'Australie admet que selon les critères énoncés à l'article 21 1) du Décret n° 125, si des kits CKD et SKD complets étaient présentés au service des douanes en tant que tels au moment de l'importation, ils seraient en principe considérés comme présentant les caractéristiques essentielles de marchandises complètes et donc classés comme des marchandises complètes conformément à la RGI 2 a). Toutefois, l'Australie n'admet pas que des marchandises remplissant les autres critères énoncés à l'article 21 du Décret n° 125 soient automatiquement considérées comme présentant les caractéristiques essentielles de véhicules automobiles. Cela dépendrait, en dernière analyse, de la question de savoir exactement quels sont les pièces ou ensembles qui ont été inclus et ceux qui ne l'ont pas été.

- b) À votre avis, quelles pièces automobiles, autres que celles qui sont mentionnées dans les notes générales du chapitre 87, pourraient être qualifiées de "véhicule incomplet ou non fini présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule complet ou fini"? Veuillez donner des exemples précis.**

L'Australie ne pense pas qu'il soit possible de fournir une liste exhaustive des configurations qui présenteraient les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. Cette détermination doit être faite au cas par cas en tenant compte de toutes les circonstances et de tous les faits pertinents. Cela dit, l'Australie peut formuler les observations ci-après à titre d'exemple. Il doit y avoir suffisamment de pièces pour assembler une machine qui a plus de deux roues reliées par un certain type d'essieu mû par un certain moyen de propulsion et qui est très probablement aménagée pour accueillir un conducteur. L'absence de pare-brise, de rétroviseurs ou de pare-chocs ne serait pas rédhibitoire pour déterminer qu'une configuration présente les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. En revanche, l'absence d'un moteur et d'une boîte de vitesses le serait.

13. L'Argentine considère qu'il n'est pas "approprié d'établir un parallèle entre les droits de douane proprement dits et les droits antidumping ou compensateurs" (paragraphe 20 de la communication écrite de l'Argentine). Il semble qu'elle présente cet argument en relation avec la discussion concernant la "pratique ultérieurement suivie" dans le cadre des allégations au titre de l'article II.

- b) (Toutes les autres tierces parties) Souscrivez-vous à la déclaration faite par l'Argentine au paragraphe 20 de sa première communication écrite?**

L'Australie est d'accord avec l'idée directrice de la déclaration de l'Argentine. Pour l'Australie, les dispositions visant à empêcher le contournement de droits antidumping et de droits compensateurs ne sont pas directement applicables à la classification tarifaire. Les droits antidumping et les droits compensateurs ne sont pas des droits de douane proprement dits au sens des articles I^{er} et II du *GATT de 1994*. Contrairement aux droits antidumping et aux droits compensateurs, les droits de douane proprement dits ne visent pas à réparer un dommage causé à une branche de la production nationale d'un Membre. Cela ne veut toutefois pas dire que l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*, qui portait sur une disposition visant à empêcher le contournement de droits antidumping, n'est pas pertinente dans la présente affaire. Premièrement, l'Argentine a formulé ses préoccupations parce que la Chine a invoqué la pratique ultérieurement suivie comme un moyen d'interprétation de son tarif douanier. Par ailleurs, les plaignants ont invoqué l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants* en examinant la question de savoir si les mesures contestées étaient des mesures à la frontière ou des mesures internes. Deuxièmement, dans l'affaire *Japon – Boissons*

alcooliques II, l'Organe d'appel a indiqué que les rapports de groupes spéciaux du GATT adoptés suscitaient chez les Membres de l'OMC des attentes légitimes et devraient être pris en compte.⁷

14. L'argument ci-après figure au paragraphe 14 de la déclaration orale de l'Australie en tant que tierce partie, qui a été faite en relation avec l'allégation de la Chine selon laquelle une imposition perçue après le moment ou au-delà du lieu de l'importation peut néanmoins être une imposition à la frontière si elle est liée à une condition d'exigibilité qui intervenait au moment de l'importation:

On peut supposer, pour tenter d'établir un lien avec l'importation, que les mesures en cause comprennent une déclaration faite au moment de l'importation. Toutefois, il apparaît que cette déclaration est entièrement axée sur la manière dont les pièces importées seront utilisées en Chine au niveau interne, plutôt que sur le contenu d'un envoi au moment de l'importation. ... Par conséquent ... l'exigibilité intervient sur le plan interne, une fois le véhicule fabriqué. (pas d'italique dans l'original)

a) (Australie) Veuillez développer cet argument.

D'après la première communication écrite de la Chine, les importateurs doivent déclarer, au moment de l'importation, si les pièces importées seront utilisées pour assembler un modèle de véhicule qui est "réputé" constituer un véhicule complet. La déclaration est garantie par le dépôt d'un cautionnement.

Ces prescriptions en matière de cautionnement semblent exclusivement destinées à faciliter le recouvrement d'une taxe fondée sur l'utilisation interne de pièces importées dans le processus de fabrication. Bien que ces prescriptions soient apparemment rattachées au point d'entrée en Chine, en réalité elles régissent l'utilisation interne des pièces et les procédures administratives nécessaires pour appliquer l'imposition de 25 pour cent. La décision d'imposer une pièce donnée au taux plus élevé de 25 pour cent n'est pas prise à la frontière. Elle ne peut être prise qu'après la fabrication lorsqu'il est possible de déterminer si une pièce donnée, en combinaison avec d'autres pièces importées, constitue un pourcentage suffisant du véhicule complet pour être imposée au taux plus élevé. Par conséquent, les prescriptions en matière de cautionnement ne créent pas de lien entre l'importation et l'imposition de 25 pour cent. Contrairement à ce qu'avance la Chine, l'imposition finale n'est pas une condition d'importation parce qu'elle n'intervient pas à l'importation de toutes les pièces lorsqu'elles arrivent à la frontière. Elle n'intervient que lorsque les pièces sont entrées sur le marché intérieur chinois, en fonction de leur utilisation dans la fabrication de voitures. C'est pour cette raison que l'Australie considère que l'exigibilité intervient sur le plan interne, une fois le véhicule fabriqué.

En tout état de cause, l'Australie considère que si un Membre de l'OMC imposait une condition relative à l'utilisation finale d'une importation qui ne figurait pas dans sa Liste, ce Membre contreviendrait à l'article II du *GATT de 1994*.

15. Au paragraphe 8 de sa déclaration orale en tant que tierce partie, le Brésil énumère certains éléments des mesures qui pourraient aider le Groupe spécial à évaluer ce que le Brésil appelle l'"événement impossible", ce qui serait pertinent pour la qualification des mesures:

b) (Toutes les tierces parties) Êtes-vous d'accord avec le Brésil, en particulier sur la liste non exhaustive d'éléments qu'il a indiqués comme étant pertinents pour la

⁷ Japon – Taxes sur les boissons alcooliques, WT/DS8/AB/R, WT/DS10/AB/R, WT/DS11/AB/R, page 17.

qualification des mesures? Quels éléments ajouteriez-vous à cette liste ou en retrancheriez-vous?

L'Australie considère que la notion d'"événement imposable" développée par le Brésil, ainsi que la liste d'éléments qu'il a donnée, pourrait être un outil d'analyse utile au Groupe spécial pour qualifier correctement les mesures chinoises en cause. Il convient également d'accorder de l'importance au fond des mesures plutôt qu'à leur forme. Toutefois, en dernière analyse, pour déterminer s'il faut appliquer l'article II ou III du *GATT de 1994*, le Groupe spécial doit examiner le sens ordinaire des termes utilisés dans ces dispositions conformément à la *Convention de Vienne sur le droit des traités (1969)*.

- c) (Toutes les autres tierces parties) Pensez-vous que ces éléments pourraient s'appliquer en général à toute situation dans laquelle il est nécessaire de déterminer les caractéristiques d'une mesure?**

Voir la réponse à la question n° 15 b) ci-dessus.

III. QUESTIONS SPÉCIFIQUES POSÉES À L'AUSTRALIE

18. Au paragraphe 22 de sa déclaration orale, l'Australie dit qu'il y a un principe fondamental du Système harmonisé qui veut que lorsque des marchandises sont classées, "cela soit toujours fait sur la base des caractéristiques objectives du produit au moment de l'importation, c'est-à-dire du produit tel qu'il est importé et présenté à la douane envoi par envoi. L'intention de l'importateur et la diversité des taux de droits sont dénuées de pertinence".

Le raisonnement sur lequel repose la pratique australienne en relation avec le Système harmonisé est en partie exposé ci-dessous. L'Australie estime que ce raisonnement pourrait être utile pour examiner les diverses obligations dans le cadre de l'OMC qui sont soulevées dans la présente affaire.

- a) L'Australie pourrait-elle préciser ce qu'elle entend par "caractéristiques objectives" et s'il y a des indications à ce sujet dans le Système harmonisé?**

Les "caractéristiques objectives" qui pourraient être prises en compte dans l'identification de marchandises ont été analysées par le juge Lockhart dans une décision rendue par la Cour fédérale d'Australie:

La question de savoir si les marchandises [relèvent d'une position donnée du] tarif douanier est déterminée par un critère objectif et non par les intentions du fabricant en Chine ou de l'exportateur ou de l'importateur. Le critère est appliqué au bureau d'entrée des marchandises et au moment de l'entrée. Les caractéristiques des marchandises, leur présentation, leur couleur, leur décoration, leur étiquetage et leur emballage sont tous pertinents. Dans certains cas, une inspection visuelle des marchandises et de leur emballage révélera les caractéristiques des marchandises et permettra de décider si elles sont destinées à un usage thérapeutique ou prophylactique. Cependant, une inspection visuelle ne fournira pas nécessairement la réponse dans chaque cas. Il peut être nécessaire d'effectuer des analyses et de mener des enquêtes pour déterminer les caractéristiques pertinentes des marchandises. Dans le cas présent, des échantillons ont été prélevés et envoyés pour analyse chimique.

Comme le Tribunal l'a indiqué, le manque d'information dans l'étiquetage des marchandises a nécessité la conduite d'enquêtes supplémentaires à leur sujet.⁸

b) L'Australie dispose-t-elle d'éléments ou de citations pour étayer l'hypothèse selon laquelle la douane devrait effectuer son analyse envoi par envoi?

Selon le droit australien, l'identification et la classification des marchandises sont effectuées au moment de l'importation, compte tenu de la condition et de l'état des marchandises à ce moment-là. La Loi tarifaire australienne renferme peu de dispositions autorisant que des marchandises réparties en envois échelonnés soient classées comme faisant partie d'un envoi unique. Selon la Cour fédérale d'Australie. (pas d'italique dans l'original)

... pour établir les caractéristiques essentielles des marchandises, *le facteur déterminant est l'état ou la condition des marchandises au moment de l'importation* et il est incorrect de classer des marchandises ou d'établir leurs caractéristiques essentielles en se référant au but de l'importateur ou de l'acheteur. Il convient de tenir compte des caractéristiques des marchandises elles-mêmes, telles qu'elles se présenteraient à un observateur averti ...⁹

c) Comment l'Australie répond-elle aux arguments de la Chine selon lesquels la décision du Comité du Système harmonisé concernant l'interprétation de la Règle 2 a) prévoit spécifiquement que les autorités nationales peuvent déterminer que des pièces constituent les caractéristiques essentielles d'un produit fini sur la base d'envois multiples?

L'Australie considère que la décision du Comité du Système harmonisé porte sur des marchandises réparties dans plusieurs envois qui arrivent tous en même temps. La décision ne vise pas des marchandises réparties dans plusieurs envois différents qui arrivent tous à des moments différents.

Par ailleurs, l'Australie croit comprendre que la Chine n'a adopté cette approche que pour les véhicules automobiles. Se pose donc la question de savoir pourquoi la Chine n'utilise pas cette approche pour toutes les importations.

19. Au paragraphe 24 de sa déclaration orale, l'Australie dit que dans l'application du critère des "caractéristiques essentielles", la valeur des pièces par rapport à celle de la marchandise complète est dénuée de pertinence. L'Australie pourrait-elle préciser la raison pour laquelle elle estime que cette valeur est dénuée de pertinence, en donnant des éléments juridiques étayant son raisonnement?

L'Australie considère que la valeur n'est pas un élément de classification tarifaire. Ni le Système harmonisé ni la Loi australienne sur le tarif douanier n'exigent que la valeur soit prise en compte pour procéder à la classification.

Le seul fait qu'il manque une chose de faible valeur à une marchandise complète ne signifie pas qu'elle présente encore les caractéristiques essentielles de la marchandise complète. À titre d'exemple, un ensemble de pièces destinées à former l'unité centrale d'un ordinateur ne présenterait pas les caractéristiques essentielles d'une unité centrale s'il ne comprenait pas le processeur,

⁸ Chinese Food & Wine Supplies Pty Ltd v Collector of Customs (Vic) (1987) 72 ALR 591, page 599.

⁹ Times Consultants Pty Ltd v Collector of Customs (1987) 76 ALR 313, page 327.

indépendamment de la valeur de ce processeur et de la question de savoir s'il représentait 5 ou 95 pour cent de la valeur de l'unité centrale.

Selon l'Australie, la valeur de marchandises ou de leurs parties n'a pas sa place dans un système international objectif de classification commerciale. L'évaluation en douane est différente de la classification tarifaire comme en témoigne l'existence de l'*Accord sur l'évaluation en douane*.¹⁰ Les valeurs sont subjectives et peuvent varier en fonction de facteurs comme les saisons, la mode, les taux de change et les prix des combustibles. Cela pourrait aboutir à un classement inconstant de marchandises qui sont essentiellement les mêmes et proviennent de sources différentes. Dans le cadre du Système harmonisé, les marchandises et leurs parties devraient être classées d'une manière constante sur la base de ce qu'elles sont et non de ce qu'elles valent.

Lorsqu'ils ont analysé le concept de "caractéristiques essentielles" énoncé dans la RGI 2 a), les tribunaux australiens ont constaté que la valeur était dénuée de pertinence. De fait, ils ont constaté que l'expression "caractéristiques essentielles" se rapportait aux caractéristiques physiques des marchandises. Les tribunaux se sont appuyés sur les définitions des dictionnaires usuels pour déterminer le sens de l'expression "caractéristiques essentielles".

Dans l'affaire *Re Renault (Wholesale) Pty Ltd and Collector of Customs*, le Tribunal d'appel administratif australien, qui examinait le texte précurseur de la RGI 2 a), a tenté de définir l'expression "caractéristiques essentielles". Les marchandises à classer étaient des pièces destinées à des voitures automobiles de marque Renault et Peugeot, qui devaient être utilisées pour assembler des véhicules complets. Les seules pièces manquantes étaient les courroies de ventilateur des Renault et les boîtes de vitesses des Peugeot. Le Tribunal d'appel administratif a dit ce qui suit:

Le Oxford Dictionary donne les sens ci-après aux mots [caractéristiques essentielles]:

"Essential (2) of or pertaining to essence, specific being, or intrinsic nature. Differentia: - essential character: in scientific classification the marks which distinguish a species, genus, etc. from the others included with it in the next superior division" (Essentiel (2) propre ou qui appartient à l'essence, caractère spécifique, ou nature intrinsèque. Différence spécifique: – caractéristiques essentielles: dans une classification scientifique, les marques qui distinguent une espèce, un genre, etc., des autres espèces, genres, etc., qui sont inclus avec lui dans la division supérieure suivante).

L'expression désigne donc les caractéristiques qui établissent que les marchandises appartiennent à un genre ou à un sous-genre. Il est vrai que c'est habituellement dans le domaine scientifique que ces mots sont ainsi utilisés. Toutefois, nous estimons que l'expression n'est pas limitée à ce domaine et qu'elle est ainsi utilisée de manière appropriée dans la règle interprétative 2 1) a).

Il se pose alors la question de savoir si les marchandises, même incomplètes et non finies, présentent des caractéristiques qui sont suffisantes pour établir premièrement, qu'elles appartiennent au genre des véhicules automobiles, deuxièmement, qu'elles appartiennent au sous-genre des véhicules automobiles pour le transport de personnes, de marchandises ou de matériel, actionnés par un moyen de propulsion

¹⁰ *Accord sur la mise en œuvre de l'article VII de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994.*

intégré, et, troisièmement, qu'elles appartiennent à la sous-catégorie suivante des véhicules automobiles de ce type non assemblés.

... D'après les éléments de preuve, nous estimons que les marchandises visées présentaient les caractéristiques essentielles de véhicules automobiles pour le transport de personnes, de marchandises ou de matériel actionnés par un moyen de propulsion intégré, bien que non assemblés. Nous estimons que le type et la quantité des travaux qui devaient être effectués en Australie sur les marchandises importées pour former des véhicules automobiles étaient compatibles avec l'identité des marchandises, à savoir des véhicules automobiles non assemblés, bien que non finis. ... Nous estimons que les marchandises, examinées collectivement, étaient suffisamment destinées à l'assemblage de véhicules automobiles du type désigné et suffisamment complètes pour être identifiées comme appartenant à la catégorie spécifiée et à aucune autre.¹¹

Dans l'affaire *Re Phillips and House Group and Collector of Customs*, le Tribunal d'appel administratif a constaté que ce qui déterminait les caractéristiques essentielles des marchandises allait au-delà de leur apparence visuelle. Le Tribunal a souscrit à la définition adoptée dans l'affaire Renault, mais il a également appliqué la définition ci-après de l'expression "caractéristiques essentielles" en indiquant ce qui suit:

Nous ... nous référerions également au Random House Dictionary of the English Language où l'un des sens donnés au mot "essential" (essentiel) est "pertaining to or constituting the essence of a thing" (concernant ou constituant l'essence d'une chose), où il est indiqué que le mot "essential" (essentiel) et ses synonymes "inherent" (inhérent) et "intrinsic" (intrinsèque) désignent "that which is in the natural composition of a thing" (ce qui est dans la composition naturelle d'une chose), et où il est indiqué que le mot "essential" (essentiel) signifie "that which is in the very essence or constitution of a thing" (ce qui est dans l'essence ou la constitution même d'une chose). Il s'ensuit que l'adoption de l'expression "caractéristiques essentielles" indique clairement, à notre avis, que les caractéristiques visuelles apparentes d'un article n'étaient pas la notion que visait le règlement. Il visait plutôt la notion d'essentialité, selon laquelle il faut établir ce que l'article est véritablement.¹²

Dans les affaires *Putale* et *Zyfert*¹³ portées devant la Cour fédérale australienne, les marchandises à classer étaient des voitures qui étaient complètes sauf pour ce qui était des boîtes de vitesses et des moteurs. Le juge Sheppard a dit ce qui suit:

... dans le cas de Zyfert, les carrosseries ne sont pas munies de moyen de propulsion. Elles ne sont pas munies de moteurs ni de boîtes de vitesses. ... comment peut-on dire, même s'il peut s'agir de véhicules incomplets ou non finis, que les marchandises présentent les caractéristiques essentielles de véhicules automobiles assemblés? Elles n'ont pas de moyen de propulsion, ce que, d'après la définition de n'importe quel dictionnaire, de tels véhicules doivent avoir ...

¹¹ *Re Renault (Wholesale) Pty Ltd and Collector of Customs (No 3)* (1978) 2 ALD 111, page 116.

¹² *Re Phillips and House Group and Collector of Customs* (1979) 2 ALD 704, page 708.

¹³ *Putale Pty Ltd v Collector of Customs (N.S.W.)* (1982) 5 ALD 156; *Zyfert v Minister for Industry and Commerce* (1982) 5 ALD 156.

Les affaires *Putale* et *Zyfert* ont toutes deux fait l'objet d'un appel et deux sections distinctes de magistrats de la Cour fédérale australienne en formation plénière ont confirmé la décision du juge Sheppard.

20. Dans la note de bas de page 21 relative au paragraphe 24, en décrivant les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile, l'Australie mentionne deux décisions de la Cour fédérale australienne. Pourrait-elle communiquer le texte de ces décisions?

Le texte de ces décisions est joint aux présentes réponses.¹⁴

¹⁴ Pièces ALA-1 et ALA-2.

ANNEXE B-3

RÉPONSES DU BRÉSIL AUX QUESTIONS POSÉES PAR LE GROUPE SPÉCIAL

I. QUESTIONS POSÉES À TOUTES LES TIERCES PARTIES

1. Nous notons qu'au paragraphe 137 de sa première communication écrite, la Chine se réfère, entre autres, aux réglementations antidumping de certaines tierces parties:

- a) Avez-vous actuellement ou avez-vous jamais mis en place des mesures anticontournement pour ce qui est i) des droits antidumping et/ou ii) des droits de douane proprement dits? Dans l'affirmative, veuillez exposer votre mesure en détail (y compris en citant toute disposition législative ou réglementaire qui régit l'application de ces mesures) et indiquer s'il s'agit d'une mesure à la frontière ou d'une mesure intérieure au sens des articles II et III du GATT.
- b) Avez-vous connaissance du maintien de telles mesures par d'autres Membres de l'OMC?

Le Brésil n'a pas mis en place de mesures anticontournement pour ce qui est des droits antidumping ou des droits de douane proprement dits. Il n'a pas connaissance du maintien de telles mesures par des Membres de l'OMC autres que ceux qui sont mentionnés par la Chine dans sa communication écrite.

2. Avez-vous des lignes tarifaires sensiblement différentes pour un produit "complet" donné et pour les "pièces et composants" de ce produit? Dans l'affirmative, comment vos autorités douanières imposeraient-elles et percevraient-elles des droits de douane proprement dits en ce qui concerne:

- a) les "pièces et composants" qui entrent sur votre territoire sous forme d'*envois multiples* et sont *importés par le fabricant lui-même* et assemblés avec des pièces d'origine nationale en un produit complet pour la vente sur le marché intérieur;
- b) les "pièces et composants" qui entrent sur votre territoire sous forme d'*un envoi unique* et sont *importés par le fabricant lui-même* et assemblés avec des pièces d'origine nationale en un "produit complet" pour la vente sur le marché intérieur;
- c) les "pièces et composants" qui entrent sur votre territoire sous forme d'*envois multiples* et sont *importés par un fournisseur/fabricant de pièces* et assemblés avec des pièces d'origine nationale en un "produit complet" pour la vente sur le marché intérieur;
- d) les "pièces et composants" qui entrent sur votre territoire sous forme d'*un envoi unique* et sont *importés par un fournisseur/fabricant de pièces* et assemblés avec des pièces d'origine nationale en un "produit complet" pour la vente sur le marché intérieur?

La fixation et l'imposition des droits applicables aux "pièces et composants" dans chacun des scénarios mentionnés ci-dessus changeraient-elles si ces marchandises importées correspondaient à 100 pour cent des "pièces et composants" nécessaires pour assembler le "produit complet"? Vos réponses en ce qui concerne les scénarios mentionnés ci-dessus faisant intervenir des envois multiples changeraient-elles en fonction des différences entre les dates d'arrivée des envois visés?

Le Brésil a des lignes tarifaires sensiblement différentes pour un produit "complet" donné et pour les "pièces et composants" de ce produit. En ce qui concerne les questions a) à d), si l'importateur a déclaré que les envois contenaient des "pièces et composants", les autorités douanières classeront en principe les produits mentionnés comme des "pièces et composants" et imposeront les droits de douane proprement dits correspondants. Toutefois, ces importations sont soumises à des lois fiscales et à d'autres règlements qui ont été adoptés pour empêcher les déclarations frauduleuses.

3. Dans votre pays, quand les autorités douanières déterminent-elles le moment où un ensemble de pièces ne peut et/ou ne devrait pas être distingué de l'article complet que ces pièces sont censées former? Comment votre service des douanes interprète-t-il à cet égard l'expression "en l'état" qui figure dans la Règle 2 a) des Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé?

En règle générale, la vérification des produits à des fins de classement et de perception des droits se fait au moment où les produits importés au Brésil sont présentés aux autorités douanières – c'est-à-dire, avant le dédouanement.

4. Veuillez formuler des observations sur la déclaration de la Chine au paragraphe 160 de sa première communication écrite et au paragraphe 13 de sa déclaration orale au sujet de la décision confirmée de l'OMD concernant la Règle générale interprétative 2 a). En particulier, veuillez préciser le statut juridique de cette décision de l'OMD, en indiquant notamment si cette décision est contraignante pour les parties à l'OMD.

Le Brésil indique qu'il n'a pas eu la possibilité de consulter la déclaration orale de la Chine parce qu'elle a été prononcée durant la réunion des parties avec le Groupe spécial, réunion à laquelle les tierces parties n'étaient pas autorisées à assister. Le Brésil n'a pas non plus reçu de copie de cette déclaration. Le Brésil n'est donc pas en mesure de formuler des observations sur la déclaration de la Chine.

Le Brésil formule les observations ci-après en se fondant sur le paragraphe 160 de la première communication écrite de la Chine. Il croit comprendre que quel que soit le statut juridique de la Décision CSH/16/Nov.95 ou de toute autre décision adoptée par les parties contractantes de l'Organisation mondiale des douanes, les Membres de l'OMC sont liés par les obligations souscrites au titre des accords visés de l'OMC, y compris les Listes de concessions.

Le Brésil fait également observer que, dans l'affaire *CE – Matériels informatiques*, l'Organe d'appel a indiqué que les notes explicatives et les décisions de l'OMD pouvaient être pertinentes pour interpréter les accords visés. Le Groupe spécial *CE – Morceaux de poulet* est arrivé à une conclusion semblable au sujet des notes explicatives et des Règles générales d'interprétation, constatant que les décisions de l'OMD pouvaient être une source d'information utile sur la pratique ultérieure des Membres de l'OMC. En tout état de cause, si les notes explicatives, les RGI et les décisions de l'OMD peuvent être pertinentes pour interpréter les Accords de l'OMC, elles ne sont pas "contraignantes".

5. Comment la Règle 2 a) devrait-elle être interprétée à la lumière de la décision mentionnée dans la question précédente?

La Règle 2 a) concerne les articles incomplets ou non finis qui présentent, en l'état, les caractéristiques essentielles de l'article complet ou fini, qu'il soit monté ou non monté. La Décision CSH/16/Nov.95 traite de l'acceptation des envois échelonnés et du classement des articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents. Bien que la Décision admette la possibilité que les membres de l'OMD acceptent les envois échelonnés, elle ne modifie ni ne lève la prescription relative aux "caractéristiques essentielles" énoncée dans la Règle 2 a).

6. Veuillez formuler des observations sur le point de vue de la Chine selon lequel la *note VII des notes explicatives* relatives à la Règle générale interprétative 2 a) est pertinente pour établir la démarcation entre les articles complets et leurs parties (paragraphe 100 de la première communication écrite de la Chine).

Les *notes explicatives* clarifient le sens des Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé. De ce fait, la *note VII* peut être pertinente pour déterminer les procédures de classification appropriées en ce qui concerne les articles "présentés à l'état démonté ou non monté" au sens de la Règle 2 a), articles dont les différents éléments ne peuvent subir aucune opération d'ouvraison de nature à parachever leur fabrication.

7. Différents aspects des mesures contestées pourraient-ils être considérés respectivement comme des mesures internes ou des mesures à la frontière? Autrement dit, une partie des mesures pourrait-elle être une mesure à la frontière tandis que l'autre partie serait une mesure interne? Dans l'affirmative, veuillez indiquer quelle partie spécifique est liée à une mesure à la frontière et quelle partie est liée à une mesure interne. Quels facteurs prendriez-vous en considération pour faire une telle détermination?

En théorie, les différentes parties ou sections d'une mesure donnée pourraient être assujetties à différentes obligations dans le cadre de l'OMC. L'analyse distincte des composants spécifiques d'une mesure ne devrait, en aucun cas, altérer les conclusions globales dégagées au sujet de la compatibilité de la mesure avec les règles de l'OMC eu égard aux allégations présentées.

Une mesure, ou ses parties, peuvent être considérées comme une mesure à la frontière ou une mesure interne, selon les conditions qui régissent l'application de la mesure. Au paragraphe 8 de sa déclaration orale en tant que tierce partie, le Brésil a présenté une liste indicative non exhaustive d'éléments qui peuvent aider le Groupe spécial à déterminer si les mesures en cause sont des mesures internes ou des mesures à la frontière.

9. Quelle est la différence entre une imposition imposée "à l'importation" et une imposition imposée "à l'occasion de l'importation" au sens de la deuxième phrase de l'article II:1 b) du GATT? En quoi cette différence est-elle, le cas échéant, pertinente en l'espèce?

À l'article II:1 b), les mots "à l'importation" et "à l'occasion de l'importation" sont séparés par le mot "ou", ce qui peut être interprété comme laissant entendre que les mots ont un sens différent. Toutefois, dans les deux cas, l'imposition d'un droit ou d'une imposition "à l'importation" ou "à l'occasion de l'importation" d'un produit porte à croire qu'il existe un lien de causalité entre l'acte d'importation et le recouvrement du droit ou de l'imposition – en d'autres termes, l'événement qui déclenche l'imposition des droits est l'importation du produit.

Le Groupe spécial du GATT CEE – *Pièces détachées et composants* (L/6657), a conclu, dans son rapport adopté le 16 mai 1990, que les droits anticonournement sur les produits finis assemblés ou produits dans les CEE n'avaient pas été perçus "à l'importation ou à l'occasion de l'importation" au sens de l'article II:1 b) et, par conséquent, ne constituaient pas des droits de douane au sens de cette disposition (paragraphe 5.4 à 5.8).

10. En ce qui concerne l'expression "à leur importation sur le territoire" qui figure dans la première phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994, faudrait-il y voir une référence au moment de la présentation à la frontière ou à un stade ultérieur? Dans cette dernière hypothèse, le montant de l'imposition devrait-il être déterminé en fonction de la condition des produits tels qu'ils sont présentés à la frontière ou en fonction de leur inclusion dans un produit fini après leur entrée?

L'expression "à leur importation sur le territoire" semble indiquer l'existence d'un lien temporel entre l'acte d'importation et le recouvrement du droit ou de l'imposition. Or, le fait qu'un droit donné n'est pas perçu lorsque des produits sont présentés au moment de l'importation n'est pas nécessairement déterminant pour savoir si ce droit est une mesure "à la frontière" ou une mesure "interne". Comme le Brésil l'a indiqué dans sa déclaration orale, le moment du recouvrement des droits est un des divers facteurs pouvant être pris en considération par un groupe spécial pour définir la nature de l'"événement imposable" et ainsi déterminer si une mesure relève de l'article II ou III du GATT (déclaration orale du Brésil, paragraphe 8).

Lorsque des droits sont imposés ou recouverts *après* l'importation, suite à une fixation de leur montant effectuée "à" l'importation, le classement tarifaire des marchandises importées doit être établi en fonction de la condition des marchandises "à" l'importation, c'est-à-dire *telles qu'elles sont présentées* aux autorités douanières.

11. Avez-vous une définition formelle de CKD et SKD en relation avec votre Liste spécifique ou, plus généralement, dans toute disposition législative ou réglementaire pertinente? Dans l'affirmative, veuillez donner cette définition. Dans le cas contraire, quel est, à votre avis, le sens de ces deux termes? Comment les kits CKD et SKD sont-ils classés dans votre pays?

Le tarif extérieur commun et la nomenclature du Mercosur sont fondés sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises. Aucun de ces textes ne donnent de définition formelle des produits non assemblés (CKD) ou semi assemblés (SKD).

15. Au paragraphe 8 de sa déclaration orale en tant que tierce partie, le Brésil énumère certains éléments des mesures qui pourraient aider le Groupe spécial à évaluer ce que le Brésil appelle l'"événement imposable", ce qui serait pertinent pour la qualification des mesures:

- a) (Brésil) Vous avez mentionné qu'en examinant ces éléments, le Groupe spécial devrait les considérer "dans leur contexte approprié". Veuillez donner des précisions à ce sujet.**

Le Brésil espère que les éléments énumérés au paragraphe 8 de sa déclaration orale en tant que tierce partie pourront aider le Groupe spécial à déterminer ce que le Brésil a appelé l'"événement imposable", ou l'événement ou les événements qui déclenchent l'application des mesures en question. Cette analyse peut être utile pour déterminer si les mesures constituent des mesures à la frontière ou des mesures internes au titre des articles II ou III du GATT, respectivement. Comme le Brésil l'a indiqué, les éléments mentionnés ne sont pas exhaustifs et ne devraient pas être considérés d'une manière isolée. Au contraire, ils devraient être considérés comme un ensemble, tous les faits

pertinents étant pris en compte, y compris la législation chinoise et les dispositions de l'OMC pertinentes.

ANNEXE B-4

RÉPONSES DU JAPON AUX QUESTIONS POSÉES PAR LE GROUPE SPÉCIAL

I. QUESTIONS POSÉES À TOUTES LES TIERCES PARTIES

1. Nous notons qu'au paragraphe 137 de sa première communication écrite, la Chine se réfère, entre autres, aux réglementations antidumping de certaines tierces parties:

- a) Avez-vous actuellement ou avez-vous jamais mis en place des mesures anticontournement pour ce qui est i) des droits antidumping et/ou ii) des droits de douane proprement dits? Dans l'affirmative, veuillez exposer votre mesure en détail (y compris en citant toute disposition législative ou réglementaire qui régit l'application de ces mesures) et indiquer s'il s'agit d'une mesure à la frontière ou d'une mesure intérieure au sens des articles II et III du GATT.

Le Japon n'a pas ou n'a jamais eu de mesures anticontournement pour ce qui est i) des droits antidumping ou ii) des droits de douane proprement dits.

- b) Avez-vous connaissance du maintien de telles mesures par d'autres Membres de l'OMC?

Le Japon croit savoir que les États-Unis, les CE, la Malaisie, le Mexique, le Venezuela et l'Islande maintiennent de telles mesures. Toutefois, il considère que la compatibilité des mesures d'autres Membres avec les règles de l'OMC n'est pas pertinente aux fins du présent différend.

2. Avez-vous des lignes tarifaires sensiblement différentes pour un produit "complet" donné et pour les "pièces et composants" de ce produit?

Dans l'affirmative, comment vos autorités douanières fixeraient-elles et imposeraient-elles des droits de douane proprement dits en ce qui concerne:

- a) les "pièces et composants" qui entrent sur votre territoire sous forme d'*envois multiples* et sont *importés par le fabricant lui-même* et assemblés avec des pièces d'origine nationale en un produit complet pour la vente sur le marché intérieur;
- b) les "pièces et composants" qui entrent sur votre territoire sous forme d'un *envoi unique* et sont *importés par le fabricant lui-même* et assemblés avec des pièces d'origine nationale en un "produit complet" pour la vente sur le marché intérieur;
- c) les "pièces et composants" qui entrent sur votre territoire sous forme d'*envois multiples* et sont *importés par un fournisseur/fabricant de pièces* et assemblés avec des pièces d'origine nationale en un "produit complet" pour la vente sur le marché intérieur;
- d) les "pièces et composants" qui entrent sur votre territoire sous forme d'un *envoi unique* et sont *importés par un fournisseur/fabricant de pièces* et assemblés avec

des pièces d'origine nationale en un "produit complet" pour la vente sur le marché intérieur;

La fixation et l'imposition des droits applicables aux "pièces et composants" dans chacun des scénarios mentionnés ci-dessus changeraient-elles si ces marchandises importées correspondaient à 100 pour cent des "pièces et composants" nécessaires pour assembler le "produit complet"? Vos réponses en ce qui concerne les scénarios mentionnés ci-dessus faisant intervenir des envois multiples changeraient-elles en fonction des différences entre les dates d'arrivée des envois visés?

En ce qui concerne les produits visés dans la présente affaire, le Japon a des lignes tarifaires différentes pour un produit complet et pour les pièces et composants de ce produit. Comme il est indiqué au paragraphe 31 de la communication écrite du Japon, en règle générale, les autorités douanières japonaises fixent les droits applicables aux produits importés au moment du dédouanement. Elles fixent les droits applicables aux marchandises importées de la même manière indépendamment de la question de savoir si ces marchandises sont importées par un fabricant ou par un fournisseur/fabricant de pièces.

En ce qui concerne les scénarios b) et d) mentionnés dans la question n° 2, les droits applicables aux pièces et composants provenant d'un envoi unique sont fixés sur la base du critère consistant à déterminer si ces pièces et composants présentent les caractéristiques essentielles d'un article complet ou fini conformément à la Règle générale interprétative 2 a) et la note explicative VII y relative.

En ce qui concerne les scénarios a) et c) mentionnés dans la question n° 2, en règle générale, les droits applicables aux pièces et composants provenant d'envois multiples sont fixés séparément au moment du dédouanement de chaque envoi.

Les seuls cas où des pièces et composants provenant d'envois multiples pourraient être traités comme s'il s'agissait d'une entrée unique au Japon correspondent aux importations de marchandises relevant de la section XVI de la nomenclature du SH.

À titre d'exemple, pour ce qui est de la réglementation relative au chapitre XVI:2 de la nomenclature tarifaire, une notification du Directeur général du Bureau des douanes japonais prévoit ce qui suit:

"[l]orsque, pour des raisons de transport, un importateur fait ou demande de faire des déclarations d'importation, en plusieurs parties, pour des machines et appareils faisant l'objet d'un contrat unique, ces envois échelonnés pourraient être classés conjointement dans la sous-position afférente aux machines et appareils visés après l'arrivée du dernier envoi, à condition que l'envoi dont il est question dans la déclaration d'importation fasse partie du contrat en question et présente les caractéristiques essentielles des machines et matériels visés."

Au Japon, la question de savoir si des marchandises importées "correspondent à 100 pour cent des pièces et composants nécessaires pour assembler le produit complet" n'est pas pertinente pour la fixation des droits applicables aux pièces et composants.

Les différences entre les dates d'arrivée des envois ne changent pas la manière décrite ci-dessus dont les droits applicables aux pièces et composants provenant d'envois multiples sont fixés. Le Japon tient toutefois à rappeler que si des envois ne sont pas présentés en même temps, ils ne sont

en principe pas examinés simultanément et les droits de douane sont fixés séparément pour chaque envoi particulier. En d'autres termes, les différences entre les dates sont importantes.

3. Dans votre pays, quand les autorités douanières déterminent-elles le moment où un ensemble de pièces ne peut et/ou ne devrait pas être distingué de l'article complet que ces pièces sont censées former? Comment votre service des douanes interprète-t-il à cet égard l'expression "en l'état" qui figure dans la Règle 2 a) des Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé?

Comme il est expliqué au paragraphe 31 de la communication écrite du Japon, en règle générale, le service des douanes japonais détermine le classement des produits importés au moment du dédouanement; les marchandises importées sous forme d'envois différents sont en principe classées séparément, mais peuvent être classées conjointement dans des cas exceptionnels comme il est indiqué dans la réponse à la question n° 2.

Pour les autorités douanières japonaises, l'expression "en l'état" désigne le moment où les articles pour lesquels des droits de douane doivent être fixés sont déterminés aux fins de l'article 4 de la Loi douanière du Japon, c'est-à-dire en général, le moment où la déclaration d'importation concernant des marchandises données est présentée.

4. Veuillez formuler des observations sur la déclaration de la Chine figurant au paragraphe 160 de sa première communication écrite et au paragraphe 13 de sa déclaration orale au sujet de la décision confirmée de l'OMD concernant la Règle générale interprétative 2 a). En particulier, veuillez préciser le statut juridique de cette décision de l'OMD, en indiquant notamment si cette décision est contraignante pour les parties à l'OMD.

Le Japon considère que la décision du Comité du Système harmonisé de l'OMD qui est mentionnée au paragraphe 160 de la première communication écrite de la Chine n'est pas juridiquement contraignante. Il ressort des rapports de l'Organe d'appel dans les affaires *CE – Matériels informatiques* et *CE – Morceaux de poulet* qu'en règle générale, ces textes doivent être pris en considération parce qu'ils peuvent être pertinents en tant que "contexte" et/ou pratiques ultérieurement suivies au sens de la Convention de Vienne pour déterminer la compatibilité des mesures visées avec les règles de l'OMC, tout comme les Règles générales interprétatives et les notes explicatives.

5. Comment la Règle 2 a) devrait-elle être interprétée à la lumière de la décision mentionnée dans la question précédente?

Le Comité du SH ne dit rien au sujet de l'application de l'expression "envoi échelonné". La Chine a indiqué qu'un envoi échelonné désignait une situation dans laquelle "un importateur import[ait] sous forme d'envois multiples un article (ou un groupe d'articles) qui fai[sait] l'objet d'un contrat, d'une facture ou d'une transaction unique".¹

De plus, comme il est mentionné au paragraphe 32 de la communication écrite du Japon, les règles des États-Unis et des CE sur les envois échelonnés auxquelles la Chine fait référence dans sa communication, sont des dispositions exceptionnelles. Premièrement, un envoi est traité comme un envoi unique si l'importateur en fait la demande et cela n'est pas décidé unilatéralement par le service des douanes ou toute autre autorité gouvernementale. Deuxièmement, le Japon croit comprendre que, selon les règles des États-Unis, "ces envois échelonnés doivent être placés sur un seul véhicule et

¹ Voir le paragraphe 156 de la communication écrite de la Chine.

remis au transporteur dans le pays exportateur, et reçus par lui, sous le couvert d'un seul connaissance ou d'une seule lettre de transport".

Pour les raisons qui précèdent, le Japon considère que si les conditions susmentionnées concernant les "envois échelonnés" ne sont pas remplies, la Règle 2 a) devrait être interprétée comme signifiant, en règle générale, que les autorités douanières devraient déterminer le classement des produits importés au moment du dédouanement.

6. Veuillez formuler des observations sur le point de vue de la Chine selon laquelle la note VII des notes explicatives relatives à la Règle interprétative 2 a) est pertinente pour établir la démarcation entre les articles complets et leurs parties (paragraphe 100 de la première communication écrite de la Chine).

En se fondant sur le dernier paragraphe de la note VII de la note explicative, la Chine maintient qu'"un ensemble de pièces est d'abord classé comme le nombre total d'articles complets qui peuvent être assemblés à partir de ces pièces".

Le Japon estime toutefois que la note VII de la note explicative devrait être lue dans son ensemble, et non pas être interprétée d'une manière sélective. Le premier paragraphe de la note dispose ce qui suit: "Est à considérer comme article présenté à l'état démonté ou non monté pour l'application de la présente Règle, l'article dont les différents éléments sont destinés à être assemblés soit à l'aide de moyens comme des vis, boulons, écrous, etc., soit par rivetage ou soudage, par exemple, à la condition cependant qu'il s'agisse seulement d'opérations de montage."

Lorsqu'il a été constaté qu'un ensemble de pièces est à considérer comme des "articles présentés à l'état démonté ou non monté" sur la base du premier paragraphe de la note, le dernier paragraphe de la même note pourrait être appliqué pour la première fois. En d'autres termes, le paragraphe mentionné par la Chine sera appliqué à un ensemble de pièces qui ne subissent pas d'opération d'ouvrage de nature à parachever leur fabrication autres que celles qui sont prévues au premier paragraphe.

7. Différents aspects des mesures contestées pourraient-ils être considérés respectivement comme des mesures internes ou des mesures à la frontière? Autrement dit, une partie des mesures pourrait-elle être une mesure à la frontière tandis que l'autre partie serait une mesure interne? Dans l'affirmative, veuillez indiquer quelle partie spécifique est liée à une mesure à la frontière et quelle partie est liée à une mesure interne? Quels facteurs prendriez-vous en considération pour faire une telle détermination?

Le Japon fait observer que les impositions intérieures relevant de l'article III du GATT ne sont pas considérées comme étant des droits de douane relevant de l'article II, ou vice versa.

8. À votre avis, si les mesures devaient être considérées comme des mesures à la frontière, le Groupe spécial serait-il tenu d'examiner néanmoins les allégations des plaignants au titre de l'article III du GATT et de l'article 2 de l'Accord sur les MIC?

Que les mesures en cause soient ou non des mesures relevant de l'article III du GATT, le Japon estime que la question devrait également être examinée au titre de l'Accord sur les MIC.

À cet égard, le Japon fait observer que la question de savoir si les *droits* imposés au titre des mesures chinoises sont classés au plan national comme des droits de douane et celle de savoir si *les prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux* appliquées dans le cadre des mesures

relèvent de l'Accord sur les MIC devraient être examinées séparément. Le Japon tient à rappeler que le Groupe spécial *Indonésie – Automobiles* a constaté que "[l]es taux de droits réduits constitu[aient] manifestement des "avantages" au sens du texte introductif de la liste exemplative annexée à l'Accord sur les MIC". En conséquence, le Groupe spécial a constaté que les mesures indonésiennes relevaient de l'Accord sur les MIC.² Dans le présent différend, les mesures chinoises, qui sont les lois et règlements pertinents mentionnés dans les demandes d'établissement d'un groupe spécial, pourraient également être considérées comme des MIC si l'on estime qu'elles confèrent des avantages, à savoir des taux de droits de douane réduits de 10 pour cent, uniquement aux pièces automobiles remplissant les critères du Décret n° 125.

9. Quelle est la différence entre une imposition imposée "à l'importation" et une imposition imposée "à l'occasion de l'importation" au sens de la deuxième phrase de l'article II:1 b) du GATT? En quoi cette différence est-elle, le cas échéant, pertinente en l'espèce?

Comme il l'a indiqué dans sa communication, le Japon pense que les droits imposés au titre des mesures chinoises sont des impositions intérieures au sens de l'article III:2 du GATT et que les mesures sont des règlements intérieurs au sens de l'article III:4 du GATT. La question fondamentale est de savoir si les droits ou les taxes en cause sont déclenchés par l'importation ou subordonnés à l'importation. Le Japon est d'accord avec les plaignants pour dire que ces mesures sont des taxes intérieures car elles dépendent, non de la manière dont les pièces sont présentées au moment où elles entrent sur le territoire douanier de la Chine mais de leur combinaison avec d'autres pièces au moment où les véhicules sont assemblés sur le territoire douanier de la Chine. En d'autres termes, on ne touche en rien à l'article II:1 b), ni à l'expression "à l'occasion de l'importation" figurant dans la deuxième partie de l'article II:1 b).

Cela dit, même si le Groupe spécial devait qualifier les impositions découlant des mesures chinoises de droits de douane, le Japon pense que ces droits sont incompatibles avec l'article II du GATT et qu'ils sont visés soit par la première partie de l'article II:1 b) (droits plus élevés que des droits de douane proprement dits "à leur importation"), comme la Chine le fait valoir, soit par la deuxième partie de la disposition (autres droits et impositions "à l'importation ou à l'occasion de l'importation").

L'article II:1 b) établit une distinction entre les droits de douane proprement dits et les autres impositions. Il dispose que les marchandises ne seront pas soumises à d'autres droits de douane "à l'importation". Par définition, les droits de douane sont fixés "à l'importation". En conséquence, il n'y a pas lieu d'examiner des droits de douane qui sont fixés "à l'occasion" de l'importation.

S'agissant du groupe plus large des "autres droits et impositions", la deuxième partie de l'article II:1 b) fait en sorte qu'il n'échappe pas à la règle des concessions inscrites dans les listes en visant les impositions qui sont fixées non seulement "à l'importation", mais aussi "à l'occasion de l'importation". Si les impositions "à l'occasion de l'importation" n'avaient pas été visées explicitement, le point de savoir si des impositions qui étaient subordonnées à l'importation mais qui n'étaient pas fixées "à l'importation" pouvaient être ajoutées aux droits consolidés aurait donné lieu à de longues discussions. Il suffit de penser, par exemple, à des questions comme les prescriptions relatives à l'entreposage en douane. Un amendement au GATT proposé en 1955 aurait permis de clarifier cette expression grâce à l'adjonction d'une référence explicite aux impositions frappant les transferts internationaux de fonds.³ Autrement dit, l'expression "à l'occasion de l'importation" est plus

² Rapport du Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*, paragraphe 14.89.

³ Voir Jackson, *World Trade and the Law of GATT* (1969), page 209.

large que l'expression "à l'importation", ce qui permet d'assurer que toutes les mesures à la frontière sont visées et d'éviter une lacune concernant certaines impositions douanières.

En résumé, le Japon pense que les mesures chinoises violent l'article III du GATT. Toutefois, dans l'éventualité où le Groupe spécial déciderait d'examiner les droits imposés au titre des mesures au regard de l'article II du GATT, ces droits sont visés par la première et/ou la deuxième partie de l'article II:1 b) du GATT. L'expression plus large "à l'occasion de l'importation" figurant dans la deuxième partie de cette disposition vise à garantir qu'il ne sera appliqué aucune mesure imposant une charge financière à des marchandises importées plus élevée que celle à laquelle le Membre de l'OMC s'est engagé dans sa Liste.

10. En ce qui concerne l'expression "à leur importation sur le territoire" qui figure dans la première phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994, faudrait-il y voir une référence au moment de la présentation à la frontière ou à un stade ultérieur? Dans cette dernière hypothèse, le montant de l'imposition devrait-il être déterminé en fonction de la condition des produits tels qu'ils sont présentés à la frontière ou en fonction de leur inclusion dans un produit fini après leur entrée?

En règle générale, les autorités douanières doivent déterminer le classement des produits importés au moment du dédouanement⁴ afin d'imposer les droits de douane appropriés; il est donc raisonnable de voir dans l'expression "à leur importation sur le territoire" figurant à l'article II:1 b) une référence au moment de la présentation à la frontière.

À cet égard, la Chine affirme que les pratiques douanières de plusieurs pays démontrent que l'article II ne se limite pas aux impositions qui sont perçues "à l'importation ou au moment de l'importation".⁵ Il est néanmoins important de noter que les pratiques d'autres pays sont intrinsèquement différentes des mesures chinoises visées. Bien que le Japon ne soit pas en mesure d'évaluer les mesures des autres pays, il note, par exemple, qu'en fait, il sait que l'Australie autorise son service des douanes à réexaminer le montant des droits seulement dans les cas où "un droit a été perçu de façon incomplète ou a été remboursé par erreur". En outre, en Nouvelle-Zélande, le service des douanes ne peut modifier le montant fixé que dans le cas où "l'entrée ou toute déclaration faite en relation avec les marchandises a été frauduleuse ou de nature à induire délibérément en erreur".

11. Avez-vous une définition formelle de CKD et SKD en relation avec votre Liste spécifique ou, plus généralement, dans toute disposition législative ou réglementaire pertinente? Dans l'affirmative, veuillez donner cette définition. Dans le cas contraire, quel est, à votre avis, le sens de ces deux termes? Comment les kits CKD et SKD sont-ils classés dans votre pays?

Le Japon n'a pas de lignes tarifaires spécifiques pour les kits CKD ou SKD ni de définitions formelles de CKD ou SKD. Pour ce qui est du sens de CKD et de SKD, le Japon réaffirme que les Membres de l'OMC devraient respecter pleinement la RGI 2 a). Cela signifie, par exemple, que si des pièces importées "en l'état" possèdent les "caractéristiques essentielles" de pièces automobiles comme des "châssis équipés de leur moteur" et non de véhicules complets, elles devraient être considérées comme des pièces automobiles relevant de la position 8706. Lorsque ces pièces importées sont classées comme des pièces automobiles, il n'est pas approprié de les reclasser rétrospectivement comme des véhicules complets relevant de la position 8702-04 du SH pour la seule raison que ces pièces automobiles ont été assemblées en un véhicule complet ultérieurement.

⁴ Voir le paragraphe 31 de la communication écrite du Japon.

⁵ Voir les paragraphes 64 et suivants de la communication écrite de la Chine.

12. (Toutes les parties) Au paragraphe 262 de leur première communication écrite, les Communautés européennes indiquent qu'un des cas prévus à l'article 21.2) a) du Décret n° 125, à savoir l'importation d'un moteur ainsi que d'une carrosserie, est loin de correspondre aux catégories prévues par la liste tarifaire de la Chine examinées à la lumière des notes explicatives générales du chapitre 87, en vertu desquelles un véhicule incomplet ou non fini peut être classé avec les véhicules complets ou terminés dès l'instant qu'il en présente les caractéristiques essentielles.

- a) Considérez-vous que les deux exemples de véhicules incomplets ou non finis figurant dans les notes générales du chapitre 87 correspondent à l'un des critères énoncés à l'article 21 du Décret n° 125?**

Pour présenter les caractéristiques essentielles de véhicules automobiles, les combinaisons de pièces automobiles importées qui sont réputées être des véhicules complets au titre de l'article 21 du Décret n° 125 ont encore besoin d'importants travaux de montage, ce qui nécessite l'embauche de travailleurs qualifiés et la mise en place d'installations comportant des actifs amortissables qui sont conçus pour la production locale en Chine. Le Japon considère donc qu'*aucun des critères énoncés à l'article 21 du Décret n° 125 ne correspond aux conditions relatives aux véhicules incomplets ou non finis indiquées dans les notes générales du chapitre 87.*

- b) À votre avis, quelles pièces automobiles autres que celles qui sont mentionnées dans les notes générales du chapitre 87 pourraient être qualifiées de "véhicule incomplet ou non fini présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule complet ou fini"? Veuillez donner des exemples précis.**

Le Japon note qu'il a été indiqué, dans l'affaire *Indonésie – Automobiles*⁶, qu'"un véhicule incomplet ou non fini présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule complet ou fini" devrait contenir "presque tous" les pièces et composants nécessaires pour assembler la voiture.

13. L'Argentine considère qu'il n'est pas "approprié d'établir un parallèle entre les droits de douane proprement dits et les droits antidumping ou compensateurs" (paragraphe 20 de la communication écrite de l'Argentine). Il semble qu'elle présente cet argument en relation avec la discussion concernant la "pratique ultérieurement suivie" dans le cadre des allégations au titre de l'article II.

- b) (Toutes les autres tierces parties) Souscrivez-vous à la déclaration faite par l'Argentine au paragraphe 20 de sa première communication écrite?**

Le Japon est d'avis que les mesures antidumping/compensatoires mentionnées ne sont pas pertinentes parce que la compatibilité de ces mesures avec les règles de l'OMC n'est pas sans faire l'objet de contestations.

14. L'argument ci-après figure au paragraphe 14 de la déclaration orale de l'Australie en tant que tierce partie, qui a été faite en relation avec l'allégation de la Chine selon laquelle une imposition perçue après le moment ou au-delà du lieu de l'importation peut néanmoins être une imposition à la frontière si elle est liée à une condition d'exigibilité qui intervenait au moment de l'importation:

⁶ WT/DS54, 55, 59, 64, paragraphe 14.195.

On peut supposer, pour tenter d'établir un lien avec l'importation, que les mesures en cause comprennent une déclaration faite au moment de l'importation. Toutefois, il apparaît que cette déclaration est entièrement axée sur la manière dont les pièces importées seront utilisées en Chine au niveau interne, plutôt que sur le contenu d'un envoi au moment de l'importation. ... Par conséquent ... l'exigibilité intervient sur le plan interne, une fois le véhicule fabriqué. (pas d'italique dans l'original)

b) (Toutes les autres tierces parties) Êtes-vous d'accord avec l'Australie?

Le Japon est d'accord avec l'Australie et considère que le moment auquel la déclaration est faite ne démontre pas que les droits imposés au titre des mesures sont des droits de douane, et non des impositions intérieures. Il est important de noter que les mesures contestées exigent qu'une déclaration soit faite sur le contenu d'un véhicule automobile complet après qu'il ait été fabriqué en Chine, et non sur le contenu d'un envoi lors de l'importation.⁷

15. Au paragraphe 8 de sa déclaration orale en tant que tierce partie, le Brésil énumère certains éléments des mesures qui pourraient aider le Groupe spécial à évaluer ce que le Brésil appelle l'"événement imposable", ce qui serait pertinent pour la qualification des mesures:

b) (Toutes les autres tierces parties) Êtes-vous d'accord avec le Brésil, en particulier sur la liste non exhaustive d'éléments qu'il a indiqués comme étant pertinents pour la qualification des mesures? Quels éléments ajouteriez-vous à cette liste ou en retrancheriez-vous?

Le Japon est d'accord avec le Brésil pour dire que la question de savoir si une imposition donnée est visée par l'article II:1 b) ou l'article III:2 devrait être examinée sur la base d'une liste non exhaustive, sous réserve des considérations suivantes.

Il convient de rappeler qu'alors que tous les critères énumérés par le Brésil peuvent sembler avoir trait à des "pratiques douanières" appliquées à des fins réglementaires ou administratives internes, les pratiques nationales ne permettent pas de déterminer si des impositions perçues au titre d'une mesure sont visées par l'article II ou III du GATT.⁸ Le Groupe spécial du GATT chargé de l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants* a dit craindre que si la description ou la qualification d'une imposition dans la législation nationale était pertinente pour déterminer si l'imposition était visée par l'article III du GATT, un Membre pourrait en particulier frapper d'impositions des produits après leur importation simplement en chargeant leur administration douanière de percevoir ces impositions et d'en affecter les recettes à leurs recettes douanières.⁹

Par conséquent, le Japon considère qu'il est important de tenir compte de facteurs qui ne dépendent pas d'un choix des Membres, comme par exemple le moment de la fixation du montant des droits. Dans la présente affaire, le droit imposé sur une pièce importée est fixé après le montage et la production, et non directement à l'importation.¹⁰ Les droits définitifs imposés sur des pièces importées sont uniquement fixés après qu'elles aient été assemblées pour former des véhicules automobiles complets et ce fait montre que les mesures en question devraient être qualifiées de règlements intérieurs.

⁷ Voir le paragraphe 16 de la communication écrite du Japon.

⁸ Voir le paragraphe 8 de la déclaration orale du Japon.

⁹ Voir le rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.7.

¹⁰ Voir le paragraphe 11 de la communication du Japon.

c) (Toutes les tierces parties) Pensez-vous que ces éléments pourraient s'appliquer en général à toute situation dans laquelle il est nécessaire de déterminer les caractéristiques d'une mesure?

Ces éléments peuvent s'appliquer quand les points susmentionnés sont pris en compte. En outre, le Japon considère que le poids relatif à accorder à chacun de ces éléments pourrait varier d'une affaire à l'autre, selon la nature d'une affaire donnée. Ainsi, il conviendrait d'examiner non seulement le simple fait qu'une action est nécessaire au moment de l'importation mais aussi le rôle/sens fondamental de chaque action dans l'ensemble de la gestion des mesures visées.

Comme l'Australie l'a signalé, la Chine tente d'établir un lien avec l'importation en indiquant que "la mesure en cause comprend une déclaration faite au moment de l'importation".¹¹ Toutefois, si on examine la procédure établie par le Décret n° 125 dans son intégralité, il apparaît clairement que la déclaration faite au moment de l'importation n'est qu'une formalité administrative. Ce qui compte vraiment c'est l'évaluation par les autorités chinoises du processus de fabrication locale sur le territoire chinois des fabricants de véhicules étrangers. Cette évaluation ne dépend pas de l'identité de l'importateur des pièces (par exemple le fabricant ou un importateur indépendant) ni de la manière dont ces pièces sont présentées à la frontière.

IV. QUESTIONS SPÉCIFIQUES POSÉES AU JAPON

21. La Chine a affirmé en l'espèce que les impositions étaient imposées une fois que les pièces étaient entrées conditionnellement (et non entrées inconditionnellement) sur son territoire, afin d'étayer son allégation selon laquelle il s'agit de droits de douane proprement dits. Veuillez préciser votre déclaration selon laquelle les mesures contestées relèvent de l'article III du GATT parce que leur imposition n'est pas subordonnée "uniquement" à l'importation des pièces (paragraphe 10 de la communication écrite du Japon).

Au paragraphe 68 de sa première communication écrite, la Chine affirme que "les mesures en cause sont des mesures à la frontière qui entrent dans le champ d'application de l'article II" parce qu'"elles imposent une condition à l'entrée de pièces et composants automobiles sur le territoire douanier de la Chine, sur la base d'une détermination préalable selon laquelle les pièces et composants font partie d'un ensemble plus grand de pièces et composants importés présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile".

Le Japon considère toutefois que, dans le cadre des mesures chinoises, l'application des impositions n'est pas subordonnée "uniquement" à l'importation des pièces, mais est plutôt subordonnée à des facteurs qui ne sont pas liés à l'importation des pièces pour les raisons suivantes. L'article 28 du Décret n° 125 dispose que "le fabricant d'automobiles déclare l'acquittement des droits aux douanes une fois que les pièces automobiles importées ont été assemblées en véhicules complets". En d'autres termes, selon le Décret n° 125, le droit applicable à une pièce est fixé et imposé après l'assemblage et la production, et non directement à l'importation. Comme il est clairement indiqué aux articles 21 et 22 du Décret n° 125, si les pièces importées sont incorporées dans une voiture qui n'est pas réputée avoir une teneur suffisante en produits nationaux, les pièces importées seront assujetties aux droits de douane normalement exigibles pour un véhicule complet importé. Le Japon considère donc que les impositions en question ne sont pas imposées à l'importation dans le cadre des mesures visées et relèvent de l'article III:2 du GATT.

¹¹ Voir le paragraphe 14 de la déclaration orale de l'Australie.

22. Veuillez préciser votre déclaration selon laquelle "le fait que les mesures exigent une certaine action au moment de l'importation ne signifie pas qu'il s'agit de mesures à la frontière". (paragraphe 16 de la communication écrite du Japon)

Aux paragraphes 45 et suivants de sa première communication écrite, la Chine indique trois raisons pour lesquelles elle pense que ses mesures devraient être classées comme des mesures à la frontière: a) les importateurs sont tenus de faire des déclarations au moment de l'importation, b) les pièces automobiles qui entrent en Chine conformément à une telle déclaration restent sous douane et c) les mesures sont gérées par l'Administration des douanes chinoise.

La Chine énumère ces actions et tente de faire valoir que lorsqu'une chose est classée au niveau national comme une règle douanière, l'application d'impositions conformément à cette règle devrait être considérée comme relevant de l'article II. Or, le fait qu'un Membre de l'OMC traite certaines mesures comme des "pratiques douanières" appliquées à des fins réglementaires ou administratives internes n'a aucune incidence sur la question de savoir si les mesures relèvent de l'article II ou de l'article III du GATT. En outre, lorsque la gestion des mesures chinoises est examinée dans son intégralité, il apparaît clairement que les actions prises au moment de l'importation ont relativement peu d'importance par rapport à l'évaluation faite par les autorités chinoises du processus de fabrication sur le territoire chinois des fabricants de véhicules étrangers. Cette évaluation est cruciale et déclenche l'application d'un droit ou d'une taxe plus ou moins élevé (correspondant à un véhicule incomplet ou à des pièces). Voir aussi la réponse donnée ci-dessus à la question n° 15 c).

23. Veuillez préciser la déclaration qui figure au paragraphe 41 de votre communication écrite, en particulier la question de l'importance de la valeur ajoutée lors du processus d'assemblage des kits CKD ou SKD. En quoi votre réponse est-elle pertinente pour la question de savoir si certaines pièces et certains composants importés présentent les "caractéristiques essentielles" d'un produit complet conformément à la Règle 2 a) des Règles générales pour l'interprétation du SH?

Ainsi qu'il est indiqué au paragraphe 41 de la communication écrite du Japon, comme les voitures sont devenues des objets extrêmement complexes, l'assemblage des kits SKD et CKD nécessite habituellement bien plus que de visser ensemble certaines pièces et comporte toutes sortes d'étapes qui vont de la peinture à l'essai de matériel électronique complexe. En ce qui concerne le rapport avec les "caractéristiques essentielles", le Japon fait observer qu'il a été indiqué dans l'affaire *Indonésie – Automobiles*, que les kits CKD comprenant "presque tous" les pièces et composants nécessaires à l'assemblage des voitures présentaient "des caractéristiques ressemblant étroitement à celles d'une voiture finie", qui correspondaient clairement aux "caractéristiques essentielles" d'un véhicule complet.

24. Au paragraphe 9 de sa déclaration orale, le Japon indique que "le critère concernant les articles II et III est un critère autonome dont le résultat n'est pas déterminé par le choix des Membres de considérer les mesures comme des "mesures douanières" ou des "réglementations intérieures" à des fins administratives ou réglementaires internes. Quels composants sont jugés pertinents pour ce critère? À cet égard, à votre avis, les éléments indiqués par le Brésil au paragraphe 8 de sa communication orale sont-ils utiles et/ou exhaustifs?

Voir la réponse du Japon à la question n° 15 b).

ANNEXE B-5¹

RÉPONSES DU MEXIQUE AUX QUESTIONS POSÉES PAR LE GROUPE SPÉCIAL

I. QUESTIONS POSÉES À TOUTES LES TIERCES PARTIES

1. Nous notons qu'au paragraphe 137 de sa première communication écrite, la Chine se réfère, entre autres, aux réglementations antidumping de certaines tierces parties:

- a) Avez-vous actuellement ou avez-vous jamais mis en place des mesures anticontournement pour ce qui est i) des droits antidumping et/ou ii) des droits de douane proprement dits? Dans l'affirmative, veuillez exposer votre mesure en détail (y compris en citant toute disposition législative ou réglementaire qui régit l'application de ces mesures) et indiquer s'il s'agit d'une mesure à la frontière ou d'une mesure intérieure au sens des articles II et III du GATT.

i) Pour ce qui est des droits antidumping, les mesures anticontournement ci-après sont actuellement en vigueur au Mexique:

- Importations de sirop de maïs à haute teneur en fructose de la catégorie 55 (SHTF)²: L'autorité chargée de l'enquête a conclu que l'importation de SHTF de la catégorie 90 (SHTF enrichi) constituait un contournement du paiement de droits compensateurs, car ce type de SHTF était une version concentrée du SHTF qui était assujéti à des droits compensateurs (SHTF 42 et SHTF 55). À la suite d'une analyse des procédés de production, l'autorité chargée de l'enquête a conclu qu'en important du SHTF enrichi et en le diluant ensuite sur le territoire national, certaines sociétés contournaient le paiement du droit compensateur imposé sur le SHTF 42 et le SHTF 55.
- Importations de parathion méthyl, à usage industriel³: L'autorité chargée de l'enquête a conclu que les importations d'un certain type de parathion méthyl classé sous une autre position tarifaire (3808.10.99) contournaient les droits compensateurs imposés sur le type de parathion méthyl assujéti à des droits compensateurs (2920.10.02) puisque les deux types de parathion méthyl étaient en réalité le même produit. Cette conclusion était fondée sur une analyse de la composition chimique des deux produits qui a révélé qu'ils contenaient tous deux le même élément principal O,O-dyméthyl O-(4-nitrophényl)-phosphorothioate. Par conséquent l'obligation d'acquitter des droits compensateurs s'étendait à l'autre type de parathion méthyl.

¹ L'Annexe B-5 contient les observations du Mexique sur les questions posées par le Groupe spécial après la première réunion de fond. Le texte original communiqué par le Mexique était en espagnol.

² Décision finale dans l'enquête sur le contournement du paiement des droits compensateurs imposés aux importations de sirop de maïs à haute teneur en fructose catégorie 55 (marchandise relevant de la position tarifaire 1702.60.01 de la Loi sur les taxes générales à l'importation) exporté depuis les États-Unis, quel que soit le pays de provenance, publié au *Diario Oficial de la Federación* (Journal officiel) du 8 septembre 1998.

³ Décision finale dans l'enquête sur le contournement du paiement du droit compensateur définitif sur les importations de parathion méthyl, à usage industriel (marchandise relevant de la position tarifaire 2920.10.02 de la Loi sur les taxes générales à l'importation) exporté depuis la République populaire de Chine, quel que soit le pays de provenance, publié au *Diario Oficial de la Federación* (Journal officiel) du 18 janvier 1999.

- Importations de viande de bovins, en morceaux désossés et non désossés⁴: L'autorité chargée de l'enquête a conclu qu'une société commerciale exportait vers le Mexique de la viande de bovins produite par des entreprises qui étaient visées par des droits compensateurs. Elle a déterminé que la viande de bovins importée par cette société commerciale ne serait exemptée du paiement de droits compensateurs que dans les cas où la viande de bovins avait été produite par des entreprises qui n'avaient pas pratiqué le dumping selon la décision initiale relative au dumping.

Les trois mesures anticontournement mentionnées ont été prises en conformité avec la Loi sur le commerce extérieur qui a été en vigueur de 1993 à 2003. En particulier, l'article 71 de cette loi disposait ce qui suit:

"L'introduction sur le territoire national de pièces ou composants destinés à l'assemblage, sur ce territoire, de marchandises soumises à des droits provisoires ou définitifs dans l'intention d'éluder le paiement desdits droits entraînera l'application de ces droits aux importations des pièces et composants en question. Il en ira de même pour les pièces ou composants destinés à l'assemblage, dans un pays tiers, d'un produit fini importé ensuite sur le territoire national, et pour les exportations de marchandises de pays tiers qui présentent des différences physiques relativement mineures par rapport aux marchandises soumises à des droits compensateurs provisoires ou définitifs."

La disposition actuelle régissant le contournement est l'article 89B de la Loi sur le commerce extérieur telle que modifiée (voir le Journal officiel de la Fédération du 13 mars 2003):

"ARTICLE 89B. Sont considérées comme des formes de détournement des droits compensateurs ou des mesures de sauvegarde:

- I. l'introduction sur le territoire national d'intrants, de pièces et de composants afin de produire une marchandise soumise à un droit compensateur ou faisant l'objet d'une mesure de sauvegarde ou de réaliser des opérations de montage d'une telle marchandise;
- II. l'introduction sur le territoire national de marchandises soumises à un droit compensateur ou faisant l'objet d'une mesure de sauvegarde et comprenant des intrants, des pièces ou des composants intégrés ou assemblés dans un pays tiers;
- III. l'introduction sur le territoire national de marchandises provenant du même pays d'origine que la marchandise soumise à un droit compensateur ou faisant l'objet d'une mesure de sauvegarde mais ayant des différences relativement mineures par rapport à celle-ci;
- IV. l'introduction sur le territoire national de marchandises soumises à un droit compensateur ou faisant l'objet d'une mesure de sauvegarde importées moyennant le paiement d'un droit compensateur inférieur au droit correspondant ou l'application d'une mesure de sauvegarde inférieure à la mesure correspondante;

⁴ Décision finale dans l'enquête sur le contournement du paiement de droits compensateurs sur les importations de viande de bovins, en morceaux désossés et non désossés (marchandise relevant des positions tarifaires 0201.20.99, 0202.20.99, 0201.30.01 et 0202.30.01 de la Loi sur les taxes générales à l'importation) exporté depuis les États-Unis, quel que soit le pays de provenance, publié au *Diario Oficial de la Federación* (Journal officiel) du 22 mai 2001.

V. toute autre démarche ayant pour résultat le non-paiement du droit compensateur ou la non-application de la mesure de sauvegarde.

Les marchandises importées dans ces conditions donneront lieu au paiement du droit compensateur correspondant ou à l'application de la mesure de sauvegarde correspondante. Une procédure engagée d'office ou à la demande d'une partie intéressée permettra d'établir le détournement de droits compensateurs ou de mesures de sauvegarde à caractère provisoire ou définitif."

Les trois mesures anticonournement susmentionnées sont réputées être des mesures à la frontière, et non des mesures intérieures.

ii) Le Mexique n'a pas de mesures anticonournement pour ce qui est des droits de douane.

b) Avez-vous connaissance du maintien de telles mesures par d'autres Membres de l'OMC?

Non.

2. Avez-vous des lignes tarifaires sensiblement différentes pour un produit "complet" donné et pour les "pièces et composants" de ce produit? Dans l'affirmative, comment vos autorités douanières fixeraient-elles et imposeraient-elles des droits de douane proprement dits en ce qui concerne:

- a) les "pièces et composants" qui entrent sur votre territoire sous forme d'*envois multiples* et sont *importés par le fabricant lui-même* et assemblés avec des pièces d'origine nationale en un produit complet pour la vente sur le marché intérieur;**
- b) les "pièces et composants" qui entrent sur votre territoire sous forme d'*un envoi unique* et sont *importés par le fabricant lui-même* et assemblés avec des pièces d'origine nationale en un "produit complet" pour la vente sur le marché intérieur;**
- c) les "pièces et composants" qui entrent sur votre territoire sous forme d'*envois multiples* et sont *importés par un fournisseur/fabricant de pièces* et assemblés avec des pièces d'origine nationale en un "produit complet" pour la vente sur le marché intérieur;**
- d) les "pièces et composants" qui entrent sur votre territoire sous forme d'*un envoi unique* et sont *importés par un fournisseur/fabricant de pièces* et assemblés avec des pièces d'origine nationale en un "produit complet" pour la vente sur le marché intérieur?**

La fixation et l'imposition des droits applicables aux "pièces et composants" dans chacun des scénarios mentionnés ci-dessus changeraient-elles si ces marchandises importées correspondaient à 100 pour cent des "pièces et composants" nécessaires pour assembler le "produit complet"? Vos réponses en ce qui concerne les scénarios mentionnés ci-dessus faisant intervenir des envois multiples changeraient-elles en fonction des différences entre les dates d'arrivée des envois visés?

Conformément à la Règle 2 a) des Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé, qui sont impératives au Mexique en vertu de leur publication au Journal officiel de la Fédération du 6 mars 2006, si le produit importé présente les caractéristiques essentielles du véhicule, à savoir le groupe motopropulseur (composé du châssis, du moteur, de la direction, de l'essieu, de la suspension et des freins), il est assujéti au droit de douane applicable à un véhicule complet et non au droit de douane appliqué à ses pièces et/ou composants, indépendamment de la question de savoir si les pièces automobiles arrivent sous forme d'envois multiples ou d'un envoi unique.

3. Dans votre pays, quand les autorités douanières déterminent-elles le moment où un ensemble de pièces ne peut et/ou ne devrait pas être distingué de l'article complet que ces pièces sont censées former? Comment votre service des douanes interprète-t-il à cet égard l'expression "en l'état" qui figure dans la Règle 2 a) des Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé?

Cette question est liée à la question précédente en ce sens que l'importation de la pièce essentielle du véhicule (le groupe motopropulseur) est considérée comme équivalant à l'importation du véhicule complet (voir l'interprétation du Mexique).

4. Veuillez formuler des observations sur la déclaration de la Chine figurant au paragraphe 160 de sa première communication écrite et au paragraphe 13 de sa déclaration orale au sujet de la décision confirmée de l'OMD concernant la Règle générale interprétative 2 a). En particulier, veuillez préciser le statut juridique de cette décision de l'OMD, en indiquant notamment si cette décision est contraignante pour les parties à l'OMD.

Le Mexique s'abstient de prendre position sur cette question.

5. Comment la Règle 2 a) devrait-elle être interprétée à la lumière de la décision mentionnée dans la question précédente?

Le Mexique s'abstient de prendre position sur cette question.

6. Veuillez formuler des observations sur le point de vue de la Chine selon lequel la *note VII des notes explicatives* relatives à la Règle générale interprétative 2 a) est pertinente pour établir la démarcation entre les articles complets et leurs parties (paragraphe 100 de la première communication écrite de la Chine).

Le Mexique s'abstient de prendre position sur cette question.

7. Différents aspects des mesures contestées pourraient-ils être considérés respectivement comme des mesures internes ou des mesures à la frontière? Autrement dit, une partie des mesures pourrait-elle être une mesure à la frontière tandis que l'autre partie serait une mesure interne? Dans l'affirmative, veuillez indiquer quelle partie spécifique est liée à une mesure à la frontière et quelle partie est liée à une mesure interne. Quels facteurs prendriez-vous en considération pour faire une telle détermination?

Le Mexique s'abstient de prendre position sur cette question.

8. À votre avis, si les mesures devaient être considérées comme des mesures à la frontière, le Groupe spécial serait-il néanmoins tenu d'examiner les allégations des plaignants au titre de l'article III du GATT et de l'article 2 de l'Accord sur les MIC?

Le Mexique s'abstient de prendre position sur cette question.

9. Quelle est la différence entre une imposition imposée "à l'importation" et une imposition imposée "à l'occasion de l'importation" au sens de la deuxième phrase de l'article II:1 b) du GATT? En quoi cette différence est-elle, le cas échéant, pertinente en l'espèce?

Le Mexique s'abstient de prendre position sur cette question.

10. En ce qui concerne l'expression "à leur importation sur le territoire" qui figure dans la première phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994, faudrait-il y voir une référence au moment de la présentation à la frontière ou à un stade ultérieur? Dans cette dernière hypothèse, le montant de l'imposition devrait-il être déterminé en fonction de la condition des produits tels qu'ils sont présentés à la frontière ou en fonction de leur inclusion dans un produit fini après leur entrée?

Le Mexique s'abstient de prendre position sur cette question.

12. (*Toutes les parties*) Au paragraphe 262 de leur première communication écrite, les Communautés européennes indiquent qu'un des cas prévus à l'article 21.2) a) du Décret n° 125, à savoir l'importation d'un moteur ainsi que d'une carrosserie, est loin de correspondre aux catégories prévues par la liste tarifaire de la Chine examinées à la lumière des notes explicatives générales du chapitre 87, en vertu desquelles un véhicule incomplet ou non fini peut être classé avec les véhicules complets ou terminés dès l'instant qu'il en présente les caractéristiques essentielles.

- a) Considérez-vous que les deux exemples de véhicules incomplets ou non finis figurant dans les notes générales du chapitre 87 correspondent à l'un des critères énoncés à l'article 21 du Décret n° 125?**
- b) À votre avis, quelles pièces automobiles, autres que celles qui sont mentionnées dans les notes explicatives générales du chapitre 87, pourraient être qualifiées de "véhicule incomplet ou non fini présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule complet ou fini"? Veuillez donner des exemples précis.**

Le Mexique s'abstient de prendre position sur cette question.

13. L'Argentine considère qu'il n'est pas "approprié d'établir un parallèle entre les droits de douane proprement dits et les droits antidumping ou compensateurs" (paragraphe 20 de la communication écrite de l'Argentine). Il semble qu'elle présente cet argument en relation avec la discussion concernant la "pratique ultérieurement suivie" dans le cadre des allégations au titre de l'article II.

- a) (*Argentine*) Étant donné votre déclaration mentionnée ci-dessus, pensez-vous que les constatations qui ont présidé à la décision du Groupe spécial du GATT dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*, citées par les parties dans leur communication écrite, peuvent être d'une quelconque utilité pour résoudre la question de la qualification des mesures?**
- b) (*Toutes les autres tierces parties*) Souscrivez-vous à la déclaration faite par l'Argentine au paragraphe 20 de sa communication écrite?**

Le Mexique s'abstient de prendre position sur cette question.

14. L'argument ci-après figure au paragraphe 14 de la déclaration orale de l'Australie en tant que tierce partie, qui a été faite en relation avec l'allégation de la Chine selon laquelle une imposition perçue après le moment ou au-delà du lieu de l'importation peut néanmoins être une imposition à la frontière si elle est liée à une condition d'exigibilité qui intervenait au moment de l'importation:

On peut supposer, pour tenter d'établir un lien avec l'importation, que les mesures en cause comprennent une déclaration faite au moment de l'importation. Toutefois, il apparaît que cette déclaration est entièrement axée sur la manière dont les pièces importées seront utilisées en Chine au niveau interne, plutôt que sur le contenu d'un envoi au moment de l'importation. ... Par conséquent ... l'exigibilité intervient sur le plan interne, une fois le véhicule fabriqué. (pas d'italique dans l'original)

b) (Toutes les autres tierces parties) Êtes-vous d'accord avec l'Australie?

Le Mexique s'abstient de prendre position sur cette question.

15. Au paragraphe 8 de sa déclaration orale en tant que tierce partie, le Brésil énumère certains éléments des mesures qui pourraient aider le Groupe spécial à évaluer ce que le Brésil appelle l'"événement impossible", ce qui serait pertinent pour la qualification des mesures:

a) (Brésil) Vous avez mentionné qu'en examinant ces éléments, le Groupe spécial devrait les considérer "dans leur contexte approprié". Veuillez donner des précisions à ce sujet.

b) (Toutes les autres tierces parties) Êtes-vous d'accord avec le Brésil, en particulier sur la liste non exhaustive d'éléments qu'il a indiqués comme étant pertinents pour la qualification des mesures? Quels éléments ajouteriez-vous à cette liste ou en retrancheriez-vous?

c) (Toutes les autres tierces parties) Pensez-vous que ces éléments pourraient s'appliquer en général à toute situation dans laquelle il est nécessaire de déterminer les caractéristiques d'une mesure?

Le Mexique s'abstient de prendre position sur cette question.

V. QUESTIONS SPÉCIFIQUES POSÉES AU MEXIQUE

25. Au paragraphe 137 de sa première communication écrite, la Chine fait référence, entre autres, aux mesures anticontournement du Mexique concernant les droits antidumping et les droits compensateurs. Le Mexique peut-il confirmer que ces mesures sont toujours en place et donner des précisions à ce sujet en indiquant en particulier les éléments qui distinguent lesdites mesures des mesures chinoises en cause?

Avez-vous connaissance du maintien d'une telle pratique par d'autres Membres de l'OMC?

Le document auquel la Chine fait référence est la notification concernant les modifications apportées à la Loi sur le commerce extérieur que le Mexique a présentée le 11 avril 2003 au Comité des pratiques antidumping, au Comité des subventions et des mesures compensatoires et au Comité des sauvegardes. Les modifications notifiées sont toujours en place. Pour ce qui est du contournement de mesures compensatoires, l'article 89B dispose ce qui suit:

"ARTICLE 89B. Sont considérées comme des formes de détournement des droits compensateurs ou des mesures de sauvegarde:

I. l'introduction sur le territoire national d'intrants, de pièces et de composants afin de produire une marchandise soumise à un droit compensateur ou faisant l'objet d'une mesure de sauvegarde ou de réaliser des opérations de montage d'une telle marchandise;

II. l'introduction sur le territoire national de marchandises soumises à un droit compensateur ou faisant l'objet d'une mesure de sauvegarde et comprenant des intrants, des pièces ou des composants intégrés ou assemblés dans un pays tiers;

III. l'introduction sur le territoire national de marchandises provenant du même pays d'origine que la marchandise soumise à un droit compensateur ou faisant l'objet d'une mesure de sauvegarde mais ayant des différences relativement mineures par rapport à celle-ci;

IV. l'introduction sur le territoire national de marchandises soumises à un droit compensateur ou faisant l'objet d'une mesure de sauvegarde importées moyennant le paiement d'un droit compensateur inférieur au droit correspondant ou l'application d'une mesure de sauvegarde inférieure à la mesure correspondante;

V. toute autre démarche ayant pour résultat le non-paiement du droit compensateur ou la non-application de la mesure de sauvegarde.

Les marchandises importées dans ces conditions donneront lieu au paiement du droit compensateur correspondant ou à l'application de la mesure de sauvegarde correspondante. Une procédure engagée d'office ou à la demande d'une partie intéressée permettra d'établir le détournement de droits compensateurs ou de mesures de sauvegarde à caractère provisoire ou définitif."

26. Le Groupe spécial prend note de la déclaration figurant au paragraphe 3 de la communication écrite du Mexique selon laquelle les mesures contestées sont contraires, entre autres, à l'Accord SMC. Cependant, à la différence de ce qu'il fait pour les allégations au titre du GATT, de l'Accord sur les MIC et du Protocole d'accession de la Chine, le Mexique ne donne pas de précisions sur ses arguments concernant les allégations au titre de l'Accord SMC. Pourrait-il développer son affirmation selon laquelle les mesures sont contraires à l'Accord SMC?

Le Mexique souscrit aux arguments avancés par les États-Unis⁵ et les Communautés européennes⁶ selon lesquels les mesures de la Chine constituent une subvention prohibée au titre de l'article 3.1 b) de l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires (Accord SMC).

⁵ Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 122 à 126.

⁶ Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 282 à 299.

Les mesures adoptées par la Chine remplissent les deux conditions énoncées dans la définition d'une subvention figurant à l'article premier de l'Accord SMC: i) contribution financière; ii) avantage.

La contribution financière dans le présent différend remplit les conditions énoncées à l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC, selon lequel une contribution financière existe dans les cas où des recettes publiques normalement exigibles sont abandonnées. En prévoyant le recouvrement d'une imposition de 25 pour cent sur les pièces automobiles d'origine nationale et d'une imposition de 10 pour cent sur les pièces automobiles importées, les mesures en question abandonnent effectivement le recouvrement de la différence entre les deux impositions, ce qui équivaut à une contribution financière.

L'abandon de recettes publiques apporte clairement un avantage au bénéficiaire qui se trouve ainsi dans une meilleure position qu'il ne l'aurait été si la contribution n'avait pas existé.

En vertu de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC, cette subvention est réputée être prohibée parce qu'elle est subordonnée à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés. De même, comme cette subvention est une subvention prohibée, elle est aussi réputée être spécifique au sens de l'article 2.3 de l'Accord SMC.

ANNEXE C

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

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

ANNEXE C-1

LETTRE DU GROUPE SPÉCIAL AU SECRÉTARIAT DE L'ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES EN DATE DU 7 JUIN 2007

À sa réunion du 26 octobre 2006, l'Organe de règlement des différends de l'OMC a établi le Groupe spécial *Chine – Mesures affectant les importations de pièces automobiles*, par suite des demandes formulées par les Communautés européennes dans le document WT/DS339/8, les États-Unis dans le document WT/DS340/8 et le Canada dans le document WT/DS342/8 (voir les documents joints), conformément à l'article 9 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends. Le 27 janvier 2007, un groupe spécial a été constitué afin d'examiner cette plainte (voir le document joint distribué sous la triple cote WT/DS339/9, WT/DS340/9 et WT/DS342/9).

Au cours de cette procédure, des questions relatives au Système harmonisé, en particulier aux positions tarifaires 8702, 8703 et 8704 du chapitre 87, ont été soulevées à propos de l'interprétation du tarif douanier de la Chine au regard du GATT de 1994. Comme l'OMD est chargée de l'administration du Système harmonisé, l'objet de la présente lettre est de demander, au nom du Groupe spécial, l'aide de l'OMD, sous forme de toute information factuelle qu'elle aurait à sa disposition concernant la pertinence et l'application de la Règle générale interprétative 2 a) et de la décision du Comité du Système harmonisé relative à l'interprétation de la Règle générale interprétative 2 a) pour l'interprétation des positions tarifaires en question.

Les questions spécifiques au sujet desquelles le Groupe spécial souhaiterait obtenir l'aide de l'OMD sont, au stade actuel, les suivantes:

1. Règle 2 a) des Règles générales pour l'interprétation du SH:

- La Règle 2 a) prévoit, entre autres choses, que "[t]oute référence à un article dans une position déterminée couvre cet article même incomplet ou non fini à la condition qu'il présente, en l'état, les caractéristiques essentielles de l'article complet ou fini". Que signifient les mots "*en l'état*" ("*as presented*") tels qu'ils sont employés dans la Règle 2 a)?
- Comment la Règle 2 a) devrait-elle être interprétée à la lumière de la décision du Comité du Système harmonisé mentionnée plus bas qui concerne l'interprétation de la Règle générale interprétative 2 a)?
- La Règle 2 a), y compris ses Notes explicatives, est-elle pertinente pour établir la frontière entre des produits complets et des pièces de ces produits aux fins du classement tarifaire?
- Comment la Règle 1 et la Règle 2 a) devraient-elles être appliquées pour l'interprétation du chapitre 87 du SH?
- L'article II du GATT de 1994 oblige les Membres de l'OMC à appliquer des droits de douane aux marchandises importées d'autres Membres conformément aux conditions énoncées dans leurs listes tarifaires. À la lumière de cette disposition, l'application par un Membre de la Règle générale interprétative 2 a) pour l'interprétation des listes tarifaires peut-elle coexister avec cette obligation dans le cadre du GATT de 1994? À

supposer qu'il en soit ainsi, de quelle flexibilité un Membre dispose-t-il dans l'application des principes de la Règle 2 a)?

- En vertu de la mesure en cause dans la présente affaire, la Chine traite les combinaisons suivantes de pièces automobiles, qu'elles soient expédiées ensemble ou séparément, comme des véhicules complets:
 - 1) kits non assemblés ("CKD") ou semi-assemblés ("SKD"), importés pour l'assemblage de véhicules;
 - 2) certaines combinaisons d'ensembles (on distingue huit ensembles: carrosserie, moteur, transmission, pont moteur, essieu non moteur, châssis, direction et dispositifs de freinage) importés pour l'assemblage de véhicules:
 - a) carrosserie + moteur;
 - b) carrosserie *ou* moteur + au moins trois autres ensembles importés; et
 - c) pas moins de cinq ensembles importés autres que la carrosserie ou le moteur; *ou*
 - 3) le prix total des pièces importées représente au moins 60 pour cent du prix total d'un véhicule complet du modèle de véhicule considéré.

À votre avis, les critères énumérés ci-dessus, qui sont utilisés pour classer les pièces d'un produit comme un produit complet, sont-ils compatibles avec la Règle générale interprétative 2 a) et relèvent-ils du pouvoir discrétionnaire accordé aux autorités nationales?

2. Décision du Comité du Système harmonisé relative à l'interprétation de la Règle générale interprétative 2 a) (CSH/16/Nov. 95, annexe IJ/7 du document 39.600f):

- Quel est le statut juridique actuel de cette décision de l'OMD? La décision est-elle contraignante pour les parties à l'OMD et y a-t-il eu des discussions ultérieures concernant cette décision ou des modifications de cette décision?
- Le paragraphe 10 de cette décision de l'OMD fait référence au problème des "envois échelonnés" et du "classement des articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents". Que signifient ces expressions et y a-t-il des différences entre ces deux situations?
- Le paragraphe 11 de cette décision de l'OMD fait référence à une étude complémentaire, devant être entamée par le Secrétariat de l'OMD, sur l'interprétation de la Règle générale interprétative 2 a). Le Secrétariat y est également chargé d'élaborer un projet de Notes explicatives. Pourriez-vous indiquer si la situation a évolué dans ce domaine?
- Au paragraphe 12 de la décision de l'OMD, les administrations étaient invitées à communiquer leurs observations. Des faits nouveaux sont-ils intervenus dans ce domaine?

3. Pratiques générales en matière de classement:

- Est-ce une pratique courante pour les autorités douanières que d'imposer des droits de douane sur la base de la détermination selon laquelle les différentes pièces d'un produit constituent le produit complet? et
- Dans l'affirmative, les autorités douanières nationales ont-elles une pratique courante en ce qui concerne le moment de l'établissement d'une détermination sur le point de savoir si les pièces d'un produit constituent le produit complet aux fins du classement tarifaire? Autrement dit, les autorités douanières nationales font-elles ces déterminations au-delà du point d'importation (c'est-à-dire à la frontière) et/ou après que les pièces ont été assemblées en un produit complet dans le pays importateur?

4. Pièces automobiles:

- En ce qui concerne les kits CKD et SKD, y a-t-il une différence entre "fabriquer" et "monter"? Dans l'affirmative, quelle est-elle et en quoi est-elle pertinente pour comprendre la Règle générale interprétative 2 a)? et
- Quel degré de finition ou d'équipement des pièces automobiles estimez-vous nécessaire pour que ces pièces soient classées comme des véhicules complets au sens des Notes générales concernant le chapitre 87?

Le Groupe spécial tient à vous remercier par avance de votre coopération et de votre aide dans ce domaine important. Les renseignements fournis par l'OMD seront extrêmement utiles au Groupe spécial pour arriver à une solution positive de ce différend entre les parties. Nous vous serions très reconnaissants de nous communiquer les renseignements demandés dans la présente lettre d'ici au 26 juin 2007.

ANNEXE C-2

LETTRE DU SECRÉTARIAT DE L'ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES AU GROUPE SPÉCIAL EN DATE DU 20 JUIN 2007

J'ai le plaisir de répondre à votre lettre du 7 juin 2007 dans laquelle vous demandiez un avis technique sur certaines questions dont le Groupe spécial chargé d'examiner l'affaire DS339/340/342 est saisi. Votre demande concernait principalement la Règle générale interprétative (RGI) 2 a) du Système harmonisé et son incidence sur le différend en question.

Suite à votre demande, vous trouverez ci-joint la réponse du Secrétariat aux questions posées. Si vous avez d'autres questions ou si vous souhaitez obtenir des renseignements complémentaires, n'hésitez pas à me contacter.

Les renseignements ci-après sont communiqués en réponse à votre lettre du 7 juin 2007.

"Règle 2 a) des Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé"

1. *Interprétation des mots "en l'état" ("as presented")*: Je devrais commencer par expliquer que le Système harmonisé a été élaboré à partir de la Nomenclature du Conseil de coopération douanière (NCCC) et que dans la Règle générale interprétative 2 a) relative à cette ancienne nomenclature, le terme "*imported*" était employé dans la version anglaise. Cette RGI a servi de base à la RGI 2 a) du Système harmonisé.

Lors de l'élaboration du Système harmonisé, le mot "*imported*" qui figurait dans la NCCC a été remplacé par "*presented*" dans la version anglaise du SH. La version française de la NCCC contenait déjà le mot "présenté" et n'a pas été modifiée. Ce changement était initialement destiné à un projet de règle visant les marchandises expédiées avec leurs accessoires et était considéré comme une modification qui "avait à la fois le mérite d'aligner les deux versions de la note et de rendre celle-ci applicable aux exportations si nécessaire" (annexe F/2 du document 25.300f (CN/42/avr. 79)). Bien que ce projet de règle n'ait pas été intégré dans le SH, le Comité de la nomenclature (le comité établi dans le cadre de la Convention NCCC) a noté que la discordance existait également dans la Règle générale interprétative 2 a) et a décidé de remplacer "*imported*" par "*presented*" dans toutes les versions anglaises de la Nomenclature et des Notes explicatives, en l'alignant sur le mot français "présenté".

Dans ce contexte, je voudrais vous rappeler que, à la différence de la NCCC qui était une nomenclature pour le classement des marchandises dans les tarifs douaniers, le SH sert de base aux nomenclatures tarifaire et statistique. Ce point est souligné à l'article 3.1 b) de la Convention sur le SH qui stipule que "chaque Partie contractante met également à la disposition du public ses statistiques du commerce d'importation et d'exportation conformément aux codes à six chiffres du Système harmonisé". Il semble donc que le terme "*imported*" ("importé") n'aurait pas été approprié pour la mise en œuvre du SH.

Pour revenir à votre question concernant l'expression "en l'état" ("*as presented*"), le Comité n'en a pas examiné le sens, si ce n'est dans le contexte des envois échelonnés, que j'examinerai plus loin en réponse à votre question spécifique sur ce point.

Cela étant dit, de l'avis du Secrétariat, l'expression "en l'état" ("*as presented*") pourrait être comprise comme désignant le moment auquel les marchandises sont présentées aux agents des douanes ou à d'autres fonctionnaires aux fins du classement des marchandises concernées dans la nomenclature tarifaire ou dans la nomenclature statistique du commerce extérieur. Cependant, le SH ne dit rien à ce sujet et le Comité du SH n'a pas envisagé de modifications du SH sur ce point; votre organisation voudra peut-être soulever la question devant le Comité pour examen.

2. *Décision du Comité du SH sur l'interprétation de la RGI 2 a)*: Vous vous référez à l'annexe IJ/7 du document 39.600f, qui contient le rapport de la seizième session du Comité du Système harmonisé (novembre 1995). Au cours de cette session, le Comité a examiné certaines des normes à appliquer aux fins du classement des marchandises présentées démontées ou non montées conformément à la RGI 2 a). L'examen du Comité a essentiellement porté sur la nature des différentes pièces qui pouvaient composer les articles non montés ou démontés susceptibles d'être classés comme des entités en application de la RGI 2 a). Le Comité a décidé que la RGI ne serait applicable qu'aux ensembles ou autres groupes de pièces pouvant être combinés au moyen de simples opérations de montage pour parachever la fabrication et ne serait pas applicable aux pièces qui nécessitaient des opérations d'ouvraison ou de formage. Ce principe a été énoncé dans la Note explicative relative à la RGI 2 a) qui, au paragraphe VII), page RGI-2, précise ce qui suit:

Est à considérer comme article présenté à l'état démonté ou non monté pour l'application de la présente Règle, l'article dont les différents éléments sont destinés à être assemblés soit à l'aide de moyens comme des vis, boulons, écrous, etc., soit par rivetage ou soudage, par exemple, **à la condition** cependant qu'il s'agisse seulement d'opérations de montage.

À cet égard, il n'y a pas lieu de tenir compte de la complexité de la méthode de montage. Toutefois, les différents éléments ne peuvent subir aucune opération d'ouvraison de nature à parachever leur fabrication.

Les éléments non montés d'un article, qui sont en nombre excédant celui requis pour la constitution d'un article complet, suivent leur régime propre.

Le Comité a également réaffirmé la décision d'octobre 1963 de l'ancien Comité de la nomenclature (consignée au paragraphe 81 du document 11.000) selon laquelle, "il appartient à chaque État membre de réserver, dans le cadre de sa réglementation nationale, une solution appropriée au problème des envois échelonnés ainsi qu'à celui du classement des articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents". Le Secrétariat a constaté – sur la base des demandes informelles de classement formulées par les administrations douanières au fil des années – que les réglementations et législations nationales semblaient présenter des différences en ce qui concerne l'applicabilité de la RGI 2 a) aux envois échelonnés. Votre organisation voudra peut-être suggérer que le Comité du SH charge le Secrétariat de procéder à un examen plus approfondi de la question, y compris, le cas échéant, à mener une enquête informelle auprès des administrations sur la manière dont elles appliquent la RGI 2 a) aux envois échelonnés. À mon avis, il faudrait néanmoins s'attendre à ce que les administrations qui autorisent un tel groupage des entrées examinent les demandes formulées à cet effet au cas par cas, en appliquant les normes énoncées dans les législations et réglementations nationales.

3. *Pertinence de la RGI 2 a) pour établir la frontière entre des produits complets et des pièces de ces produits aux fins du classement tarifaire*: Je pense que votre question concerne principalement le sens de l'expression "[l'article] présente ... les caractéristiques essentielles de l'article complet ou fini", qui figure dans la RGI 2 a). La Nomenclature et les Notes explicatives ne disent pratiquement

rien quant au sens de cette expression, bien que plusieurs exemples se rapportant à certains secteurs du SH soient donnés dans les Notes explicatives; un exemple notable est la Note explicative générale concernant le chapitre 87 qui précise, à la page XVII-87-1, ce qui suit:

Les véhicules incomplets ou non finis sont classés comme les véhicules complets ou terminés **dès l'instant qu'ils** en présentent les caractéristiques essentielles (Règle générale interprétative 2 a)). On considère notamment comme tels:

- A) Une voiture automobile simplement dépourvue de ses roues ou pneumatiques et de sa batterie d'accumulateurs.
- B) Une voiture automobile non munie de son moteur ou dont l'intérieur reste à achever.
- C) Un cycle sans selle et sans pneumatiques.

La question de savoir à quel point un groupe de pièces peut être considéré comme constituant en substance un véhicule automobile complet est une question qui doit être examinée au cas par cas. Le Comité n'a pas formellement établi de principes et il ne s'est pas non plus prononcé formellement sur le classement des ensembles non montés de pièces pour véhicules automobiles relevant du chapitre 87. Je voudrais cependant rappeler que le chapitre 87 pose des problèmes de classement tout à fait particuliers car, en plus des positions décrivant des véhicules automobiles complets (positions 87.01 à 87.05) et d'une position traitant des parties et accessoires (position 87.08), ce chapitre comporte également une position distincte pour les châssis de véhicules automobiles équipés de leur moteur (position 87.06) et une position pour les carrosseries de véhicules automobiles (y compris les cabines) (position 87.07).

Je mentionne ces positions parce que, de l'avis du Secrétariat, certains ensembles de pièces pourraient être classés en appliquant la RGI 2 a) dans l'une ou l'autre de ces positions. À cet égard, je devrais noter que la position 87.07 ne couvrirait que les ensembles dans lesquels le moteur équipe déjà le châssis, et que les ensembles comportant des cabines sont classés dans les positions correspondant aux véhicules automobiles complets (voir la note 3 du chapitre 87).

En conséquence, le traitement applicable aux groupes de pièces automobiles irait d'un classement individuel de chaque pièce dans la position 87.08 ou d'autres dispositions *eo nomine* de la Nomenclature (voir la note 2 de la section XVII), aux positions 87.01 à 87.05 en passant par les positions 87.06 et 87.07. Les frontières entre ces positions n'ont pas été vérifiées au Comité en ce qui concerne les ensembles de pièces non montés.

Cela étant dit, et bien que nous ne soyons pas en mesure de vous donner un avis précis sur certaines des questions que vous avez soulevées concernant des cas concrets d'importations, je rappellerai plus bas les principes applicables pour faire de telles déterminations.

4. *Application de la RGI 1 et de la RGI 2 a) au chapitre 87 du SH:* Je voudrais tout d'abord noter que la RGI 2 a) ne peut être appliquée que conjointement avec la RGI 1. Comme je l'ai dit dans les deux paragraphes précédents, quand on applique la RGI 2 a) à des ensembles de pièces non montés, il est important de garder à l'esprit non seulement les exclusions énoncées dans la note 2 de la section XVII, qui seraient applicables en vertu de la RGI 1, mais aussi le texte des positions 87.06 et 87.07 (y compris la note 3 du chapitre 87). De plus, au sujet de la RGI 1, je voudrais rappeler l'incidence notable de la note 3 de la section XVII, qui dispose ce qui suit:

Au sens des chapitres 86 à 88, les références aux "parties" ou aux "accessoires" ne couvrent pas les parties ou accessoires qui ne sont pas exclusivement ou principalement destinés aux articles de la présente section. Lorsqu'une partie ou un accessoire est susceptible de répondre aux descriptions de deux ou plusieurs positions de la section, il doit être classé dans la position qui correspond à son usage principal.

5. *Incidence de l'article II du GATT sur l'application de la RGI 2 a)*: Aux termes de l'article 3 de la Convention du SH, les parties contractantes sont tenues d'utiliser les RGI, les notes légales et les textes des positions et sous-positions dans leurs nomenclatures nationales, ainsi que les codes numériques pertinents. Votre organisation est le dépositaire des consolidations tarifaires, et je présume que les listes de concessions déposées auprès de l'OMC par les parties contractantes au Système harmonisé sont conformes aux textes légaux du SH.

La teneur des Notes explicatives, des avis de classement et des autres avis rendus par le Comité a un caractère consultatif plutôt que conventionnel, même lorsque ces textes ont été expressément approuvés par le Conseil conformément à l'article 8 de la Convention du SH. L'OMD a mis en place des procédures qui permettent aux administrations nationales de notifier qu'elles ne sont pas en mesure d'appliquer, par exemple, une décision particulière. Au-delà de ces considérations, je laisserais à votre organisation le soin d'évaluer le lien entre l'article II du GATT et la RGI 2 a).

6. *Application de la RGI 2 a) à des groupes particuliers de pièces*: Les exemples que vous avez cités concernent la question de savoir si certains groupes de pièces pourraient être considérés comme présentant "les caractéristiques essentielles de l'article complet ou fini" au sens de la RGI 2 a). Sans aller jusqu'à donner un avis de classement spécifique, je peux indiquer les principes suivants qui influeraient sur une décision concernant l'application de la RGI 2 a):

- a. **Kits CKD et SKD**: Lors de l'examen susmentionné de la RGI 2 a) à la seizième session du Comité du SH (annexe IJ/7 du document 39.600f), le Comité est convenu que le SH ne devrait pas exiger que le montage ultérieur des pièces soit une opération "simple". Pour cette raison, le SH ne limite pas la portée de la RGI 2 a) aux ensembles de pièces nécessitant une opération de montage en deçà d'un certain niveau de complexité. Il convient de rappeler la seconde partie du paragraphe VII) de la Note explicative relative à la RGI 2 a), citée ci-dessus dans ma réponse au point 2;
- b. **Certains ensembles de sous-assemblages**: Comme ci-dessus, le critère énoncé dans le SH consiste à savoir si le groupe particulier de pièces présenté présente les caractéristiques essentielles de l'article fini ou complet. Je vous rappelle également, à cet égard, les positions 87.06 et 87.07 et je vous suggère de soumettre certains exemples au Comité pour qu'il formule un avis de classement qui pourrait également être incorporé, ultérieurement, dans les Notes explicatives ou dans le Recueil des avis de classement;
- c. **Ensemble de pièces représentant 60 pour cent ou plus du "prix total" du véhicule complet comparable**: Il s'agit à nouveau d'une question qu'il appartiendrait au Comité d'examiner.

Pour répondre à votre question sur le point de savoir si l'application de la RGI 2 a) aux types de produits susmentionnés relève du pouvoir discrétionnaire accordé aux autorités nationales, je dirais simplement qu'en l'absence d'indications spécifiques énoncées dans la Nomenclature (dispositions légales) ou formulées par le Comité (interprétation de la Nomenclature), l'interprétation de ces dispositions est de la compétence des administrations douanières nationales. Je voudrais cependant

souligner qu'en vertu des dispositions de la Convention du SH (à savoir l'article 10), tout différend entre des parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application de la Convention du SH doit être, autant que possible, réglé par voie de négociations entre lesdites parties. Tout différend qui ne peut être ainsi réglé est porté devant le Comité du SH pour qu'il l'examine et formule des recommandations en vue de son règlement.

"Décision du Comité du Système harmonisé sur l'interprétation de la Règle générale interprétative 2 a) (CSH/16/Nov. 95, annexe IJ/7 du document 39.600f)"

7. *Statut légal actuel et modifications possibles:* La décision du Comité selon laquelle la RGI 2 a) devrait impliquer une certaine gamme d'opérations de montage a été incorporée dans la Note explicative relative à la RGI 2 a). Il convient de noter que les décisions du Comité du SH, y compris les Notes explicatives et toute modification y relative, ne sont pas contraignantes (voir l'article 3.1 a) de la Convention). Les parties contractantes au SH sont priées d'informer le Secrétariat lorsqu'elles ne sont pas en mesure d'appliquer une décision du Comité du SH. Le Secrétariat n'a reçu aucune notification de ce genre au sujet de la décision en question.

8. *Codification et examen ultérieur du traitement des envois échelonnés prévu dans le SH:* Au cours des discussions susmentionnées à la seizième session du Comité du SH, celui-ci a réaffirmé sa décision antérieure (consignée au paragraphe 81 du document 11.000, CN/11/Oct. 63) selon laquelle la possibilité de traiter les envois échelonnés comme une entité unique aux fins de la Règle interprétative 2 a) était une question qui relevait exclusivement du pouvoir discrétionnaire de chaque administration, compte tenu de la législation et de la réglementation nationales. À plusieurs reprises, le Comité a pris note d'une manière informelle de cette décision, mais elle n'a jamais été codifiée dans des textes juridiques ou sous forme de note explicative. L'expression "dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents" tient compte du fait que les marchandises peuvent avoir pour **origine** (préférentielle ou non préférentielle) le pays d'expédition ou un autre pays.

9. *Étude du Secrétariat sur une éventuelle modification de la RGI 2 a) ou de la Note explicative y relative:* À chaque cycle d'examen, les éventuelles révisions des Notes explicatives ont été incluses dans les RGI. Compte tenu des conclusions formulées à la seizième session, le Comité a poursuivi ses débats à ses dix-septième et dix-huitième sessions, et il a abouti à une modification de la Note explicative relative à la RGI 2 a). À la suite de cette modification, le point VII), premier paragraphe, a été remplacé par le texte suivant:

"VII) Est à considérer comme "article présenté à l'état démonté ou non monté" pour l'application de la présente Règle, l'article dont les différents éléments sont destinés à être assemblés soit à l'aide de moyens comme des vis, boulons, écrous, etc., soit par rivetage ou soudage, par exemple, à la condition cependant qu'il s'agisse seulement d'opérations de montage.

À cet égard il n'y a pas lieu de tenir compte de la complexité de la méthode de montage. Toutefois, les différents éléments ne peuvent subir aucune opération d'ouvraison de nature à parachever leur fabrication." (annexes H/25 et L/6 du document 40.600f – CSH/18/Nov. 96)

10. *Contributions des administrations membres à d'éventuelles modifications légales ou autres modifications de Notes explicatives se rapportant à la RGI 2 a):* Voir le paragraphe 9 ci-dessus.

"Pratiques générales en matière de classement"

11. *Imposition de droits de douane sur la base de l'application de la RGI 2 a):* L'imposition de droits de douane ne relève pas de la compétence légale de l'OMD. Dans ce contexte, je voudrais

attirer votre attention sur l'article 9 de la Convention du SH, qui précise ce qui suit: "[l]es Parties contractantes ne prennent, par la présente Convention, aucun engagement en ce qui concerne le taux des droits de douane".

12. *Moment de l'établissement par les douanes de la détermination concernant le montage final aux fins de l'application de la RGI 2 a)*: Je vous renvoie aux remarques figurant au paragraphe 1 ci-dessus. Par ailleurs, le Secrétariat sait qu'au moins une partie contractante a adopté pour la section XVI (chapitres 84 et 85) et les positions 86.08, 88.05, 89.05 et 89.07, des dispositions légales prévoyant ce qui suit: "À la demande du déclarant en douane et aux conditions fixées par les autorités compétentes, les dispositions de la Règle générale 2 a) pour l'interprétation de la nomenclature sont également applicables aux [machines] [marchandises des n° 86.08, 88.05, 89.05 et 89.07] présentées par envois échelonnés."

Dans ce contexte, il convient également de noter que le terme "importation" est défini comme "l'action d'introduire dans un territoire douanier une marchandise quelconque" (*Glossaire des termes douaniers internationaux*).

"Pièces automobiles"

13. *Différence entre "fabrication" et "montage" de kits CKD/SKD et pertinence pour l'application de la RGI 2 a)*: À mon avis, bien que le terme "fabrication" n'apparaisse pas dans le texte de la RGI 2 a) ou dans les Notes explicatives y relatives, il englobe mais non exclusivement le "montage". Conformément à la Note explicative de la RGI 2 a), le processus de montage se limite à des opérations faisant intervenir des moyens comme des vis, boulons, écrous, etc., ou aux opérations de rivetage ou de soudage, par exemple. À cet égard, il n'est pas tenu compte de la complexité de la méthode de montage. Toutefois, les différents éléments ne peuvent subir aucune opération d'ouvraison de nature à parachever leur fabrication. Voir aussi le paragraphe 9 ci-dessus.

14. *Degré de finition ou d'équipement nécessaire pour qu'un véhicule soit considéré comme complet au sens des Notes du chapitre 87*: Tout d'abord, je voudrais réaffirmer ce qui est dit aux points 6 b) et 12 ci-dessus, à savoir qu'il faudrait à notre avis interpréter la RGI 2 a) comme exigeant une analyse du point de savoir si le groupe de pièces visé est susceptible d'être assemblé conformément aux directives énoncées au paragraphe VII (page RGI-2) des Notes explicatives et citées plus haut au point 2. Cette analyse ne reposerait pas sur l'observation ou la certification des procédés de montage effectivement utilisés, mais dépendrait du type d'opérations qui seraient nécessaires pour transformer les pièces en un article qui présenterait les caractéristiques essentielles de l'article complet ou fini d'une position donnée.

Enfin, je vous serais reconnaissant de veiller à ce que le contenu de la présente communication ne soit pas mis à la disposition du grand public sans une approbation préalable de notre part.

ANNEXE C-3

LETTRÉ DU GROUPE SPÉCIAL ADRESSÉE AU SECRÉTARIAT DE L'ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES EN DATE DU 16 JUILLET 2007

Je voudrais saisir cette occasion pour vous remercier encore une fois de votre réponse à notre demande de renseignements du 7 juin 2007 concernant la procédure du Groupe spécial *Chine – Mesures affectant les importations de pièces automobiles*. Votre réponse nous a été très utile pour mieux comprendre les diverses questions soulevées dans cette affaire au sujet du Système harmonisé.

À cet égard, le Groupe spécial souhaiterait obtenir de nouvelles précisions sur les points additionnels ci-après, y compris des questions ayant trait à la "Convention de Kyoto révisée pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers" et au "Glossaire des termes douaniers internationaux" de l'OMD.

Règle 2 a) des Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé:

5. S'agissant de la détermination des "caractéristiques essentielles" d'un article incomplet ou non fini qui est envisagée dans la RGI 2 a), cette détermination peut-elle être faite uniquement au cas par cas? Autrement dit, à votre avis, les autorités douanières peuvent-elles avoir un ensemble de critères préétablis qui serviront à déterminer si certaines pièces et composants importés présentent les caractéristiques essentielles d'un article complet?

6. À propos de la réponse figurant au point 4 de votre lettre, à savoir que la RGI 2 a) doit être appliquée conjointement avec la RGI 1, cela signifie-t-il que la RGI 2 a) ne peut être prise en compte qu'après que la RGI 1 a été appliquée?

7. Les six Règles générales interprétatives s'appliquent-elles dans un ordre hiérarchique? Si le classement peut être déterminé d'après les termes des positions et des notes de sections ou de chapitres correspondantes, les autres règles sont-elles tout simplement inapplicables?

8. Le pouvoir discrétionnaire dont jouissent les autorités douanières leur permet-il de classer des pièces comme un article complet pour assurer le recouvrement d'un taux de droit plus élevé applicable aux articles complets, indépendamment de la structure et de la documentation que l'importateur souhaite associer à ses importations? À cet égard, la deuxième phrase de la Note explicative V de la RGI 2 a), selon laquelle les marchandises présentées dans cet état "le sont surtout pour des raisons telles que les nécessités ou les commodités de l'emballage, de la manutention ou du transport", est-elle pertinente et en quoi?

9. Pourriez-vous expliquer dans quelles circonstances les autorités douanières ont besoin d'appliquer les principes énoncés dans la RGI 2 a)? À cet égard, quelles différences y a-t-il entre la première et la deuxième phrase de la RGI 2 a)?

10. Le principe énoncé dans la *deuxième* phrase de la RGI 2 a) en ce qui concerne les "articles présentés à l'état démonté ou non monté" ne vise-t-il que les situations où les pièces nécessaires pour assembler un article complet arrivent à la frontière en une seule fois en une expédition ou vise-t-il également les situations dans lesquelles les pièces destinées à être assemblées en un article complet

arrivent séparément sous forme d'expéditions multiples, y compris celles qui arrivent à des moments différents dans des ports différents et proviennent de lieux d'origine différents?

11. Au sujet de la question n° 2 (deuxième point) de notre précédente lettre, pourriez-vous nous indiquer si le type de marchandises mentionné au paragraphe 10 de la décision du Comité du Système harmonisé, à savoir "le classement des articles ("*goods assembled*") dont les éléments sont originaires ou en provenance de pays différents", se réfère aux marchandises qui sont arrivées à la frontière déjà assemblées à partir de tels éléments? En d'autres termes, à quoi les articles visés dans ce contexte se réfèrent-ils à des articles présentés déjà montés à la frontière ou à des articles destinés à être assemblés dans le pays d'importation?

12. La décision du Comité de la nomenclature citée au paragraphe 10 de la décision du Comité du SH (CSH/16/Nov. 95) signifie-t-elle que les questions concernant des marchandises d'origine diverse n'entrent pas dans le champ d'application de la RGI 2 a)? Le paragraphe 10 de la décision du Comité du SH traite-t-il de la question des règles d'origine plutôt que des problèmes de classement tarifaire? Pourriez-vous nous envoyer un exemplaire de la décision du Comité de la nomenclature (CN/11/Oct. 63 – Rapport) citée au paragraphe 10 de la décision du Comité du SH?

13. Au paragraphe 11 de la décision du Comité du SH, il est indiqué ce qui suit: "M. Kusahara attire l'attention sur le texte légal de la Règle générale interprétative 2 a) qui est susceptible de diverses interprétations." Dans quelle mesure le texte légal de la Règle générale interprétative 2 a) est-il susceptible de diverses interprétations de la part des membres de l'OMD?

14. Lorsque des pièces et composants sont importés et ensuite assemblés pour constituer un article complet, que faudrait-il faire apparaître dans les statistiques des importations du pays importateur? Par exemple, faudrait-il indiquer les différentes origines des pièces et composants constituant l'article complet?

15. Est-ce la norme, pour les autorités douanières, de présumer que les renseignements indiqués sur le formulaire de déclaration de l'importateur sont exacts et de les accepter tels qu'ils sont déclarés par l'importateur, à moins qu'il ne puisse être prouvé par les autorités douanières que ces renseignements sont inexacts?

16. Pour appliquer le principe énoncé dans la RGI 2 a), comment faudrait-il classer les pièces, telles que les boulons et les écrous, qui sont généralement utilisées pour l'assemblage de diverses marchandises? Ces éléments de fixation sont-ils aussi pris en compte pour déterminer si certaines pièces présentent les caractéristiques essentielles d'un article complet?

17. Le concept d'"envois" qui apparaît dans l'expression "envois échelonnés" est-il différent du concept d'"expédition"?

Convention de Kyoto révisée pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (la "Convention de Kyoto"):

18. La *Convention de Kyoto* contient-elle une indication quelconque au sujet du moment et du lieu du recouvrement ou de la liquidation des droits? D'autres textes complémentaires éclairent-ils le sens du moment et du lieu du recouvrement ou de la liquidation des droits? Existe-t-il dans l'historique des négociations de la *Convention de Kyoto* des renseignements pertinents sur le sens de ces termes?

19. Le chapitre 2 de la *Convention de Kyoto* contient les définitions suivantes:

- F11/E8 "**Droits de douane**": les droits inscrits au tarif des douanes et dont sont passibles les marchandises qui entrent sur le territoire douanier ou qui en sortent;
- F14/E20 "**Droits et taxes à l'importation**": les droits de douane et tous autres droits, taxes ou impositions diverses qui sont perçus à l'importation ou à l'occasion de l'importation des marchandises, à l'exception des impositions dont le montant est limité au coût approximatif des services rendus ou qui sont perçues par la douane pour le compte d'une autre autorité nationale.

Des textes complémentaires éclairent-ils le sens, respectivement, des mots "dont sont passibles les marchandises qui entrent sur le territoire douanier" et "à l'importation ou à l'occasion de l'importation" qui sont utilisés ci-dessus? Existe-t-il dans l'historique des négociations de la Convention de Kyoto des renseignements pertinents qui éclairent le sens des mots "dont sont passibles les marchandises qui entrent sur le territoire douanier" et "à l'importation ou à l'occasion de l'importation" qui sont utilisés ci-dessus? Le libellé de l'article II:1 b) du GATT de 1994 a-t-il été mentionné, de quelque manière que ce soit, au cours de la négociation de la Convention de Kyoto en rapport avec ces définitions?

20. Quel est le lien entre les définitions respectives des "**droits de douane**" et des "**droits et taxes à l'importation**" figurant au chapitre 2 de la *Convention de Kyoto*? En particulier, quelle est la différence entre l'expression "dont sont passibles les marchandises qui entrent" employée dans la première définition et l'expression "à l'importation ou à l'occasion de l'importation" employée dans la seconde?

Organisation mondiale des douanes, Glossaire des termes douaniers internationaux, Bruxelles, mai 2006 (le "GLOSSAIRE"):

21. Dans la Recommandation du Conseil de coopération douanière concernant l'utilisation du Glossaire des termes douaniers internationaux du 6 juillet 1993, il est dit que "le Glossaire, bien que n'ayant pas en tant que tel le statut juridique d'un instrument international, a fait l'objet d'une approbation par le Conseil et que certaines des définitions qui y figurent ont été acceptées par les Parties contractantes aux principales conventions douanières internationales". Serait-il possible à l'OMD d'indiquer les définitions du Glossaire qui "ont été acceptées par les Parties contractantes aux principales conventions douanières internationales" et/ou si les deux définitions susmentionnées figurent parmi ces définitions qui ont été acceptées par les Parties contractantes?

Le Groupe spécial vous serait très reconnaissant de bien vouloir lui communiquer les renseignements demandés dans la présente lettre d'ici au **30 juillet 2007**. Je voudrais également saisir cette occasion pour vous donner l'assurance que le caractère confidentiel de votre lettre datée du 20 juin 2007 a été rappelé aux parties au différend. Si vous avez des questions ou des inquiétudes à ce sujet, n'hésitez pas à nous le faire savoir.

ANNEXE C-4

LETTRE DU SECRÉTARIAT DE L'ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES AU GROUPE SPÉCIAL EN DATE DU 30 JUILLET 2007

J'ai le plaisir de répondre à votre demande de renseignements complémentaires du 16 juillet 2007 concernant certaines questions dont le Groupe spécial chargé d'examiner l'affaire DS339/340/342 est saisi, ainsi que ma précédente lettre (07NL0408).

Suite à votre demande, vous trouverez ci-joint la réponse du Secrétariat aux questions posées. Si vous avez d'autres questions ou si vous souhaitez obtenir des renseignements complémentaires, n'hésitez pas à me contacter.

Règle 2 a) des Règles générales pour l'interprétation du SH:

5. Question: S'agissant de la détermination des "caractéristiques essentielles" d'un article incomplet ou non fini qui est envisagée dans la RGI 2 a), cette détermination peut-elle être faite uniquement au cas par cas? Autrement dit, à votre avis, les autorités douanières peuvent-elles avoir un ensemble de critères préétablis qui serviront à déterminer si certaines pièces et composants importés présentent les caractéristiques essentielles d'un article complet?

Il n'y a rien dans la Convention ni dans les décisions du Comité du SH qui empêcherait une administration d'établir des critères formels pour déterminer quand la RGI 2 a) doit être appliquée. De fait, chaque Partie contractante a le droit d'interpréter le SH et ces interprétations pourraient très bien prendre la forme de décisions préalables de classement (renseignements tarifaires contraignants ou RTC), de déterminations individuelles de classement au moment de la liquidation d'une entrée formelle particulière, ainsi que de décisions judiciaires, de lois ou de règlements nationaux.

Bien entendu, ces actions pourraient aboutir à des interprétations différentes selon les pays. Lorsqu'une Partie contractante demande au Comité d'examiner le classement d'un article précis (ou d'un groupe d'articles présentés ensemble), et que le Comité fait une détermination et rend un avis de classement, il n'est pas rare que l'avis de classement en question ne corresponde pas à une ou plusieurs décisions de classement, à un ou plusieurs RTC ou à d'autres règles administratives ou législatives adoptés par les pays. Les Parties contractantes sont censées chercher un moyen de modifier leurs instruments internes de manière à permettre l'application de l'avis de classement, et elles sont tenues d'informer le Comité lorsqu'elles ne sont pas en mesure de le faire.

6. Question: À propos de la réponse figurant au point 4 de votre lettre, à savoir que la RGI 2 a) doit être appliquée conjointement avec la RGI 1, cela signifie-t-il que la RGI 2 a) ne peut être prise en compte qu'après que la RGI 1 a été appliquée?

Ma réponse à votre question initiale figurant au point 4 était la suivante: "la RGI 2 a) ne peut être appliquée que conjointement avec la RGI 1". Le texte légal de la RGI 1 prévoit que:

Le libellé des titres de sections, de chapitres ou de sous-chapitres est considéré comme n'ayant qu'une valeur indicative, le classement étant déterminé légalement d'après les termes des positions et des notes de sections ou de chapitres et, lorsqu'elles ne sont pas contraires aux termes desdites positions et notes, d'après les Règles suivantes:

Les mots "et, ... d'après les Règles suivantes" exigent que toutes les RGI soient consultées pour classer des articles dans le SH. Cependant, il ressort clairement des premiers mots des RGI 3 et 4 qu'elles ne sont applicables que lorsque les RGI 1, 2, 5 et 6 ne permettent pas un classement unique pour l'article visé. N'étant pas introduite par un texte conditionnel de cette nature, les dispositions de la RGI 2 doivent toujours être prises en compte *lorsqu'elles ne sont pas contraires aux termes des positions et notes légales*.

Le texte mis en italique dans la phrase précédente signifie qu'une position visant spécifiquement un regroupement de pièces non montées ou un article incomplet prévaudrait en application de la RGI 1 parce que les dispositions de la RGI 2 ne s'appliqueraient pas (parce qu'**elles ... sont ... contraires aux termes desdites positions et notes**). Les positions 87.06 et 87.07 sont des exemples qui illustrent ce point, comme je l'ai fait observer dans ma lettre du 20 juin 2007. Ce principe est développé au paragraphe V) de la note explicative de la RGI 1 (page RGI-1 des notes explicatives):

"Dans la disposition III b), la phrase "lorsqu'elles ne sont pas contraires aux termes desdites positions et notes" est destinée à préciser, sans laisser d'équivoque, que les termes des positions et des notes de sections ou de chapitres l'emportent, pour la détermination du classement, sur toute autre considération. Par exemple, au chapitre 31, les notes disposent que certaines positions ne couvrent que des marchandises déterminées. Il en résulte que la portée de ces positions ne peut être élargie pour couvrir les marchandises qui, autrement, en relèveraient par application de la Règle 2 b)."

7. Question: Les six Règles générales interprétatives s'appliquent-elles dans un ordre hiérarchique? Si le classement peut être déterminé d'après les termes des positions et des notes de sections ou de chapitres correspondantes, les autres règles sont-elles tout simplement inapplicables?

Il est pratique courante d'expliquer que les RGI sont appliquées de manière successive. Le Secrétariat lui-même a communiqué aux administrations douanières des avis de classement dans lesquels il indiquait que le classement s'effectuait par application de la RGI 1 (et, évidemment, de la RGI 6) et que les RGI 2 à 5 n'étaient pas applicables. Cependant, il ressort de ma réponse précédente que pour être précis, quand le classement est effectué par application des RGI 1 et 6, cela ne signifie pas que d'autres RGI n'ont pas été consultées. Cela veut simplement dire que l'application du texte de la RGI 1, en particulier du membre de phrase, "lorsqu'elles ne sont pas contraires aux termes desdites positions et notes" rend la RGI 2 inapplicable.

Un avis de classement rendu par le Comité du SH comporte un énoncé des RGI applicables. Pour les raisons énumérées ci-dessus, le Comité inclut désormais la RGI 1 dans tout énoncé des RGI applicables. (Il arrive également que d'autres notes de sections ou de chapitres soient citées.)

8. Question: Le pouvoir discrétionnaire dont jouissent les autorités douanières leur permet-il de classer des pièces comme un article complet pour assurer le recouvrement d'un taux de droit plus élevé applicable aux articles complets, indépendamment de la structure et de la documentation que l'importateur souhaite associer à ses importations? À cet égard, la deuxième phrase de la Note explicative V de la RGI 2 a), selon laquelle les marchandises présentées dans cet état "le sont surtout pour des raisons telles que les nécessités ou les commodités de l'emballage, de la manutention ou du transport", est-elle pertinente et en quoi?

L'article 9 de la Convention du SH dispose ce qui suit: **"Les Parties contractantes ne prennent, par la présente Convention, aucun engagement en ce qui concerne le taux des droits de douane."** Cette phrase catégorique indique clairement que la compétence de l'OMD, de ses instruments et de ses comités ne s'étend pas aux questions ayant trait aux tarifs douaniers. Le Secrétariat n'est donc pas en mesure de répondre à des questions dans ce domaine. Je vous renverrai à ma réponse à la question n° 5 ci-dessus concernant le pouvoir discrétionnaire des autorités nationales en matière de classement.

Je devrais toutefois également noter que le préambule de la Convention originelle sur la Nomenclature douanière de Bruxelles (NDB) (15 décembre 1950) précise qu'il serait souhaitable de disposer d'"un cadre commun pour la classification des marchandises dans les tarifs douaniers".

En ce qui concerne le texte de la note explicative citée, le Secrétariat pense qu'il correspond simplement à une explication des raisons historiques pour lesquelles les articles sont expédiés à l'état non monté ou démonté. Les notes explicatives ont un caractère uniquement consultatif et pas déterminant; elles ne sont donc pas prescriptives ni, par analogie inverse, proscriptives.

9. Question: Pourriez-vous expliquer dans quelles circonstances les autorités douanières ont besoin d'appliquer les principes énoncés dans la RGI 2 a)? À cet égard, quelles différences y a-t-il entre la première et la deuxième phrase de la RGI 2 a)?

Il ressort de mes réponses précédentes que la RGI 2 a) devrait toujours être appliquée lorsque les trois conditions suivantes sont toutes réunies:

- i) l'entrée en question est présentée à l'état incomplet, non fini, non monté ou démonté, **et**
- ii) elle présente, en l'état, les caractéristiques essentielles de l'article complet ou fini, **et**
- iii) la règle n'est pas contraire aux termes des positions et des notes légales du SH pour l'entrée en question.

En ce qui concerne la différence entre la première et la deuxième phrase de la RGI 2 a), la première phrase concerne le classement, en tant qu'entité, des articles présentés à l'état incomplet ou non fini, tandis que la deuxième phrase concerne le classement, en tant qu'entité, de certains regroupements d'articles particuliers (couramment désignés par le terme "pièces"). La seconde phrase précise également que pour pouvoir être classé comme une entité, le regroupement de "pièces" visé ne doit pas être suffisant pour assembler des articles complets ou finis, tant que les "pièces" peuvent être assemblées pour constituer un article incomplet ou non fini qui présente les caractéristiques essentielles d'un article complet ou fini.

Veuillez noter que l'emploi des termes "entité" et "pièces" dans le paragraphe précédent ne doit pas être interprété comme ayant un sens particulier juridiquement contraignant, mais comme rendant une notion générique à valeur informative.

10. Question: Le principe énoncé dans la deuxième phrase de la RGI 2 a) en ce qui concerne les "articles présentés à l'état démonté ou non monté" ne vise-t-il que les situations où les pièces nécessaires pour assembler un article complet arrivent à la frontière en une seule fois en une expédition ou vise-t-il également les situations dans lesquelles les pièces destinées à assembler un article complet arrivent séparément sous forme d'expéditions multiples, y compris

celles qui arrivent à des moments différents dans des ports différents en provenance de lieux d'origine différents?

J'emploierais l'expression "envois échelonnés" pour désigner les types d'expéditions que vous décrivez. Les "envois échelonnés" ne sont pas formellement définis mais l'expression est largement utilisée pour décrire diverses pratiques commerciales. Comme je l'ai noté au paragraphe 8 de ma lettre du 20 juin, le Comité du SH, qui définit la portée du SH, a décidé "que la possibilité de traiter les envois échelonnés comme une entité unique aux fins de la Règle interprétative 2 a) était une question qui relevait exclusivement du pouvoir discrétionnaire de chaque administration, compte tenu de la législation et de la réglementation nationales".

Cela n'empêcherait pas le Comité d'envisager une modification des textes légaux ou explicatifs en vue de formuler une règle applicable à de telles situations, mais jusqu'à présent le Comité n'a pas décidé de le faire.

11. Question: Au sujet de la question n° 2 (deuxième point) de notre précédente lettre, pourriez-vous nous indiquer si le type de marchandises mentionné au paragraphe 10 de la décision du Comité du Système harmonisé, à savoir "le classement des articles ("*goods assembled*") dont les éléments sont originaires ou en provenance de pays différents", se réfère aux marchandises qui sont arrivées à la frontière déjà assemblées à partir de tels éléments? En d'autres termes, à quoi les articles visés dans ce contexte se réfèrent-ils à des articles présentés déjà montés à la frontière ou à des articles destinés à être assemblés dans le pays d'importation?

La session en question a eu lieu en 1995 et les seules indications dont nous disposons figurent dans le compte rendu analytique (document 39.600) lui-même.

In extenso, la phrase dont provient votre citation se lit comme suit:

"Le Comité décide ainsi qu'il appartient à chaque État membre de réserver, dans le cadre de sa réglementation nationale, une solution appropriée au problème des envois échelonnés ainsi qu'à celui du classement des articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents."

Le SH ne donne pas pour instruction aux Parties contractantes de classer les entrées différemment ou de la même manière au niveau du SH selon qu'elles ont une origine unique ou multiple. Je serais enclin à penser que votre citation se réfère plutôt au fait de classer un ensemble d'articles selon qu'ils peuvent faire l'objet d'un montage ultérieur, et qu'elle traduit l'opinion du Comité selon laquelle il appartient à chaque Partie contractante de déterminer si la multiplicité de l'origine a une incidence sur l'applicabilité de la RGI 2 a).

Ici encore, cela n'empêcherait pas le Comité d'envisager une modification des textes légaux ou explicatifs pour formuler une règle applicable à de telles situations, mais jusqu'ici le Comité n'a pas décidé de le faire.

12. Question: La décision du Comité de la nomenclature citée au paragraphe 10 de la décision du Comité du SH (CSH/16/Nov. 95) signifie-t-elle que les questions concernant des marchandises d'origine diverse n'entrent pas dans le champ d'application de la RGI 2 a)? Le paragraphe 10 de la décision du Comité du SH porte-t-il sur la question des règles d'origine et non sur les problèmes de classement tarifaire? Pourriez-vous nous envoyer un exemplaire de la décision du Comité de la nomenclature (CN/11/Oct. 63 – Rapport) citée au paragraphe 10 de la décision du Comité du SH?

Je répondrais à votre première question en disant que la décision du Comité de la nomenclature citée au paragraphe 10 de la décision du Comité du SH (annexe II/7 du document 39.600, CSH/16/Nov. 95) semblait indiquer que le SH ne traitait pas de l'applicabilité de la RGI 2 a) au classement des articles d'origine diverse.

Je répondrais à votre deuxième question en disant que le paragraphe 10 de la décision du Comité du SH semble signifier que, de l'avis du Comité, le point de savoir si l'origine multiple devrait avoir une incidence sur le classement des articles non montés ou démontés est une question qui relève exclusivement du pouvoir d'appréciation de chaque administration, compte tenu de la législation et de la réglementation nationales.

À la fin de cette lettre, vous trouverez une copie de l'extrait pertinent du compte rendu analytique de la onzième session du Comité de la nomenclature (document 11.000, oct. 1963).

13. Question: Au paragraphe 11 de la décision du Comité du SH, il est indiqué ce qui suit: "M. Kusahara attire l'attention sur le texte légal de la Règle générale interprétative 2 a) qui est susceptible de diverses interprétations." Dans quelle mesure le texte légal de la Règle générale interprétative 2 a) est-il susceptible de diverses interprétations de la part des membres de l'OMD?

Le point soulevé par le Directeur de la nomenclature traduit l'idée générale que j'ai énoncée dans ma réponse à la question n° 5 ci-dessus, à savoir que chaque Partie contractante a le droit d'interpréter le SH et que ces interprétations pourraient très bien prendre la forme de RTC, de déterminations individuelles de classement au moment de la liquidation d'une entrée formelle particulière, ainsi que de décisions judiciaires, de lois ou de règlements nationaux.

Bien entendu, ces actions pourraient aboutir à des interprétations différentes selon les pays. Lorsqu'une Partie contractante demande au Comité d'examiner le classement d'un article spécifique (ou d'un groupe d'articles présentés ensemble), et que le Comité fait une détermination et rend un avis de classement, il n'est pas rare que l'avis de classement en question ne corresponde pas à une ou plusieurs décisions de classement, à des RTC ou à d'autres règles administratives ou législatives adoptés par les pays. Les Parties contractantes sont censées chercher un moyen de modifier leurs instruments internes de manière à permettre l'application de l'avis de classement, et elles sont tenues d'informer le Comité lorsqu'elles ne sont pas en mesure de le faire.

14. Question: Lorsque des pièces et composants sont importés et ensuite assemblés pour constituer un article complet, que faudrait-il faire apparaître dans les statistiques des importations du pays importateur? Par exemple, faudrait-il indiquer les différentes origines des pièces et composants constituant l'article complet?

L'article 1 b) de la Convention du SH dispose ce qui suit:

Chaque Partie contractante met également à la disposition du public ses statistiques du commerce d'importation et d'exportation conformément au code à six chiffres du Système harmonisé ou, à l'initiative de cette Partie contractante, au-delà de ce niveau, dans la mesure où cette publication n'est pas exclue pour des raisons exceptionnelles telles que celles ayant trait au caractère confidentiel des informations d'ordre commercial ou à la sécurité nationale.

Le SH n'empêche donc pas les Parties contractantes de publier des données indiquant l'origine. Toutefois, comme je l'ai noté dans ma réponse à la question n° 11 ci-dessus, le SH ne donne

pas pour instruction aux Parties contractantes de traiter les entrées différemment ou de la même manière selon qu'elles ont une origine unique ou multiple.

La Recommandation de l'OMD, du 1^{er} juillet 2006, sur l'utilisation d'unités de quantité normalisées destinées à faciliter le recueil, la comparaison et l'analyse des statistiques internationales établies compte tenu du Système harmonisé spécifie, à l'intention des Parties qui appliquent la Recommandation, une unité de quantité unique pour chaque sous-position que l'administration doit utiliser comme donnée quantitative minimale dans ses statistiques commerciales nationales. Au 13 mars 2007, 52 Parties contractantes (sur 128) et trois parties non contractantes avaient informé le Secrétariat qu'elles appliquaient cette Recommandation.

Toutefois, comme ces unités de quantité correspondent à un chiffre agrégé pour l'ensemble d'une sous-position du SH, les données quantitatives ne permettraient peut-être pas d'observer l'incidence d'une politique particulière adoptée par une administration s'agissant de l'origine multiple et de la RGI 2 a); à nouveau, le SH n'indique pas comment l'origine multiple influencerait sur la communication de données en unités de quantité normalisées, laissant donc à chaque administration le soin de définir et d'appliquer sa propre méthode pour résoudre cette question.

15. Question: Est-ce la norme, pour les autorités douanières, de présumer que les renseignements indiqués sur le formulaire de déclaration de l'importateur sont exacts et de les accepter tels qu'ils sont déclarés par l'importateur, à moins qu'il ne puisse être prouvé par les autorités douanières que ces renseignements sont inexacts?

Le SH ne dit rien quant à la présomption d'exactitude des renseignements. De temps à autre, les membres de l'OMD se rencontrent dans diverses instances pour examiner des questions liées aux techniques et aux procédures douanières. Il existe plusieurs instruments internationaux, tels que l'Accord sur l'évaluation en douane et la Convention de Kyoto (révisée), dans le cadre desquels les Parties contractantes acceptent de divulguer et/ou d'harmoniser certains aspects de leurs procédures; vous souhaitez peut-être examiner ces conventions.

16. Question: Pour appliquer le principe énoncé dans la RGI 2 a), comment faudrait-il classer les pièces, telles que les boulons et les écrous, qui sont généralement utilisées pour l'assemblage de diverses marchandises? Ces éléments de fixation sont-ils aussi pris en compte pour déterminer si certaines pièces présentent les caractéristiques essentielles d'un article complet?

Dans la pratique, de nombreuses pièces de fixation pour véhicules automobiles, comme celles qui sont décrites dans les positions 73.17 ou 73.18, sont considérées comme des **parties et fournitures d'emploi général** au sens de la note 2 de la section XVI. D'après la note 3 de la section XVII, ces articles, lorsqu'ils sont présentés séparément, ne peuvent pas être classés selon les dispositions relatives aux pièces automobiles.

Cela ne les empêcherait toutefois pas d'être inclus parmi les composants couverts par la RGI 2 a), puisque les RGI sont applicables à l'ensemble du SH – à moins, bien entendu, qu'elles ne soient contraires au texte légal d'une position ou d'une note.

17. Question: Le concept d'"envois" qui apparaît dans l'expression "envois échelonnés" est-il différent du concept d'"expédition"?

Aucun de ces termes n'a de statut conventionnel dans le SH et ils ne font donc pas l'objet d'une interprétation officielle. Cependant, comme ils sont largement utilisés, avec des sens très

différents selon les administrations douanières, les législations et réglementations nationales, et le commerce, le Comité du SH devrait à l'avenir éviter d'employer ces expressions dans des documents qui pourraient avoir valeur de précédent (avis de classement, recommandations, conventions), ou sinon, en donner des définitions strictes.

Convention de Kyoto révisée pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (la "Convention de Kyoto"):

Observations générales: La Chine est devenue Partie contractante à la Convention de Kyoto révisée en déposant son instrument d'adhésion au Protocole d'amendement le 15 juin 2000 et la Convention de Kyoto révisée est entrée en vigueur le 3 février 2006. En conséquence, les définitions figurant au chapitre 2 de l'annexe générale de la Convention de Kyoto révisée ont pris effet à cette date. Néanmoins, les définitions en soi n'établissent pas d'obligations à l'égard des Parties contractantes. La Chine a un délai de trois ans (ou de cinq ans pour certaines dispositions) à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention de Kyoto révisée pour mettre pleinement en œuvre les dispositions de fond (c'est-à-dire jusqu'au 3 février 2009, soit trois ans après l'entrée en vigueur de la Convention).

Afin d'éviter tout malentendu entre la Convention de Kyoto originelle (1973) et la Convention de Kyoto révisée (1999), le sigle CKR est utilisé pour désigner cette dernière Convention dans la présente réponse.

Les textes de la Convention de Kyoto et de la CKR peuvent être consultés sur le site Web de l'OMD ouvert au public, à l'adresse suivante:

<http://www.wcoomd.org/ie/En/Conventions/conventions.html>

Les directives énoncées dans la CKR ne sont pas des instruments juridiquement contraignants, mais fournissent aux membres de l'OMD des renseignements utiles qui peuvent servir de notes interprétatives et d'orientations en indiquant les meilleures pratiques. Si vous n'avez pas accès aux directives, veuillez nous contacter. (Les directives sont protégées par le droit d'auteur et sont normalement vendues au public moyennant paiement.)

Le pouvoir d'interpréter la Convention de Kyoto révisée appartient aux Parties contractantes, collectivement. Toute opinion exprimée dans la présente note est celle du Secrétariat de l'OMD.

18. Question: La Convention de Kyoto contient-elle une indication quelconque au sujet du moment et du lieu du recouvrement ou de la liquidation des droits? D'autres textes complémentaires éclairent-ils le sens du moment et du lieu du recouvrement ou de la liquidation des droits? Existe-t-il dans l'historique des négociations de la Convention de Kyoto des renseignements pertinents sur le sens de ces termes?

Aux termes des dispositions légales de la CKR, la législation nationale définit les conditions dans lesquelles s'effectuent la liquidation et le recouvrement des droits de douane. Le moment et le lieu du recouvrement ou de la liquidation des droits ne sont donc pas spécifiés. Le chapitre pertinent de l'annexe générale de la CKR est le chapitre 4.

En ce qui concerne le recouvrement, les normes pertinentes sont les normes 4.1, 4.2, 4.3 et 4.5 de l'annexe générale et des renseignements complémentaires figurent dans les directives s'y rapportant (chapitre 4 de l'annexe générale – Directives relatives aux droits et taxes, 1.2 Historique, 2.1 Liquidation et recouvrement des droits et taxes, 2.1.1 Liquidation).

Les dispositions de la CKR établissent une distinction entre le recouvrement et le paiement: le recouvrement est une action de la douane tandis que le paiement est une action commerciale. Votre question porte spécifiquement sur le recouvrement. La norme pertinente pour ce qui est du recouvrement est la norme 4.10. Des renseignements complémentaires figurent dans les directives s'y rapportant (chapitre 4 de l'annexe générale – Directives relatives aux droits et taxes, 2.1 Liquidation et recouvrement des droits et taxes, 2.1.4 Recouvrement).

En ce qui concerne le paiement, les normes pertinentes sont les normes 4.8 et 4.9 de l'annexe générale. La "date d'échéance" est définie au chapitre 2 de l'annexe générale comme étant "la date à laquelle le paiement des droits et taxes est exigible". Les directives précisent également que le paiement des droits et taxes est généralement effectué au bureau de douane où la déclaration de marchandises a été déposée ou, dans certains cas, un bureau de douane peut être sélectionné pour le paiement des droits et taxes correspondant à toutes les expéditions, indépendamment du lieu où elles ont été liquidées.

19. Question: Le chapitre 2 de la Convention de Kyoto contient les définitions suivantes:

- **F11/E8 "Droits de douane": les droits inscrits au tarif des douanes et dont sont passibles les marchandises qui entrent sur le territoire douanier ou qui en sortent;**
- **F14/E20 "Droits et taxes à l'importation": les droits de douane et tous autres droits, taxes ou impositions diverses qui sont perçus à l'importation ou à l'occasion de l'importation des marchandises, à l'exception des impositions dont le montant est limité au coût approximatif des services rendus ou qui sont perçues par la douane pour le compte d'une autre autorité nationale.**

Des textes complémentaires éclairent-ils le sens, respectivement, des mots "dont sont passibles les marchandises qui entrent sur le territoire douanier" et "à l'importation ou à l'occasion de l'importation" qui sont utilisés ci-dessus? Existe-t-il dans l'historique des négociations de la Convention de Kyoto des renseignements pertinents qui éclairent le sens des mots "dont sont passibles les marchandises qui entrent sur le territoire douanier" et "à l'importation ou à l'occasion de l'importation" qui sont utilisés ci-dessus? Le libellé de l'article II:1 b) du GATT de 1994 a-t-il été mentionné, de quelque manière que ce soit, au cours de la négociation de la Convention de Kyoto en rapport avec ces définitions?

Le membre de phrase "à l'importation ou à l'occasion de l'importation" n'est pas nouveau. Par exemple, il était utilisé dans la définition des "droits et taxes à l'importation" dans l'annexe B.1 de la Convention de Kyoto originelle (Formalités pour la mise à la consommation: entrée en vigueur en 1977) et la Convention TIR des Nations Unies (1975). En ce qui concerne la définition de l'expression "droits et taxes à l'importation", le commentaire relatif à la Convention de Kyoto originelle précise que "(c)ette définition couvre également la taxe à la valeur ajoutée qui est perçue à l'occasion de l'importation des marchandises". En conséquence, selon notre interprétation, cette expression couvre non seulement les droits de douane mais aussi une large gamme de taxes intérieures.

En ce qui concerne la portée de l'expression "d'autres droits ou impositions de toute nature perçus à l'importation ou à l'occasion de l'importation" qui figure à l'article II:1 b) du GATT, le Conseil du GATT, dans sa décision de mars 1980 (IBDD, S27/23), a dit que cette expression désignait en principe seulement les droits ou impositions qui comportaient une discrimination à l'égard des

importations. L'article II:2 du GATT indique clairement qu'il ne s'agit ni d'impositions équivalant à des taxes intérieures, ni de droits antidumping ou compensateurs, ni de redevances ou autres droits correspondant aux coûts de services rendus.

20. Question: Quel est le lien entre les définitions respectives des "droits de douane" et des "droits et taxes à l'importation" figurant au chapitre 2 de la Convention de Kyoto? En particulier, quelle est la différence entre l'expression "dont sont passibles les marchandises qui entrent" employée dans la première définition et l'expression "à l'importation ou à l'occasion de l'importation" employée dans la seconde?

Droits de douane = les droits inscrits au tarif des douanes et dont sont passibles les marchandises qui entrent sur le territoire douanier ...

Droits et taxes à l'importation = [droits de douane] + [tous autres droits, taxes ou impositions qui sont perçus à l'importation ou à l'occasion de l'importation des marchandises].

Des taxes intérieures peuvent être prélevées sur les marchandises (droits d'accise) ou sur les ventes (TVA). À notre avis, le membre de phrase "à l'importation ou à l'occasion de l'importation" se réfère à l'imposition de taxes intérieures sur les produits importés.

Organisation mondiale des douanes, Glossaire des termes douaniers internationaux, Bruxelles, mai 2006 (le "GLOSSAIRE"):

21. Question: Dans la Recommandation du Conseil de coopération douanière concernant l'utilisation du Glossaire des termes douaniers internationaux du 6 juillet 1993, il est dit que "le Glossaire, bien que n'ayant pas en tant que tel le statut juridique d'un instrument international, a fait l'objet d'une approbation par le Conseil et que certaines des définitions qui y figurent ont été acceptées par les Parties contractantes aux principales conventions douanières internationales". Serait-il possible à l'OMD d'indiquer les définitions du Glossaire qui "ont été acceptées par les Parties contractantes aux principales conventions douanières internationales" et/ou si les deux définitions susmentionnées figurent parmi ces définitions qui ont été acceptées par les Parties contractantes?

Observations générales: Les Recommandations de l'OMD (les Recommandations du CCC) ne sont pas des instruments juridiques contraignants.

Les Recommandations de l'OMD peuvent être consultées sur le site Web de l'OMD, accessible au public, à l'adresse suivante:

<http://www.wcoomd.org/ie/En/Recommendations/recommendations.html>

Le Glossaire des termes douaniers internationaux est accessible sous forme électronique sur le site Web des membres de l'OMD. Veuillez me faire savoir si le personnel de votre Organisation n'a pas accès au site et souhaiterait recevoir des exemplaires (en français et/ou en anglais).

<http://members.wcoomd.org/Procedures/Glossary.pdf>

Le Glossaire contient plusieurs notes expliquant les références aux conventions internationales, notamment à la Convention de Kyoto révisée et à la Convention TIR.

La phrase clé est celle que vous citez, à savoir "le Glossaire, bien que n'ayant pas en tant que tel le statut juridique d'un instrument international, a fait l'objet d'une approbation par le Conseil et ... certaines des définitions qui y figurent ont été acceptées par les Parties contractantes aux principales conventions douanières internationales".

Comme il est indiqué plus haut, les Recommandations de l'OMD ne sont pas des instruments juridiques contraignants. En outre, la Chine n'a pas accepté la Recommandation en question.

À notre avis, un mot ou un membre de phrase particulier, même s'il est employé dans différentes conventions, aura le sens qui lui est assigné dans la convention considérée.

J'espère que ces renseignements vous sont utiles. Je vous remercie par avance de veiller à ce que le contenu de la présente communication soit considéré comme confidentiel, comme nous en sommes convenus dans la lettre du 20 juin 2007, et à ce qu'il ne soit pas divulgué en dehors de votre Organisation sauf dans les conditions dont nous sommes convenus dans votre courriel du 22 juin 2007 et dans ma réponse (07NL0449) du 25 juin 2007.

* * *

COMITÉ DE LA
NOMENCLATURE

11.000 f

11^{ème} session

30 octobre 1963

R A P P O R T

- a) Articles présentés à l'état démonté ou non monté (documents 8179, 8333, 8917, 9386, 9550, 9732, 10.195, 10.313 et 10.829)

79. Le Comité a poursuivi l'étude de cette question sur la base des observations formulées par les États membres au sujet du projet de Règle générale interprétative relative au classement des articles présentés à l'état démonté ou non monté.

80. Il a pris à ce sujet les décisions suivantes:

- 1) le Comité a confirmé, à la majorité des deux tiers, sa décision d'insérer une nouvelle Règle générale interprétative de préférence à des notes de sections ou de chapitres, la procédure des avis de classement n'étant pas de nature à régler l'ensemble du problème d'une manière satisfaisante;
- 2) le Comité a estimé qu'une règle générale interprétative doit s'appliquer à l'ensemble de la nomenclature et qu'il convient, dès lors, de ne prévoir dans la nouvelle règle aucune disposition de nature à limiter le champ d'application de cette règle. Il a toutefois décidé, à la demande de certaines délégations, de maintenir, en attendant que l'étude ait été poussée plus avant, la mention "relevant des sections VII à XXI de la nomenclature" en la plaçant entre crochets;
- 3) étant donné que la Règle générale interprétative 1 contient une disposition équivalente s'appliquant à toutes les autres règles, le Comité a estimé inutile d'insérer la mention "sauf dispositions contraires" dans le projet de règle;
- 4) compte tenu de l'avis des délégations utilisant la version anglaise de la nomenclature, le Comité a jugé préférable d'utiliser dans le texte anglais le terme "goods" de préférence au terme "article";
- 5) afin de donner à la future règle la même portée que les diverses notes de sections et de chapitres auxquelles elle se substituera, le Comité a décidé de ne pas limiter le champ d'application de cette règle aux articles présentés démontés ou non montés en vue d'en faciliter essentiellement la manutention, l'emballage ou le transport;
- 6) le Comité a été d'avis que la future règle devra s'appliquer également aux parties et pièces détachées présentées démontées ou non montées et a décidé d'insérer dans les notes explicatives une disposition à cet effet;

- 7) le Comité a décidé de maintenir dans le texte de la règle l'expression "ou considéré comme tel", la question de la règle de classement des articles incomplets ou non finis faisant l'objet d'une étude séparée.

81. Le Comité a considéré, d'autre part, qu'il appartient à chaque État membre de réserver, dans le cadre de sa réglementation nationale, une solution appropriée au problème des envois échelonnés ainsi qu'à celui du classement des articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents.

82. Compte tenu des décisions qui ont été prises, le projet de Règle générale interprétative s'établit comme suit:

Version française:

"Tout article complet ou considéré comme tel, relevant des sections VII à XXI de la nomenclature, doit, lorsqu'il est présenté à l'état démonté ou non monté, être classé de la même manière que l'article monté."

Version anglaise:

"Goods which are complete or are regarded as being complete falling within Sections VII to XXI of the Nomenclature, imported unassembled or disassembled, are to be classified as assembled goods of the corresponding kind."

83. Ce texte sera réexaminé compte tenu, en particulier, des résultats de l'étude actuellement en cours sur la règle de classement des articles incomplets ou non finis (voir paragraphes 85 à 87 ci-après).

Le Secrétariat élaborera toutefois, dès à présent, sur la base des principes ci-dessus un projet de note explicative qui sera soumis au Comité à l'une de ses prochaines sessions.

ANNEXE C-5

OBSERVATIONS DE LA CHINE SUR LA RÉPONSE DE L'ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES EN DATE DU 30 JUILLET 2007

1. La Chine considère que la réponse de l'Organisation mondiale des douanes à la deuxième série de questions du Groupe spécial règle définitivement le point de savoir si les autorités douanières peuvent appliquer la Règle générale interprétative 2 a) aux expéditions multiples de pièces et composants qui présentent les caractéristiques essentielles de l'article complet. Comme la Chine l'a affirmé tout au long de cette procédure, la réponse à cette question est que l'application de la RGI 2 a) aux expéditions multiples de pièces et composants est une question qui doit être réglée par chaque membre du Système harmonisé conformément à sa législation et à sa réglementation nationales. Contrairement aux assertions répétées et injustifiées des plaignants, l'application de la RGI 2 a) aux expéditions multiples n'est pas interdite par les règles du Système harmonisé et est, de fait, expressément envisagée par la décision de 1995 du Comité du Système harmonisé.

2. En réponse à la question n° 10 concernant l'application de la RGI 2 a) dans "les situations dans lesquelles les pièces destinées à assembler un article complet arrivent séparément sous forme d'expéditions multiples, y compris celles qui arrivent à des moments différents dans des ports différents en provenance de lieux d'origine différents", l'OMD explique que ces types d'expéditions devraient être décrits comme un type d'envoi échelonné.¹ L'OMD renvoie le Groupe spécial à sa lettre du 20 juin 2007 dans laquelle elle explique que le Comité du Système harmonisé "a décidé que "la possibilité de traiter les envois échelonnés comme une entité unique aux fins de la Règle interprétative 2 a) était une question qui relevait exclusivement du pouvoir discrétionnaire de chaque administration, compte tenu de la législation et de la réglementation nationales"". ²

3. Le pouvoir discrétionnaire qu'ont les autorités nationales d'appliquer la RGI 2 a) aux expéditions multiples de pièces et composants est en outre confirmé par la réponse de l'OMD aux questions n° 11 et 12. L'OMD explique que la question du "classement des articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents" à laquelle fait référence la décision du Comité du SH est également une question à laquelle "il appartient à chaque État membre de réserver, dans le cadre de sa réglementation nationale, une solution appropriée".³ L'OMD considère que cette formule "se réfère ... au fait de classer un ensemble d'articles selon qu'ils peuvent faire l'objet d'un montage ultérieur, et qu'elle traduit l'opinion du Comité selon laquelle il appartient à chaque [Partie contractante au Système harmonisé] de déterminer si la multiplicité de l'origine a une incidence sur l'applicabilité de la RGI 2 a)".⁴ Il entre donc dans le cadre du pouvoir discrétionnaire des membres du Système harmonisé d'appliquer la RGI 2 a) aux pièces et composants originaires et/ou en provenance de pays différents – ce qui signifie nécessairement que les composants sont arrivés en plus d'une expédition.⁵

¹ Deuxième réponse de l'OMD, point 10. L'OMD note que l'expression ""envoi échelonné" n'est pas formellement définie mais qu'elle est largement employée pour décrire diverses pratiques commerciales". *Id.* Il est clair que l'OMD interprète l'expression "envoi échelonné" au sens large, pour englober les circonstances dans lesquelles les pièces et composants qui constituent l'entité n'ont pas nécessairement fait l'objet de la même transaction (par exemple parce qu'ils provenaient de lieux d'origine différents).

² Deuxième réponse de l'OMD, point 10 (dans lequel est citée la première réponse de l'OMD, point 8).

³ Deuxième réponse de l'OMD, point 11.

⁴ Deuxième réponse de l'OMD, point 11.

⁵ Cette explication de l'OMD réfute l'affirmation des États-Unis selon laquelle la décision du Comité du SH concernait un problème de règles d'origine. L'OMD explique que "[l]e SH ne donne pas pour instruction aux Parties contractantes de classer les entrées différemment ou de la même manière au niveau du SH selon

4. Ces réponses de l'OMD confirment la position de la Chine selon laquelle l'application de la RGI 2 a) aux expéditions multiples de pièces et composants n'est pas incompatible avec le Système harmonisé et relève, en fait, du pouvoir discrétionnaire de chaque membre du Système harmonisé. Les divers efforts déployés par les plaignants pour contredire cette interprétation de la Décision du Comité du Système harmonisé étaient dans le faux. De surcroît, la réponse de l'OMD confirme que cette interprétation de la RGI 2 a) et de son application aux expéditions multiples existe depuis au moins 1963, date à laquelle la RGI 2 a été adoptée pour la première fois.⁶

5. Les plaignants soutiendront certainement que la réponse de l'OMD à la question n° 6 corrobore leur point de vue selon lequel le classement des pièces et composants automobiles est entièrement déterminé par la RGI 1 et que la question de l'application de la RGI 2 a) ne se pose pas si l'article en question a sa propre position tarifaire dans le SH (c'est-à-dire les n° 87.06 ou 87.07). Or ce n'est pas le cas si l'autorité douanière nationale classe les expéditions multiples de pièces et composants comme une entité unique (ce qui, l'OMC l'a confirmé, relève de son pouvoir discrétionnaire en vertu de la RGI 2 a)). En pareil cas, les autorités douanières peuvent valablement examiner, conformément à la RGI 2 a), si les pièces et composants qui constituent l'entité unique présentent les caractéristiques essentielles de l'article complet. C'est là une conséquence nécessaire du pouvoir qu'ont les membres du Système harmonisé d'appliquer la RGI 2 a) aux expéditions multiples de pièces et composants.

A. IMPLICATIONS DE LA DEUXIÈME RÉPONSE DE L'OMD

6. La Chine considère que la réponse de l'OMD à la question de l'applicabilité de la RGI 2 a) aux expéditions multiples de pièces et composants a d'importantes implications pour le présent différend. Les principales implications sont les suivantes:

- C'est, de la part de la Chine, agir d'une manière compatible avec le contexte fourni par le Système harmonisé que d'interpréter l'expression "véhicules automobiles" figurant dans sa Liste de concessions comme englobant les pièces et composants de véhicules automobiles qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile au titre de la RGI 2 a), que ces pièces et composants arrivent sous la forme d'une expédition unique ou d'expéditions multiples.
- Puisqu'il est compatible avec les règles du Système harmonisé d'appliquer la RGI 2 a) aux expéditions multiples de pièces et composants, les Membres peuvent adopter des procédures douanières prévoyant le classement sur cette base. Cela exige nécessairement un processus douanier permettant de déterminer si les expéditions multiples de pièces et composants sont liées les unes aux autres en raison de leur utilisation commune pour assembler un article fini. Le classement, sur cette base, des expéditions multiples de pièces et composants n'est pas un classement fondé sur *l'utilisation finale* des pièces et composants sur le territoire douanier du Membre

qu'elles ont une origine unique ou multiple". Deuxième réponse de l'OMD, point 11. Il n'y a donc pas de lien entre l'origine et le classement. Le classement des pièces et composants en application de la RGI 2 a) est le même, indépendamment du point de savoir si ces pièces et composants sont originaires d'un seul pays ou de pays multiples. La Décision du Comité du SH précise que le classement des pièces et composants qui ont des origines multiples – c'est-à-dire qui arrivent sous la forme d'expéditions multiples – est une question qu'il appartient à chaque membre du Système harmonisé de trancher.

⁶ L'OMD a communiqué le rapport du Comité de la nomenclature daté du 30 octobre 1963 (document 11.000). Le libellé du paragraphe 81 de ce rapport est identique au libellé adopté par le Comité du SH en 1995.

importateur. Il s'agit plutôt, pour reprendre les termes de l'OMD, de "classer un ensemble d'articles selon qu'ils peuvent faire l'objet d'un montage ultérieur" pour constituer un article fini.⁷ C'est une base légitime de classement au titre de la RGI 2 a).

- Les plaignants ont fait valoir que le Décret n° 125 n'aboutissait pas au recouvrement de droits de douane ordinaires parce que, à leur avis, les Membres ne pouvaient fixer de droits de douane ordinaires qu'en se fondant sur le contenu d'une expédition unique. Dans le même ordre d'idée, les plaignants ont fait valoir que, dans la RGI 2 a), l'expression "en l'état" ("*as presented*") signifiait "présentés *en une expédition unique*". La réponse de l'OMD confirme que ces assertions sont sans fondement.
- Les impositions que la Chine perçoit en vertu du Décret n° 125 sont les droits de douane ordinaires applicables aux véhicules automobiles que la Chine est autorisée à percevoir conformément à sa Liste de concessions. Comme le note le Canada, "[l]es engagements en matière de traitement inscrits dans la Liste d'un Membre sont toujours liés au classement tarifaire".⁸ La Chine souscrit à cette affirmation. Étant donné que la Chine peut appliquer la RGI 2 a) pour classer les expéditions multiples de pièces et composants comme présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile, elle est autorisée à percevoir les droits de douane applicables aux véhicules automobiles qui résultent de ce classement, conformément à ses engagements tarifaires.
- Pour les raisons qui précèdent, les mesures contestées entrent dans le champ d'application de la première phrase de l'article II:1 b) et sont compatibles avec les droits et obligations de la Chine au titre de ces dispositions. La Chine a expliqué qu'une imposition est perçue sur les marchandises "à leur importation" sur le territoire douanier d'un Membre s'il s'agit d'une imposition qui découle de l'entrée des marchandises sur son territoire douanier et qui correspond à une dette douanière valable.⁹ Cette conclusion est étayée, entre autres choses, par le sens ordinaire de la préposition "à" qui, comme plusieurs groupes spéciaux l'ont constaté, dénote un *lien* entre la mesure ou l'imposition et l'événement pertinent (c'est-à-dire l'importation).¹⁰ Il est clair que ce lien existe dans le cadre des mesures contestées, étant donné que les impositions que la Chine perçoit conformément au Décret n° 125 sont les droits de douane ordinaires applicables aux véhicules automobiles que les importateurs doivent

⁷ Deuxième réponse de l'OMD, point 11.

⁸ Réponses du Canada après la deuxième réunion. Voir aussi la communication présentée à titre de réfutation par le Canada, paragraphe 44 ("[l]e classement est pertinent pour interpréter l'obligation qui est faite à l'article II:1 b) de ne pas imposer de droits plus élevés que le montant indiqué dans la Liste de la Chine, parce que le classement dans la catégorie appropriée est un premier pas essentiel pour la fixation du droit applicable".)

⁹ Voir, par exemple, les réponses de la Chine aux questions n° 179 et 203; communication présentée à titre de réfutation par la Chine, paragraphes 100 à 104. Pour citer les États-Unis, "le point à prendre en considération est de savoir si les mesures de la Chine assurent le recouvrement d'un droit de douane inscrit dans la liste tarifaire de la Chine, dont une pièce automobile a été passible lorsqu'elle est entrée sur le territoire douanier de la Chine". Réponses des États-Unis après la deuxième réunion, paragraphe 30. Voir aussi la deuxième communication écrite des CE, paragraphe 41 ("L'aspect concret de l'expression "à l'importation" signifie qu'une imposition est appliquée "à l'importation" si elle est exigible *en raison* de l'importation du produit ..."). (pas d'italique dans l'original)

¹⁰ Voir la réponse de la Chine aux questions n° 203 et 246 (qui fait référence aux affaires *Inde – Automobiles*, *CE – Subventions à l'exportation de sucre* et *République dominicaine – Cigarettes*).

acquitter en vertu de la liste tarifaire de la Chine lorsqu'ils font entrer, soit sous forme d'une expédition unique soit sous forme d'expéditions multiples, des pièces et composants automobiles qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.

7. La réponse de l'OMD a deux autres implications majeures. La première concerne l'attribution correcte de la charge de la preuve dans le présent différend. Les plaignants ont affirmé à plusieurs reprises, par diverses formules, que les mesures contestées n'aboutissaient pas au recouvrement de droits de douane ordinaires parce que les impositions appliquées par la Chine n'étaient pas fonction de la condition des pièces et composants automobiles "tels que présentés à la frontière", de "la condition des marchandises à la frontière" ni "fonction de leur état dans une expédition unique".¹¹ Les États-Unis ont fait valoir, à cet égard, que l'expression "en l'état" ("*as presented*") employée dans la RGI 2 a) "empêch[ait] expressément l'application de la RGI 2 a) aux expéditions de marchandises qui n'[étaient] pas importées ensemble", tandis que les CE ont fait valoir qu'"[i]l découlait nécessairement du sens ordinaire des mots "en l'état", que cette expression ne [pouvait] pas englober les expéditions multiples de marchandises présentées aux douanes à des moments différents, à des lieux différents, ayant des origines différentes ...".¹²

8. Les plaignants n'ont pas justifié leur position selon laquelle, pour arriver à un classement et à un recouvrement appropriés des droits de douane, les autorités douanières *ne peuvent pas* tenir compte du point de savoir si une expédition de pièces et composants est liée à d'autres expéditions de pièces et composants en raison de leur utilisation commune pour assembler un seul article. L'OMD a

¹¹ Voir, par exemple, la deuxième communication écrite du Canada, paragraphe 20 ("les droits de douane ordinaires ne peuvent être imposés sur des produits qu'en fonction de l'état de ces produits tels qu'ils sont présentés à la frontière"); *id.*, paragraphe 23 ("l'expression "en l'état" s'entend de l'état d'un produit à son arrivée à la frontière ..."); *id.*, paragraphe 26 ("les droits de douane ordinaires ne doivent être appliqués en vertu de la première phrase de l'article II:1 b) qu'en fonction de l'état d'un produit au moment où il arrive à la frontière ..."); *id.*, paragraphe 39 ("[l']obligation d'acquitter un droit de douane ordinaire doit être attachée à cet événement unique qu'est l'importation."); réponses du Canada après la deuxième réunion ("les taux [de droits] sont fonction du classement approprié d'un produit importé dans l'état où il arrive à la frontière."); *id.* ("Le Canada a montré que la pratique des Membres de l'OMC consistait à classer les marchandises en fonction de leur état dans une expédition unique tels que présentés à la frontière."); *id.* ("le Canada soutient que les droits de douane ordinaires doivent, en fonction de l'état des marchandises, cristalliser le moment où elles entrent sur le territoire d'un Membre ..."); communication présentée à titre de réfutation par les États-Unis, paragraphe 41 ("La RGI 2 a) s'applique aux marchandises telles qu'elles sont présentées au moment de l'importation"); réponses des États-Unis après la deuxième réunion, paragraphe 7 ("Les droits de douane doivent être fondés sur l'état de l'article tels qu'il est importé"); *id.*, paragraphe 16 ("Un lien entre l'imposition et la condition des marchandises à la frontière, au moment de l'importation, doit exister pour que l'imposition soit un droit de douane ordinaire au sens de l'article II:1 b)"); *id.*, paragraphe 30 ("le point à prendre en considération est de savoir si les mesures de la Chine assurent le recouvrement d'un droit de douane inscrit dans la liste tarifaire de la Chine, dont une pièce automobile a été passible lorsqu'elle est entrée sur le territoire douanier de la Chine."); *id.*, paragraphe 50 ("Les États-Unis interprètent l'expression "en l'état" comme empêchant expressément l'application de la RGI 2 a) aux expéditions de marchandises qui ne sont pas importées ensemble."); deuxième communication écrite des CE, paragraphe 73 ("Il est primordial de souligner que lorsque des marchandises sont classées dans le Système harmonisé, cela se fait toujours sur la base des caractéristiques objectives du produit au moment de l'importation, c'est-à-dire tel que le produit est importé et présenté aux douanes, expédition par expédition."); réponses des CE après la deuxième réunion, paragraphe 44. ("Il découle nécessairement du sens ordinaire des mots "en l'état" que cette expression ne peut pas englober les expéditions multiples de marchandises présentées aux douanes à des moments différents à des lieux différents, ayant des origines différentes et destinées à des importateurs différents.").

¹² Réponses des États-Unis après la deuxième réunion, paragraphe 50; réponses des CE après la deuxième réunion, paragraphe 44.

maintenant confirmé que la position des plaignants est erronée – l'application, par les autorités douanières, de la RGI 2 a) pour classer les expéditions multiples de pièces et composants comme une entité unique relève, en fait, du pouvoir discrétionnaire des administrations douanières nationales et est compatible avec les règles du Système harmonisé.

9. Cette confirmation de l'OMD met davantage en évidence l'incapacité des plaignants de s'acquitter de la charge de la preuve qui leur incombe en ce qui concerne l'identification et l'établissement au moyen de preuves des circonstances spécifiques dans lesquelles les mesures contestées "seront nécessairement incompatibles" avec les obligations de la Chine dans le cadre de l'OMC.¹³ De toute évidence, il y a des circonstances dans lesquelles les autorités douanières peuvent classer des expéditions multiples de pièces et composants comme présentant les caractéristiques essentielles de l'article complet, et fixer les droits correspondants pour l'article complet. Comme la Chine l'a expliqué, un aspect de l'état ou de la condition d'une entrée au moment de l'importation, est qu'elle fait partie d'une série d'expéditions liées de pièces et composants – fait qui peut par exemple ressortir clairement de la déclaration en douane. L'obligation de l'importateur de payer les taux de droit applicables à l'article complet résulte de ce qu'il a importé – des pièces et composants qui présentent les caractéristiques essentielles de l'article complet. Cette application de la RGI 2 a) pour classer les entrées et fixer les droits est pleinement compatible avec la décision du Comité du SH selon laquelle il appartient à chaque membre du Système harmonisé de réserver, dans le cadre de sa législation et de sa réglementation nationales, une solution appropriée au problème du classement des articles qui arrivent sous forme d'expéditions multiples.

10. Dès lors, à quels égards ou dans quelles circonstances spécifiques les mesures contestées "seront nécessairement incompatibles" avec les obligations de la Chine au titre de l'article II de classer les articles conformément aux règles du Système harmonisé et de fixer les taux de droit correspondants inscrits dans sa Liste de concessions? Les plaignants n'ont pas répondu à cette question, et encore moins avancé d'arguments qui permettraient d'étayer une réponse. Leur position catégorique selon laquelle les autorités douanières ne peuvent jamais appliquer la RGI 2 a) pour classer des expéditions multiples de pièces et composants est manifestement sans fondement. N'ayant pas adopté ni justifié de position valable sur cette question clé, les plaignants ne peuvent pas démontrer que les mesures contestées sont, en tant que telles, nécessairement incompatibles avec les droits et obligations de la Chine au titre de l'article II du GATT de 1994.

11. Enfin, la réponse de l'OMD à la deuxième série de questions du Groupe spécial a d'importantes implications en ce qui concerne les faits et les circonstances qui entourent la négociation de la Liste de concessions de la Chine et son accession à l'OMC. L'OMD a confirmé que, depuis au moins 1963, les parties au Système harmonisé (et à ses prédécesseurs) ont considéré que l'application de la RGI 2 a) au classement des expéditions multiples de pièces et composants était une question qui relevait de la législation nationale. Le Comité du SH a spécifiquement réaffirmé cette interprétation de la RGI 2 a) en 1995. Quand les plaignants ont négocié avec la Chine une liste de concessions qui comportait un écart significatif entre le taux de droit applicable aux véhicules automobiles et le taux applicable aux pièces automobiles, ils connaissaient cette interprétation et savaient qu'il était possible que la Chine décide, conformément à la décision du Comité du SH, d'appliquer la RGI 2 a) pour classer les expéditions multiples de pièces et composants comme présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule complet.

12. Conformément à l'article 32 de la Convention de Vienne, le Groupe spécial peut invoquer ces circonstances pour confirmer l'interprétation qui résulte de l'article 31. Si l'interprétation des

¹³ *États-Unis – OCTG*, paragraphe 172. La Chine aborde, dans sa réponse à la question n° 228 du Groupe spécial, la question de la charge de la preuve incombant aux plaignants.

plaignants était que la Chine n'appliquerait *pas* la RGI 2 a) pour classer les expéditions multiples de pièces et composants, il leur incombait de négocier cette interprétation et de fournir des documents pour l'étayer. La Chine n'avait pas l'obligation de réserver son droit de classer les entrées d'une manière compatible avec les règles du Système harmonisé. Comme l'Organe d'appel l'a maintes fois rappelé, les Membres négocient les listes de concessions dans le contexte du Système harmonisé, y compris les Règles générales interprétatives et les interprétations des RGI adoptées par l'OMD et le Comité du SH.¹⁴ En conséquence, les Membres peuvent classer les entrées conformément aux règles du Système harmonisé, à moins qu'ils ne prennent l'engagement spécifique de ne pas le faire dans des circonstances particulières. La Chine n'a pas pris un tel engagement. Les faits et circonstances qui entourent la négociation de la Liste de concessions de la Chine confirment que la Chine peut interpréter l'expression "véhicules automobiles" comme incluant les pièces et composants automobiles qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile et qui entrent en Chine sous forme d'expéditions multiples.

¹⁴ La Chine examine le rôle du Système harmonisé en tant que contexte dans ses réponses, entre autres, aux questions n° 54, 68 et 112.

ANNEXE C-6

OBSERVATIONS DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES SUR LA LETTRE DU SECRÉTARIAT DE L'ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES DU 30 JUILLET 2007

Question n° 5

S'agissant de la détermination des "caractéristiques essentielles" d'un article incomplet ou non fini qui est envisagée dans la RGI 2 a), cette détermination peut-elle être faite uniquement au cas par cas? Autrement dit, à votre avis, les autorités douanières peuvent-elles avoir un ensemble de critères préétablis qui serviront à déterminer si certaines pièces et composants importés présentent les caractéristiques essentielles d'un article complet?

1. La réponse du Secrétariat de l'OMD doit d'abord être placée dans son contexte. Au point 3 de sa réponse du 20 juin 2007 ("première lettre"), le Secrétariat dit que "la question de savoir à quel point un regroupement de parties peut être considéré comme constituant, en substance, un véhicule automobile complet est une question qui doit être examinée au cas par cas". La réponse du Secrétariat de l'OMD à la question n° 5 doit être interprétée à la lumière de cette déclaration. En fait, la réponse se réfère à un "article précis (ou à un groupe d'articles présentés ensemble)". La possibilité d'utiliser un ensemble de critères préétablis concerne donc un article ou un groupe d'articles clairement identifié et la détermination est donc encore faite au cas par cas. Cela correspond à la position des Communautés européennes qui est exposée, notamment, dans leur deuxième communication écrite (paragraphe 92 à 99) et dans leur réponse à la question n° 209 du Groupe spécial.

2. Les Communautés européennes voudraient aussi relever que dans sa question n° 5 au Secrétariat de l'OMD, le Groupe spécial semble supposer qu'il existe une distinction entre une analyse au cas par cas et l'adoption de critères préétablis. Ce n'est pas le cas lorsque les critères préétablis identifient un article précis ou un groupe d'articles qui sont supposés être présentés ensemble.

Question n° 6

À propos de la réponse figurant au point 4 de votre lettre, à savoir que la RGI 2 a) doit être appliquée conjointement avec la RGI 1, cela signifie-t-il que la RGI 2 a) ne peut être prise en compte qu'après que la RGI 1 a été appliquée?

3. La réponse du Secrétariat de l'OMD correspond totalement à la position des Communautés européennes, qui est exposée, notamment, dans leur deuxième communication écrite (paragraphe 75 à 91).

Question n° 7

Les six Règles générales interprétatives s'appliquent-elles dans un ordre hiérarchique? Si le classement peut être déterminé d'après les termes des positions et des notes de sections ou de chapitres correspondantes, les autres règles sont-elles tout simplement inapplicables?

4. La réponse du Secrétariat de l'OMD correspond totalement à la position des Communautés européennes, qui est exposée, notamment, dans leur deuxième communication écrite (paragraphe 75 à 91).

Question n° 8

Le pouvoir discrétionnaire dont jouissent les autorités douanières leur permet-il de classer des pièces comme un article complet pour assurer le recouvrement d'un taux de droit plus élevé applicable aux articles complets, indépendamment de la structure et de la documentation que l'importateur souhaite associer à ses importations? À cet égard, la deuxième phrase de la Note explicative V de la RGI 2 a), selon laquelle les marchandises présentées dans cet état "le sont surtout pour des raisons telles que les nécessités ou les commodités de l'emballage, de la manutention ou du transport", est-elle pertinente et en quoi?

5. Étant donné que le Secrétariat s'est abstenu de répondre à cette question, il n'est pas nécessaire de présenter des observations.

Question n° 9

Pourriez-vous expliquer dans quelles circonstances les autorités douanières ont besoin d'appliquer les principes énoncés dans la RGI 2 a)? À cet égard, quelles différences y a-t-il entre la première et la deuxième phrase de la RGI 2 a)?

6. Le triple critère indiqué pour l'application de la RGI 2 a) est conforme à la position des Communautés européennes (voir, entre autres, les paragraphes 92 à 96 de leur deuxième communication écrite et leur réponse à la question n° 218 du Groupe spécial). Toutefois, les Communautés européennes voudraient souligner que dans le contexte du chapitre 87 de la nomenclature du SH, l'état de "finition" du produit est un critère très important comme l'illustre la Note explicative générale du chapitre 87, qui est une application "*lex specialis*" de la RGI 2 a) dans le contexte de ce chapitre. En conséquence, et bien qu'il n'ait pas été demandé au Secrétariat de l'OMD de traiter cette question précise, les Communautés européennes sont d'avis que le Groupe spécial devrait examiner la réponse de l'OMD sous cet angle.

Question n° 10

Le principe énoncé dans la deuxième phrase de la RGI 2 a) en ce qui concerne les "articles présentés à l'état démonté ou non monté" ne vise-t-il que les situations où les pièces nécessaires pour assembler un article complet arrivent à la frontière en une seule fois en une expédition ou vise-t-il également les situations dans lesquelles les pièces destinées à assembler un article complet arrivent séparément sous forme d'expéditions multiples, y compris celles qui arrivent à des moments différents dans des ports différents en provenance de lieux d'origine différents?

7. La réponse du Secrétariat de l'OMD devrait tout d'abord être placée dans son contexte. Dans sa réponse à la question n° 2 du Groupe spécial (concernant la décision du Comité du SH de 1995), le Secrétariat de l'OMD a dit "qu'il faudrait néanmoins s'attendre à ce que les administrations qui autorisent un tel groupage des entrées examinent les demandes formulées à cet effet au cas par cas, en appliquant les normes énoncées dans les législations et réglementations nationales". (non souligné dans l'original) Quand il a répondu à cette question, le Secrétariat de l'OMD avait probablement à l'esprit des cas précis où, pour des raisons tenant au transport etc., un envoi donné était "échelonné" sur plusieurs expéditions à la demande de l'importateur. Cela correspond au sens ordinaire du mot "échelonné".

8. Deuxièmement, la réponse confirme qu'il n'y a pas de définition acceptée de l'expression "envois échelonnés". Le Secrétariat de l'OMD confirme que la notion est "largement utilisée pour décrire diverses pratiques commerciales".

9. Troisièmement, les Communautés européennes ont l'impression que la réponse du Secrétariat de l'OMD ne vise pas les situations prévues par les mesures chinoises contestées, qui ne correspondent pas à l'acception de la notion d'"envois échelonnés" qui semble constituer la prémisse de la réponse. Pour les situations prévues par les mesures contestées, la Règle 1 s'applique et est suffisante dans l'écrasante majorité des situations visées par les mesures contestées. C'est ce qui ressort des réponses aux questions n° 5 et 6.

10. Quatrièmement, il ressort de la réponse que la nomenclature du SH ne contient pas de règle relative aux "envois échelonnés", au sens qui semble constituer la prémisse de la réponse du Secrétariat de l'OMD. Une telle situation n'est donc pas couverte par la nomenclature du SH. En conséquence, la Règle 2 a) ne s'applique pas et le Système harmonisé ne peut pas servir de contexte pour l'interprétation d'une telle situation au titre de l'article II du GATT de 1994. Dans la mesure où le Groupe spécial est, au premier chef, saisi de ces problèmes, c'est à lui qu'il appartient de trancher la question à la lumière de la jurisprudence de l'Organe d'appel selon laquelle "pour caractériser un produit aux fins d'un classement tarifaire, il faut s'en tenir exclusivement aux "caractéristiques objectives" du produit en question au moment où il est présenté à la frontière pour être classé (*CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 246).

Question n° 11

Au sujet de la question n° 2 (deuxième point) de notre précédente lettre, pourriez-vous nous indiquer si le type de marchandises mentionné au paragraphe 10 de la décision du Comité du Système harmonisé, à savoir "le classement des articles ("*goods assembled*") dont les éléments sont originaires ou en provenance de pays différents", se réfère aux marchandises qui sont arrivées à la frontière déjà assemblées à partir de tels éléments? En d'autres termes, à quoi les articles visés dans ce contexte se réfèrent-ils à des articles présentés déjà montés à la frontière ou à des articles destinés à être assemblés dans le pays d'importation?

11. La réponse à la question n° 11 illustre très clairement la nature de la "décision" de 1995. Même le Secrétariat de l'OMD est obligé, pour l'essentiel, de deviner ce que le Comité du SH a réellement décidé. De l'avis des Communautés européennes, une telle "décision" ne peut pas fournir d'indications au Groupe spécial pour se prononcer sur le différend entre les Parties. La réponse montre toutefois que le Système harmonisé ne traite pas de l'applicabilité de la RGI 2 a) au classement des marchandises ayant une origine unique ou multiple.

Question n° 12

La décision du Comité de la nomenclature citée au paragraphe 10 de la décision du Comité du SH (CSH/16/Nov. 95) signifie-t-elle que les questions concernant des marchandises d'origine diverse n'entrent pas dans le champ d'application de la RGI 2 a)? Le paragraphe 10 de la décision du Comité du SH porte-t-il sur la question des règles d'origine et non sur les problèmes de classement tarifaire? Pourriez-vous nous envoyer un exemplaire de la décision du Comité de la nomenclature (CN/11/Oct. 63 – Rapport) citée au paragraphe 10 de la décision du Comité du SH?

12. Ici encore, la réponse du Secrétariat de l'OMD est essentiellement une "conjecture éclairée". Cependant, la réponse semble indiquer que le Système harmonisé ne traite pas de l'applicabilité de la

RGI 2 a) au classement d'articles d'origine diverse. Les Communautés européennes ne considèrent pas que le Groupe spécial soit saisi de telles questions. Dans le cas où le Groupe spécial estimerait que ces questions doivent être examinées, il ressort de la réponse que le Système harmonisé ne peut pas servir de contexte pour l'analyse.

Question n° 13

Au paragraphe 11 de la décision du Comité du SH, il est indiqué ce qui suit: "M. Kusahara attire l'attention sur le texte légal de la Règle générale interprétative 2 a) qui est susceptible de diverses interprétations." Dans quelle mesure le texte légal de la Règle générale interprétative 2 a) est-il susceptible de diverses interprétations de la part des membres de l'OMD?

13. Comme la réponse concerne également la question n° 5, les Communautés européennes renvoient aux observations qu'elles ont faites au sujet de la question n° 5 (paragraphe 1 et 2).

Question n° 14

Lorsque des pièces et composants sont importés et ensuite assemblés pour constituer un article complet, que faudrait-il faire apparaître dans les statistiques des importations du pays importateur? Par exemple, faudrait-il indiquer les différentes origines des pièces et composants constituant l'article complet?

14. On ne voit pas très bien si la réponse correspond à la question. Les Communautés européennes n'ont pas d'observations à formuler au sujet de la réponse.

Question n° 15

Est-ce la norme, pour les autorités douanières, de présumer que les renseignements indiqués sur le formulaire de déclaration de l'importateur sont exacts et de les accepter tels qu'ils sont déclarés par l'importateur, à moins qu'il ne puisse être prouvé par les autorités douanières que ces renseignements sont inexacts?

15. Étant donné que la réponse ne traite pas le problème de fond soulevé dans la question, les Communautés européennes n'ont pas d'observations à formuler sur la réponse.

Question n° 16

Pour appliquer le principe énoncé dans la RGI 2 a), comment faudrait-il classer les pièces, telles que les boulons et les écrous, qui sont généralement utilisées pour l'assemblage de diverses marchandises? Ces éléments de fixation sont-ils aussi pris en compte pour déterminer si certaines pièces présentent les caractéristiques essentielles d'un article complet?

16. Il ressort clairement de la réponse que les expéditions de pièces en vrac doivent être classées d'après les positions particulières des pièces en question. Les parties et fournitures d'emploi général, quand elles sont présentées séparément et même quand elles sont destinées aux véhicules automobiles, ne peuvent même pas être classées sous les positions relatives aux pièces de véhicules automobiles, et encore moins en tant que véhicules complets, ce qui est le cas dans le cadre des mesures adoptées par la Chine.

Question n° 17

Le concept d'"envois" qui apparaît dans l'expression "envois échelonnés" est-il différent du concept d'"expédition"?

17. Il ressort de la réponse que la "décision" du Comité du SH de 1995 ne peut pas servir de contexte dans la présente procédure de groupe spécial. La "décision" n'est pas un document qui pourrait avoir "valeur de précédent" et le libellé employé au paragraphe 10 de la "décision" n'a aucune valeur conventionnelle dans la nomenclature du SH. En fait, le Secrétariat de l'OMD confirme que les notions d'"envois", d'"envois échelonnés" et d'"expédition" sont largement utilisées avec des sens très différents dans les différentes administrations douanières.

A. CONVENTION DE KYOTO RÉVISÉE POUR LA SIMPLIFICATION ET L'HARMONISATION DES RÉGIMES DOUANIERS (LA "CONVENTION DE KYOTO")

Question n° 18

La Convention de Kyoto contient-elle une indication quelconque au sujet du moment et du lieu du recouvrement ou de la liquidation des droits? D'autres textes complémentaires éclairent-ils le sens du moment et du lieu du recouvrement ou de la liquidation des droits? Existe-t-il dans l'historique des négociations de la Convention de Kyoto des renseignements pertinents sur le sens de ces termes?

18. Bien que la question mette l'accent sur le moment et le lieu, les termes qui suivent ("recouvrement et liquidation") ont peut-être induit accidentellement en erreur le Secrétariat de l'OMD puisque la réponse ne semble pas particulièrement pertinente pour l'affaire à l'examen. De l'avis des Communautés européennes, le principal point de divergence entre les Parties en ce qui concerne "le moment et le lieu" concerne non seulement le recouvrement ou la liquidation des droits, mais aussi et surtout le moment et le lieu de la détermination du produit en question ainsi que la nature de l'imposition à laquelle le produit est assujéti. Pour régler ces questions, le moment et le lieu du recouvrement et de la liquidation des droits ne sont peut-être pas aussi pertinents que le moment et le lieu où le produit en question est identifié afin d'être assujéti à l'imposition ou au droit pertinent.

Question n° 19

Le chapitre 2 de la Convention de Kyoto contient les définitions suivantes:

- **F11/E8 "Droits de douane": les droits inscrits au tarif des douanes et dont sont passibles les marchandises qui entrent sur le territoire douanier ou qui en sortent;**
- **F14/E20 "Droits et taxes à l'importation": les droits de douane et tous autres droits, taxes ou impositions diverses qui sont perçus à l'importation ou à l'occasion de l'importation des marchandises, à l'exception des impositions dont le montant est limité au coût approximatif des services rendus ou qui sont perçues par la douane pour le compte d'une autre autorité nationale.**

Des textes complémentaires éclairent-ils le sens, respectivement, des mots "dont sont passibles les marchandises qui entrent sur le territoire douanier" et "à l'importation ou à l'occasion de l'importation" qui sont utilisés ci-dessus? Existe-t-il dans l'historique des négociations de la Convention de Kyoto des renseignements pertinents qui éclairent le sens des

mots "dont sont passibles les marchandises qui entrent sur le territoire douanier" et "à l'importation ou à l'occasion de l'importation" qui sont utilisés ci-dessus? Le libellé de l'article II:1 b) du GATT de 1994 a-t-il été mentionné, de quelque manière que ce soit, au cours de la négociation de la Convention de Kyoto en rapport avec ces définitions?

19. Les Communautés européennes ne pensent pas que la réponse du Secrétariat de l'OMD aide en quoi que ce soit le Groupe spécial dans son examen du présent différend. En particulier, c'est par référence au droit de l'OMC que doit être interprété l'article II:1 b) du GATT de 1994. Cela concerne en particulier toutes les déclarations générales faites par le Conseil du GATT en 1980 dans le cadre du GATT de 1947.

Question n° 20

Quel est le lien entre les définitions respectives des "*droits de douane*" et des "*droits et taxes à l'importation*" figurant au chapitre 2 de la *Convention de Kyoto*? En particulier, quelle est la différence entre l'expression "*dont sont passibles les marchandises qui entrent*" employée dans la première définition et l'expression "*à l'importation ou à l'occasion de l'importation*" employée dans la seconde?

20. Les Communautés européennes ne pensent pas que la réponse du Secrétariat de l'OMD aide en quoi que ce soit le Groupe spécial dans son examen du présent différend. Tout au plus, le fait qu'au chapitre 2 de la Convention de Kyoto, l'expression "*à l'importation ou à l'occasion de l'importation*" se réfère à l'imposition de taxes intérieures sur les produits importés montre que la Convention de Kyoto ne peut pas être utilisée comme contexte aux fins de l'interprétation de l'article II du GATT, où les notions de "*à l'importation ou à l'occasion de l'importation*" sont considérablement plus restreintes que dans le cadre de la Convention de Kyoto.

B. ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES, GLOSSAIRE DES TERMES DOUANIERS INTERNATIONAUX, BRUXELLES, MAI 2006 (LE "GLOSSAIRE")

Question n° 21

Dans la Recommandation du Conseil de coopération douanière concernant l'utilisation du Glossaire des termes douaniers internationaux du 6 juillet 1993, il est dit que "le Glossaire, bien que n'ayant pas en tant que tel le statut juridique d'un instrument international, a fait l'objet d'une approbation par le Conseil et que certaines des définitions qui y figurent ont été acceptées par les Parties contractantes aux principales conventions douanières internationales". Serait-il possible à l'OMD d'indiquer les définitions du Glossaire qui "ont été acceptées par les Parties contractantes aux principales conventions douanières internationales" et/ou si les deux définitions susmentionnées figurent parmi ces définitions qui ont été acceptées par les Parties contractantes?

21. Les Communautés européennes ne pensent pas que la réponse du Secrétariat de l'OMD aide en quoi que ce soit le Groupe spécial dans son examen du présent différend, en particulier, parce que la Chine n'a même pas accepté la recommandation en question.

ANNEXE C-7

OBSERVATIONS DU CANADA SUR LES RÉPONSES DE L'ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES

Le Canada ne communique pas d'observations détaillées sur les réponses fournies par l'OMD, car il considère que ces réponses sont, sur tous les aspects importants, conformes aux arguments du Canada. En particulier, la lettre de l'OMD ne corrobore pas les arguments de la Chine sur la pertinence du Système harmonisé pour l'interprétation des obligations d'un Membre en ce qui concerne l'imposition de droits de douane ordinaires au titre de la première phrase de l'article II:1 b) du GATT. Comme le Canada l'a montré par des références détaillées à la pratique des États et aux documents de l'OMC et de son prédécesseur, et comme il ressort des réponses de l'OMD, il n'y a aucun élément de preuve à l'appui de la position de la Chine selon laquelle le Système harmonisé autorise le classement qui est envisagé par les Mesures. En particulier, rien n'étaye le point de vue selon lequel la Chine peut ignorer les catégories intermédiaires (telles que le n° 87.06) ou peut procéder au classement sur la base de l'état des produits tels qu'ils sont utilisés dans la fabrication (et non tels qu'ils arrivent à la frontière).

ANNEXE D

**ÉCHANGE DE CORRESPONDANCE ENTRE
LE GROUPE SPÉCIAL ET L'ONUG**

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

ANNEXE D-1

LETTRE DU GROUPE SPÉCIAL ADRESSÉE À L'ONUG EN DATE DU 15 AOÛT 2007

À sa réunion du 26 octobre 2006, l'Organe de règlement des différends de l'OMC a établi le Groupe spécial *Chine – Mesures affectant les importations de pièces automobiles*, par suite des demandes présentées respectivement par les Communautés européennes dans le document WT/DS339/8, les États-Unis dans le document WT/DS340/8 et le Canada dans le document WT/DS342/8, conformément à l'article 9 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends. Le 27 janvier 2007, un groupe spécial a été constitué afin d'examiner cette plainte (voir le document portant la triple cote WT/DS339/9, WT/DS340/9 et WT/DS342/9). Cette procédure porte sur trois mesures de la Chine: l'Ordonnance n° 8, le Décret n° 125 et l'Avis public n° 4.

Dans le cadre de cette procédure, des questions ayant trait à la traduction en anglais de ces mesures de la Chine ont été soulevées et les parties ont pu convenir d'une traduction commune en anglais des trois mesures, à l'exception d'une seule disposition (le premier paragraphe de l'**article 28 du Décret n° 125**). Étant donné que l'anglais et le chinois sont deux langues officielles des Nations Unies et que toutes les parties à la procédure sont membres des Nations Unies, la présente lettre a pour objet de demander, au nom du Groupe spécial, l'assistance de l'Office des Nations Unies à Genève à ce sujet.

Le Groupe spécial serait donc reconnaissant au Service linguistique de la Division des services de conférence de l'ONUG si celui-ci pouvait lui fournir la traduction du chinois à l'anglais du premier paragraphe de l'article 28 du Décret n° 125.

Afin d'aider les traducteurs de l'ONUG dans leur travail, le Groupe spécial joint à la présente le jeu de documents ci-après:

- les trois mesures et leur traduction commune en anglais, telles que les parties en ont convenu (y compris les deux versions différentes du premier paragraphe de l'article 28 du Décret n° 125); et
- les deux versions différentes du premier paragraphe de l'article 28 du Décret n° 125, sous forme d'extrait.

Le Groupe spécial saurait infiniment gré à l'ONUG de ne pas rendre publics la présente demande ni aucun des documents ci-annexés, car la procédure en l'espèce est strictement confidentielle.

Le Groupe spécial tient à vous remercier d'avance pour votre coopération et votre aide au sujet de cette question importante. Il vous serait très reconnaissant si les renseignements demandés par la présente pouvaient lui être communiqués d'ici au 23 août 2007.

ANNEXE D-2

**LETTRE DE L'ONUG ADRESSÉE AU GROUPE SPÉCIAL
EN DATE DU 16 AOÛT 2007**

Je me réfère à votre lettre du 15 août 2007, adressée au Directeur général de l'ONUG, M. Sergei Ordzhonikidze, dans laquelle il est demandé à la Division des services de conférence de l'ONUG de fournir au Groupe spécial de l'OMC chargé de l'affaire *Chine – Mesures affectant les importations de pièces automobiles*, une traduction du chinois à l'anglais du premier paragraphe de l'article 28 du Décret n° 125.

Au nom du Directeur général, j'ai l'honneur de vous informer que la Division des services de conférence de l'ONUG a accédé à votre demande, à titre exceptionnel. Toutefois, il devrait être clairement entendu que la Division ne se porte garante que de l'exactitude grammaticale de la traduction, et non des interprétations juridiques qu'on pourrait vouloir en donner.

Vous trouverez la traduction ci-jointe.

Article 28

Une fois que les pièces automobiles importées ont été assemblées en véhicules complets, le fabricant d'automobiles déclare les droits exigibles à l'Administration des douanes et celle-ci, conformément aux dispositions applicables de la Loi douanière de la République populaire de Chine (ci-après dénommée la "Loi douanière"), de la Réglementation tarifaire en matière d'import-export de la République populaire de Chine et de la Réglementation fiscale en matière d'import-export de la République populaire de Chine, procède au classement et au recouvrement des droits.

ANNEXE E

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

ANNEXE E-1

TRADUCTION DE L'ORDONNANCE N° 8 DONT IL A ÉTÉ CONVENU PAR LES PARTIES

Politique concernant le développement de l'industrie automobile

Date de promulgation:	05/21/2004
Date d'entrée en vigueur:	05/21/2004
Département:	COMMISSION NATIONALE POUR LE DÉVELOPPEMENT ET LA RÉFORME
Sujet:	AUTRES DISPOSITIONS

Ordonnance de la Commission nationale pour le développement et la réforme (n° 8)

La Politique concernant le développement de l'industrie automobile, qui a été débattue et adoptée à la réunion de la direction de la Commission nationale pour le développement et la réforme et qui a été soumise au Conseil d'État pour approbation, est promulguée par les présentes et entrera en vigueur à la date de sa promulgation. La mise en œuvre de la politique concernant l'industrie automobile promulguée en 1994 prend fin ce jour même, conformément à la réponse officielle donnée dans la Lettre n° 30 [2004] du Conseil d'État.

Le Directeur de la Commission nationale pour le développement et la réforme, MaKai
21 mai 2004

Politique concernant le développement de l'industrie automobile

La Politique concernant le développement de l'industrie automobile a pour objet de répondre à la nécessité d'améliorer en permanence le système d'économie socialiste de marché, ainsi qu'à l'évolution de l'industrie automobile en Chine et à l'étranger depuis l'accession à l'Organisation mondiale du commerce; de promouvoir l'ajustement structurel et la modernisation de l'industrie automobile et d'améliorer globalement la compétitivité internationale de cette industrie; et de répondre à la demande toujours croissante des consommateurs pour les produits automobiles et d'encourager le développement harmonieux de l'industrie automobile. Grâce à la mise en œuvre de cette politique, l'industrie automobile chinoise est appelée à devenir une industrie phare de l'économie nationale d'ici 2010 et à contribuer davantage à la réalisation de l'objectif qui consiste à édifier globalement une société foncièrement prospère.

Chapitre I - Objectifs

Article premier Maintenir le principe qui consiste à laisser le marché jouer son rôle fondamental dans l'allocation des ressources, de pair avec des mesures de contrôle macroéconomiques des pouvoirs publics; créer des conditions de marché favorisant la concurrence loyale et l'intégration et mettre en place pour l'industrie automobile un régime administratif fondé sur le droit. Les départements fonctionnels de l'État sont chargés de la gestion des fabricants de véhicules, des véhicules de transport à usage agricole (ci-après dénommés camions à vitesse réduite et véhicules à trois roues), des motocycles et de leurs parties, ainsi que des produits y relatifs, conformément aux prescriptions des

lois et règlements à caractère administratif et des normes techniques, afin de réglementer le comportement de chaque type d'entité économique sur le marché de l'industrie automobile.

Article 2 Favoriser le développement ordonné de l'industrie automobile et des industries connexes et de l'infrastructure des transports urbains ainsi que la protection de l'environnement. Créer un environnement propice à l'utilisation de l'automobile, favoriser le développement d'un marché automobile sain pour les consommateurs, protéger les droits des consommateurs et promouvoir la consommation privée d'automobiles. D'ici 2010, la Chine est appelée à devenir un important fabricant mondial d'automobiles, avec des produits capables de répondre à la plus grande partie de la demande sur le marché intérieur et de pénétrer largement le marché international.

Article 3 Fournir des incitations aux fabricants de véhicules pour qu'ils améliorent leurs capacités de recherche-développement et d'innovation technique, qu'ils mettent activement au point des produits protégés par des droits de propriété intellectuelle et qu'ils mettent en œuvre des stratégies de vente de produits de marque. D'ici 2010, les fabricants de véhicules auront créé un certain nombre de marques réputées d'automobiles, de motocycles et de pièces détachées.

Article 4 Promouvoir les ajustements structurels et la restructuration de l'industrie automobile, accroître les économies d'échelle des entreprises, améliorer la concentration industrielle, éviter un développement dispersé, anarchique, de qualité inférieure et source d'excédents.

Grâce à la concurrence sur le marché, créer plusieurs grands fabricants de véhicules compétitifs sur le plan international et s'efforcer de les faire figurer d'ici 2010 sur la liste des 500 premières entreprises mondiales.

Encourager les fabricants de véhicules à conclure des alliances commerciales conformément aux règles du marché, à réaliser des synergies et un partage des ressources et à accroître l'envergure de leurs activités.

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

Chapitre II - Planification du développement

Article 5 L'État dirige l'élaboration de la planification du développement du secteur, conformément à la Politique concernant le développement de l'industrie automobile. Cette planification comprend la planification du développement du secteur à moyen et à long terme et la planification du développement des grands fabricants de véhicules. La planification du développement du secteur à moyen et à long terme est élaborée conjointement par la Commission nationale pour le développement et la réforme ("CNDR") et les autres départements compétents sur la base d'une large concertation, avant d'être soumise au Conseil d'État pour approbation et mise en œuvre. Il appartient aux grands fabricants de véhicules d'élaborer la planification de leur propre développement industriel, conformément à celle du secteur à moyen et à long terme.

Article 6 Une société qui se distingue entre autres par une planification unifiée, des produits développés d'une manière autonome, une marque de fabrique et de commerce indépendante et un système de gestion intégrée des ventes et des services, et dont les produits automobiles fabriqués par la société mère et/ou ses filiales en toute propriété, holdings et coentreprises sino-étrangères ont une part du marché intérieur d'au moins 15 pour cent, ou dont le chiffre d'affaires annuel provenant des ventes de véhicules complets représente au moins 15 pour cent du chiffre d'affaires annuel de

l'ensemble du secteur pour les ventes de véhicules complets, est habilitée, en tant que "grand constructeur automobile", à élaborer indépendamment sa propre planification du développement de la société et à en proposer la mise en œuvre, après avoir reçu l'aval et l'approbation de la CNDR.

Chapitre III - Politique en matière de technologie

Article 7 Maintenir le principe qui consiste à allier la technologie importée et le développement autonome. Étudier les techniques internationales de pointe et en suivre l'évolution, pratiquer activement la coopération internationale pour mettre au point des techniques de pointe susceptibles d'application et protégées par des droits de propriété intellectuelle. Les produits qui font appel à une technologie importée doivent être manifestement compétitifs sur le plan international et répondre aux impératifs en constante évolution des normes techniques obligatoires de l'industrie automobile internationale. Les produits mis au point localement devraient viser à atteindre des niveaux techniques internationaux et à participer à la concurrence internationale. Par sa politique fiscale, l'État soutient les activités de R-D qui vont dans le sens de sa politique en matière de technologie.

Article 8 L'État guide et encourage la mise au point de véhicules économes en énergie, écologiques et peu polluants. L'industrie automobile devrait, eu égard à la stratégie d'ajustement énergétique structurel de l'État et aux prescriptions relatives aux normes d'émission, s'engager activement dans la recherche et la production industrielle dans le domaine des véhicules électriques, des batteries conçues pour la propulsion des automobiles et des nouvelles transmissions et donner la priorité à la mise au point de véhicules hybrides et de moteurs diesel pour les véhicules conçus pour le transport de personnes. L'État prendra des mesures dans le domaine de la recherche scientifique, de l'innovation technologique, de l'application industrielle de nouvelles techniques et de l'environnement stratégique, afin de promouvoir la production et l'utilisation de véhicules hybrides.

Article 9 L'État soutient la recherche-développement dans le domaine des carburants à l'alcool, du gaz naturel, des carburants hybrides, des carburants à base d'hydrogène et des autres nouveaux carburants pour véhicules et encourage les fabricants de véhicules à concevoir et à produire des véhicules fonctionnant avec de nouveaux carburants.

Article 10 L'industrie automobile et les industries connexes devraient mettre l'accent sur la mise au point et la mise en œuvre de nouvelles technologies, afin de réduire la consommation de carburant des véhicules. D'ici 2010, la consommation moyenne des véhicules pour le transport de personnes devrait diminuer de plus de 15 pour cent par rapport à l'année 2003. Conformément aux prescriptions des normes techniques obligatoires concernant les économies d'énergie, un dispositif affichant la consommation de carburant du véhicule doit être mis au point.

Article 11 Poursuivre activement des travaux de recherche sur les nouveaux matériaux utilisables dans les véhicules, comme les matériaux légers, les matériaux recyclables et les matériaux respectueux de l'environnement. L'État établira en temps voulu des prescriptions en ce qui concerne le taux minimal de matériaux recyclables à utiliser.

Article 12 L'État soutient la recherche et la production dans le domaine des composants électroniques pour l'industrie automobile et développe activement le secteur des composants électroniques, afin d'accélérer l'application des technologies de l'information aux produits automobiles et à la logistique des ventes ainsi que dans les entreprises de production, et de promouvoir le développement de l'industrie automobile.

Chapitre IV - Ajustements structurels

Article 13 L'État encourage les entreprises du secteur de l'automobile à se constituer en sociétés et à créer ainsi une nouvelle configuration concurrentielle. Par une restructuration stratégique des entreprises fondée à la fois sur la concurrence sur les marchés et sur des mesures de contrôle macroéconomiques, il faut parvenir à optimiser et à moderniser la structure de l'industrie automobile.

La restructuration stratégique a pour objectif d'aider les fabricants de véhicules à former de grandes entreprises en restructurant leurs actifs et de les encourager à conclure des alliances dans le cadre desquelles ils uniront leurs forces respectives et mettront en commun leurs ressources, afin de créer une configuration industrielle dans laquelle les grands constructeurs, les alliances d'entreprises et les fabricants de véhicules à usage spéciaux pourront se développer d'une manière ordonnée.

Article 14 Dans le cadre du processus d'ajustement structurel, les fabricants de véhicules complets devraient accroître leur niveau de spécialisation et transformer progressivement les unités qui produisent des pièces pour répondre aux besoins de l'entreprise en entités indépendantes spécialisées dans la fabrication de pièces sur un marché concurrentiel.

Article 15 Les alliances d'entreprises devraient, que ce soit dans le domaine de la recherche-développement sur les produits, de la production, des ventes ou des services, chercher systématiquement à collaborer et à ajuster leur gamme de produits, à optimiser l'affectation des ressources et à réduire leurs frais d'exploitation, de manière à réaliser des économies d'échelle et à intégrer leur développement. L'entreprise qui intègre une alliance ne devrait pas conclure d'alliances avec d'autres entreprises, de manière à asseoir la stabilité de l'alliance ainsi que sa position sur le marché. L'État encourage les alliances d'entreprises à constituer dès que possible des entités économiques et à rapprocher leurs actifs. Si le plan de développement conjoint d'une alliance d'entreprises prévoit l'établissement d'un nouveau fabricant de véhicules ou d'un projet visant à produire plusieurs catégories de véhicule, ce plan doit être mis en œuvre conformément aux dispositions applicables de la présente politique.

Article 16 L'État encourage les fabricants d'automobiles et de motocycles à mettre en place une coopération internationale, à exploiter pleinement leurs avantages comparatifs et à participer à la division internationale des tâches industrielles; il encourage les grands fabricants de véhicules et les constructeurs automobiles étrangers à fusionner et à acquérir des fabricants de véhicules en Chine et à l'étranger, afin d'élargir leur marché et leur champ d'activité et de s'adapter à la tendance à la mondialisation de la production automobile.

Article 17 Mettre en place un mécanisme de sortie pour les fabricants de véhicules automobiles et de motocycles complets en instaurant une notification spéciale à l'intention des fabricants (y compris les entreprises existantes qui produisent des véhicules réassemblés) qui sont incapables de poursuivre normalement leurs activités de production. Les entreprises de ce type ne sont pas autorisées à transférer leur savoir-faire dans le domaine de la production d'automobiles ou de motocycles à des fabricants ou à des particuliers qui ne produisent pas des automobiles ou des motocycles. L'État encourage les entreprises de ce type à réorienter leurs activités vers les véhicules à usages spéciaux ou les pièces automobiles, ou à entreprendre une restructuration de leurs actifs avec un autre fabricant de véhicules complets. Les fabricants de véhicules ne sont pas autorisés à acheter ou vendre leur savoir-faire; en cas de faillite, ils seront radiés du Bulletin.

Chapitre V - Gestion de l'accès

Article 18 Élaborer un "Règlement concernant la gestion des véhicules routiers motorisés". Conformément à ce "règlement", les départements fonctionnels de l'État assurent la gestion des véhicules routiers motorisés dans les domaines suivants: conception, fabrication, homologation, immatriculation, inspection, gestion des défauts, entretien et maintenance, mise à la ferraille et recyclage. À cette fin, il faut établir une nette distinction entre les droits et les responsabilités; les procédures devraient être transparentes, simples à appliquer et facilement contrôlables par la société.

Article 19 Établir des prescriptions obligatoires sous forme de normes techniques de sécurité, de respect de l'environnement, d'économie d'énergie et d'équipement antivol des véhicules routiers motorisés. Pour tous les véhicules routiers motorisés, des prescriptions obligatoires doivent être appliquées sous forme de normes techniques établies d'une manière uniforme. Ces prescriptions devraient être adaptées à nos conditions nationales tout en étant liées de façon anticipée aux prescriptions obligatoires des normes techniques internationales de l'industrie automobile, de manière à stimuler le progrès technique dans le secteur automobile. La production et la vente de véhicules routiers motorisés non conformes aux prescriptions obligatoires des normes techniques applicables ne sont pas autorisées. Les véhicules de transport à usage agricole sont uniquement autorisés à circuler sur les routes de classe 3 ou d'une classe inférieure et doivent répondre aux prescriptions obligatoires des normes techniques établies à cette fin.

Article 20 Mettre en place un système uniforme de gestion de l'accès pour les fabricants de véhicules routiers motorisés et leurs produits, conformément à la présente politique et aux règles nationales en matière de certification et d'homologation. Les véhicules routiers motorisés et les produits qui sont conformes aux règles du système de gestion de l'accès, ainsi qu'aux prescriptions obligatoires des lois, règlements et normes techniques applicables, et qui ont obtenu leur certification obligatoire sont inscrits au "Bulletin des fabricants de véhicules routiers motorisés et de leurs produits", publié conjointement par la CNDR et l'Administration générale pour le contrôle de la qualité, l'inspection et le contrôle sanitaire (AQSIQ). Les produits inscrits au bulletin doivent porter la marque du système chinois de certification obligatoire (3C). Les véhicules autoproduits ne doivent pas être remplacés à des fins de certification par des véhicules importés ou des véhicules assemblés avec des carrosseries importées. Il est interdit aux produits assemblés illégalement et qui violent les droits de propriété intellectuelle d'entrer sur le marché.

Article 21 Les départements responsables de la sécurité routière procèdent à l'immatriculation des véhicules, compte tenu du "Bulletin des fabricants de véhicules routiers motorisés et de leurs produits" et de la marque du système chinois de certification obligatoire (3C).

Article 22 Conformément au système de gestion de l'accès, les départements fonctionnels compétents fixent les conditions que doivent respecter les entreprises pour obtenir le droit de produire différentes catégories de produits – véhicules, véhicules de transport à usage agricole et motocycles – et assurent une gestion prospective des fabricants et de leurs produits, de telle sorte que toute entreprise ou tout produit qui n'est pas conforme à la réglementation est radié du "Bulletin des fabricants de véhicules routiers motorisés et de leurs produits". Les conditions auxquelles doit satisfaire une entreprise pour obtenir le droit de produire devraient comprendre, entre autres choses, l'aptitude à concevoir et à mettre au point des produits, le potentiel des installations de production, l'aptitude à assurer la conformité des produits et le contrôle de la qualité et le potentiel de commercialisation des produits et de prestation de services après-vente.

Article 23 Les organismes de certification et les organismes d'inspection des véhicules routiers motorisés sont désignés par l'AQSIQ après consultation avec la CNDR; ils accomplissent leurs tâches

de certification et d'essai conformément aux stipulations spécifiques du régime de gestion de l'accès au marché. Ces organismes doivent être des tierces parties impartiales et n'avoir aucune communauté d'intérêts avec les fabricants de véhicules sur le plan des actifs ou de la gestion; ils ne peuvent pas non plus multiplier les inspections ou la facturation de redevances pour un seul et même produit. L'État encourage la mise en place ordonnée d'organismes d'inspection des automobiles, des motocycles et des pièces essentielles, agissant en qualité de tierce partie impartiale.

Chapitre VI - Marques de fabrique ou de commerce

Article 24 Tous les fabricants d'automobiles, de motocycles, de moteurs et de pièces devraient être plus soucieux de la notoriété de la marque, développer activement des produits protégés par des droits de propriété intellectuelle, veiller à protéger les droits de propriété intellectuelle, s'efforcer de mieux faire connaître la marque de l'entreprise dans le cadre de leurs activités productives et commerciales et préserver leur image de marque.

Article 25 Tous les fabricants d'automobiles, de motocycles, de moteurs et de pièces déposent leur marque de fabrique ou de commerce ou leur marque de services conformément à la "Loi sur les marques de fabrique ou de commerce". L'État encourage les fabricants à élaborer des programmes de mise au point de nouveaux produits et à les protéger par des marques afin de pouvoir mettre en œuvre une stratégie de marque.

Article 26 À partir de 2005, tous les véhicules, ensembles et pièces produits localement doivent porter la marque de fabrique déposée du fabricant; les véhicules complets vendus sur le marché intérieur arborent sur leur carrosserie la marque de fabrique du fabricant et le nom de l'entreprise ou le lieu de production du produit; si la marque de fabrique indique déjà la localisation du fabricant, il n'est pas nécessaire d'indiquer le lieu de production du produit. Tous les concessionnaires d'une marque arborent la marque de services du fabricant dans leur hall d'exposition et leurs aires de service.

Chapitre VII – Mise au point de nouveaux produits

Article 27 L'État encourage les fabricants d'automobiles, de motocycles et de pièces à mettre en place un programme de développement de produits et à se doter ainsi d'un potentiel d'innovation et d'un potentiel de développement autonome. Le développement autonome peut prendre plusieurs formes: développement indépendant, développement conjoint ou mandat. Chaque fois qu'un investissement ayant pour objet de créer des installations de recherche-développement pour la mise au point autonome de nouveaux produits par un fabricant est conforme à la réglementation fiscale applicable de l'État visant à stimuler l'innovation technologique dans les entreprises, cet investissement peut être comptabilisé comme une dépense avant impôt. L'État mettra en place dès que possible des mesures incitant les fabricants à mettre au point de nouveaux produits d'une manière autonome.

Article 28 Les fabricants de véhicules s'efforceront de maîtriser les techniques de conception de carrosseries, de mettre l'accent sur le perfectionnement des techniques de fabrication et d'acquérir aussi rapidement que possible les moyens de mettre au point de nouveaux châssis et de nouveaux moteurs. L'État encouragera la transformation des grands fabricants de véhicules, des alliances d'entreprises ou des fabricants de pièces qui souhaitent mettre au point des véhicules complets ou des éléments à la fine pointe de la technologie et protégés par des droits de propriété intellectuelle.

Article 29 Les fabricants d'automobiles, de motocycles et de pièces devraient participer activement aux grands projets de recherche technologique mis en place par l'État et effectuer plus de

recherche en partenariat avec des instituts de recherche, des universités et des collèges, en mettant l'accent sur l'application industrielle des résultats de la recherche.

Chapitre VIII - Industrie des pièces et industries connexes

Article 30 Les fabricants de pièces automobiles devraient s'adapter aux tendances de l'industrie dans le monde et participer activement à la mise au point de nouveaux produits réalisée par les fabricants de véhicules complets et d'éléments. Dans le domaine des pièces automobiles essentielles, il faudrait se doter progressivement d'un potentiel de mise au point systématique de nouveaux produits, alors que dans le domaine des pièces automobiles universelles, il faudrait acquérir les moyens de développer et de fabriquer des produits de pointe, afin de répondre à la demande sur le marché intérieur et les marchés étrangers et de s'efforcer d'intégrer le système international d'approvisionnement en pièces automobiles.

Article 31 Élaborer des programmes spécifiques de mise au point de nouvelles pièces, donner des orientations et apporter un soutien en fonction de la catégorie de pièces automobiles, encourager l'investissement dans le domaine de la production de pièces automobiles et inciter les fabricants de pièces automobiles qui disposent d'avantages comparatifs à se doter des moyens de se spécialiser, de produire en grande série et de moduler leur offre. Les fabricants de pièces automobiles capables d'approvisionner plusieurs fabricants indépendants qui se lancent dans la production de véhicules complets et d'intégrer le système international d'approvisionnement en pièces automobiles bénéficieront en priorité d'un appui de l'État pour ce qui est de l'adoption de nouvelles techniques, de la modernisation technologique, du financement, du fusionnement et de la restructuration. Les fabricants qui entreprennent la production de véhicules complets devraient progressivement s'approvisionner en pièces sur le marché libre en adoptant les méthodes du commerce électronique et de l'achat en ligne.

Article 32 Conformément aux impératifs du plan de développement de l'industrie automobile, les fabricants œuvrant dans des domaines liés au secteur automobile tels que la métallurgie, la pétrochimie et la chimie, les machines, l'électronique, l'industrie légère, le textile et les matériaux de construction devraient mettre l'accent sur l'amélioration de la qualité des produits et l'aptitude à faire face à la concurrence sur le marché des produits métallurgiques, de l'équipement mécanique, des moules industriels, de l'électronique automobile, du caoutchouc, des matières plastiques industrielles, des textiles, du verre, des produits pétroliers pour l'automobile, etc., afin de suivre l'évolution de l'industrie automobile. Apporter un soutien prioritaire aux fabricants de produits sidérurgiques pour que ceux-ci soient en mesure de fournir la tôle utilisée dans les véhicules pour le transport de personnes; soutenir la création de centres de conception et de fabrication de moules spéciaux et renforcer les capacités dans le domaine de la conception et de la fabrication de moules pour la construction automobile; aider les entreprises pétrochimiques à progresser sur le plan technologique et à moderniser leurs produits de manière à améliorer des produits pétroliers tels que l'huile raffinée et les huiles lubrifiantes, atteindre les meilleurs niveaux internationaux et répondre aux besoins liés au développement de l'industrie automobile.

Chapitre IX - Réseaux de distribution

Article 33 L'État encourage les fabricants d'automobiles, de motocycles et de pièces, de même que les établissements financiers, les entreprises de services et les sociétés de négoce, à développer activement les services et le commerce dans le secteur automobile en s'inspirant des méthodes de vente, des expériences de gestion et des formules éprouvées sur le plan international dans le domaine de l'automobile.

Article 34 Afin de protéger les droits et intérêts légitimes des consommateurs d'automobiles et de faire en sorte que ceux-ci obtiennent un service de qualité lors de l'achat et de l'utilisation d'un véhicule, tout fabricant de véhicules, qu'il soit national ou étranger, qui vend sur le marché intérieur des produits automobiles de sa propre fabrication, doit, dès que possible, mettre en place un système de vente et de services pour les marques de véhicules qu'il produit. Il peut mettre en place ce système en investissant lui-même ou en autorisant des concessionnaires à le faire. Les investisseurs, tant nationaux qu'étrangers, peuvent effectuer des ventes et mener des activités de service après-vente sous marque en Chine, que ce soit en ce qui concerne des véhicules d'origine nationale ou des véhicules importés, une fois qu'ils ont été autorisés à le faire par le fabricant de véhicules et qu'ils ont suivi les procédures requises conformément à la réglementation applicable.

Article 35 Les ventes et les services sous marque devront être effectifs à partir de 2005 pour tous les véhicules pour le transport des personnes autoproduits par les fabricants de véhicules et à partir de 2006 pour tous les produits automobiles autoproduits.

Article 36 La méthode de gestion actuelle concernant l'octroi de concessions pour la vente de petits véhicules pour le transport de personnes est supprimée; le Ministère du commerce (MOFCOM) doit établir, en concertation avec l'Administration nationale pour l'industrie et le commerce (SAIC) et la NDRC, des règles concernant la gestion des ventes d'automobiles sous marque. Les concessionnaires doivent exercer leurs activités commerciales dans le cadre autorisé par les services de gestion de l'Administration de l'industrie et du commerce. Le champ des activités d'un concessionnaire de marque de véhicules pour le transport des personnes (y compris les véhicules d'occasion) de neuf places au plus sera défini et rendu public par les services de gestion de l'Administration nationale pour l'industrie et le commerce, conformément à la réglementation applicable. Les licences commerciales octroyées aux concessionnaires les autoriseront à vendre des marques d'automobile.

Article 37 Les fabricants d'automobiles et de motocycles devraient renforcer la gestion des ventes dans leurs réseaux de distribution et réglementer les services d'entretien; ils ont la responsabilité d'informer le public des modèles de véhicule dont la production a cessé et de prendre des mesures concrètes pour garantir pendant une période raisonnable un approvisionnement fiable en pièces détachées aux fins du service après-vente et de l'entretien; ils devraient rendre publique à intervalles réguliers la liste de leurs concessionnaires et de leurs réparateurs agréés, ainsi que les noms de ceux auxquels ils ont retiré leur agrément; ils n'ont pas à fournir de produits à des vendeurs non agréés par la marque et ne satisfaisant pas aux conditions requises sur le plan commercial.

Article 38 Dans l'exercice de leurs activités commerciales, les vendeurs d'automobiles, de motocycles et de pièces observent les lois et règlements applicables. Les départements compétents imposent des sanctions conformément à la loi à ceux qui vendent des véhicules prohibés par l'État ou dont la vente a cessé officiellement; dans les cas où le nom de fabricant, le lieu de production ou le certificat de qualité sont faux ou fictifs; à ceux qui ne sont pas agréés par le fabricant de véhicules ou dont l'agrément a été retiré et qui continuent d'utiliser la marque pour vendre des véhicules et/ou des pièces et offrir des services d'entretien; ainsi qu'à ceux qui font le commerce de pièces automobiles de contrefaçon ou de mauvaise qualité pour fournir aux consommateurs des services de réparation.

Article 39 Les fabricants de véhicules devraient prendre en considération l'intérêt général du service de fabrication, de l'unité de vente et du service clientèle afin d'accroître les avantages économiques pour l'entité dans son ensemble. La cession des droits et intérêts de l'unité de vente à une autre personne morale devrait être considérée comme une modification importante apportée au rapport sur l'évaluation de la rentabilité du projet d'investissement initial; cette cession doit être

notifiée au MOFCOM pour approbation, conformément à la réglementation, et elle doit aussi être soumise pour approbation au service qui a approuvé initialement le projet.

Chapitre X - Gestion des investissements

Article 40 Conformément au principe selon lequel tout système d'approbation des investissements devrait favoriser le développement autonome des entreprises et l'application de mesures de contrôle macroéconomiques par le gouvernement, le système d'approbation et de gestion par le gouvernement des projets d'investissement des fabricants de véhicules est en cours de réforme, de façon à ce qu'il soit mis en œuvre selon deux méthodes, à savoir le dépôt d'un dossier et l'approbation.

Article 41 Projets d'investissement pour lesquels un dossier doit être déposé:

- 1) Fabricants d'automobiles, de véhicules de transport à usage agricole et de moteurs de véhicules existants, qui accroissent par autofinancement leur capacité de production de produits de même catégorie ou élargissent leur gamme de produits, y compris les installations de fabrication de produits de même catégorie nouvellement construites par la même entreprise sur un emplacement différent.
- 2) Investissement dans la production de motocycles et de leurs moteurs.
- 3) Investissement dans la production de pièces pour automobiles, véhicules de transport à usage agricole et motocycles.

Article 42 En ce qui concerne les projets d'investissement visés à l'alinéa 1), le département du gouvernement provincial chargé des investissements ou une société dont il est fait mention dans le Plan national présente son dossier à la NDRC; en ce qui concerne les alinéas 2) et 3), l'entreprise présente son dossier directement au département du gouvernement provincial chargé des investissements. Les éléments d'information devant figurer au dossier sont énumérés à l'annexe 2.

Article 43 Projets d'investissement pour lesquels une approbation doit être donnée:

- 1) Fabricants d'automobiles, de véhicules de transport à usage agricole et de moteurs de véhicules nouvellement établis, y compris les nouveaux fabricants ayant une personnalité morale distincte établis sur un emplacement différent de celui où est établi le fabricant de véhicules existant.
- 2) Fabricants de véhicules existants qui vont produire une catégorie de véhicules différente de celle qu'ils produisent déjà.

Article 44 En ce qui concerne les projets d'investissement pour lesquels une approbation doit être donnée, le département du gouvernement provincial chargé des investissements ou une société dont il est fait mention dans le Plan national présente son dossier à la NDRC pour examen; les projets d'investissement dans la production de véhicules à usages spéciaux doivent être ratifiés par le département du gouvernement provincial chargé des investissements avant que le dossier ne soit présenté à la NDRC, tandis que les projets des coentreprises sino-étrangères nouvellement établies concernant des berlines doivent être soumis par la NDRC au Conseil d'État pour ratification.

Article 45 Une fois approuvés, les projets inclus dans les plans de développement des grands fabricants de véhicules doivent être mis en œuvre par l'entreprise elle-même.

Article 46 Jusqu'au 1^{er} janvier 2006, l'approbation de tout fabricant de véhicules de transport à usage agricole en instance d'établissement sera suspendue temporairement.

Article 47 Les nouveaux projets d'investissement devraient remplir les conditions suivantes:

- 1) Les fabricants de motocycles et de leurs moteurs nouvellement établis devraient avoir un potentiel de développement technologique; l'investissement total lié au projet ne doit pas être inférieur à 200 millions de renminbi.
- 2) Le capital nominal des fabricants de véhicules à usages spéciaux ne doit pas être inférieur à 20 millions de renminbi et l'entreprise devrait avoir le potentiel de mettre au point de nouveaux produits.
- 3) En ce qui concerne les projets d'investissement visant à produire une autre catégorie de véhicules entiers que celle que l'entreprise en question produit déjà, l'investissement total lié au projet (y compris l'utilisation des actifs fixes et actifs incorporels préalablement existants) ne doit pas être inférieur à 1,5 milliard de renminbi; le rapport actif/passif du fabricant devrait être inférieur à 50 pour cent, avec une notation de solvabilité bancaire AAA.
- 4) Les fabricants de véhicules qui produiront des berlines ou d'autres produits de la catégorie des véhicules pour le transport des personnes que ceux qu'ils produisent déjà devraient avoir déjà produit des véhicules en grandes séries et avoir dégagé au cours des trois dernières années une marge bénéficiaire après impôts de plus de 1 milliard de renminbi (attestée par le bureau des impôts); le rapport actif/passif du fabricant devrait être inférieur à 50 pour cent, avec une notation de solvabilité bancaire AAA.
- 5) En ce qui concerne les projets d'investissement des fabricants de véhicules en instance d'établissement, l'investissement total lié au projet ne doit pas être inférieur à 2 milliards de renminbi, dont au moins 800 millions de renminbi de fonds propres; un organisme de recherche-développement sur les produits doit être mis sur pied moyennant un investissement d'au moins 500 millions de renminbi. Le projet d'investissement d'un fabricant de véhicules pour le transport des personnes ou de poids lourds nouvellement établi doit produire les moteurs équipant les véhicules complets. En ce qui concerne les projets d'investissement des fabricants de moteurs de véhicule en instance d'établissement, l'investissement total lié au projet ne doit pas être inférieur à 1,5 milliard de renminbi, dont au moins 500 millions de renminbi de fonds propres; un organisme de recherche-développement doit être mis sur pied afin que la qualité des produits puisse satisfaire aux prescriptions obligatoires de normes techniques nationales toujours plus rigoureuses.
- 6) En ce qui concerne les nouveaux projets d'investissement ci-après, la capacité de production ne peut être inférieure à:

10 000 unités, pour les poids lourds.

50 000 unités, pour les véhicules pour le transport de personnes équipés d'un moteur à quatre cylindres; 30 000 unités, pour les véhicules pour le transport de personnes équipés d'un moteur de six cylindres.

Article 48 Dans les coentreprises sino-étrangères fabriquant des véhicules complets, des véhicules à usages spéciaux, des véhicules de transport à usage agricole et des motocycles, le ratio de participation de la partie chinoise ne peut être inférieur à 50 pour cent. Si une société par actions cotée en Bourse, qui fabrique des véhicules complets, des véhicules à usages spéciaux, des véhicules de transport à usage agricole ou des motocycles vend des actions au public, l'une des personnes morales de la partie chinoise doit conserver une participation majoritaire plus élevée que l'ensemble des actions détenues par les personnes morales des investisseurs étrangers. Une société étrangère ne peut former plus de deux coentreprises en Chine pour la production de véhicules complets de la même catégorie (véhicules pour le transport de personnes, véhicules utilitaires ou motocycles), mais si elle acquiert un fabricant de véhicules chinois avec son partenaire de coentreprise chinois, la limitation à deux coentreprises ne s'applique pas. Si une entreprise étrangère ayant la personnalité morale détient une participation majoritaire dans une autre entreprise, les deux entreprises seront réputées constituer une seule et même société étrangère.

Article 49 Les fabricants de véhicules nationaux et les fabricants de véhicules étrangers qui investissent dans des zones franches industrielles d'exportation, dans des projets visant à produire des véhicules et des moteurs de véhicule pour l'exportation, ne sont pas soumis aux restrictions énoncées dans les dispositions de la présente politique, mais doivent demander une autorisation spéciale au Conseil d'État.

Article 50 Si les partenaires au sein d'une coentreprise sino-étrangère fabriquant des véhicules prolongent la durée de leur coopération, modifient le ratio de participation dans la coentreprise ou changent d'actionnaire étranger, ils doivent, conformément à la réglementation, soumettre ces changements au département qui a donné son approbation initialement.

Article 51 Tant que les projets pour lesquels une approbation doit être donnée n'auront pas été autorisés formellement, les départements chargés de l'aménagement du territoire ne peuvent pas réquisitionner de terrains, les banques d'État ne peuvent pas octroyer de prêts, l'Administration générale des douanes ("les Douanes") ne peut pas accorder d'exemptions fiscales, la Commission de réglementation des valeurs mobilières n'autorisera pas l'émission d'actions ni l'introduction en Bourse et les services de l'Administration de l'industrie et du commerce ne procéderont pas à l'enregistrement du fabricant nouvellement établi. Les services compétents du gouvernement central n'accepteront pas les demandes émanant des fabricants ni les demandes d'admission des produits.

Chapitre XI - Gestion des importations

Article 52 L'État soutient les efforts déployés par les fabricants de véhicules pour accroître leur capacité de production nationale, en stimulant le progrès technologique des fabricants de pièces et le développement des constructeurs automobiles.

Article 53 Tout fabricant de véhicules qui utilise des pièces importées assimilées à des véhicules complets pour produire des véhicules devrait en rendre compte factuellement au Ministère du commerce, aux Douanes et à la NDRC. Les pièces importées destinées aux modèles de véhicule en question doivent toutes avoir été déclarées au bureau de douanes dont relève l'entreprise, afin de permettre aux départements compétents d'exercer une gestion efficace.

Article 54 Pour éviter toute perte de recettes, les droits de douane seront perçus en stricte conformité avec les taux de droits applicables aux véhicules complets et aux pièces importés. Les services fonctionnels compétents du gouvernement central doivent procéder à des inspections à chacune des étapes de la demande d'attribution d'une part de contingent, de la déclaration d'importation et de l'admission des produits.

Article 55 Les pièces suivantes sont assimilées à des véhicules complets: la carrosserie (y compris la cabine du conducteur), le moteur, le bloc de transmission, le pont moteur, l'essieu non moteur, le châssis, la direction et le dispositif de freinage.

Article 56 Les pièces automobiles sont réputées avoir les caractéristiques d'un élément complet dans les cas suivants: importation des parties constitutives d'éléments complets (non assemblées) ou importation de plusieurs pièces essentielles d'ensembles et/ou d'éléments (semi-assemblées). Chaque fois que leur quantité atteint ou dépasse la quantité stipulée, les pièces essentielles importées sont assimilées à des ensembles importés.

Article 57 Aux fins de la détermination des caractéristiques d'un véhicule complet, les pièces importées sont assimilées à des véhicules complets dans l'une quelconque des situations suivantes:

- 1) les deux principaux ensembles, à savoir la carrosserie (y compris la cabine du conducteur) et le moteur du véhicule, sont importés pour assembler le véhicule;
- 2) l'un des deux principaux ensembles, à savoir la carrosserie (y compris la cabine du conducteur) ou le moteur du véhicule, ainsi qu'au moins trois autres ensembles, sont importés pour assembler le véhicule;
- 3) les deux principaux ensembles, à savoir la carrosserie (y compris la cabine du conducteur) et le moteur du véhicule, ne sont pas importés, mais au moins cinq autres ensembles sont importés pour assembler le véhicule.

Article 58 Pour les véhicules complets, l'État désigne comme bureaux d'entrée quatre bureaux côtiers, à savoir le nouveau bureau de Dalian, le nouveau bureau de Tianjin, le bureau de Shanghai et le bureau de Huangpu, deux bureaux intérieurs, à savoir Manzhouli et Shenzhen (Huanggang), ainsi que le bureau d'Alashankou dans le Xinjiang (pour les véhicules complets importés pour être utilisés dans la région autonome du Xinjiang et produits dans les pays de la Communauté d'États indépendants). Les véhicules complets importés doivent passer par l'un des bureaux susmentionnés. À partir de 2005, les véhicules importés destinés au marché intérieur ne pourront être stockés dans les entrepôts de douane des bureaux d'entrée.

Article 59 L'État interdit l'importation de véhicules, de motocycles et de pièces usagés, que ce soit à titre commercial ou gratuit, ainsi que l'importation d'éléments et de pièces usagés à titre de ferraille d'acier ou de déchets métalliques destinés à être démontés et révisés. La réparation des produits susmentionnés en vue de leur réexportation est autorisée dans les zones franches industrielles d'exportation, mais aucune activité de démontage et de révision de véhicules ou de motocycles usagés n'est autorisée.

Article 60 Des mesures spécifiques de gestion concernant l'importation de véhicules complets et de pièces sont établies par les Douanes conjointement avec d'autres départements compétents et mises en œuvre après approbation par le Conseil d'État. Les véhicules d'essai envoyés de l'étranger pour subir des essais et les véhicules d'exposition importés temporairement sont gérés conformément à la réglementation douanière concernant l'importation et l'exportation temporaires de marchandises.

Chapitre XII - Consommation de véhicules

Article 61 Développer un marché automobile fondé sur la consommation privée, améliorer le cadre général d'utilisation de l'automobile et protéger les droits et les intérêts des consommateurs d'automobiles. Inciter les consommateurs d'automobiles à acheter et à utiliser des véhicules peu

gourmands en énergie, peu polluants, à faible taux d'émission et utilisant de nouvelles sources d'énergie et de nouveaux systèmes de propulsion, afin de mieux protéger l'environnement. Assurer le développement ordonné de l'industrie automobile, de l'infrastructure routière urbaine, de la protection de l'environnement, des économies d'énergie et des industries connexes.

Article 62 Mettre en place un marché de l'automobile et un système de gestion uniformes et ouverts à l'échelle nationale; les autorités locales devraient faire en sorte que les véhicules produits dans d'autres régions puissent entrer loyalement en concurrence sur leur marché régional et ne doivent pas mettre en œuvre des politiques ou des mesures discriminatoires pour les produits de l'industrie automobile qui ne sont pas fabriqués localement. Toutes les restrictions et conditions additionnelles portant sur l'achat, l'utilisation et la cession de véhicules, qui ne sont pas conformes aux lois et règlements de l'État et aux prescriptions de la présente politique, devraient être revues ou supprimées.

Article 63 L'État établit et publie un barème uniforme pour tous les frais administratifs et pour les contributions financières des pouvoirs publics se rapportant aux véhicules et réglemente la facturation par les pouvoirs publics de frais liés à l'immatriculation et à l'utilisation d'un véhicule. Lors de l'achat, de l'immatriculation ou de l'utilisation d'un véhicule, les autorités locales ne peuvent percevoir d'autres frais en sus; si cela s'avérait nécessaire, il faudrait qu'une approbation soit demandée conformément à une procédure fondée sur le droit, la législation et la réglementation ou sur un document approuvé par le Conseil d'État. À l'exception des frais stipulés par l'État, aucun service n'est autorisé à percevoir des frais obligatoires pour des services non commerciaux. Les consommateurs d'automobiles ont le droit de déposer une plainte et de refuser de payer si des frais obligatoires contraires à la réglementation leur sont facturés.

Article 64 Améliorer la gestion des redevances pour services commerciaux. Lors de l'utilisation d'un véhicule, les redevances pour services commerciaux auxquelles peuvent donner lieu l'entretien et la réparation, l'assurance non obligatoire, les frais de stationnement, etc. devraient être perçues par le prestataire de services commerciaux en partant du principe que le consommateur est disposé à payer pour ces services. La facturation de redevances et les taux applicables pour les services concurrentiels, comme l'entretien et la réparation, peuvent être décidés par le fournisseur de services commerciaux lui-même conformément aux lois du marché. Lorsque les services commerciaux sont fournis sur une base monopolistique, comme le stationnement, les taux des redevances et les méthodes de gestion doivent être arrêtés par le département chargé de la tarification qui relève du Conseil d'État ou par les départements provinciaux chargés de la tarification habilités à le faire, qui les publieront et en surveilleront l'application. Pour permettre au public d'exercer un contrôle, le prestataire de services commerciaux place à l'endroit où la redevance est perçue un tableau d'affichage indiquant les taux, qui sont régulièrement mis à jour. L'installation de péages sur les autoroutes doit être conforme aux réglementations applicables. Tous les péages doivent indiquer au public, à un emplacement bien visible, la raison d'être et les taux de la redevance.

Article 65 Développer activement les services et le commerce dans le secteur de l'automobile, afin de promouvoir la consommation d'automobiles. L'État encourage le développement du crédit à la consommation dans le secteur de l'automobile. Les établissements financiers qui offrent du crédit à la consommation dans ce secteur devraient améliorer leurs services et leur politique de crédit. À condition que la sûreté du crédit soit assurée, les consommateurs peuvent utiliser le véhicule qu'ils ont acheté comme garantie pour obtenir un crédit à la consommation dans le secteur de l'automobile. Une fois agréées, les entreprises qui remplissent les conditions requises peuvent créer des établissements financiers non bancaires spécialisés dans le crédit à la consommation dans le secteur de l'automobile; les investisseurs étrangers peuvent offrir du crédit et du crédit-bail dans ce domaine. S'efforcer de développer toutes les branches d'activité, comme la location de véhicules, les écoles de conduite, la logistique, le secours routier, etc., mettre au point un système d'information et de statistiques sur le

secteur automobile, développer les services d'information en ligne et le commerce électronique dans le domaine de l'automobile. Soutenir les entités qui remplissent les conditions requises pour mettre en place un système d'information sur le crédit à la consommation et procéder à des échanges de renseignements.

Article 66 L'État encourage la circulation des véhicules d'occasion. Les départements compétents devraient s'employer à créer les conditions nécessaires pour réglementer d'une manière uniforme les méthodes administratives de perception des taxes et impositions frappant les échanges de véhicules d'occasion, pour faciliter la participation des concessionnaires à ces échanges et favoriser le développement du marché des véhicules d'occasion. Mettre en place un système de demande facultative d'évaluation des véhicules d'occasion. Le prix d'échange des véhicules d'occasion, à l'exception de ceux qui appartiennent à l'État, devrait être arrêté par l'acheteur et le vendeur; les parties concernées peuvent, à titre facultatif, charger un intermédiaire titulaire d'un certificat de compétence d'effectuer une évaluation qui servira de référence au moment de la transaction; aucun service ou département ne doit évaluer le véhicule échangé ni prétendre qu'il doit le faire.

Article 67 Les entreprises qui œuvrent dans le secteur des véhicules d'occasion doivent posséder le capital, les installations et le personnel technique spécialisé requis et entreprendre leurs activités commerciales uniquement après avoir reçu l'agrément des services de gestion de l'Administration de l'industrie et du commerce et après avoir procédé à leur inscription au registre de cette administration. Lors de la vente d'un véhicule d'occasion, le vendeur doit donner à l'acheteur des renseignements exacts sur le véhicule, sans dissimulation ni tromperie. Les véhicules vendus doivent être munis du "certificat d'immatriculation de véhicule automobile " et de la "licence de véhicule automobile", ainsi que des certificats d'inspection annuelle des services administratifs de la sécurité routière et de la protection de l'environnement. Si le véhicule d'occasion acquis par l'acheteur ne remplit pas les conditions requises pour un changement d'immatriculation, le vendeur doit rembourser le prix du véhicule sans condition et en assumer la responsabilité.

Article 68 Améliorer le système d'assurance automobile. Les primes d'assurance perçues devraient être fonction du risque que représente le consommateur et du véhicule assuré. Le secteur de l'assurance automobile est encouragé à diversifier son offre de produits et à établir sa tarification en fonction des lois du marché.

Article 69 Les autorités municipales devraient étudier d'une manière approfondie les moyens de parvenir à un développement équilibré, eu égard à la demande de trafic, aux moyens de transport utilisés sur leur territoire et à l'infrastructure routière existante, telle que les routes urbaines et les aires ou parcs de stationnement. Des consultations doivent être organisées lors de l'élaboration de programmes de restriction permanente de la circulation dans certaines zones.

Article 70 Les autorités municipales devraient, compte tenu de l'état de développement économique de leur municipalité, s'employer à planifier et à construire des aires et des parcs de stationnement en s'efforçant de maintenir la fluidité de la circulation, de faciliter le stationnement et d'encourager l'utilisation de l'automobile. Élaborer un plan d'aménagement du territoire prévoyant des places de stationnement et des mesures qui incitent les particuliers, les collectivités et les étrangers à investir pour construire des aires et des parcs de stationnement. Pour réglementer la construction d'aires et de parcs de stationnement municipaux, le Ministère de la construction devrait élaborer des normes et édicter des prescriptions spécifiques pour la construction d'aires et de parcs de stationnement dans les zones résidentielles, les zones commerciales, les lieux publics et les aires de loisirs.

Article 71 Les services compétents du gouvernement central élaborent et adoptent des normes uniformes d'émission de gaz d'échappement et font la distinction, au vu de la situation existante, entre les normes effectives immédiatement et les normes anticipatives. Les gouvernements populaires de chaque province, région autonome et municipalité administrée directement choisissent, en fonction de la situation locale, d'appliquer la norme effective immédiatement ou la norme anticipative. Si la norme anticipative est retenue, la date d'entrée en vigueur est annoncée au moins un an à l'avance.

Article 72 Mettre en place un système national de gestion uniforme en ce qui concerne l'immatriculation et l'inspection des véhicules automobiles; les autorités locales ne sont pas autorisées à élaborer leurs propres méthodes de gestion à cet égard. Aux fins d'une demande d'immatriculation ou d'inspection annuelle d'un véhicule automobile, les services administratifs chargés de la sécurité routière ne peuvent exiger la présentation de documents autres que ceux prévus par les lois et règlements nationaux applicables, les règlements du Conseil d'État ou les règlements approuvés par le Conseil d'État (carte d'identité du propriétaire du véhicule automobile, certificat d'origine du véhicule automobile, certificat de qualité sortie usine pour les véhicules complets ou pour les véhicules automobiles produits localement ou certificat d'importation pour les véhicules automobiles importés, attestation de paiement de l'impôt, justificatif de paiement de la prime d'assurance obligatoire, certificat d'inspection annuelle). Les gouvernements populaires et les départements compétents ne peuvent demander aux services administratifs chargés de la sécurité routière d'examiner d'autres documents lors de l'immatriculation ou de l'inspection annuelle. Si la procédure suivie par le consommateur est conforme aux règlements nationaux, les services administratifs chargés de la sécurité routière ne peuvent refuser de procéder à l'immatriculation et à l'inspection annuelle.

Article 73 Les services administratifs chargés de la sécurité routière et de la protection de l'environnement devraient, en concertation avec les départements compétents, élaborer différentes méthodes de gestion en fonction de la catégorie, de l'utilisation et de l'âge des véhicules. Pour les véhicules neufs et les véhicules autres qu'utilitaires, l'intervalle entre les inspections peut être augmenté comme il se doit, alors que pour les véhicules plus anciens, la fréquence des inspections et le nombre d'organes à inspecter peuvent être accrus comme il se doit.

Article 74 Le "certificat d'immatriculation du véhicule automobile" délivré par les services administratifs chargés de la sécurité routière peut être utilisé par le propriétaire du véhicule pour démontrer qu'il en est le propriétaire s'il le loue, demande un crédit à la consommation ou le vend; lorsque le véhicule est vendu, le "certificat d'immatriculation du véhicule automobile" doit être transféré au nouveau propriétaire au moment de la transaction.

Chapitre XIII - Autres dispositions

Article 75 Les associations professionnelles, les organes intermédiaires et les autres groupements associatifs du secteur automobile devraient renforcer leur organisation interne, améliorer leur sens du service et s'efforcer de jouer leur rôle d'intermédiaires; ils devraient participer activement à des échanges internationaux avec les milieux professionnels concernés et jouer pleinement leur rôle en tant que trait d'union entre le gouvernement et les entreprises, de manière à promouvoir le développement de l'industrie automobile.

Article 76 Les investisseurs de la Région administrative spéciale de Hong Kong, de la Région administrative spéciale de Macao et de la région de Taiwan qui investissent dans l'industrie automobile en Chine continentale sont soumis aux dispositions applicables de la présente politique.

Article 77 Avant la publication des prescriptions obligatoires des normes techniques applicables aux produits de l'industrie automobile, les normes nationales obligatoires s'appliquent à titre provisoire.

Article 78 La présente politique entre en vigueur à la date de sa publication et la NDRC est chargée de son interprétation.

Annexe 1 - Terminologie

1. Véhicule routier motorisé: tout véhicule et remorque pourvu d'un moteur, muni d'au moins deux roues dont la vitesse nominale est supérieure à 6 km/h, comprenant principalement les véhicules, les véhicules de transport à usage agricole, les motocycles et les autres machines de transport et remorques circulant sur route, à l'exclusion des véhicules circulant sur rails et des machines et tracteurs pourvus d'un moteur utilisés dans l'agriculture, la sylviculture, le bâtiment et les travaux publics, etc., mais ne circulant pas sur route.
2. Automobile, véhicule à usages spéciaux, véhicule de transport à usage agricole, motocycle: le terme "automobile", tel qu'il est employé dans la Politique concernant le développement de l'industrie automobile, s'entend des véhicules définis à l'article 2.1 de la norme nationale GB/T 3730.1-2001, y compris les véhicules complets et les véhicules à usages spéciaux; on entend par "véhicule à usage spécial" les véhicules définis à l'article 2.1.1.11, 2.1.2.3.5 et 2.1.2.3.6 de la norme nationale GB/T 3730.1-2001; on entend par "véhicules de transport à usage agricole" les véhicules définis dans la norme nationale GB/ 18320-2001; on entend par "motocycle" les véhicules définis dans la norme nationale GB/T 5359.1-1996.
3. Catégorie de produit: correspond aux définitions de véhicules pour le transport de personnes, de véhicules utilitaires et de motocycles figurant dans les normes nationales ainsi qu'à leur classification détaillée, dans lesquelles:
 - A) Les véhicules pour le transport de personnes sont classés en:

Berlines: article 2.1.1.1 à 2.1.1.6 de la norme nationale GB/T 3730.1-2001.

Autres véhicules pour le transport de personnes (y compris les véhicules polyvalents et les véhicules de loisirs): article 2.1.1.7 à 2.1.1.11 de la norme nationale GB/T 3730.1-2001.
 - B) Les véhicules utilitaires sont classés en:

Autobus: article 2.1.2.1 de la norme nationale GB/T 3730.1-2001.

Tracteurs routiers et camions: article 2.1.2.2 et 2.1.2.3 de la norme nationale GB/T 3730.1-2001.
4. Nouveau projet d'investissement dans le secteur de l'automobile, des véhicules de transport à usage agricole ou des moteurs d'automobile: entreprises nouvellement établies (y compris les coentreprises sino-étrangères) qui produisent des véhicules complets, des véhicules à usages spéciaux, des véhicules de transport agricoles et des moteurs d'automobile; ainsi que les entreprises existantes (y compris les coentreprises sino-étrangères) qui produisent des véhicules complets, des véhicules à usages spéciaux, des véhicules de transport agricoles ou des moteurs et qui changent de personne morale/d'actionnaire(s) et/ou établissent une entreprise de production ayant une personnalité morale indépendante dans un autre emplacement. On entend par autre emplacement un emplacement à l'extérieur de la municipalité ou du district où l'entreprise est située.
5. Investissement total lié au projet: l'investissement total d'actifs fixes (y compris les actifs fixes existants et les actifs fixes nouvellement apportés) requis pour le projet d'investissement, plus les actifs incorporels et le fonds de roulement.

6. Droits de propriété (droits de propriété intellectuelle): le produit résultant d'une mise au point autonome, d'une mise au point conjointe ou d'une mise au point mandatée à un tiers, pour lequel l'entreprise est titulaire des droits de propriété industrielle liés au produit, du droit de l'améliorer et de le certifier, ainsi que du droit de transfert de techniques.
7. Fabricant de véhicules: fabricant (y compris les coentreprises sino-étrangères) de véhicules complets ou de véhicules à usages spéciaux dûment constitué sur le territoire chinois, conformément à la procédure d'approbation prescrite par l'État.
8. Part du marché intérieur: part des ventes de véhicules complets d'une société (d'un fabricant) dans l'ensemble des ventes de véhicules chinois sur le marché intérieur au cours d'une année complète.

**Annexe 2 - Éléments d'information devant figurer au dossier d'un
projet d'investissement dans le secteur de l'automobile**

Les éléments d'information devant figurer au dossier comprennent:

1. Renseignements d'ordre général, adresse légale et nom du représentant légal du fabricant de véhicules ou de l'investisseur dans un projet. Résultats d'exploitation et renseignements sur la solvabilité bancaire pour les trois dernières années.
2. Analyse de la nécessité de réaliser le projet d'investissement, analyse du marché intérieur et analyse des marchés étrangers; analyse du niveau technologique du produit et de l'origine de la technologie (explication des droits de propriété intellectuelle attachés au produit); investissement total lié au projet, capital nominal et sources de financement; capacité de production (d'exploitation), teneur des immobilisations; procédé de construction et calendrier des travaux.
3. Pour les coentreprises sino-étrangères, renseignements d'ordre général sur l'investisseur ou le partenaire étranger, y compris le nom de l'investisseur étranger, le pays dans lequel la coentreprise a été constituée, l'adresse légale et le représentant légal, ainsi que la nationalité. Les investissements antérieurs et les résultats d'exploitation de l'investisseur étranger en Chine. Le ratio de participation des parties chinoise et étrangère dans le projet d'investissement, la méthode d'investissement et les sources de financement, ainsi que la durée de la coentreprise.
4. Le contrat de transfert de technologie étrangère ou de coopération technologique.
5. Analyse des avantages économiques du projet d'investissement.
6. Documentation sur l'incidence environnementale, l'occupation des sols, les engagements bancaires et le permis de construire accordé par les autorités locales.
7. Conditions et mesures favorables proposées par les autorités locales.

ANNEXE E-2

TRADUCTION DU DÉCRET N° 125 DONT IL A ÉTÉ CONVENU PAR LES PARTIES

[Lettre d'accompagnement du Décret n° 125]

**DÉCRET DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE DES DOUANES DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE
DE CHINE, DE LA COMMISSION NATIONALE POUR LE DÉVELOPPEMENT ET LA RÉFORME
DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE, DU MINISTÈRE DES FINANCES DE LA
RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE ET DU MINISTÈRE DU COMMERCE
DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE**

n° 125

28 février 2005

Conformément à la *Politique concernant le développement de l'industrie automobile* ainsi qu'aux règlements applicables, l'Administration générale des douanes, la Commission nationale pour le développement et la réforme, le Ministère des finances et le Ministère du commerce ont formulé les *Règles administratives concernant l'importation de pièces automobiles assimilées à des véhicules complets*, dont l'application à compter du 1^{er} avril 2005 est désormais promulguée.

[signature de MU Xinsheng]
Ministre, Administration générale des douanes

[signature de MA Kai]
Président, Commission nationale pour le développement et la réforme

[signature de JIN Renqing]
Ministre, Ministère des finances

[signature de BO Xilai]
Ministre, Ministère du commerce

**RÈGLES ADMINISTRATIVES RÉGISSANT L'IMPORTATION DE PIÈCES
AUTOMOBILES ASSIMILÉES À DES VÉHICULES COMPLETS**

CHAPITRE I DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier Les présentes règles sont formulées conformément aux lois et règlements applicables en vue de systématiser et de renforcer l'administration de l'importation de pièces automobiles et de promouvoir le développement harmonieux de l'industrie automobile.

Article 2 Les présentes règles concernent la supervision et l'administration de l'importation de pièces automobiles assimilées à des véhicules complets, qui sont utilisées par les fabricants d'automobiles agréés par les autorités nationales compétentes ou inscrits chez elles pour produire/assembler¹ des véhicules.

Les fabricants d'automobiles qui importent des kits non assemblés (CKD) ou semi-assemblés (SKD) peuvent déclarer ces importations aux douanes chargées de la région où le fabricant est établi et acquitter les droits, auquel cas les présentes règles ne s'appliquent pas.

Article 3 Dans les présentes règles, "véhicules" s'entend des véhicules des classes M et N telles qu'elles sont définies dans la *Classification des véhicules et des remorques* (Norme nationale chinoise, GB/T15089-2001).

L'expression "véhicules de la classe M" s'entend des véhicules pour le transport de passagers ayant au moins quatre roues. L'expression "véhicules de la classe N" s'entend des véhicules pour le transport de marchandises ayant au moins quatre roues.

Article 4 Dans les présentes règles, l'expression "ensemble (élément)" englobe la carrosserie (y compris la cabine), le moteur, le bloc de transmission, le pont moteur, l'essieu non moteur, le châssis, la direction et le dispositif de freinage.

Article 5 Dans les présentes règles, l'expression "pièces automobiles assimilées à des véhicules complets" signifie qu'il convient d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets au stade où les véhicules complets sont assemblés. L'expression "pièces automobiles assimilées à des ensembles (éléments)" signifie qu'il convient d'assimiler les pièces automobiles importées à des ensembles (éléments) au stade où les ensembles (éléments) sont assemblés.

Article 6 L'Administration générale des douanes (ci-après dénommée la "CGA"), la Commission nationale pour le développement et la réforme (ci-après dénommée la "NDRC"), le Ministère du commerce et le Ministère des finances sont chargées de l'administration des pièces automobiles importées qu'il convient d'assimiler à des véhicules complets, conformément aux présentes règles.

La CGA, la NDRC, le Ministère du commerce et le Ministère des finances établissent un comité directeur chargé de l'administration de l'importation des pièces automobiles assimilées à des véhicules complets (ci-après dénommé "le Comité directeur"). Le Bureau du Comité directeur, sis dans les locaux de la CGA, est chargé de traiter les affaires courantes du Comité directeur. Désigné par la CGA, le Centre professionnel national de vérification du caractère complet des véhicules (ci-après

¹ Le Canada, les CE et les États-Unis notent que le texte original en chinois contient les deux mots "shengchan" et "zuzhuang", dont la traduction correcte est "produire" pour "shengchan" et "assembler" pour "zuzhuang". La Chine considère que ces deux mots s'emploient indifféremment.

dénommé "le Centre de vérification") s'assure que les pièces importées peuvent être assimilées à des véhicules complets ou à des ensembles (éléments).

CHAPITRE II ADMINISTRATION DE L'ENREGISTREMENT

Article 7 S'ils produisent² des véhicules destinés à la vente sur le marché intérieur avec des pièces automobiles importées, les fabricants d'automobiles évaluent d'une manière autonome s'il convient d'assimiler les pièces automobiles importées utilisées dans un modèle de véhicule donné à des véhicules complets, conformément aux présentes règles. S'il détermine, à l'issue de cette évaluation autonome, qu'il convient d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets, le fabricant d'automobiles enregistre les modèles de véhicule correspondants auprès de la CGA avant l'importation des pièces automobiles en question. Chaque modèle de véhicule d'un même fabricant d'automobiles est enregistré séparément.

S'il ressort de l'évaluation autonome qu'il ne convient pas d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets, le fabricant d'automobiles demande à la CGA de procéder à un examen. La CGA désigne le Centre de vérification chargé de procéder à un examen simplifié ou à un examen sur place. Si l'examen révèle que les pièces automobiles importées devraient être assimilées à des véhicules complets, le fabricant d'automobiles dépose une demande d'enregistrement supplémentaire. Si l'examen révèle que les pièces automobiles importées ne devraient pas être assimilées à des véhicules complets, un enregistrement est alors superflu.

Lorsqu'un fabricant d'automobiles demande à la NDRC son inscription au *Bulletin officiel des fabricants de véhicules routiers à moteur et de leurs produits* et demande au Ministère du commerce une licence d'importation automatique, il soumet les résultats de l'évaluation autonome des modèles de véhicule concernés. Si les pièces automobiles importées ne sont pas assimilées à des véhicules complets, le fabricant d'automobiles soumet en outre l'avis formulé par la CGA après examen.

La mention "assimilées à des véhicules complets" est inscrite par la NDRC dans le *Bulletin officiel des fabricants de véhicules routiers à moteur et de leurs produits* et par le Ministère du commerce sur la licence d'importation automatique pour les modèles de véhicule assemblés à partir de pièces automobiles importées qui ont été assimilées à des véhicules complets.

Article 8 Les modèles de véhicule enregistrés sont ceux qui ont été inscrits au *Bulletin officiel des fabricants de véhicules routiers à moteur et de leurs produits*, lequel est publié par la NDRC.

Article 9 Lors de la demande d'enregistrement, le fabricant d'automobiles présente les pièces suivantes:

- 1) une brève présentation du fabricant;
- 2) le plan de production annuel du modèle de véhicule à enregistrer;
- 3) le classement et le barème des prix des pièces automobiles du modèle de véhicule à enregistrer; le prix total du modèle de véhicule à enregistrer et les prix détaillés des pièces d'origine nationale et des pièces importées utilisées dans le modèle de véhicule à enregistrer (à l'exclusion des taxes applicables);

² Le Canada, les CE et les États-Unis notent que le texte original en chinois contient le mot "shengchan", dont la traduction correcte est "produire". La Chine considère que ce mot s'emploie indifféremment du mot "zuzhuang", qui signifie "assembler".

- 4) la liste complète des fournisseurs nationaux et des fournisseurs étrangers des pièces automobiles utilisées dans le modèle de véhicule à enregistrer et la liste des pièces automobiles fournies par chaque fournisseur;
- 5) un justificatif de l'inscription du modèle de véhicule à enregistrer au *Bulletin officiel des fabricants de véhicules routiers à moteur et de leurs produits*.

Article 10 Après réception d'une demande d'enregistrement, la CGA distribue les documents pertinents à la NDRC, au Ministère du commerce et aux bureaux de douane locaux. Après réception des documents pertinents, la NDRC, le Ministère du commerce et le bureau de douane local chargé de la région où le fabricant est établi administrent l'enregistrement, selon leurs compétences respectives.

Article 11 Une fois qu'il a reçu les documents d'enregistrement du fabricant distribués par la CGA, le bureau de douane local chargé de la région où le fabricant est établi:

- examine les documents d'enregistrement;
- enregistre le fabricant d'automobiles et ses modèles de véhicule, si les critères sont remplis; et
- notifie le fabricant en conséquence.

Article 12 Une fois le modèle de véhicule enregistré et avant l'importation des pièces, le fabricant d'automobiles fournit au bureau de douane local chargé de la région où il est établi un cautionnement général en douane en rapport avec son programme d'importation. Le montant de ce cautionnement n'est pas inférieur à la moyenne mensuelle des droits exigibles du fabricant à l'importation de ces pièces.

Si le nombre de modèles de véhicule enregistrés change par la suite ou que le programme d'importation est modifié, le fabricant d'automobiles demande en temps voulu au bureau de douane local chargé de la région où il est établi d'ajuster le montant du cautionnement général en douane. Si le changement ou la modification est confirmé, le bureau de douane local suit la procédure prévue pour l'ajustement du montant du cautionnement.

CHAPITRE III ADMINISTRATION DU DÉDOUANEMENT

Article 13 Le fabricant d'automobiles qui importe des pièces automobiles qu'il convient d'assimiler à des véhicules complets déclare cette importation et acquitte les droits au bureau de douane local chargé de la région où il est établi.

Si un fabricant d'automobiles importe des pièces automobiles assimilées à des véhicules complets en passant par un bureau de douane autre que celui de la région où il est établi, il demande au bureau de douane local de la région où il est établi, une fois que le modèle de véhicule concerné a été enregistré et que le cautionnement général en douane a été fourni, de procéder à un transfert douanier.

L'importation d'autres pièces automobiles qui ne devraient pas être assimilées à des véhicules complets n'est pas visée par le paragraphe précédent.

Article 14 Pour déclarer l'importation de pièces automobiles assimilées à des véhicules complets, le fabricant d'automobiles présente aux douanes:

- un formulaire de déclaration d'importation;
- la licence d'importation automatique portant la mention "assimilées à des véhicules complets";
- les autres licences voulues; et
- les documents d'accompagnement requis par les douanes.

Article 15 Si des licences d'importation sont requises pour l'importation de pièces automobiles assimilées à des véhicules complets, ces licences sont examinées au moment du dédouanement. La mention "assimilées à des véhicules complets" est inscrite dans la colonne "Droit/Exemption" du formulaire de déclaration d'importation; le nom du fabricant d'automobiles est inscrit dans la colonne "Destinataire".

Les pièces automobiles de chaque modèle de véhicule sont déclarées sur un formulaire distinct.

Article 16 Au moment de l'admission de pièces automobiles assimilées à des véhicules complets, les douanes accomplissent les formalités d'importation en se référant aux règlements applicables en ce qui concerne l'administration des marchandises sous douane et incluent ces entrées dans les statistiques douanières en fonction de leur régime.

CHAPITRE IV CRITÈRES D'ASSIMILATION À DES VÉHICULES COMPLETS ET VÉRIFICATION

Article 17 La demande de vérification de l'opportunité d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets est présentée par les fabricants d'automobiles à la CGA; celle-ci charge le Centre de vérification de procéder aux vérifications. Les douanes déterminent les taux de droits applicables et les valeurs imposables et se chargent du recouvrement des droits sur la base du rapport de vérification rendu par le Centre de vérification. Les règles concernant la manière de vérifier s'il convient d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets seront formulées et promulguées séparément par la CGA.

Article 18 Conformément aux instructions de la CGA, le Centre de vérification vérifie les modèles de véhicule pertinents assemblés par les fabricants d'automobiles et rend des rapports de vérification.

Article 19 Le fabricant d'automobiles présente à la CGA une demande de vérification dans les dix jours qui suivent la production/l'assemblage³ du premier lot de véhicules du modèle enregistré. Dans un délai de un mois après avoir reçu les instructions de la CGA, le Centre de vérification conclut la vérification et rend un rapport de vérification.

Pour les modèles de véhicule qui ont été mis en production avant l'entrée en vigueur des présentes règles, les fabricants d'automobiles procèdent aux évaluations autonomes et en font connaître les résultats à la CGA dans un délai de un mois après l'entrée en vigueur des présentes règles. S'il ressort de l'évaluation autonome qu'il convient d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules

³ Voir la note de bas de page relative à l'article 2.1 du Décret n° 125.

complets, le fabricant d'automobiles dépose une demande d'enregistrement auprès de la CGA dans les dix jours qui suivent l'achèvement de l'évaluation autonome et demande à la CGA de procéder à une vérification. S'il ressort de l'évaluation autonome qu'il ne convient pas d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets, le fabricant d'automobiles demande à la CGA de procéder à un examen. Si l'examen indique qu'il convient d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets, le fabricant d'automobiles dépose une demande d'enregistrement supplémentaire auprès de la CGA dans les dix jours qui suivent la remise des conclusions de l'examen et demande à la CGA de procéder à une vérification. Conformément aux instructions de la CGA, le Centre de vérification conclut la vérification des modèles de véhicule enregistrés qui ont été mis en production et rend un rapport de vérification dans un délai de trois mois.

Article 20 Les modèles de véhicule vérifiés par le Centre de vérification sont des modèles de base. Si des pièces importées sont montées en option sur les véhicules d'un modèle de base vérifié, le fabricant d'automobiles fait part des options au Centre de vérification et au bureau de douane local chargé de la région où il est établi et fait des déclarations véridiques au moment du montage effectif des pièces optionnelles. Une fois que le Centre de vérification a conclu son examen et rendu un rapport de vérification, les douanes procèdent à un ajustement lorsqu'elles déterminent les valeurs imposables et calculent les droits.

Le fabricant d'automobiles peut demander une nouvelle vérification d'un modèle de véhicule de base si des changements dans l'importation des pièces automobiles entrant dans le processus de production peuvent entraîner un changement dans la détermination de l'opportunité d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets. Les douanes déterminent les valeurs imposables aux fins du calcul des droits, conformément au rapport établi par le Centre de vérification à l'issue de la nouvelle vérification. Dans le cas où la nouvelle vérification indique que les pièces automobiles importées ne devraient plus être assimilées à des véhicules complets, les douanes n'administrent plus ces modèles de véhicule conformément aux présentes règles.

Article 21 Les pièces automobiles importées sont assimilées à des véhicules complets si l'un des critères suivants est rempli:

- 1) importation de kits CKD ou SKD afin d'assembler des véhicules;
- 2) eu égard à l'article 4 des présentes règles:
 - a) importation de carrosseries (y compris les cabines) et de moteurs afin d'assembler des véhicules;
 - b) importation de carrosseries (y compris les cabines) ou de moteurs, plus au moins trois autres ensembles (éléments), afin d'assembler des véhicules;
 - c) importation d'au moins cinq ensembles (éléments) autres que les carrosseries (y compris les cabines) et les moteurs afin d'assembler des véhicules; ou
- 3) le prix total des pièces importées représente au moins 60 pour cent du prix total d'un véhicule complet du modèle considéré. Le présent critère entre en vigueur le 1^{er} juillet 2006.

Article 22 Les pièces automobiles importées sont assimilées à un ensemble (élément) si l'un des critères suivants est rempli:

- 1) importation d'un jeu complet de pièces afin d'assembler des ensembles (éléments);
- 2) importation de pièces essentielles ou de sous-ensembles afin d'assembler des ensembles (éléments), si la quantité de pièces essentielles ou de sous-ensembles importés atteint ou dépasse le niveau spécifié dans les annexes 1 et 2; ou
- 3) le prix total des pièces importées représente au moins 60 pour cent du prix total de l'ensemble (élément) considéré.

Article 23 L'ensemble (élément) fabriqué par un fabricant national d'ensembles (éléments) automobiles est considéré comme un ensemble (élément) d'origine nationale si les pièces automobiles importées utilisées dans la fabrication de l'ensemble (élément) ne sont pas assimilées à un ensemble (élément).

Article 24 Si des fabricants nationaux d'automobiles ou de pièces automobiles utilisent des pièces automobiles importées (à l'exception des ensembles et sous-ensembles) ou des pièces automobiles importées non finies pour fabriquer des pièces automobiles, celles-ci sont considérées comme des pièces automobiles d'origine nationale si les fabricants nationaux transforment substantiellement les pièces importées ou les pièces non finies.

L'expression "transformation substantielle" signifie que l'article, une fois transformé, satisfait au critère de transformation substantielle énoncé dans le *Règlement de la République populaire de Chine sur les règles d'origine applicables aux marchandises importées et aux marchandises exportées*.

Article 25 Lorsque le Centre de vérification procède à des vérifications pour déterminer s'il convient d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets, les fabricants d'automobiles coopèrent activement et présentent les documents suivants:

- 1) la demande de vérification;
- 2) le rapport d'évaluation autonome du fabricant;
- 3) la *Liste des pièces achetées pour le modèle de véhicule enregistré* (annexe 3);
- 4) les autres documents jugés nécessaires par le Centre de vérification.

Article 26 S'il est demandé au fabricant d'automobiles de procéder à un enregistrement ou de solliciter une vérification de l'opportunité d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets, mais que celui-ci néglige de le faire, la CGA peut charger le Centre de vérification d'effectuer des vérifications.

CHAPITRE V PRINCIPES RÉGISSANT LE RECOUVREMENT DES DROITS ET CALCUL DES DROITS

Article 27 Pendant la période allant de la déclaration en douane et du dédouanement des marchandises à l'acquittement des droits, les douanes chargées de la région où le fabricant est établi administrent, en se référant aux règles applicables aux marchandises sous douane, les pièces automobiles importées qui sont assimilées à des véhicules complets. Afin d'accroître l'efficacité et

l'efficacité de l'administration, les fabricants d'automobiles qui disposent de telles capacités sont reliés électroniquement aux douanes chargées de la région où ils sont établis.

Article 28 [TRADUCTION DE L'ONUG, pour ce qui est de la version anglaise] Une fois que les pièces automobiles importées ont été assemblées en véhicules complets, le fabricant d'automobiles déclare les droits exigibles aux douanes et celles-ci, conformément aux dispositions applicables de la Loi douanière de la République populaire de Chine (ci-après dénommée la "Loi douanière"), de la Réglementation tarifaire en matière d'import-export de la République populaire de Chine et de la Réglementation fiscale en matière d'import-export de la République populaire de Chine, procèdent au classement et au recouvrement des droits.

Si le Centre de vérification conclut, après vérification, qu'il convient d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets, les douanes classent ces pièces en tant que véhicules complets et basent à la fois les droits de douane et la TVA à l'importation sur les taux applicables aux véhicules complets. S'il ne convient pas d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets, les douanes classent ces pièces en tant que telles et basent les droits de douane et la TVA à l'importation sur les taux applicables aux pièces.

Article 29 Si les douanes traitent les pièces automobiles importées utilisées par le fabricant d'automobiles comme des véhicules complets aux fins du classement et du recouvrement des droits et que le fournisseur du fabricant d'automobiles a importé certaines des pièces automobiles utilisées par le fabricant d'automobiles et qu'il a déjà acquitté le droit d'importation et la TVA à l'importation, ceux-ci sont déduits des montants totaux du droit d'importation et de la TVA à l'importation exigibles du fabricant d'automobiles, à condition que celui-ci fournisse un justificatif du paiement de ce droit et de cette TVA.

Si les pièces automobiles qui sont importées conformément aux présentes règles ne sont pas utilisées pour la production⁴ de véhicules complets dans un délai de un an, le fabricant d'automobiles déclare l'acquittement des droits aux douanes dans les 30 jours suivant la date d'expiration de la période de un an susmentionnée, et les douanes se chargent du recouvrement des droits, conformément à la réglementation applicable.

Article 30 Les présentes règles s'appliquent à la situation dans laquelle des véhicules fabriqués dans le cadre des programmes de commerce pour la transformation sont vendus sur le marché intérieur.

Avant de demander à vendre sur le marché intérieur les véhicules qui sont produits/assemblés⁵ avec des pièces automobiles importées assimilées à des véhicules complets, le fabricant d'automobiles œuvrant dans le cadre d'un programme de commerce pour la transformation dépose des demandes d'enregistrement rétroactif auprès de la CGA et accepte que le Centre de vérification effectue des vérifications, conformément aux présentes règles. Sur la base de la conclusion établie à l'issue des vérifications, selon laquelle il convient d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets, de la licence de vente sur le marché intérieur de marchandises importées sous douane dans le cadre de programmes de commerce pour la transformation et des licences d'importation voulues présentées par le fabricant, les douanes appliquent les taux de droits fixés par les présentes règles et recouvrent dès lors les droits; elles perçoivent en outre les intérêts échus en raison du report de droits sur toutes les pièces automobiles importées.

⁴ Voir la note de bas de page relative à l'article 7.1 du Décret n° 125.

⁵ Voir la note de bas de page relative à l'article 2.1 du Décret n° 125.

Les fabricants d'automobiles établis dans une zone sous douane, une zone franche industrielle d'exportation ou une autre zone spéciale sous surveillance douanière déposent des demandes d'enregistrement rétroactif auprès de la CGA et acceptent que le Centre de vérification effectue des vérifications conformément aux présentes règles, avant de pouvoir demander à vendre sur le marché intérieur les véhicules qui sont assemblés avec des pièces automobiles assimilées à des véhicules complets, qui ont franchi la frontière et ont été admises dans les zones susmentionnées. Sur la base de la conclusion établie à l'issue des vérifications, selon laquelle il convient d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets, les douanes, sur présentation par les fabricants des licences d'importation voulues, suivent les procédures requises pour recouvrer les droits applicables aux ventes de tels véhicules sur le marché intérieur.

Article 31 Le fabricant d'automobiles déclare l'acquittement des droits au bureau de douane local chargé de la région où il est établi pas plus tard que le dixième jour ouvrable de chaque mois suivant le mois au cours duquel le Centre de vérification a rendu un rapport concluant qu'il convenait d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets. Les douanes perçoivent les droits et la TVA à l'importation pour toutes les pièces automobiles importées utilisées par un fabricant dans l'assemblage d'un certain modèle de véhicule au cours du mois précédent, en appliquant les taux de droits frappant les véhicules complets.

Dans la première déclaration, le fabricant d'automobiles déclare en outre aux douanes l'acquittement des droits pour les pièces automobiles importées avec lesquelles des véhicules complets ont été produits⁶ avant la remise du rapport de vérification.

Article 32 Le fabricant d'automobiles déclare aux douanes les pièces automobiles importées pour lesquelles les droits n'ont pas été acquittés dans un délai de 30 jours à compter de la date à laquelle le Centre de vérification a rendu un rapport de vérification concluant qu'il ne convenait pas d'assimiler ces pièces à des véhicules complets. Les douanes calculent les droits et la TVA en appliquant les taux de droits frappant les pièces automobiles et n'administrent plus pareil modèle de véhicule suivant les présentes règles.

Article 33 Si, après les vérifications effectuées par le Centre de vérification, aucun des modèles de véhicule enregistrés d'un fabricant d'automobiles ne peut être assimilé à un véhicule complet et que le fabricant d'automobiles a acquitté tous les droits applicables, les douanes notifient à ce dernier le déblocage du cautionnement général en douane.

Article 34 Dans la déclaration d'acquittement des droits adressée au bureau de douane local chargé de la région où le fabricant d'automobiles est établi, celui-ci présente:

- 1) le rapport de vérification du Centre de vérification;
- 2) le décompte des véhicules complets des modèles pertinents qui ont été produits⁷ par le fabricant au cours du dernier mois, à l'exception des modèles pour lesquels il ne convient pas d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets;
- 3) la liste des pièces automobiles importées qui ont été utilisées dans la production/l'assemblage⁸ de véhicules complets des modèles pertinents au cours du

⁶ Voir la note de bas de page relative à l'article 7.1 du Décret n° 125.

⁷ Voir la note de bas de page relative à l'article 7.1 du Décret n° 125.

⁸ Voir la note de bas de page relative à l'article 2.1 du Décret n° 125.

dernier mois, à l'exception des pièces qui ne sont pas assimilées à des véhicules complets dans le rapport de vérification;

- 4) les autres documents jugés nécessaires par les douanes.

Article 35 Dans la déclaration que le fabricant d'automobiles fait aux douanes au sujet des pièces automobiles importées qu'il convient d'assimiler à des véhicules complets, la colonne "Droit/Exemption" porte la mention "Véhicules complets passibles de droits" et la colonne "Conditions de l'opération" porte la mention "c.a.f.". Dans la déclaration que le fabricant d'automobiles fait aux douanes au sujet des pièces automobiles importées qu'il ne convient pas d'assimiler à des véhicules complets, la colonne "Droit/Exemption" porte la mention "Pièces passibles de droits" et la colonne "Conditions de l'opération" porte la mention "c.a.f.".

CHAPITRE VI OBLIGATIONS LÉGALES

Article 36 Les infractions aux présentes règles, qui peuvent constituer des actes de contrebande ou des violations des règles en matière de surveillance douanière, seront punies par les douanes conformément à la *Loi douanière* et aux *Règles régissant l'imposition de sanctions douanières à caractère administratif de la République populaire de Chine*. Les infractions constituant des délits seront passibles de sanctions pénales, conformément à la loi.

Article 37 Si le fabricant d'automobiles, en violation des présentes règles, ne déclare pas en toute bonne foi qu'il convient d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets lorsqu'il demande son inscription au *Bulletin officiel des fabricants de véhicules routiers à moteur et de leurs produits* et qu'il dépose les demandes d'enregistrement correspondantes, ou que le fabricant d'automobiles importe des pièces automobiles qui devraient être assimilées à des véhicules complets sous forme d'envois multiples sans faire de demande d'enregistrement auprès de la CGA avant l'importation, la NDRC retire provisoirement les modèles de véhicule correspondants du *Bulletin officiel des fabricants de véhicules routiers à moteur et de leurs produits* jusqu'à ce que le fabricant d'automobiles remédie à ses manquements.

CHAPITRE VII AUTRES DISPOSITIONS

Article 38 Les présentes règles entrent en vigueur le 1^{er} avril 2005.

ANNEXES

1. LISTE DES ENSEMBLES (ÉLÉMENTS)
2. GAMME DES PIÈCES AUTOMOBILES ENTRANT DANS LES ENSEMBLES (ÉLÉMENTS)
3. LISTE D'ACHAT DES PIÈCES AUTOMOBILES DES MODÈLES DE VÉHICULE ENREGISTRÉS

ANNEXE 1

LISTE DES ENSEMBLES (ÉLÉMENTS)

Désignation des ensembles			Pièces essentielles et sous-ensembles	Seuil relatif au nombre de parties importées (en unités)		Observations
				Catégorie A	Agrégé	
Carrosseries de véhicules (habitable)	Classe M ₁	A	panneau latéral, porte, capot	2	5	Pour la classe M ₁ , si des garnitures extérieures importées sont utilisées, le sous-ensemble devrait être considéré comme un sous-ensemble importé dans son intégralité.
		B	pavillon, tablier avant, plancher, couvercle de coffre, panneau arrière, aile	--		
	Classe M ₂	A	pavillon, panneau latéral	2	4	
		B	capot, tablier avant, porte, panneau arrière, plancher	--		
	Classe M ₃	A	pavillon, panneau latéral, ossature de carrosserie	2	4	
		B	tablier, porte, panneau arrière, plancher	--		
	Classe N	A	pavillon, porte, panneau latéral	2	5	
		B	capot, tablier, panneau arrière, aile, plancher	--		
Moteurs	Moteur diesel	A	bloc-cylindres, culasse, pompe carburant haute pression	2	6	Radiateur, ventilateur, filtre à air, silencieux, réservoir d'essence et embrayage non compris
		B	vilebrequin, compresseur, arbre à cames, bielle, démarreur, génératrice, injecteur diesel	--		
	Moteur à essence	A	bloc-cylindres, culasse, système d'injection électronique (y compris le module de commande, papillon des gaz, injecteur et thermocontact)	2	6	
		B	vilebrequin, arbre à cames, pompe à essence, bielle, démarreur, génératrice, compresseur	--		
Blocs de transmission	manuelle	A	carter, boîte de vitesses, embrayage	2	4	1. Régulateur de vitesse non compris. 2. S'agissant de la boîte-transfert des véhicules à traction intégrale, le seuil agrégé pour les blocs de transmission devrait être égal à 3.
		B	arbre, commande de la boîte de vitesses, synchroniseur, boîte-transfert	-		
	automatique	A	carter, embrayage (commande hydraulique), module de commande	2	4	
		B	boîte-transfert, boîte de vitesses (ou roue de friction et courroie d'acier), arbres, commande de la boîte de vitesses	--		
Essieux des véhicules de la classe M ₁	pont moteur		carter, demi-essieu gauche/droit (y compris joint homocinétique), mâchoire, différentiel, bras oscillant, moyeu, palier, engrenage réducteur, amortisseur, ressort de suspension	--	6	
	essieu non moteur		essieu (y compris dispositif d'attelage de remorque), moyeu, palier, ressort de suspension, amortisseur	--	4	

Essieux des véhicules des classes M₂, M₃ et N	pont moteur	carter, différentiel, demi-essieu, arbre de transmission, engrenage réducteur, moyeu, palier, amortisseur, ressort de suspension	--	5	Lorsqu'un essieu avant indépendant est muni d'un bras oscillant et d'une mâchoire, le seuil agrégé devrait être égal à 6.
	essieu non moteur	mâchoire, amortisseur, essieu avant, ressort de suspension, moyeu, palier	--	4	
Châssis		longeron (ou cadre avant et support de moteur), traverse (cadre arrière)	--	2	
Dispositifs de freinage		cylindre de commande de frein (ou frein pneumatique), assistance au freinage d'urgence, frein avant, frein arrière, assemblage de soupapes ABS et module de commande	--	4	
Directions	direction assistée	système de direction, commande de direction, pompe de servodirection, volant de direction, arbre de direction et joint universel	--	3	Coussin de sécurité gonflable incorporé dans le volant de direction
	direction non assistée	système de direction, arbre de direction, joint universel et volant de direction	--	2	

Notes:

- Si la somme des pièces importées relevant des catégories A et B est égale ou supérieure au seuil agrégé fixé pour les pièces importées, elles seront considérées comme un ensemble (élément); toutefois, si la quantité des pièces importées relevant de la catégorie A est égale ou supérieure au seuil fixé pour la catégorie A, elles seront également considérées comme un ensemble (élément).
- Si les pièces importées représentent plus de 60 pour cent du prix des pièces essentielles ou du sous-ensemble, ces pièces essentielles ou ce sous-ensemble seront réputés constituer des pièces essentielles ou un sous-ensemble importés. Les fabricants indiqueront les rapports des prix des pièces nécessaires.

[Le calcul du taux de pénétration des importations] de pièces essentielles et de sous-ensembles devra, en principe, remonter des fabricants de véhicules complets jusqu'aux fournisseurs de rang deux, sans aller plus loin.
- S'agissant des véhicules à traction intégrale, seule la boîte-transfert devrait être considérée comme un ensemble, à la place de l'essieu non moteur. Dans ce cas, le carter, la boîte de vitesses (ou la chaîne) et l'adaptateur de la boîte-transfert relèvent de la catégorie A et le seuil est égal à 2. Les arbres, les paliers, les synchroniseurs et les modules de contrôle de la boîte-transfert relèvent de la catégorie B et le seuil est de 4.
- S'agissant des véhicules à deux essieux moteurs ou à essieux multiples, l'ensemble (élément) sera défini en fonction du nombre d'essieux et le seuil agrégé correspondant aux véhicules complets sera relevé en conséquence.
- Pendant la période allant du 1^{er} avril 2005 au 30 juin 2006, les pièces essentielles relevant des catégories A et B feront l'objet d'une vérification commune en fonction du seuil agrégé.

À partir du 1^{er} juillet 2006, pour tous les modèles de véhicule, les pièces essentielles relevant des catégories A et B feront l'objet d'une vérification distincte en fonction des seuils fixés pour leur catégorie respective.

Si un modèle de véhicule ne contient pas de pièces essentielles ou un sous-ensemble correspondant d'un point de vue fonctionnel à ceux énumérés dans la Liste des ensembles (éléments), les seuils ou le nombre d'ensembles (éléments) seront réduits en conséquence.

ANNEXE 2

GAMME DES PIÈCES AUTOMOBILES ENTRANT DANS LES ENSEMBLES (ÉLÉMENTS)

La présente *Gamme des pièces automobiles entrant dans les ensembles (éléments)* vise principalement à mieux définir les ensembles et éléments aux fins de la vérification du caractère complet des véhicules. Elle repose sur les principes suivants: 1) indépendance fonctionnelle, et 2) étapes d'assemblage distinctes et séparées. Textes de référence: QC/T265-2004 <<Code relatif aux composants automobiles>>, QC/T514-1999 <<Vocabulaire des carrosseries de véhicules pour le transport des personnes>>, QC/T4780-2000 <<Vocabulaire des carrosseries d'automobile>>, GB/T5727-1985 <<Vocabulaire et définitions des transmissions hydrauliques de véhicules automobiles>>, GB/T5333-1985 <<Vocabulaire et définitions des ponts moteurs de véhicules automobiles>>, GB5620.2-1985 <<Vocabulaire et définitions des dispositifs de freinage des véhicules automobiles et des remorques>>, GB/T5179-1985 <<Vocabulaire et définitions des directions de véhicules automobiles>>.

Carrosseries de véhicule (habitacle, cabine):

Elles sont constituées de la carrosserie brute avant peinture, à l'exclusion des garnitures, qui est obtenue en soudant ensemble les éléments du châssis et de la carrosserie (assemblage du châssis et de la carrosserie).

Pour la classe M₁, cela comprend: le tablier avant, le panneau arrière, le pavillon, le plancher, les ailes, les portes, le capot, le couvercle de coffre (ou le hayon arrière).

Pour les classes autres que M₁, cela comprend: le tablier avant, les panneaux latéraux, le pavillon, le plancher, le revêtement de plancher (éléments métalliques), le toit ouvrant, les ailes, les portes, le capot, le châssis et la carrosserie (assemblage du châssis et de la carrosserie).

Moteurs:

Ils comprennent: le bloc-cylindres, la culasse, le carter de distribution, le couvercle de culasse, le vilebrequin, le volant, les bielles, les pistons, le coussinet de palier, l'arbre à cames, la distribution, les soupapes d'admission/d'échappement, le lanceur, la tubulure d'admission et le collecteur d'échappement, l'allumage, la pompe à eau, la pompe à huile, le filtre à huile, le reniflard, la pompe à essence, le système d'injection électronique (y compris le module de commande, le papillon des gaz, l'injecteur et le thermocontact), le compresseur, le démarreur, la génératrice, la canalisation d'essence, le filtre à essence, les capteurs et les dispositifs d'avertissement.

Les moteurs diesel comprennent également: la pompe carburant haute pression et le refroidisseur intermédiaire.

Le radiateur, le ventilateur, le filtre à air, le silencieux, l'embrayage du ventilateur, les systèmes antipollution (le filtre à particules et le convertisseur catalytique à trois voies) ne sont pas compris.

Transmissions:

La transmission automatique comprend: le carter, la boîte de vitesses (ou la roue de friction et la courroie d'acier), les arbres, la commande de la boîte de vitesses, le convertisseur de couple hydraulique, le module de commande de la pompe à essence, le circuit hydraulique, le capteur et la boîte-transfert.

La transmission manuelle comprend: le carter, la boîte de vitesses, les synchroniseurs, les arbres, la commande de la boîte de vitesses, le capteur, l'embrayage et la boîte-transfert.

Le régulateur de vitesse automatique n'est pas compris.

Ponts moteurs:

Ils comprennent: l'engrenage réducteur, le différentiel, le demi-essieu (y compris le joint homocinétique), la mâchoire, le bras oscillant, le moyeu, le palier, le ressort de suspension et l'amortisseur.

Essieux non moteurs:

Ils comprennent: l'essieu (y compris le dispositif d'attelage de remorque), le moyeu, le palier, l'amortisseur et le ressort de suspension.

Châssis:

Ils comprennent: le longeron (ou le cadre avant et le support de moteur), la traverse (le cadre arrière).

Dispositifs de freinage:

Ils comprennent: la pédale de frein, le cylindre de commande de frein, le cylindre de roue, le surpresseur, le frein, le système de freinage antiblocage (le module de commande, l'assemblage de soupapes et le capteur), la canalisation de frein, le réservoir de trop-plein, le ralentisseur, le correcteur de freinage, la pédale de freinage de service, la commande de frein de stationnement, le clapet de frein à trois voies, le capteur et le dispositif d'avertissement.

Les dispositifs de freinage à air comprimé comprennent également: le cylindre de frein à action directe, le récepteur de freinage, le compresseur d'air, le réservoir d'air comprimé, le filtre, le robinet de frein pneumatique, le clapet double, la valve relais et le détendeur de pression.

Directions:

Elles comprennent: le volant de direction (y compris le coussin de sécurité gonflable), la colonne de direction, le support de colonne de direction, l'arbre de direction, le joint universel, le boîtier de direction, le support de boîtier de direction, la bielle pendante, la bielle de direction, le bras de direction et la structure trapézoïdale.

Les directions assistées comprennent également: la commande de direction, le vérin de direction assistée, la pompe de servodirection, la chambre de fluide de servodirection, le moteur électrique et les modules de commande.

Boîtes-transfert:

Elles comprennent: le carter, le palier, la boîte de vitesses (ou chaînes), l'adaptateur, la commande de la boîte de vitesses et les modules de commande.

Notes:

1. Comme chacun des ensembles se présente sous des formes différentes, la liste n'est pas le seul critère; il faut également prendre en compte les fonctions des pièces.
2. S'agissant des pièces qui ont plus de une fonction, leur classement devrait dépendre de leur fonction principale.
3. Les pièces de liaison (telles que les tubulures, les écrous, les vis, les fixations et les adhésifs), les éléments d'étanchéité et les éléments de fixation contribuant à l'intégrité des ensembles et des sous-ensembles (carrosseries et châssis non compris) devraient être inclus dans les ensembles (systèmes).
4. L'essence, l'huile de graissage, la graisse, le liquide de refroidissement, le liquide de frein et l'huile pour moteur, qui n'ont pas de rapport avec l'usinage et le montage des ensembles (éléments), ne devraient pas être inclus dans les ensembles (systèmes).

ANNEXE 3

LISTE D'ACHAT DES PIÈCES AUTOMOBILES DES MODÈLES DE VÉHICULE ENREGISTRÉS

Commande	Code du SH	Code de l'ensemble	Désignation de l'ensemble	Numéro de la pièce	Nom de la pièce	Prix unitaire	Quantité par véhicule	Prix des pièces par véhicule	Proportion dans les véhicules CKD	Source des pièces*	Nom du fabricant

* Note: "Source des pièces" s'entend des pièces automobiles importées ou des pièces fabriquées par des équipementiers chinois.

ANNEXE E-3

TRADUCTION DE L'AVIS N° 4 DONT IL A ÉTÉ CONVENU PAR LES PARTIES

[Lettre d'accompagnement de l'Avis n° 4]

**AVIS PUBLIC DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE DES DOUANES
DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE**

n° 4 DE 2005

28 février 2005

Afin de mettre en œuvre les *Règles administratives régissant l'importation de pièces automobiles assimilées à des véhicules complets*, l'Administration générale des douanes (les "Douanes") de la République populaire de Chine a établi les *Règles régissant la vérification de l'importation des pièces automobiles assimilées à des véhicules complets* afin de réglementer le travail de vérification et d'assurer l'ouverture, l'impartialité, l'équité et la transparence. Les règles entrent en vigueur le 1^{er} avril 2005.

Publication en est ainsi faite.

Pièce jointe: Règles régissant la vérification de l'importation des pièces automobiles assimilées à des véhicules complets.

[Sceau de l'Administration générale des douanes]

Règles régissant la vérification des pièces automobiles importées assimilées à des véhicules complets

CHAPITRE I DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier Les présentes règles sont établies conformément à la "*Politique concernant le développement de l'industrie automobile*", aux "*Règles administratives régissant l'importation de pièces automobiles assimilées à des véhicules complets*" (ci-après dénommées les "règles administratives") et à la "*Réglementation tarifaire en matière d'import-export de la République populaire de Chine*", ainsi qu'aux règles générales en matière de classement tarifaire, en vue de réglementer la vérification des pièces automobiles importées assimilées à des véhicules complets et d'assurer le caractère public, l'impartialité, l'équité et la transparence du processus de vérification.

Article 2 Le Bureau du Comité directeur de l'Administration de l'importation des pièces automobiles assimilées à des véhicules complets (ci-après dénommé "le Bureau"), sis dans les locaux de l'Administration générale des douanes, est chargé d'organiser, de coordonner et de diriger la vérification des pièces automobiles importées assimilées à des véhicules complets.

Article 3 Désigné par l'Administration générale des douanes, le Centre professionnel national de vérification du caractère complet des véhicules (ci-après dénommé le "Centre de vérification") est chargé de vérifier que les pièces automobiles importées peuvent être assimilées à des véhicules complets.

Article 4 Le Centre de vérification entreprend les tâches ci-après sous la direction du Bureau:

1. effectuer des vérifications sur place des modèles de véhicule enregistrés qui ont été assemblés en véhicules complets et rendre des rapports de vérification;
2. effectuer des examens simplifiés ou des examens sur place des conclusions établies à l'issue des évaluations autonomes effectuées par les fabricants d'automobiles, selon lesquelles il ne convient pas d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets, et rendre des avis après examen;
3. vérifier d'autres modèles de véhicule lorsque cela est nécessaire;
4. donner des conseils et fournir une assistance aux fabricants d'automobiles pour leurs évaluations autonomes;
5. créer et tenir une base de données afin de vérifier si les pièces automobiles importées peuvent être assimilées à des véhicules complets;
6. entreprendre d'autres tâches confiées par le Bureau.

Article 5 La tâche qui consiste à vérifier si les pièces importées peuvent être assimilées à des véhicules complets est assumée par une équipe spéciale de vérification constituée par le Centre de vérification. Chaque équipe spéciale est composée de trois ou cinq experts automobiles qui sont choisis aléatoirement par le Bureau dans la base de données concernant les experts de la vérification.

Les Douanes peuvent nommer deux ou trois experts en tarification douanière pour observer les progrès de la vérification et fournir l'assistance nécessaire à l'équipe spéciale de vérification.

CHAPITRE II PROCÉDURE DE VÉRIFICATION

Article 6 Les fabricants d'automobiles qui produisent¹ des véhicules avec des pièces automobiles importées procèdent à des évaluations autonomes conformément aux critères de vérification énoncés dans les règles administratives, en se référant à la *Nomenclature illustrée des structures de véhicule* (annexe 1) et à la *Liste tarifaire des pièces essentielles ou des sous-ensembles* (annexe 2), s'ils assemblent des véhicules avec des pièces automobiles importées.

S'il ressort de l'évaluation autonome qu'il convient d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets, le fabricant d'automobiles enregistre le modèle de véhicule auprès du Bureau une fois que ce modèle a été inclus dans le *Bulletin officiel des fabricants de véhicules routiers à moteur et de leurs produits* et avant que les pièces automobiles ne soient importées.

S'il ressort de l'évaluation autonome qu'il ne convient pas d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets, le fabricant d'automobiles remplit une *Demande d'examen du caractère complet du véhicule* (annexe 3), joint une *Liste de pièces automobiles pour vérification (examen) du caractère complet du véhicule* (annexe 4) et fait une demande d'examen au Bureau.

Conformément aux instructions du Bureau, le Centre de vérification procède à un examen simplifié ou à un examen sur place dans un délai de 12 jours ouvrables et rend le *Rapport d'examen du caractère complet du véhicule* (annexe 5). S'il est conclu à l'issue de l'examen qu'il convient d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets, le fabricant d'automobiles dépose une demande d'enregistrement auprès du Bureau dans un délai de sept jours ouvrables après la remise des conclusions de l'examen.

Si la situation concernant l'opportunité d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets change parce que la composition de ces pièces est modifiée, le modèle de véhicule correspondant est enregistré en tant que nouveau modèle.

Article 7 Le fabricant d'automobiles fait une demande de vérification au Bureau dans un délai de dix jours ouvrables après que les véhicules du nouveau modèle enregistré sont produits/assemblés², en présentant les documents suivants:

1. le formulaire de demande de vérification du caractère complet du véhicule (annexe 6);
2. le rapport d'évaluation autonome des modèles de véhicule enregistrés;
3. la liste d'achat des pièces pour les modèles de véhicule enregistrés;
4. une liste de documents pour vérification du caractère complet du véhicule (annexe 7);
5. les autres documents requis.

Article 8 Après avoir reçu le formulaire de demande du fabricant d'automobiles, le Bureau délivre un avis de vérification dans un délai de sept jours ouvrables et transmet les documents pertinents au Centre de vérification. Dans un délai de sept jours ouvrables après avoir reçu l'avis, le Centre de vérification élabore un plan de vérification et fait rapport au Bureau. Le Bureau adresse une notification au bureau de douane compétent pour qu'il désigne des experts en tarification qui

¹ Voir la note de bas de page relative à l'article 7.1 du Décret n° 125.

² Voir la note de bas de page relative à l'article 2.1 du Décret n° 125.

concourront à la vérification; il informe en outre le fabricant d'automobiles qu'il sera procédé à une vérification.

Article 9 Après avoir reçu l'avis de vérification du Bureau, le Centre de vérification mène à bien la vérification dans un délai de un mois, établit un *Rapport de vérification du caractère complet du véhicule* (annexe 8) et une *Liste de pièces automobiles pour vérification (examen) du caractère complet du véhicule* (annexe 4) et présente au Bureau un dossier contenant les documents susmentionnés.

Article 10 La procédure ci-après s'applique aux modèles de véhicule qui ont été mis en production avant l'entrée en vigueur des règles administratives:

1. Les fabricants d'automobiles mènent à bien l'évaluation autonome dans un délai de un mois après l'entrée en vigueur des règles administratives.
2. S'il ressort de l'évaluation autonome qu'il convient d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets, le fabricant d'automobiles dépose une demande d'enregistrement auprès du Bureau dans un délai de sept jours ouvrables après l'achèvement de l'évaluation autonome et fait une demande de vérification au Bureau.

S'il ressort de l'évaluation autonome qu'il ne convient pas d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets, le fabricant d'automobiles remplit une *Demande d'examen du caractère complet du véhicule* (annexe 5), joint une *Liste de pièces automobiles pour vérification (examen) du caractère complet du véhicule* (annexe 4) et fait une demande d'examen au Bureau. Si l'examen indique qu'il convient d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets, le fabricant d'automobiles, dans un délai de sept jours ouvrables après que l'avis a été rendu à l'issue de l'examen, dépose une demande d'enregistrement auprès du Bureau et demande qu'une vérification soit faite pour déterminer si les pièces automobiles importées peuvent être assimilées à des véhicules complets.

3. Le Centre de vérification mène à bien la vérification dans un délai de trois mois après avoir reçu les instructions du Bureau, établit un *Rapport de vérification du caractère complet du véhicule* (annexe 8) et une *Liste de pièces automobiles pour vérification (examen) du caractère complet du véhicule* (annexe 4) et présente au Bureau un dossier contenant les documents susmentionnés.

Article 11 Les avis rendus à l'issue des examens et les conclusions établies à l'issue des vérifications sont publiés en temps voulu sur le site Web relatif à l'administration des pièces automobiles importées assimilées à des véhicules complets, à l'adresse <http://autoadmin.chinaport.gov.cn>, et sur le site Web qui donne des informations sur l'industrie automobile chinoise, à l'adresse <http://www.autoinfo.gov.cn>.

Article 12 Il incombe au Bureau d'organiser des réunions pour évaluer et contrôler les conclusions établies à l'issue de la vérification. Lorsqu'un fabricant d'automobiles conteste la conclusion établie à l'issue de la vérification, le Bureau organise une réunion d'évaluation. Les participants à cette réunion comprennent essentiellement les représentants des fabricants d'automobiles concernés, les experts du secteur automobile et les experts des Douanes en matière de tarification. Si la conclusion établie à l'issue de l'appréciation indique qu'une nouvelle vérification est nécessaire, le Bureau charge le Centre de vérification d'effectuer cette nouvelle vérification.

Les deux tiers au moins des membres de l'équipe chargée de la nouvelle vérification sont différents des membres de l'équipe initiale. Le chef de l'équipe chargée de la nouvelle vérification n'est pas un membre de l'équipe initiale.

Le Centre de vérification mène à bien la nouvelle vérification dans un délai de un mois après en avoir reçu l'instruction. La conclusion établie à l'issue de la nouvelle vérification est publiée après qu'un dossier contenant les documents afférents à la nouvelle vérification a été soumis au Bureau.

CHAPITRE III CRITÈRES DE VÉRIFICATION

Article 13 Les importations de pièces automobiles sont assimilées à des importations de véhicules complets si l'un des critères suivants est rempli:

- 1) importation de kits CKD ou SKD afin d'assembler des véhicules;
- 2) eu égard à l'article 4 des règles administratives:
 - a) importation de carrosseries (y compris les cabines) et de moteurs afin d'assembler des véhicules;
 - b) importation de carrosseries (y compris les cabines) ou de moteurs, plus au moins trois autres ensembles (éléments), afin d'assembler des véhicules;
 - c) importation d'au moins cinq ensembles (éléments) autres que les carrosseries (y compris les cabines) et les moteurs afin d'assembler des véhicules; ou
- 3) le prix total des pièces importées représente au moins 60 pour cent du prix total d'un véhicule complet du modèle considéré. Le présent critère entre en vigueur le 1^{er} juillet 2006.

Article 14 Les pièces automobiles importées sont assimilées à un ensemble (éléments) si l'un des critères suivants est rempli:

- 1) importation d'un jeu complet de pièces afin d'assembler des ensembles (éléments);
- 2) importation de pièces essentielles ou de sous-ensembles afin d'assembler des ensembles (éléments), si la quantité de pièces essentielles ou de sous-ensembles importés atteint ou dépasse le niveau spécifié dans les annexes 1 et 2; ou
- 3) le prix total des pièces importées représente au moins 60 pour cent du prix total de l'ensemble (élément) considéré.

Article 15 L'ensemble (élément) fabriqué par un fabricant national d'ensembles (d'éléments) automobiles est considéré comme un ensemble (élément) d'origine nationale si les pièces automobiles importées utilisées dans la fabrication de l'ensemble (élément) ne sont pas assimilées à un ensemble (élément).

Article 16 Si des fabricants nationaux d'automobiles ou de pièces automobiles utilisent des pièces automobiles importées (à l'exception des ensembles et sous-ensembles) ou des pièces automobiles importées non finies pour fabriquer des pièces automobiles, celles-ci sont considérées comme des pièces automobiles d'origine nationale si les fabricants nationaux transforment substantiellement les pièces importées ou les pièces non finies.

Article 17 L'expression "transformation substantielle" signifie que l'article, une fois transformé, satisfait au critère de transformation substantielle énoncé dans le *Règlement de la République populaire de Chine sur les règles d'origine applicables aux marchandises importées et aux marchandises exportées*.

Article 18 Le critère de transformation substantielle s'applique conformément aux principes suivants:

Le critère fondamental est l'absence de changement de classification tarifaire. Lorsque le critère du changement de classification tarifaire ne peut pas bien rendre compte de la transformation substantielle, il convient d'ajouter le critère de la valeur ajoutée en pourcentage ainsi que les procédés de fabrication ou de transformation.

1. Le critère d'"absence de changement de classification tarifaire" s'applique dans les cas où le classement tarifaire du produit fabriqué localement à partir de matières premières importées diffère du classement des matières premières importées au niveau à quatre chiffres du "*Tarif douanier d'importation et du Tarif douanier d'exportation de la République populaire de Chine*". Toutefois, ce critère ne s'applique pas au changement de classification au niveau à quatre chiffres qui résulte d'une simple opération de fabrication telle qu'une simple opération de montage ou de découpage.
2. Le critère du "pourcentage *ad valorem*" (c'est-à-dire le pourcentage de transformation substantielle) s'applique dans les cas où la fabrication ou la transformation dans le pays de produits intermédiaires importés crée de la valeur ajoutée, qui atteint ou dépasse 30 pour cent de la valeur du produit fabriqué. La formule est la suivante:

Prix des marchandises livrées - Valeur des produits intermédiaires importés	x 100% ≥ 30%
Prix des marchandises livrées	

L'expression "prix des marchandises livrées" employée plus haut s'entend du prix des produits finis facturé par les fournisseurs de pièces aux fabricants de véhicules complets ou d'ensembles/éléments; dans les cas où le fabricant de véhicules complets ou d'ensembles (éléments) produit les pièces lui-même, l'expression "prix des marchandises livrées" s'entend du prix de cession interne.

L'expression "valeur des produits intermédiaires importés" s'entend de la valeur des matières premières et des pièces (y compris les pièces non finies) importées pour être utilisées directement dans la fabrication ou l'assemblage du produit final; elle est calculée sur la base du prix d'importation c.a.f.

Le calcul du "pourcentage *ad valorem*" dont il est fait mention plus haut est conforme aux principes comptables généralement acceptés et aux dispositions pertinentes de la "*Réglementation tarifaire en matière d'import-export de la République populaire de Chine*".

3. Le critère des "procédés de fabrication ou de transformation" s'entend des principaux procédés de production qui sont mis en œuvre dans la fabrication ou la transformation locale et qui confèrent ses caractéristiques essentielles au produit fabriqué.

Article 19 Les pièces essentielles ou sous-ensembles de la carrosserie, du moteur et de la transmission du véhicule sont divisés en deux catégories: la catégorie A et la catégorie B. Si l'ensemble des pièces importées relevant à la fois des catégories A et B atteint ou dépasse la valeur minimale globale pour les pièces importées, il convient d'assimiler celles-ci à un ensemble (élément)

complet; si, toutefois, les pièces importées relevant de la catégorie A atteignent ou dépassent la valeur minimale pour la catégorie A, il convient aussi d'assimiler ces pièces importées à un ensemble (élément) complet.

Pendant la période allant du 1^{er} avril 2005 au 30 juin 2006, les pièces essentielles relevant des catégories A et B sont évaluées conjointement au regard de la valeur minimale globale.

À compter du 1^{er} juillet 2006 et pour tous les modèles de véhicule, les pièces essentielles relevant des catégories A et B sont évaluées séparément au regard de leurs valeurs minimales respectives.

Article 20 Si les pièces importées représentent plus de 60 pour cent du prix des pièces essentielles ou des sous-ensembles, ces pièces essentielles ou sous-ensembles sont considérés comme des pièces essentielles ou des sous-ensembles importés. Les fabricants fournissent la liste des ratios des prix des pièces nécessaires.

En principe, l'origine des pièces essentielles ou sous-ensembles n'est pas recherchée au-delà des fournisseurs de rang deux des fabricants de véhicules complets.

Les pièces importées achetées par des sociétés de commerce ou des fournisseurs nationaux sont considérées comme des pièces importées.

Article 21 Si le modèle de véhicule ne contient pas de pièces essentielles ou de sous-ensembles qui correspondent fonctionnellement à ceux qui sont énumérés dans la "*Liste des ensembles (éléments)*" qui figure à l'annexe 1 des règles administratives, les valeurs minimales ou le nombre d'ensembles (éléments) sont réduits en conséquence.

Article 22 Pour les véhicules à traction intégrale, le pont moteur est remplacé dans la "*Liste des ensembles (éléments)*" par la boîte de transfert.

Article 23 Pour les véhicules à pont tandem et à essieux multiples, le nombre d'essieux permet de déterminer si les pièces automobiles importées peuvent être assimilées à des ensembles (éléments) complets et les valeurs minimales servant à déterminer si les pièces automobiles importées peuvent être assimilées à des véhicules complets sont relevées en conséquence.

Article 24 La formule ci-après est utilisée pour calculer le taux de pénétration des importation.

Si le véhicule est assemblé en partie avec des pièces importées, la formule suivante est utilisée:

Taux de pénétration des importations =	Valeur totale des pièces importées non assemblées par unité	x 100%
	Valeur totale des pièces non assemblées par unité	

"Unité" s'entend d'un seul véhicule complet ou d'un seul ensemble (élément).

L'expression "valeur totale des pièces non assemblées par unité" s'entend du prix c.a.f. des pièces CKD du modèle de véhicule ou de l'ensemble (élément) d'origine, s'il existe un modèle de véhicule ou un ensemble (élément) d'origine en cours d'admission ou importé; s'il n'existe aucun modèle de véhicule ou aucun ensemble (élément) de référence, cette expression désigne le prix c.a.f. des pièces importées plus le prix des pièces d'origine nationale (hors TVA).

L'expression "valeur totale des pièces importées non assemblées par unité" s'entend du prix c.a.f. global de toutes les pièces importées.

Le coût d'assemblage lors de la production d'ensembles (éléments) et de véhicules complets n'entre pas dans le calcul de la "valeur totale des pièces non assemblées par unité".

Le coût supporté pour la peinture et le soudage de la carrosserie des véhicules n'entre pas dans le prix de l'assemblage de la carrosserie des véhicules.

Les huiles ou liquides utilisés dans les véhicules complets et les ensembles (éléments) n'entrent pas dans le calcul de la "valeur totale des pièces non assemblées par unité". Les huiles ou liquides scellés dans les produits finis ou semi-finis peuvent entrer dans le calcul de la "valeur totale des pièces non assemblées par unité". Les consommations intermédiaires utilisées dans la fabrication et la transformation peuvent entrer dans le calcul de la "valeur totale des pièces non assemblées par unité" s'ils font finalement partie des produits.

CHAPITRE IV DISPOSITIONS ADDITIONNELLES

Article 25 Aux fins des présentes règles, l'expression "modèle de véhicule" s'entend des modèles de véhicules des classes M et N, qui peuvent être déterminés par le fabricant, la marque, la cylindrée et le type de moteur, ainsi que le type de transmission. Si une autre configuration vient s'ajouter au modèle de véhicule enregistré et qu'il convient d'assimiler les pièces importées à cette fin à un véhicule complet, le modèle possédant cette configuration additionnelle est enregistré en tant que nouveau modèle auprès du Bureau.

Article 26 Si, 1) ainsi qu'il ressort de l'examen sur place, il convient d'assimiler les pièces importées à un véhicule complet; et 2) que les conditions de production du fabricant d'automobiles et le prix des pièces automobiles importées ont été vérifiés; et 3) que le résultat de l'examen sur place satisfait aux exigences du rapport de vérification; et 4) que le fabricant en convient et que le Bureau donne son aval, l'équipe de vérification peut rendre un rapport de vérification fondé sur les avis rendus à l'issue de l'examen et aucune vérification ne sera effectuée.

Article 27 Le personnel des services que comprend le Comité directeur, le personnel du Centre de vérification, les experts du secteur automobile et les experts des Douanes en matière de tarification qui prennent part à la vérification ou à l'administration des importations traitent d'une manière confidentielle les éléments d'information communiqués par les entreprises, conformément aux lois et règlements applicables.

Article 28 Une fausse déclaration tombe sous le coup de l'article 37 des règles administratives et constitue un "manquement à l'obligation de faire une déclaration en toute bonne foi" si elle crée une situation dans laquelle

- il ressort de l'évaluation autonome qu'il ne convient pas d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets; et
- que l'avis rendu à l'issue de l'examen indique qu'il convient d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets.

Article 29 Les présentes règles entrent en vigueur le 1^{er} avril 2005.

Annexes:

1. Nomenclature illustrée des structures de véhicule
2. Liste tarifaire des pièces essentielles ou des sous-ensembles de véhicule

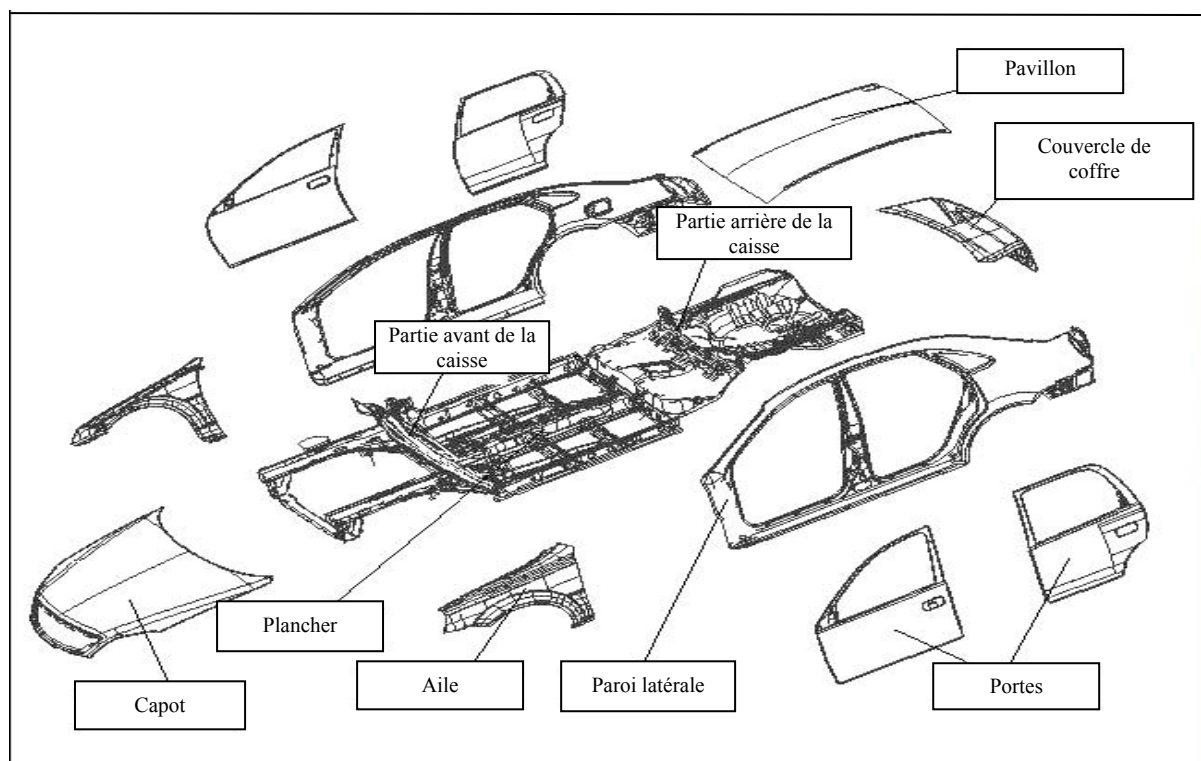
3. Demande d'examen du caractère complet du véhicule
4. Liste détaillée de pièces pour vérification et examen du caractère complet du véhicule
5. Rapport d'examen du caractère complet du véhicule
6. Formulaire de demande de vérification du caractère complet du véhicule
7. Liste de documents pour vérification du caractère complet du véhicule
8. Rapport de vérification du caractère complet du véhicule

**Annexe 1 – Désignation et illustration des parties de la carrosserie
et des éléments structurels du véhicule**

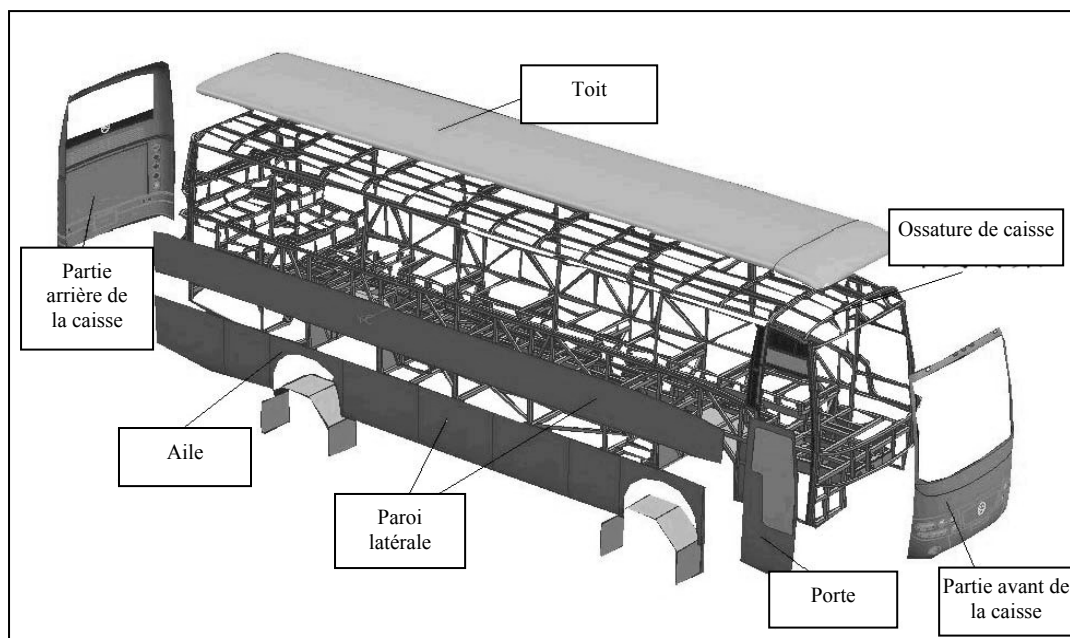
1. Désignation des éléments structurels du véhicule

Partie avant de la caisse	<p>Structure avant de l'habitacle, y compris le panneau avant, le cadre de pare-brise, le montant de pare-brise (montant avant), le revêtement extérieur de la partie avant de la caisse, etc.</p> <p>Le tablier avant isole l'habitacle du moteur et de l'extérieur.</p>
Paroi latérale	<p>Partie latérale de l'habitacle, ensemble non monté ou monté intégralement. S'il s'agit d'un ensemble non monté, la paroi latérale comprend le montant milieu, le montant supérieur des portes, etc.</p>
Partie arrière de la caisse	<p>Partie arrière de l'habitacle, y compris le panneau arrière, le montant arrière, l'encadrement de lunette, etc.</p> <p>Le panneau arrière relie le plancher et les montants arrière droit/gauche et sépare l'habitacle du coffre.</p>
Toit	<p>Partie supérieure de la caisse, d'un seul tenant ou divisée en trois parties le long des gouttières. Étant donné que les montants latéraux du toit servent également de montants supérieurs pour les portes, ils sont parfois classés avec la paroi latérale. En fin de compte, leur classement dépend de la structure particulière et des sous-ensembles soudés.</p>
Portes	<p>Portes avec charnières, ailes tournantes et portes coulissantes. Les portes sont constituées d'un panneau extérieur, d'un panneau intérieur, d'un encadrement d'entrée de porte, de charnières, d'un renfort pour serrure et de coulisses.</p>
Plancher	<p>Plancher et traverses supportant l'habitacle et le coffre.</p>
Aile	<p>Panneau de compartiment d'aile. S'il ne s'agit pas d'un élément indépendant, il fait partie de la paroi latérale.</p>

2. Illustration des éléments structurels d'une voiture de tourisme



3. Illustration des éléments structurels d'un autobus



**Annexe 2 – Tableau des codes du SH pour les pièces essentielles
et les sous-ensembles de véhicules automobiles**

Ensemble	Pièces essentielles	Code du SH		Désignation du produit
		Code à 8 chiffres	Code à 10 chiffres	
Carrosserie	1. Paroi latérale	8708.2990	8708.2990 90	Autres parties et accessoires de carrosseries
	2. Porte	8708.2990	8708.2990 90	Autres parties et accessoires de carrosseries
	3. Capot du moteur	8708.2990	8708.2990 90	Autres parties et accessoires de carrosseries
	4. Pavillon/toit	8708.2990	8708.2990 90	Autres parties et accessoires de carrosseries
	5. Partie avant de la caisse	8708.2990	8708.2990 90	Autres parties et accessoires de carrosseries
	6. Plancher de l'habitacle	8708.2990	8708.2990 90	Autres parties et accessoires de carrosseries
	7. Couvercle de coffre ou hayon arrière	8708.2990	8708.2990 90	Autres parties et accessoires de carrosseries
	8. Partie arrière de la caisse	8708.2990	8708.2990 90	Autres parties et accessoires de carrosseries
	9. Aile	8708.2990	8708.2990 90	Autres parties et accessoires de carrosseries
Moteur (diesel)	10. Bloc-moteur	8409 9991		Utilisé dans les moteurs d'une puissance de 132,39 kW (180 ch.) ou plus
		8409.9999	8409.9999 90	Autres parties spéciales de moteurs non dénommées ailleurs
	11. Culasse	8409.9991		Utilisé dans les moteurs d'une puissance de 132,39 kW (180 ch.) ou plus
		8409.9999	8409.9999.90	Autres parties spéciales de moteurs non dénommées ailleurs
	12. Vilebrequin	8483.1090		Arbres de transmission (y compris arbres à cames et vilebrequins)
	13. Pompe haute pression	8413.3021		Pompes carburant pour les moteurs d'une puissance de 132,39 kW (180 ch.) ou plus
		8413.3029		Autres pompes carburant
	14. Compresseur	8414.8090	8414.8090.50	Compresseur de véhicules pour le transport de passagers
			8414.8090.90	Compresseur d'autres véhicules
	15. Arbre à cames	8483.1090		Arbres de transmission (y compris arbres à cames et vilebrequins)

Ensemble	Pièces essentielles	Code du SH		Désignation du produit
		Code à 8 chiffres	Code à 10 chiffres	
Moteur (essence)	16. Bielle	84099991		Utilisée dans les moteurs d'une puissance de 132,39 kW (180 ch.) ou plus
		8409.9999	8409.9999.90	Autres parties spéciales de moteurs non dénommées ailleurs
	17. Démarreur	8511.4091		Démarreur utilisé dans les moteurs d'une puissance de 132,39 kW (180 ch.) ou plus
		8511.4099		Autres démarreurs et démarreurs fonctionnant comme génératrices
	18. Génératrice	8511.5090		Autres génératrices
	19. Injecteur diesel	84099991		Utilisé dans les moteurs d'une puissance de 132,39 kW (180 ch.) ou plus
		8409.9999	8409.9999.90	Autres parties spéciales de moteurs non dénommées ailleurs
	20. Bloc-moteur	8409.9199	8409.9199 90	Autres parties de moteurs à piston à allumage par étincelles
	21. Culasse	8409.9199	8409.9199 90	Autres parties de moteurs à piston à allumage par étincelles
	22. Vilebrequin	8483.1090		Arbres de transmission (y compris arbres à cames et vilebrequins)
	23. Arbre à cames	8483.1090		Arbres de transmission (y compris arbres à cames et vilebrequins)
	24. Système d'injection électronique (y compris module de commande, papillon des gaz, injecteur, thermocontact)	8409.9191		Système d'injection de carburant contrôlé électroniquement
	25. Pompe à essence	8413.3021		Pompes à essence pour les moteurs d'une puissance de 132,39 kW (180 ch.) ou plus
		8413.3029		Autres pompes à essence
	26. Bielle	8409.9199	8409.9199 30	Autres parties de moteurs à piston à allumage par étincelles – bielle
	27. Démarreur	85114091		Démarreurs utilisés dans les moteurs d'une puissance de 132,39 kW (180 ch.) ou plus
		8511.4099		Autres démarreurs et démarreurs fonctionnant comme génératrices
	28. Génératrice	8511.5090		Autres génératrices
	29. Compresseur	8414.8090	8414.8090.50	Compresseur de véhicules pour le transport de passagers
			8414.8090 90	Compresseur d'autres véhicules

Ensemble	Pièces essentielles	Code du SH		Désignation du produit
		Code à 8 chiffres	Code à 10 chiffres	
Transmission (manuelle)	30. Carter	8708.9910		Autres parties et accessoires de tracteurs
			8708.9929.90	Autres parties et accessoires d'autobus de grandes dimensions
		8708.9939		Autres parties et accessoires de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier
		8708.9949		Autres parties et accessoires de camions de poids moyen ou léger
			87089959.90	Autres parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
			8708.9959 20	Parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (couple \geq 90 kg) (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
		87089960		Autres parties et accessoires de véhicules à usages spéciaux, non dénommés ailleurs
		87089999		Autres parties et accessoires d'autres véhicules automobiles
	31. Boîte de vitesses	8708.9910		Autres parties et accessoires de tracteurs
			8708.9929 90	Autres parties et accessoires d'autobus de grandes dimensions
		8708.9939		Autres parties et accessoires de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier
		8708.9949		Autres parties et accessoires de camions de poids moyen ou léger
			8708.9959 90	Autres parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
			8708.9959 20	Parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (couple \geq 90 kg) (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
		8708.9960		Autres parties et accessoires de véhicules à usages spéciaux, non dénommés ailleurs
		8708.9999		Autres parties et accessoires de véhicules automobiles, non dénommés ailleurs

Ensemble	Pièces essentielles	Code du SH		Désignation du produit
		Code à 8 chiffres	Code à 10 chiffres	
Transmission (manuelle)	32. Embrayage	8708.9310		Embrayages de tracteurs et leurs parties
		8708.9320		Embrayages d'autobus comportant 30 places assises ou plus et leurs parties
		8708.9330		Embrayages de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier et leurs parties
		8708.9340		Embrayages de véhicules utilitaires légers à moteur diesel ou à essence et leurs parties
			8708.9350.10	Embrayages de camions diesel d'un poids en charge maximal de 14 tonnes ou plus et leurs parties
			8708.9350.90	Embrayages de camions à moteur à essence d'un poids en charge maximal de 8 tonnes ou plus et leurs parties
		8708.9360		Embrayages de véhicules à usages spéciaux et leurs parties
		8708.9390		Embrayages de véhicules automobiles non dénommés ailleurs et leurs parties
	33. Arbre	8708.9910		Autres parties et accessoires de tracteurs
			8708.9929.90	Autres parties et accessoires d'autobus de grandes dimensions
		8708.9939		Autres parties et accessoires de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier
		8708.9949		Autres parties et accessoires de camions de poids moyen ou léger
			8708.9959.90	Autres parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
			8708.9959 20	Parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (couple \geq 90 kg) (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
		8708.9960		Autres parties et accessoires de véhicules à usages spéciaux, non dénommés ailleurs
		8708.9999		Autres parties et accessoires de véhicules automobiles, non dénommés ailleurs

Ensemble	Pièces essentielles	Code du SH		Désignation du produit
		Code à 8 chiffres	Code à 10 chiffres	
Transmission (manuelle)	34. Commande de la boîte de vitesses	8708.9910		Autres parties et accessoires de tracteurs
			8708.9929.90	Autres parties et accessoires d'autobus de grandes dimensions
		8708.9939		Autres parties et accessoires de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier
		8708.9949		Autres parties et accessoires de camions de poids moyen ou léger
			8708.9959.90	Autres parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
			8708.9959.20	Parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (couple ≥ 90 kg) (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
		8708.9960		Autres parties et accessoires de véhicules à usages spéciaux, non dénommés ailleurs
		8708.9999		Autres parties et accessoires de véhicules automobiles, non dénommés ailleurs
	35. Synchroniseur	8708.9910		Autres parties et accessoires de tracteurs
			8708.9929.90	Autres parties et accessoires d'autobus de grandes dimensions
		8708.9939		Autres parties et accessoires de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier
		8708.9949		Autres parties et accessoires de camions de poids moyen ou léger
			8708.9959.90	Autres parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
			8708.9959.20	Parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (couple ≥ 90 kg) (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
		8708.9960		Autres parties et accessoires de véhicules à usages spéciaux, non dénommés ailleurs
		8708.9999		Autres parties et accessoires de véhicules automobiles, non dénommés ailleurs

Ensemble	Pièces essentielles	Code du SH		Désignation du produit
		Code à 8 chiffres	Code à 10 chiffres	
Transmission (manuelle)	36. Boîte transfert	8708.9910		Autres parties et accessoires de tracteurs
			8708.9929 90	Autres parties et accessoires d'autobus de grandes dimensions
		8708.9939		Autres parties et accessoires de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier
		8708.9949		Autres parties et accessoires de camions de poids moyen ou léger
			8708.9959.90	Autres parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
			8708.9959.20	Parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (couple \geq 90 kg) (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
		8708.9960		Autres parties et accessoires de véhicules à usages spéciaux, non dénommés ailleurs
		8708.9999		Autres parties et accessoires de véhicules automobiles, non dénommés ailleurs
Transmission (automatique)	37. Carter	8708.9910		Autres parties et accessoires de tracteurs
			8708.9929.90	Autres parties et accessoires d'autobus de grandes dimensions
		8708.9939		Autres parties et accessoires de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier
		8708.9949		Autres parties et accessoires de camions de poids moyen ou léger
			8708.9959.90	Autres parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
			8708.9959.20	Parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (couple \geq 90 kg) (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
		8708.9960		Autres parties et accessoires de véhicules à usages spéciaux, non dénommés ailleurs
		8708.9999		Autres parties et accessoires de véhicules automobiles, non dénommés ailleurs

Ensemble	Pièces essentielles	Code du SH		Désignation du produit
		Code à 8 chiffres	Code à 10 chiffres	
Transmission (automatique)	38. Commande hydraulique	8708.9910		Autres parties et accessoires de tracteurs
			8708.9929.90	Autres parties et accessoires d'autobus de grandes dimensions
		8708.9939		Autres parties et accessoires de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier
		8708.9949		Autres parties et accessoires de camions de poids moyen ou léger
			8708.9959.90	Autres parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
			8708.9959.20	Parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (couple ≥ 90 kg) (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
		8708.9960		Autres parties et accessoires de véhicules à usages spéciaux, non dénommés ailleurs
		8708.9999		Autres parties et accessoires de véhicules automobiles
	39. Module de commande de la transmission automatique	90328900	9032.8900 90	Autres dispositifs pour la régulation ou le contrôle automatiques
	40. Boîte transfert	8708.9910		Autres parties et accessoires de tracteurs
			8708.9929 90	Autres parties et accessoires d'autobus de grandes dimensions
		8708.9939		Autres parties et accessoires de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier
		8708.9949		Autres parties et accessoires de camions de poids moyen ou léger
			8708.9959 20	Parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (couple ≥ 90 kg) (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
			8708.9959 90	Autres parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
		8708.9960		Autres parties et accessoires de véhicules à usages spéciaux, non dénommés ailleurs
		8708.9999		Autres parties et accessoires de véhicules automobiles, non dénommés ailleurs

Ensemble	Pièces essentielles	Code du SH		Désignation du produit
		Code à 8 chiffres	Code à 10 chiffres	
Transmission (automatique)	41. Boîte de vitesses (roue de friction et courroie d'acier)	8708.9910		Autres parties et accessoires de tracteurs
			8708.9929.90	Autres parties et accessoires d'autobus de grandes dimensions
		8708.9939		Autres parties et accessoires de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier
		8708.9949		Autres parties et accessoires de camions de poids moyen ou léger
			8708.9959.90	Autres parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
			8708.9959 20	Parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (couple \geq 90 kg) (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
		8708.9960		Autres parties et accessoires de véhicules à usages spéciaux, non dénommés ailleurs
		8708.9999		Autres parties et accessoires de véhicules automobiles
	42. Arbre	8708.9910		Autres parties et accessoires de tracteurs
			8708.9929.90	Autres parties et accessoires d'autobus de grandes dimensions
		8708.9939		Autres parties et accessoires de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier
		8708.9949		Autres parties et accessoires de camions de poids moyen ou léger
			8708.9959.90	Autres parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
			8708.9959 20	Parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (couple \geq 90 kg) (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
		8708.9960		Autres parties et accessoires de véhicules à usages spéciaux, non dénommés ailleurs
		8708.9999		Autres parties et accessoires de véhicules automobiles

Ensemble	Pièces essentielles	Code du SH		Désignation du produit
		Code à 8 chiffres	Code à 10 chiffres	
Transmission (automatique)	43. Commande de la boîte de vitesses	8708.9910		Autres parties et accessoires de tracteurs
			8708.9929.90	Autres parties et accessoires d'autobus de grandes dimensions
		8708.9939		Autres parties et accessoires de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier
		8708.9949		Autres parties et accessoires de camions de poids moyen ou léger
			8708.9959.90	Autres parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
			8708.9959.20	Parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (couple ≥ 90 kg) (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
		8708.9960		Autres parties et accessoires de véhicules à usages spéciaux, non dénommés ailleurs
		8708.9999		Autres parties et accessoires de véhicules automobiles
Essieu (pont moteur)	44. Carter	8708.9910		Autres parties et accessoires de tracteurs
			8708.9929.10	Parties d'essieux centraux et de ponts moteurs arrière d'une charge par essieu de 10 tonnes ou plus
			8708.9929.90	Autres parties et accessoires d'autobus de grandes dimensions
		8708.9939		Autres parties et accessoires de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier
		8708.9949		Autres parties et accessoires de camions de poids moyen ou léger
			8708.9959.90	Autres parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
		8708.9960		Autres parties et accessoires de véhicules à usages spéciaux, non dénommés ailleurs
		8708.9999		Autres parties et accessoires de véhicules automobiles

Ensemble	Pièces essentielles	Code du SH		Désignation du produit
		Code à 8 chiffres	Code à 10 chiffres	
Essieu (pont moteur)	45. Demi-arbre gauche/droit (joint homocinétique)	8708.9910		Autres parties et accessoires de tracteurs
			8708.9929 10	Parties d'essieux centraux et de ponts moteurs arrière d'une charge par essieu de 10 tonnes ou plus
			8708.9929 90	Autres parties et accessoires d'autobus de grandes dimensions
		8708.9939		Autres parties et accessoires de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier
		8708.9949		Autres parties et accessoires de camions de poids moyen ou léger
			8708.9959 90	Autres parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
		8708.9960		Autres parties et accessoires de véhicules à usages spéciaux, non dénommés ailleurs
		8708.9999		Autres parties et accessoires de véhicules automobiles
	46. Mâchoire	8708.9910		Autres parties et accessoires de tracteurs
			8708.9929 10	Parties d'essieux centraux et de ponts moteurs arrière d'une charge par essieu de 10 tonnes ou plus
			8708.9929.90	Autres parties et accessoires d'autobus de grandes dimensions
		8708.9939		Autres parties et accessoires de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier
		8708.9949		Autres parties et accessoires de camions de poids moyen ou léger
			8708.9959.90	Autres parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
		8708.9960		Autres parties et accessoires de véhicules à usages spéciaux, non dénommés ailleurs
		8708.9999		Autres parties et accessoires de véhicules automobiles

Ensemble	Pièces essentielles	Code du SH		Désignation du produit
		Code à 8 chiffres	Code à 10 chiffres	
Essieu (pont moteur)	47. Différentiel	8708.9910		Autres parties et accessoires de tracteurs
			87089929.90	Autres parties et accessoires d'autobus de grandes dimensions
		87089939		Autres parties et accessoires de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier
		87089949		Autres parties et accessoires de camions de poids moyen ou léger
			87089959.90	Autres parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
		87089960		Autres parties et accessoires de véhicules à usages spéciaux, non dénommés ailleurs
		87089999		Autres parties et accessoires de véhicules automobiles
	48. Culbuteur	87089910		Autres parties et accessoires de tracteurs
			87089929.10	Parties d'essieux centraux et de ponts moteurs arrière d'une charge par essieu de 10 tonnes ou plus
			87089929.90	Autres parties et accessoires d'autobus de grandes dimensions
		87089939		Autres parties et accessoires de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier
		87089949		Autres parties et accessoires de camions de poids moyen ou léger
			87089959.90	Autres parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
		87089960		Autres parties et accessoires de véhicules à usages spéciaux, non dénommés ailleurs
		87089999		Autres parties et accessoires de véhicules automobiles
	49. Moyeu	8708.7090		Autres parties et accessoires de véhicules automobiles

Ensemble	Pièces essentielles	Code du SH		Désignation du produit
		Code à 8 chiffres	Code à 10 chiffres	
Essieu (pont moteur)	50. Palier		8482.1000.10	Roulements à billes
			8482.2000.10	Roulements à rouleaux coniques pour véhicules automobiles
			8482.3000.10	Roulements à rouleaux en forme de tonneau pour véhicules automobiles
			8482.4000.10	Roulements à aiguilles pour véhicules automobiles
			8482.5000.10	Roulements à rouleaux cylindriques pour véhicules automobiles
			8482.8000	Autres, y compris les roulements combinés
	51. Couple conique	8708.9910		Autres parties et accessoires de tracteurs
			8708.9929.10	Parties d'essieux centraux et de ponts moteurs arrière d'une charge par essieu de 10 tonnes ou plus
			8708.9929.90	Autres parties et accessoires d'autobus de grandes dimensions
		8708.9939		Autres parties et accessoires de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier
		8708.9949		Autres parties et accessoires de camions de poids moyen ou léger
			8708.9959.90	Autres parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
		8708.9960		Autres parties et accessoires de véhicules à usages spéciaux, non dénommés ailleurs
		8708.9999		Autres parties et accessoires de véhicules automobiles
	52. Ressort de suspension	8708.9910		Autres parties et accessoires de tracteurs
			8708.9929.90	Autres parties et accessoires d'autobus de grandes dimensions
		8708.9939		Autres parties et accessoires de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier
		8708.9949		Autres parties et accessoires de camions de poids moyen ou léger
			8708.9959.90	Autres parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
		8708.9960		Autres parties et accessoires de véhicules à usages spéciaux, non dénommés ailleurs
		8708.9999		Autres parties et accessoires de véhicules automobiles

Ensemble	Pièces essentielles	Code du SH		Désignation du produit
		Code à 8 chiffres	Code à 10 chiffres	
Essieu (pont moteur)	53. Amortisseur	8708.8010		Amortisseurs de suspension de véhicules automobiles
			87088090.10	Amortisseurs de suspension d'autobus comportant 30 places assises ou plus
			87088090.90	Autres amortisseurs de suspension de véhicules automobiles
Essieu (essieu non moteur)	54. Essieu (dispositif d'attelage de remorque)	8708.6010		Essieux porteurs de tracteurs et leurs parties
		8708.6020		Essieux porteurs d'autobus de grandes dimensions et leurs parties
		8708.6030		Essieux porteurs de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier et leurs parties
		8708.6040		Essieux porteurs de camions diesel d'un poids en charge maximal de moins de 14 tonnes et leurs parties
		8708.6050		Essieux porteurs de camions et leurs parties
		8708.6060		Essieux porteurs de véhicules à usages spéciaux et leurs parties
		8708.6090		Autres essieux porteurs de véhicules automobiles et leurs parties
	55. Moyeu	8708.7090		Autres parties et accessoires de véhicules automobiles
	56. Palier		8482.1000.10	Roulements à billes
			8482.2000.10	Roulements à rouleaux coniques pour véhicules automobiles
			8482.3000.10	Roulements à rouleaux en forme de tonneau pour véhicules automobiles
			8482.4000.10	Roulements à aiguilles pour véhicules automobiles
			8482.5000.10	Roulements à rouleaux cylindriques pour véhicules automobiles
		8482.8000		Autres, y compris les roulements combinés

Ensemble	Pièces essentielles	Code du SH		Désignation du produit
		Code à 8 chiffres	Code à 10 chiffres	
Essieu (essieu non moteur)	57. Ressort de suspension	87086010		Essieux porteurs de tracteurs et leurs parties
		87086020		Essieux porteurs d'autobus de grandes dimensions et leurs parties
		87086030		Essieux porteurs de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier et leurs parties
		87086040		Essieux porteurs de camions diesel d'un poids en charge maximal de moins de 14 tonnes et leurs parties
		8708.6050		Essieux porteurs de camions et leurs parties
		8708.6060		Essieux porteurs de véhicules à usages spéciaux et leurs parties
		8708.6090		Autres essieux porteurs de véhicules automobiles et leurs parties
	58. Mâchoire	8708.6010		Essieux porteurs de tracteurs et leurs parties
		8708.6020		Essieux porteurs d'autobus de grandes dimensions et leurs parties
		8708.6030		Essieux porteurs de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier et leurs parties
		8708.6040		Essieux porteurs de camions diesel d'un poids en charge maximal de moins de 14 tonnes et leurs parties
		8708.6050		Essieux porteurs de camions et leurs parties
		8708.6060		Essieux porteurs de véhicules à usages spéciaux et leurs parties
		8708.6090		Essieux porteurs de véhicules automobiles et leurs parties
	59. Culbuteur	87086010		Essieux porteurs de tracteurs et leurs parties
		87086020		Essieux porteurs d'autobus de grandes dimensions et leurs parties
		87086030		Essieux porteurs de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier et leurs parties
		87086040		Essieux porteurs de camions diesel d'un poids en charge maximal de moins de 14 tonnes et leurs parties
		87086050		Essieux porteurs de camions et leurs parties
		87086060		Essieux porteurs de véhicules à usages spéciaux et leurs parties
		87086090		Autres essieux porteurs de véhicules automobiles et leurs parties

Ensemble	Pièces essentielles	Code du SH		Désignation du produit
		Code à 8 chiffres	Code à 10 chiffres	
Essieu (essieu non moteur)	60. Amortisseur	8708.8010		Amortisseurs de suspension de véhicules automobiles
			8708.8090.10	Amortisseurs de suspension d'autobus comportant 30 places assises ou plus
			8708.8090.90	Autres amortisseurs de suspension de véhicules automobiles
Châssis	61. Longeron (ou cadre avant et support de moteur)	8708.9910		Autres parties et accessoires de tracteurs
			8708.9929 90	Autres parties et accessoires d'autobus de grandes dimensions
		8708.9939		Autres parties et accessoires de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier
		8708.9949		Autres parties et accessoires de camions de poids moyen ou léger
			8708.9959 90	Autres parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
		8708.9960		Autres parties et accessoires de véhicules à usages spéciaux, non dénommés ailleurs
		8708.9999		Autres parties et accessoires de véhicules automobiles
	62. Traverse (faux-châssis de carrosserie monocoque)	8708.9910		Autres parties et accessoires de tracteurs
			8708.9929 90	Autres parties et accessoires d'autobus de grandes dimensions
		8708.9939		Autres parties et accessoires de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier
		8708.9949		Autres parties et accessoires de camions de poids moyen ou léger
			8708.9959 90	Autres parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
		8708.9960		Autres parties et accessoires de véhicules à usages spéciaux, non dénommés ailleurs
		8708.9999		Autres parties et accessoires de véhicules automobiles

Ensemble	Pièces essentielles	Code du SH		Désignation du produit
		Code à 8 chiffres	Code à 10 chiffres	
Dispositif de freinage	63. Maître-cylindre de frein (soupape pneumatique)	87083910		Freins de tracteurs et leurs parties
		87083920		Freins d'autobus de grandes dimensions et leurs parties
		87083930		Freins de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier et leurs parties
		87083940		Freins de véhicules utilitaires légers et leurs parties
		87083950		Freins de camions diesel lourds et leurs parties
		87083960		Freins de véhicules à usages spéciaux et leurs parties
		8708.3999	8708.3999.90	Autres freins de véhicules automobiles et leurs parties
	64. Servofrein	8708.3910		Freins de tracteurs et leurs parties
		8708.3920		Freins d'autobus de grandes dimensions et leurs parties
		8708.3930		Freins de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier et leurs parties
		8708.3940		Freins de véhicules utilitaires légers et leurs parties
		8708.3950		Freins de camions diesel lourds et leurs parties
		8708.3960		Freins de véhicules à usages spéciaux et leurs parties
		8708.3999	8708.3999 90	Autres freins de véhicules automobiles et leurs parties
	65. Frein avant	8708.3910		Freins de tracteurs et leurs parties
		8708.3920		Freins d'autobus de grandes dimensions et leurs parties
		8708.3930		Freins de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier et leurs parties
		8708.3940		Freins de véhicules utilitaires légers et leurs parties
		8708.3950		Freins de camions diesel lourds et leurs parties
		8708.3960		Freins de véhicules à usages spéciaux et leurs parties
		8708.3999	8708.3999 90	Autres freins de véhicules automobiles et leurs parties

Ensemble	Pièces essentielles	Code du SH		Désignation du produit
		Code à 8 chiffres	Code à 10 chiffres	
Dispositif de freinage	66. Frein arrière	87083910		Freins de tracteurs et leurs parties
		87083920		Freins d'autobus de grandes dimensions et leurs parties
		8708.3930		Freins de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier et leurs parties
		87083940		Freins de véhicules utilitaires légers et leurs parties
		87083950		Freins de camions diesel lourds et leurs parties
		87083960		Freins de véhicules à usages spéciaux et leurs parties
		8708.3999	8708.3999 90	Autres freins de véhicules automobiles et leurs parties
	67. ABS et module de commande	8708.3910		Freins de tracteurs et leurs parties
		8708.3920		Freins d'autobus de grandes dimensions et leurs parties
		8708.3930		Freins de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier et leurs parties
		8708.3940		Freins de véhicules utilitaires légers, diesel ou à essence, et leurs parties
		8708.3950		Freins de camions diesel lourds et leurs parties
		8708.3960		Freins de véhicules à usages spéciaux et leurs parties
			8708.3999.20	Modules de commande hydraulique du système ABS (comprenant un module de commande électronique, un moteur, un capteur et une électrovanne)
			8708.3999.30	Système d'antipatinage à l'accélération (pour ABS); (module semblable au module de commande hydraulique du système ABS, doté d'une fonction d'antipatinage à l'accélération)
			8708.3999.10	Répartiteur de force de freinage (EBD) pour ABS (module semblable au module de commande hydraulique du système ABS, doté d'une fonction EBD)

Ensemble	Pièces essentielles		Code du SH		Désignation du produit
			Code à 8 chiffres	Code à 10 chiffres	
Direction	Direction assistée	68. Système de direction	87089410		Volants, colonnes et boîtiers de direction de tracteurs
			87089420	87089420.10	Volants, colonnes et boîtiers de direction d'autobus comportant 30 places assises ou plus
				87089420.90	Volants, colonnes et boîtiers de direction d'autobus de grandes dimensions
			87089430		Volants, colonnes et boîtiers de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier
			87089440		Volants, colonnes et boîtiers de direction de véhicules utilitaires légers
			87089450		Volants, colonnes et boîtiers de direction de camions diesel lourds
			87089460		Volants, colonnes et boîtiers de direction de véhicules à usages spéciaux
			87089490		Autres volants, colonnes et boîtiers de direction de véhicules automobiles
		69. Commande de direction	8481.2010		Valves pour transmissions oléohydrauliques
			8481.2020		Valves pour transmissions pneumatiques
			8481.3000	8481.3000 90	Clapets et soupapes de retenue
			8481.4000		Soupapes de trop-plein ou de sûreté
		70. Servo-direction	8413.6090	8413.6090.90	Pompes volumétriques rotatives
		71. Volant de direction (y compris coussin de sécurité gonflable)	8708.9410		Volants, colonnes et boîtiers de direction de tracteurs
				8708.9420.10	Volants, colonnes et boîtiers de direction d'autobus comportant 30 places assises ou plus
				8708.9420.90	Volants, colonnes et boîtiers de direction d'autobus de grandes dimensions
			8708.9430		Volants, colonnes et boîtiers de direction de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier
			8708.9440		Volants, colonnes et boîtiers de direction de véhicules utilitaires légers
			8708.9450		Volants, colonnes et boîtiers de direction de camions diesel lourds
			8708.9460		Volants, colonnes et boîtiers de direction de véhicules à usages spéciaux
			8708.9490		Autres volants, colonnes et boîtiers de direction de véhicules automobiles

Ensemble	Pièces essentielles		Code du SH		Désignation du produit
			Code à 8 chiffres	Code à 10 chiffres	
Direction	Direction assistée	72. Colonne de direction et joint universel	8708.9910		Autres parties et accessoires de tracteurs
				8708.9929.20	Parties de boîtiers de direction d'autobus comportant 30 places assises ou plus
				8708.9929.90	Autres parties et accessoires d'autobus de grandes dimensions
			87089939		Autres parties et accessoires de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier
			8708.9949		Autres parties et accessoires de camions de poids moyen ou léger
				87089959.10	Parties de boîtiers de direction de camions diesel d'un poids en charge maximal de 14 tonnes ou plus
				87089959.90	Autres parties de transmission et de groupes de transfert d'énergie (pour les véhicules des numéros 87042240, 2300 et 3240)
			87089960		Autres parties et accessoires de véhicules à usages spéciaux, non dénommés ailleurs
			87089999		Autres parties et accessoires de véhicules automobiles
Direction	Direction non assistée	73. Système de direction	8708.9410		Volants, colonnes et boîtiers de direction de tracteurs
			87089420	87089420.10	Volants, colonnes et boîtiers de direction d'autobus comportant 30 places assises ou plus
				87089420.90	Volants, colonnes et boîtiers de direction d'autobus de grandes dimensions
			87089430		Volants, colonnes et boîtiers de direction de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier
			87089440		Volants, colonnes et boîtiers de direction de véhicules utilitaires légers
			87089450		Volants, colonnes et boîtiers de direction de camions diesel lourds
			87089460		Volants, colonnes et boîtiers de direction de véhicules à usages spéciaux
			87089490		Autres volants, colonnes et boîtiers de direction de véhicules automobiles

Ensemble	Pièces essentielles		Code du SH		Désignation du produit
			Code à 8 chiffres	Code à 10 chiffres	
Direction	Direction non assistée	74. Colonne de direction et joint universel	8708.9910		Autres parties et accessoires de tracteurs
				8708.9929 20	Parties de boîtiers de direction d'autobus comportant 30 places assises ou plus
				8708.9929 90	Autres parties et accessoires d'autobus de grandes dimensions
			8708.9939		Autres parties et accessoires de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier
			8708.9949		Autres parties et accessoires de camions de poids moyen ou léger
				8708.9959 10	Parties de boîtiers de direction de camions diesel d'un poids en charge maximal de 14 tonnes ou plus
			8708.9960		Autres parties et accessoires de véhicules à usages spéciaux, non dénommés ailleurs
			8708.9999		Autres parties et accessoires de véhicules automobiles, non dénommés ailleurs
		75. Volant de direction	87089410		Volants, colonnes et boîtiers de direction de tracteurs
				87089420.10	Volants, colonnes et boîtiers de direction d'autobus comportant 30 places assises ou plus
				87089420.90	Volants, colonnes et boîtiers de direction d'autobus de grandes dimensions
			87089430		Volants, colonnes et boîtiers de direction de tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier
			87089440		Volants, colonnes et boîtiers de direction de véhicules utilitaires légers
			87089450		Volants, colonnes et boîtiers de direction de camions diesel lourds
			87089460		Volants, colonnes et boîtiers de direction de véhicules à usages spéciaux
			87089490		Autres volants, colonnes et boîtiers de direction de véhicules automobiles

Annexe 3 – Formulaire de demande d'examen du caractère complet du véhicule

N°

Type d'examen: Examen Vérification Nouvelle vérification					
Dossier n°	Q + code à 4 chiffres de la zone tarifaire + code à 4 chiffres indiquant l'année et le mois + numérotation à 3 chiffres			Autorités douanières locales	
Société n°	(Licence commerciale n°)	Nom de la société		Date de la demande	
Modèle de véhicule n°		Nom du modèle		Début de la production	
Adresse		Code postal		Personne à contacter	
Courrier électronique		Téléphone		Fax	
Bureau du Comité directeur: Nous demandons par la présente que le modèle de véhicule susmentionné de notre société soit examiné conformément aux <i>mesures administratives</i> et aux <i>règles régissant la vérification</i> . Les documents requis sont joints au présent formulaire. Demandeur (Signature/Sceau)					
Avis du Bureau du Comité directeur: Instruction n° XXX: Instruction est donnée au Centre par la présente de procéder à l'examen, conformément aux <i>mesures administratives</i> et aux <i>règles régissant la vérification</i> , avant le XXX (date). Le rapport établi à l'issue de l'examen sera dûment communiqué par Internet. Titulaire (Signature/Sceau)					
Avis du Bureau central du Comité directeur: Le Centre a reçu pour instructions de procéder à l'examen le XXX (date) et le mènera à bien dans le délai imparti par les <i>mesures administratives</i> et les <i>règles régissant la vérification</i> . Titulaire (Signature/Sceau)					

Annexe 4 – Liste détaillée de pièces pour vérification et examen du caractère complet du véhicule

Haut du formulaire: Profil de la société

Dossier n°	Q + code à 4 chiffres de la zone tarifaire + code à 4 chiffres indiquant l'année et le mois + numérotation à 3 chiffres		
Société n°	(Licence commerciale n°)	Nom de la société	
Adresse		Code postal	
Autorités douanières locales			
Rapport de vérification (examen) n°:	(70)	Personnes chargées de la vérification (de l'examen)	
Date à laquelle la vérification (l'examen) a été achevée:		Conclusion	(Oui/Non)
Observations sur la vérification (l'examen):			
Nom du modèle de véhicule:	70(X)	Nom du modèle de véhicule en anglais:	70(X)
Numéro du modèle de série:	30(X)	Numéro du modèle à options:	30(X)
Cylindrée (ml):	9(5)	Poids en charge maximal (kg):	9(6)
Nombre de places:	9(3)	Début de la production:	AAAAMMJJ
Prix du véhicule	9(13).9(5)	Monnaie	

Corps du formulaire: Informations sur les pièces

N°	Produit n°	Nom de la pièce	Code de la pièce à l'intérieur de l'entreprise	Prix unitaire vérifié	Monnaie	Prix unitaire en renminbi	Unité de mesure	Part des importations dans l'apport total		Proportion par unité produite	Nom du sous-ensemble	Nom du composant essentiel de l'ensemble	Catégories A/B? Oui/Non	Approvisionnement (importations opérationnelles/autres importations/production nationale/produits fabriqués par la société)	Nom du fournisseur	Proportion de transformation substantielle	Changement de code du SH en raison d'une transformation substantielle
								% dans ce sous-ensemble (élément)	% dans le véhicule								
1			X(30)					9(3).9(9)	9(3).9(9)	9(9).9(9)	X(30)	X(30)			X(70)	9(9).9(9)	Oui/Non
2																	

Note: Le Centre établira une liste détaillée des prix des pièces importées provenant des autres importations, des pièces issues de la production nationale et des produits fabriqués par la société.

Annexe 5 – Rapport d'examen du caractère complet du véhicule

Note n°		Date de l'examen		Lieu de l'examen	
Dossier n°	Q + code à 4 chiffres de la zone tarifaire + code à 4 chiffres indiquant l'année et le mois + numérotation à 3 chiffres			Autorités douanières locales	
Société n°	(Licence commerciale n°)	Société n°		Date de la demande	
Modèle de véhicule n°		Nom du modèle de véhicule		Début de la production	

Bureau du Comité directeur:

Nous avons terminé l'examen du modèle de véhicule susmentionné, conformément aux *mesures administratives* et aux *règles régissant la vérification*. Nos conclusions sont les suivantes:

1. Nombre d'ensembles, dont _ pièces importées, telles que

☐ carrosserie (y compris l'habitacle) ☐ moteur
☐ transmission ☐ pont moteur ☐ essieu non moteur ☐ châssis ☐ direction
☐ dispositif de freinage ☐ autres: ☐ autres: ☐ autres: ☐ autres:

2. Pourcentage d'importation: %

Conformément aux paragraphes ☐ 1) ☐ 2) ☐ 3) de l'article 21 des *mesures administratives* et au XXX (date), ce modèle de véhicule ☐ est constitué de pièces importées assimilées à un véhicule complet ☐ est constitué de pièces importées qui ne sont PAS assimilées à un véhicule complet.

Pièce jointe: Liste détaillée des pièces pour vérification du caractère complet du véhicule

Le titulaire du Centre chargé de l'examen (Signature/Sceau)
Le chef du groupe chargé de l'examen (Signature/Sceau)
Les membres du groupe chargé de l'examen (Signatures/Sceaux)

**Annexe 6 – Formulaire de demande de vérification
du caractère complet du véhicule**

N°

Type: Examen Vérification Nouvelle vérification					
Dossier n°	Q + code à 4 chiffres de la zone tarifaire + code à 4 chiffres indiquant l'année et le mois + numérotation à 3 chiffres			Autorités douanières locales	
Société n°	(Licence commerciale n°)	Nom de la société		Date de la demande	
Modèle de véhicule n°		Nom du modèle		Début de la production	
Adresse		Code postal		Personne à contacter	
Courrier électronique		Téléphone		Fax	
<p>Bureau du Comité directeur:</p> <p>Nous demandons par la présente que le modèle de véhicule susmentionné de notre société soit vérifié conformément aux <i>mesures administratives</i> et aux <i>règles régissant la vérification</i>.</p> <p>Les documents requis sont joints au présent formulaire.</p> <p>Demandeur (Signature/Sceau)</p>					
<p>Avis du bureau du Comité directeur:</p> <p>Instruction n° XXX: Instruction est donnée au Centre par la présente de procéder à la vérification, conformément aux <i>mesures administratives</i> et aux <i>règles régissant la vérification</i> avant le XXX (date). Le rapport de vérification sera dûment communiqué par Internet.</p> <p>Titulaire (Signature/Sceau)</p>					
<p>Avis du Bureau central du Comité directeur:</p> <p>Le Centre a reçu pour instructions de procéder à l'examen le XXX (date) et le mènera à bien dans le délai imparti par les <i>mesures administratives</i> et les <i>règles régissant la vérification</i>.</p> <p>Titulaire (Signature/Sceau)</p>					

1. Récapitulatif des produits et de la production

2. Statistiques sur les huit ensembles et pièces essentielles importés ou achetés sur le marché intérieur

Nom de l'ensemble	Nom des pièces essentielles importées (sous-ensembles)

Nom des pièces essentielles	Teneur en produits nationaux	Proportion de pièces importées	Fournisseur national

3. Limite temporelle pour les pièces qui ne sont pas assimilées à des véhicules complets et pièces justificatives requises

4. Principaux fournisseurs nationaux de pièces

[illegible]

Remarques:

- 1) Devrait figurer dans le tableau ci-dessus la liste des fournisseurs nationaux de pièces dont les produits constituent plus de 0,1 pour cent du véhicule complet.
- 2) La liste des fournisseurs devrait être établie suivant l'ordre du système pinyin.
- 3) Conformément aux arrangements pris avec le Centre de vérification, les fournisseurs échantillonnés devraient également communiquer la liste de leurs principaux équipements de production, l'ordonnancement des techniques de production, la déclaration en douane, le contrat d'approvisionnement et la quantité, etc.

Annexe 8 – Rapport de vérification du caractère complet du véhicule

Note n°		Date de la vérification		Lieu de la vérification	
Dossier n°	Q + code à 4 chiffres de la zone tarifaire + code à 4 chiffres indiquant l'année et le mois + numérotation à 3 chiffres			Autorités douanières locales	
Société n°	(Licence commerciale n°)	Société n°		Date de la demande	
Modèle de véhicule n°		Nom du modèle de véhicule		Début de la production	

Bureau du Comité directeur:

Nous avons terminé la vérification du modèle de véhicule susmentionné, conformément aux *mesures administratives* et aux *règles régissant la vérification*. Nos conclusions sont les suivantes:

1. Nombre d'ensembles, dont _ pièces importées, telles que

☐ carrosserie (y compris l'habitacle) ☐ moteur

☐ transmission ☐ pont moteur ☐ essieu non moteur ☐ châssis ☐ direction

☐ dispositif de freinage ☐ autres: ☐ autres: ☐ autres: ☐ autres:

2. Pourcentage d'importation: %

Conformément aux paragraphes ☐ 1) ☐ 2) ☐ 3) de l'article 21 des *mesures administratives* et au XXX (date), ce modèle de véhicule

☐ est constitué de pièces importées assimilées à un véhicule complet ☐ est constitué de pièces importées qui ne sont PAS assimilées à un véhicule complet.

Pièce jointe: Liste détaillée des pièces pour vérification du caractère complet du véhicule

Le titulaire du Centre chargé de l'examen (Signature/Sceau)
Le chef du groupe chargé de l'examen (Signature/Sceau)
Les membres du groupe chargé de l'examen (Signatures/Sceaux)