

IMPOSITION DE TARIFS : LE GOUVERNEMENT DU CANADA LANCE DES CONSULTATIONS SUR LES TARIFS À IMPOSER AUX VÉHICULES ÉLECTRIQUES CHINOIS

Publié le 10 juillet, 2024

Catégories: [Perspectives](#), [Publications](#)

1. Aperçu

Le 2 juillet 2024, le gouvernement du Canada a officiellement lancé une période de consultation de 30 jours dont l'objectif est d'évaluer l'imposition éventuelle de tarifs sur les véhicules électriques (« **VE** ») chinois. Cette mesure témoigne de l'engagement du gouvernement à s'attaquer à une série d'allégations de pratiques commerciales déloyales et à protéger les travailleurs et les chaînes d'approvisionnement du Canada.

Les constructeurs d'automobiles canadiens et d'envergure mondiale, ainsi que les concessionnaires, les fournisseurs et les partenaires de la chaîne d'approvisionnement devraient envisager sérieusement de donner leur point de vue dans le cadre de ladite consultation, afin d'orienter la politique et la réponse juridique du gouvernement.

2. Objectif et portée de la consultation

La consultation sollicite des commentaires sur les mesures possibles pour contrer les « pratiques commerciales déloyales » de la Chine. Le gouvernement n'a pas prédéterminé l'issue de la consultation et est en train d'explorer diverses options^[1]. En fonction des résultats, des tarifs pourraient être mis en place dès la fin de l'été ou à l'automne, et d'autres mesures pourraient entrer en vigueur plus tard.

Selon le gouvernement, le secteur canadien de la fabrication automobile et les personnes qui y travaillent font actuellement face à une concurrence déloyale de la Chine. Cette dernière mène une politique de surcapacité dirigée par l'État et n'a pas mis en place des normes rigoureuses en matière de travail et d'environnement. Les producteurs chinois inondent le marché mondial, ce qui réduira l'incitatif financier des autres fabricants de VE dans le monde, y compris au Canada.

Le document de consultation, publié le 2 juillet et disponible en ligne^[2], démontre qu'un premier afflux d'importations de VE fabriqués en Chine sur le marché canadien s'est déjà produit. Selon le document de consultation, les importations se sont chiffrées à 2,2 milliards de dollars en 2023, en hausse par rapport à

seulement 84 millions de dollars en 2022. Il y a donc eu 26 fois plus d'importations en 2023 qu'en 2022.

3. Réponses politiques possibles

En toute probabilité, le gouvernement aura recours à trois mécanismes principaux pour répondre aux préoccupations exprimées :

1. **Surtaxe sur les VE chinois:** Les dispositions législatives canadiennes permettent au gouvernement d'imposer des tarifs spéciaux pour faire respecter les droits du Canada en vertu des accords commerciaux ou pour réagir aux politiques étrangères qui ont une incidence négative sur le commerce canadien. L'article 53 du Tarif des douanes prévoit l'application de mesures commerciales (y compris les surtaxes) pour répondre aux lois, politiques ou pratiques d'autres pays qui ont des incidences négatives sur les intérêts commerciaux du Canada. L'imposition unilatérale de tarifs aux termes de l'article 53 pourrait soulever des problèmes liés aux accords de l'Organisation mondiale du commerce (« **OMC** ») et être contestée par la Chine devant l'OMC. Dans le cadre de la consultation, le gouvernement demande expressément aux intervenants de fournir les raisons de l'appui exprimé d'une surtaxe possible, ou des préoccupations concernant celle-ci, y compris des renseignements détaillés justifiant toute incidence prévue.
2. **Enquête sur les sauvegardes:** cette solution consiste en une enquête formelle par le Tribunal canadien du commerce extérieur (« **TCCE** ») qui déterminera si des mesures de sauvegarde comme des contingents tarifaires ou des droits à la frontière seraient justifiées. Le document de consultation ne demande pas expressément de commentaires sur la pertinence d'une enquête sur les sauvegardes. Toutefois, ces dernières sont utilisées depuis longtemps pour contrer les augmentations subites des importations. Les sauvegardes pourraient faire partie de la réaction juridique et stratégique du gouvernement. En particulier, ce dernier sollicite des commentaires sur toute mesure qui restreint les importations et qui pourrait avoir une incidence sur le prix ou la gamme de VE disponibles au Canada.
3. **Enquête sur les droits antidumping et les droits compensateurs (« **DA/DC** »):** comme dans le cas des sauvegardes, le gouvernement n'a pas expressément mentionné l'enquête sur les DA/DC dans le cadre de la consultation, même si de toute évidence, il pourrait tenir compte d'une telle option. En effet, l'Agence des services frontaliers du Canada (« **ASFC** ») pourrait de sa propre initiative entamer une enquête, ou le faire à la demande des producteurs canadiens, afin d'évaluer les répercussions de tout dumping ou de toute subvention sur l'industrie canadienne. Les enquêtes sur les DA/DC sont assujetties à un processus législatif établi pouvant mener à l'imposition de droits destinés à compenser le préjudice ou la menace de préjudice causé aux producteurs nationaux par le commerce déloyal. Le document de consultation précise que le gouvernement souhaite obtenir des renseignements supplémentaires des intervenants sur les politiques chinoises qui causent la surcapacité et accélèrent les exportations de VE

en provenance de la Chine. Cela inclut des renseignements sur les subventions, y compris les principaux intrants de production tels que les minéraux essentiels, l'acier et l'aluminium, ainsi que les pratiques environnementales et de travail qui posent problème ou toute autre politique ou pratique déloyale.

Le document de consultation sollicite également des commentaires sur ce qui suit :

1. **Exclusion de la Chine des programmes incitatifs pour les véhicules électriques:** déterminer s'il faut rendre inadmissibles au programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission (« **iVZE** ») et au programme d'incitatifs pour les véhicules moyens et lourds zéro émission (« **iVMLZE** ») les véhicules zéro émission fabriqués en Chine; le gouvernement sollicite entre autres des opinions sur la façon dont le Canada devrait mettre en œuvre une telle restriction. Le programme iVZE devrait prendre fin d'ici le 31 mars 2025, alors que le programme iVMLZE devrait prendre fin d'ici le 31 mars 2026.
2. **Restrictions en matière d'investissements:** déterminer si des mesures et restrictions supplémentaires relatives aux transactions et aux investissements provenant de sources chinoises au sein de la chaîne d'approvisionnement canadienne de VE sont nécessaires ou seraient souhaitables afin de protéger les avantages nets dont bénéficient les Canadiens et la sécurité nationale du Canada. Le document de consultation mentionne que les entreprises chinoises pourraient chercher à créer des installations pour fabriquer les véhicules électriques au Canada (par exemple, pour accéder au marché de l'Amérique du Nord à la lumière de mesures tarifaires possibles). À l'heure actuelle, la *Loi sur l'investissement Canada* exige l'approbation préalable d'investissements étrangers importants d'entreprises canadiennes aux fins d'avantages économiques nets probables. En outre, tout investissement étranger est assujéti à un examen relatif à la sécurité nationale, peu importe la valeur, y compris les nouveaux projets d'investissement et les investissements minoritaires sans contrôle. En novembre 2022, le gouvernement a annoncé une nouvelle politique selon laquelle les investissements des entreprises chinoises dans le secteur des minéraux critiques (y compris le lithium et d'autres matériaux qui sont essentiels pour les piles des VE) ne seraient normalement pas autorisés [\[3\]](#).
3. **Questions liées à la cybersécurité et à la sécurité des données dans les véhicules connectés:** le document de consultation mentionne que les véhicules connectés comportant de la technologie de la Chine pourraient poser des risques en matière de cybersécurité et de sécurité des données, et soulèvent des considérations relatives à la protection des renseignements personnels connexes; déterminer s'il existe des risques et préoccupations liés aux véhicules connectés et à la chaîne d'approvisionnement mondiale en ce qui concerne les technologies et services de l'information et des communications (« **TSIC** ») conçus, fabriqués ou fournis par la Chine.
4. **Autres mesures:** déterminer s'il existe d'autres solutions stratégiques que les intervenants pourraient souhaiter proposer, y compris des propositions visant à protéger les chaînes d'approvisionnement

canadiennes des VE au sens plus large, dont celles de l'acier et de l'aluminium.

Le gouvernement est résolu à examiner toute mesure découlant de la consultation dans un délai d'un an après leur mise en œuvre. Toute mesure pourrait être prolongée et complétée, si nécessaire.

4. Contexte : Mesures américaines et européennes relatives aux VE

La consultation du gouvernement canadien fait suite à des mesures similaires prises par les États-Unis et l'Union européenne. Les États-Unis ont mis en place des tarifs sur les VE chinois et leurs composants dans le cadre élargi de leurs différends commerciaux avec la Chine et de leurs initiatives visant à soutenir l'industrie manufacturière nationale. De même, l'Union européenne a ouvert des enquêtes sur les subventions chinoises accordées aux VE, afin de garantir une concurrence loyale et de protéger son industrie automobile. En conséquence, des droits s'appliquent désormais tant aux États-Unis que dans l'Union européenne.

Ces mesures prises par les États-Unis et l'Union européenne reflètent une tendance croissante des grandes économies à s'attaquer aux pratiques commerciales de la Chine jugées déloyales, en particulier sur le marché en pleine expansion des VE. Les mesures que pourrait prendre le Canada visent à s'harmoniser avec les efforts déployés à l'échelle internationale pour protéger les industries locales et garantir que les règles du jeu soient équitables.

5. Conséquences juridiques et commerciales

L'application possible d'une surtaxe fondée sur l'article 53 du Tarif des douanes constituerait une mesure agressive de la part du gouvernement, et pourrait mener à des conflits entre le droit interne et certains engagements juridiques internationaux. Une telle surtaxe soulève des risques de représailles unilatérales de la part de la Chine (comme elle l'a fait contre les récents tarifs unilatéraux des États-Unis) ou de contestations potentielles devant l'OMC qui pourraient découler de l'imposition de tarifs unilatéraux. D'autres procédures d'imposition de tarifs, y compris les sauvegardes ou les enquêtes sur les DA/DC, présentent un risque réduit de représailles, étant donné qu'il s'agit de voies juridiques bien établies et qu'elles sont spécifiquement prévues par les accords de l'OMC.

6. Coordonnées

Le présent bulletin fournit des renseignements généraux sur la consultation en cours concernant les tarifs potentiels et d'autres mesures liées aux VE chinois, ainsi que sur les éventuelles ramifications juridiques et commerciales. Pour obtenir des conseils spécifiques à votre situation particulière ainsi qu'un soutien stratégique, veuillez contacter le groupe Commerce international de McMillan. Notre équipe d'experts comprend d'anciens représentants commerciaux du gouvernement du Canada, y compris un ancien conseiller en commerce du gouvernement et un ancien membre du TCCE, ainsi que des conseillers en commerce

international et des avocats plaidants de premier plan.

[1] Voir : Vice-première ministre du Canada, communiqué de presse, [Le Canada annonce des consultations pour protéger ses travailleurs et ses chaînes d'approvisionnement de véhicules électriques des pratiques commerciales déloyales de la Chine](#), 24 juin 2024.

[2] Ministère des Finances Canada, [Consultations sur les réponses possibles aux pratiques commerciales déloyales de la Chine concernant les véhicules électriques](#), 2 juillet 2024.

[3] Voir le bulletin précédent : [Investissements étrangers au Canada : minéraux critiques et parution d'un rapport annuel, novembre 2022](#), novembre 2022.

par [William Pellerin](#), [Jonathan O'Hara](#), [Neil Campbell](#), [Tayler Farrell](#), [Peter Jarosz](#), [Peter Burn](#), [Mariam Aly](#) (étudiante d'été en droit)

Mise en garde

Le contenu du présent document ne fournit qu'un aperçu du sujet et ne saurait en aucun cas être interprété comme des conseils juridiques. Le lecteur ne doit pas se fonder uniquement sur ce document pour prendre une décision, mais devrait plutôt obtenir des conseils juridiques précis. Il est préférable d'obtenir un avis juridique spécifique.

© McMillan S.E.N.C.R.L., s.r.l. 2024