

TALSMANDENS GRUPPE
SPRECHERGRUPPE
SPOKESMAN'S GROUP
GROUPE DU PORTE-PAROLE
GRUPPO DEL PORTAVOCE
BUREAU VAN DE WOORDVOERERS

**INFORMATION
INFORMATORISCHE AUFZEICHNUNG
INFORMATION MEMO**

**NOTE D'INFORMATION
NOTA D'INFORMAZIONE
TER DOCUMENTIE**

Brussels, 2 October 1975

THE COMMISSION FILES COMPLAINT ABOUT US INQUIRY INTO
CAR-DUMPING

The US investigation to determine whether or not cars produced in the European Community are being sold at unfair value in the United States "calls into question the usefulness of pursuing further efforts in multilateral trade negotiations," according to the EC Commission.

In a strongly worded aide memoire delivered yesterday to the US Department of State, the Commission stressed that:

- Imports of EC automobiles into the US are reasonably priced and are manifestly not injuring the US auto industry. The compact and subcompact section of the US automotive industry -- the only one where EC cars compete directly with US production -- is prospering despite the industry's general recession.
- Factors other than imports are hurting the US car industry -- the economic recession, the energy crisis, and delayed response by manufacturers to the shift in consumer demand to fuel-efficient smaller models.
- The investigation is inconsistent with the anti-dumping code within the General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) signed by the United States as well as the Community.

Obligations under the GATT anti-dumping code

Article 5(a) of the GATT anti-dumping code says that an investigation may be opened only in two circumstances:

- "normal" circumstances, at the request of an industry. The current investigation was initiated at the request of the United Automobile Workers and Congressman John H. Dent (D-PA), and not by a manufacturer;
- "special" circumstances in which, without any complaint from the industry, a government has evidence both on dumping and on the resulting injury. These preconditions did not exist, since the US Treasury, when asking the International Trade Commission (ITC), the US body responsible for determining injury, for a preliminary determination stated that there was "substantial doubt" as to injury.

Article 3(d) requires injury due to dumped imports to be assessed in relation to the domestic production of like products. Available production data shows that US small car production is prospering despite the industry's current difficulties. (See annex.)

Article 3(a) requires the investigators to be satisfied that the dumped imports are "demonstrably the principal cause of material injury or of threat of material injury" and to weigh heavier than "all other factors taken together which may be adversely affecting the industry". No such demonstration has been made in this investigation.

Article 5(b) requires the evidence of both dumping and injury to be considered simultaneously. In this investigation, the US Department of Treasury will first make a tentative determination of whether dumping has occurred, a process which can take six months from August 8, when the case was opened, with a possible three months' extension. Treasury then has three months more to make a final determination of dumping. If Treasury finds that dumping has occurred, the ITC then has three months to determine whether dumping has injured US industry. While the ITC completes its investigation, Treasury must withhold customs appraisement. The **uncertainty** this action would raise in the minds of both importers and exporters would seriously disrupt trade and cause additional harassment and legal expenses, including further delays in the liquidation of customs entries.

The Community has expressed its "grave concern" over this prospect in this aide memoire and at the September 25 meeting of the Council of the General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) in Geneva. At the request of the Community, the GATT's Anti-dumping Committee has moved a meeting, originally scheduled for the end of the year, to October 21 to consider the Community's complaint.

This investigation is one of several cases where action has been threatened against imports from Europe and which have been giving rise to concern in the Community. As the Commission stated in connection with the recent petition for countervailing duties on imports of steel from the Community, the Commission "look to the United States Administration to respect its international obligations and to exercise its general responsibility, with other members of the international community, to control the forces of protectionism". (Press communiqué IP(75)161 of 22 September.)

Some relevant trade figures

Total US imports of cars during 1974 amounted to 7.5 billion dollars. Domestic US production during the same period totalled 20.8 billion dollars. Community exports to the United States amounted to 2.5 billion dollars, originating as follows: Germany, 1.9 billion; Italy, 240 million dollars; the United Kingdom, 156 million dollars; France, 46 million dollars.

The largest single non-Community exporter to the US market was Canada (3 billion dollars), followed by Japan (1.7 billion dollars), and Sweden (227 million dollars).

The US market and EC auto exports - some facts and figures

1. US automobile sales (from all sources) have been falling since their peak in 1973. At the same time, the market share of imports (from all sources) has risen from 15.4 per cent in 1973 to 20.2 per cent in the first seven months of 1975. See Table 1.
2. In 1974, stocks of imported cars built up and were run down by exceptional discount sales in 1975.
3. The recession and the shift in consumer demand to compacts and subcompacts explains sales trends for foreign cars in the United States. American producers are just beginning to respond to this change in demand. See Table 2.

4. The American sales position is stronger than it would first appear if imports of cars produced abroad by companies in which Americans hold the controlling interest are taken into consideration. Between 1971 and 1974, more than ~~15~~ per cent of US auto imports were produced abroad by subsidiaries of the three biggest US manufacturers. See Tables 3 and 4.
5. The American market for imported cars is highly competitive, and each foreign producers' market share is negligible in comparison with the three main American producers. See Table 5.
6. Imports do not compete with traditional American car production. American consumers benefitted from competition provided by imports. Senior Brookings Economist C. Fred Bergsten told the Trade Policy Staff Committee on July 28: "... it was imports which finally persuaded the US automobile industry to at least begin manufacturing smaller cars -- without which the energy crisis would be costing us even more dearly, in terms of both jobs and prices..."

TABLE I

Sale of new cars ('000 units) = registrations

	<u>1973</u>	<u>1974</u>	<u>1974</u> <u>(Jan./July)</u>	<u>1975</u> <u>(Jan./July)</u>
Total	11,439	8,871	5,241	4,888
National production*	9,676	7,454	4,448	3,898
Imports	1,763(15.4)	1,417(15.9)	793(15.1)	990(20.2)

*Includes US models manufactured in Canada

Source: US Department of Commerce - Survey of current business

TABLE 2

Sales of new cars by category as percentage of total
American market

	<u>1970</u>	<u>1971</u>	<u>1972</u>	<u>1973</u>	<u>1974</u>	<u>Jan./July 1975</u>
<u>Domestic</u>						
Subcompact	1.8	7.4	8.2	9.4	8.9	8.1
Compact	13.4	11.4	12.3	14.0	17.4	18.4
Sport	6.5	4.3	2.8	3.9	6.8	7.9
Passenger Van	0.6	0.6	0.7	0.8	1.0	1.2
Intermediate	22.2	19.6	21.2	21.6	22.7	21.5
Regular	34.1	33.4	31.8	29.3	21.9	17.1
High	6.2	8.1	8.2	5.6	5.3	5.4
<u>Imports</u>	<u>15.2</u>	<u>15.2</u>	<u>14.8</u>	<u>15.4</u>	<u>15.9</u>	<u>20.3</u>
Grand Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	-

Source: Compiled by Motor Vehicle Manufacturers Association of the U.S., Inc.

TABLE 3

Production of motor vehicles (cars, lorries, buses)
in 1973 (in '000 units)

Country	National production	Production by US subsidiaries	%
France	3,597	526	15
Germany, (Fed.Rep.)	3,954	1,330	33
United Kingdom	2,163	1,134	52
Canada	1,575	1,560	99

Source: U.S. International Economic Report of the President - March 1975
Statement of Motor Vehicle Manufacturers Association of U.S. presented
by H. D. Eberle - March 1975

TABLE 4

Sales of US cars produced outside the North American Continent
by subsidiaries of the big 3 US producers

	<u>1972</u>	<u>1973</u>	<u>1974</u>
Chrysler	49,158	40,342	42,925
Ford	93,547	114,900	76,490
G.M.	69,407	68,400	59,279
A total	212,112	223,642	178,694
B total sales of imported cars	1,586,001	1,738,944	1,401,776
% (A/B)	13.4	12.9	12.7

TABLE 5

Breakdown of American Car imports by origin, in 1973

Country	1000 units	% of total imports	% of total sales (11,435 m.)
Canada	871.5	35.7	7.6
Belgium	71.5	2.9	0.6
France	8.2	0.3	
Italy	56.1	2.3	0.5
Japan	624.8	25.6	5.5
Sweden	58.6	2.4	0.5
U.K.	64.1	2.6	0.5
Germany, Fed.Rep.	677.5	27.8	5.9
	2,432.3	99.6	21.1%
Others	5.0	0.4	
Total imports	2,437.3	100.0	21.3%

TALSMANDENS GRUPPE
SPRECHERGRUPPE
SPOKESMAN'S GROUP
GROUPE DU PORTE-PAROLE
GRUPPO DEL PORTAVOCE
BUREAU VAN DE WOORDVOERDER

**INFORMATION
INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG
INFORMATION MEMO**

**NOTE D'INFORMATION
NOTA D'INFORMAZIONE
TER DOCUMENTIE**

Bruxelles, octobre 1975

**LA COMMISSION INTRODUIT UNE PLAINTE CONTRE L'ENQUÊTE DES
ÉTATS-UNIS SUR LES PRATIQUES DE DUMPING DANS LE SECTEUR
AUTOMOBILE**

Selon la Commission de la CEE, l'enquête ouverte par les États-Unis pour rechercher si les automobiles fabriquées dans la Communauté européenne se vendent à un prix déloyal remet en question la poursuite des efforts dans les négociations commerciales multilatérales.

La Commission a remis hier au Département d'Etat américain un aide-mémoire rédigé en termes vigoureux dans lequel elle souligne que :

- Les voitures de la CE importées par les États-Unis sont vendues à un prix équitable et ne portent manifestement pas préjudice à l'industrie automobile américaine. En effet, le secteur de l'industrie américaine qui produit des voitures des types "compact" et "subcompact" (et qui est le seul où les voitures européennes concurrencent directement la production américaine) prospère en dépit de la récession générale que connaît l'industrie automobile.
- Des facteurs autres que les importations affectent l'industrie automobile américaine : la récession économique, la crise de l'énergie et le temps mis par les fabricants à s'adapter au glissement de la demande vers des modèles plus petits et plus économes en carburant.
- Cette enquête est incompatible avec le code anti-dumping de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) signé aussi bien par les États-Unis que par la Communauté.

Obligations résultant du code anti-dumping du GATT

L'article 5 a) du code anti-dumping du GATT stipule qu'une enquête ne peut être ouverte que dans deux cas :

- dans des circonstances "normales", à la demande d'une industrie. Or, l'enquête considérée a été ouverte à la demande de la "United Automobile Workers" et de M. John H. Dent, membre du Congrès (D-PA), et non à celle d'un fabricant;
- dans des circonstances "spéciales", si, sans avoir reçu de demande de la part de l'industrie, un gouvernement est en possession d'éléments de preuve relatifs à la fois au dumping et au préjudice qui en résulte. Ces conditions n'étaient pas remplies, puisqu'au moment où le Trésor américain a sollicité l'avis préalable de la Commission des échanges internationaux (ITC), organisme américain compétent pour déterminer l'existence d'un préjudice, il a déclaré qu'il y avait un "doute substantiel" quant à l'existence dudit préjudice.

L'article 3 d) stipule que l'effet des importations faisant l'objet d'un dumping sera évalué par rapport à la production nationale du produit similaire. Or, les chiffres montrent que la production américaine de petites voitures prospère en dépit des difficultés actuelles de l'industrie. (Voir annexe.)

L'article 3(a) prévoit que les autorités chargées de l'enquête devront être convaincues que les importations faisant l'objet d'un dumping sont manifestement la cause principale d'un préjudice important ou d'une menace de préjudice important et devront établir qu'elles ont plus de poids que tous les autres facteurs pris dans leur ensemble qui peuvent avoir une incidence défavorable sur la production. Aucun exercice de ce genre n'a été fait dans le cadre de cette enquête.

L'article 5 (b) prévoit que les éléments de preuve relatifs à la fois au dumping et au préjudice doivent être examinés simultanément. Cela signifie que, pour cette enquête, le ministère américain du Trésor cherchera dans une première phase, à déterminer provisoirement s'il y a bien eu dumping; cette procédure peut durer six mois à compter du 8 août, date d'ouverture de la procédure, avec une prolongation éventuelle de trois mois. Le ministère du Trésor disposera ensuite de trois mois supplémentaires pour trancher définitivement la question du dumping. Si le Trésor constate l'existence d'un dumping, l'ITC disposera ensuite de trois mois pour établir si les pratiques de dumping ont porté préjudice à l'industrie américaine. En attendant que l'ITC termine son enquête, le Trésor doit suspendre le calcul des droits de douane. L'incertitude dans laquelle une telle mesure plongerait importateurs et exportateurs perturberait gravement les échanges et entraînerait de nouvelles tracasseries et charges judiciaires sans compter de nouveaux retards dans le dédouanement.

La Communauté a fait part de ses graves préoccupations à cet égard dans son aide-mémoire ainsi qu'à la réunion du Conseil de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT), qui a eu lieu à Genève le 25 septembre. A la demande de la Communauté, le comité anti-dumping du GATT a avancé au 21 octobre une réunion initialement prévue pour la fin de l'année afin d'examiner la plainte de la Communauté.

Cette enquête n'est qu'un cas parmi d'autres où les Etats-Unis ont menacé de prendre des mesures à l'encontre des importations européennes, ce qui a suscité une vive inquiétude dans la Communauté. Comme la Commission l'a déclaré au sujet de la récente demande en vue de l'application de droits compensateurs aux exportations d'acier communautaire vers les Etats-Unis, la Commission "attend du gouvernement des Etats-Unis qu'il respecte ses obligations internationales et exerce ses responsabilités générales, avec les autres membres de la Communauté internationale, pour tenir en échec les forces du protectionnisme." (Communiqué de presse IP(75)161 du 22 septembre).

Principales données sur les échanges

Les importations totales de voitures aux Etats-Unis pendant l'année 1974 ont totalisé 7,5 milliards de dollars. Pendant la même période, la production américaine a atteint 20,8 milliards de dollars. Les exportations de la Communauté vers les Etats-Unis se sont élevées à 2,5 milliards de dollars répartis comme suit : Allemagne 1,9 milliard; Italie 240 millions de dollars; Royaume-Uni 166 millions de dollars; France 46 millions de dollars.

Parmi les pays non membres de la Communauté, le principal fournisseur des Etats-Unis a été le Canada (3 milliards de dollars), suivi par le Japon (1,7 milliard de dollars) et la Suède (227 millions de dollars).

Le marché américain et les exportations de voitures de la Communauté - faits et chiffres

1. Les ventes de voitures aux Etats-Unis (toutes provenances) sont en régression après avoir atteint leur point culminant en 1973. Pendant la même période, la part des importations (toutes provenances) sur le marché est passée de 15,1 % en 1973 à 20,2 % pendant les sept premiers mois de 1975. (Voir tableau 1.)
2. En 1974, les stocks de voitures importées se sont gonflés et ils ont été réduits en 1975 grâce à des ventes exceptionnelles au rabais.

3. La récession et la préférence de plus en plus marquée des acheteurs pour les voitures des types "compact" et "subcompact" expliquent l'évolution des ventes de voitures étrangères aux États-Unis. Les fabricants américains commencent seulement à s'adapter à cette évolution de la demande. (Voir tableau 2.)
4. La position des fabricants américains sur le marché est plus forte qu'il n'y paraît à première vue si l'on tient compte des importations de voitures produites à l'étranger par des entreprises sous contrôle américain. De 1971 à 1974, plus de 13 % des voitures importées aux États-Unis avaient été fabriquées à l'étranger par les filiales des trois principaux fabricants américains. (Voir tableaux 3 et 4.)
5. Les voitures importées subissent une concurrence extrêmement vive sur le marché américain et la part de chaque producteur étranger est négligeable par rapport à celle des trois principaux fabricants américains. (Voir tableau 5).
6. Les importations ne concurrencent pas la production traditionnelle de voitures américains. Les consommateurs américains ont profité de la concurrence exercée par les importations. L'économiste C. Fred Bergsten a déclaré le 28 juillet au comité directeur de la politique commerciale : "...ce sont les importations qui ont finalement amené l'industrie automobile américaine à commencer enfin à fabriquer des voitures plus petites - faute de quoi la crise de l'énergie nous coûterait encore plus cher, tant en emplois qu'en prix..."

TABLEAU 1

Ventes de voitures neuves (en milliers d'unités) = immatriculations

	<u>1973</u>	<u>1974</u>	<u>1974</u> <u>(janv/juillet)</u>	<u>1975</u> <u>(janv/juillet)</u>
Total	11,439	8.871	5.241	4.888
Production nationale*	9.676	7.454	4.448	3.898
Importations	1.763(15,4%)	1.417(15,9%)	793(15,1%)	990(20,2%)

* Y compris les voitures américaines fabriquées au Canada

Source: US Department of Commerce - Survey of current business

TABLEAU 2

Ventes de voitures neuves par catégorie en pourcentage du parc automobile américain

<u>Voitures améri-</u> <u>caines</u>	<u>1970</u>	<u>1971</u>	<u>1972</u>	<u>1973</u>	<u>1974</u>	<u>janv/juillet 1975</u>
Subcompact	1,8	7,4	8,2	9,4	8,9	8,1
Compact	13,4	11,4	12,3	14,0	17,4	18,4
Sport	6,5	4,3	2,8	3,9	6,8	7,9
Passenger Van	0,6	0,6	0,7	0,8	1,0	1,2
Intermediate	22,2	19,6	21,2	21,6	22,7	21,5
Regular	34,1	33,4	31,8	29,3	21,9	17,1
High	6,2	8,1	8,2	5,6	5,3	5,4
<u>Voitures importées</u>	<u>15,2</u>	<u>15,2</u>	<u>14,8</u>	<u>15,4</u>	<u>15,9</u>	<u>20,3</u>
	<u>100,0</u>	<u>100,0</u>	<u>100,0</u>	<u>100,0</u>	<u>100,0</u>	<u>-</u>

Source: Statistiques de la "Motor Vehicle Manufacturers Association of the U.S.Inc."

TABLEAU 3

Production de véhicules à moteur (voitures, camions, bus) en 1973 (en milliers)

<u>Pays</u>	<u>Production nationale</u>	<u>Production des filiales</u> <u>américaines</u>	<u>Pourcentage</u>
France	3.597	526	15
République fédérale d'Allemagne	3.954	1.330	33
Royaume-Uni	2.163	1.134	52
Canada	1.575	1.560	99

Source: U.S. international Economic Report of the President - March 1975,
Communication de la "Motor Vehicle Manufacturers Association of U.S."
présenté par M. W.D. Eberle en mars 1975.

TABLEAU 4

Ventes de voitures américaines produites en dehors du continent nord-américain
par les filiales des trois principaux fabricants des Etats-Unis

	<u>1972</u>	<u>1973</u>	<u>1974</u>
Chrysler	49.158	40.342	42.925
Ford	93.547	114.900	76.490
G.M.	69.407	68.400	59.279
A. Total	<u>212.112</u>	<u>223.642</u>	<u>178.694</u>
B. Ventes totales de voitures importées	1.586.001	1.738.944	1.401.776
% (A/B)	13,4	12,9	12,7

TABLEAU 5

Importations de voitures aux Etats-Unis ventilées suivant leur origine - 1973

Pays	milliers d'unités	% des importa- tions totales	% des ventes totales (11.435 m.)
Canada	871,5	35,7	7,6
Belgique	71,5	2,9	0,6
France	8,2	0,3	-
Italie	56,1	2,3	0,5
Japon	624,8	25,6	5,5
Suède	58,6	2,4	0,5
Royaume-Uni	64,1	2,6	0,5
République fédé- rale d'Allemagne	<u>677,5</u>	<u>27,8</u>	<u>5,9</u>
	2.432,3	99,6	21,1%
Autres	<u>5,0</u>	<u>0,4</u>	
Importations totales	2.437,3	100,0	21,3%