

Ottawa, a permis de coordonner l'élaboration de solutions aux problèmes commerciaux dus au fait que les dispositions réglementaires sont différentes dans les deux pays.

Parmi les autres aspects positifs de ce protocole d'entente, citons le programme des expéditions en transit par voie ferroviaire des céréales qui a permis l'acheminement, en 1999, de 6 998 wagons (environ 650 000 tonnes) de blé, d'orge et d'avoine américains au Canada, et de près de 4 400 wagons (plus de 400 000 tonnes) déjà, au cours des huit premiers mois de l'an 2000; l'harmonisation des règlements sur les produits antiparasitaires; la publication commune de données concernant l'inventaire du bétail canadien et américain; et l'extension à d'autres États et à d'autres provinces du règlement relatif aux bovins d'engraissement réglementés (ex-Projet des bovins du Nord-Ouest).

Dans le cadre du plan d'action, les deux pays ont accepté d'éliminer un éventail de mesures restreignant l'accès aux marchés du bétail, de la semence équine, des produits horticoles et des produits de pépinière. L'accord aborde aussi les préoccupations de l'industrie en matière de produits antiparasitaires. Les organismes canadiens et américains responsables de ces questions ont convenu de plans de travail visant à favoriser l'échange d'information et l'harmonisation de leurs systèmes de réglementation.

Subventions visant les produits agricoles

Le Canada juge de plus en plus préoccupant le très haut niveau de soutien interne qu'apportent les États-Unis à l'agriculture, particulièrement à la production de céréales et d'oléagineux, soutien qui entretient un déséquilibre entre l'offre et la demande mondiales et empêche les prix de monter. C'est pourquoi le Canada tente, dans le cadre des négociations de l'OMC, d'apporter de sensibles améliorations aux disciplines internationales contre les mesures de soutien interne qui ont des effets de distorsion sur le commerce et la production. Le Canada soutient aussi que les crédits à l'exportation de produits agricoles doivent être assujettis à des disciplines internationales efficaces afin de mettre un terme au subventionnement de ces crédits par l'État. Enfin, le Canada continue de juger préoccupante la possibilité que les États-Unis accroissent leur utilisation de subventions à l'exportation sur les marchés tiers pour certains biens. Le Canada considère l'élimination de telles subventions comme une priorité pour les négociations de l'OMC dans le domaine de l'agriculture.

Taxe d'affaires unique du Michigan

Le 22 juin 2000, le Département du Trésor de l'État du Michigan a publié un bulletin administratif, le *Revenue Administrative Bulletin* (RAB) 2000 – G, traitant de la taxe d'affaires unique imposée aux personnes étrangères (Single Business Tax Base for a Foreign Person). Ce bulletin énonce les dispositions de la taxe d'affaires unique s'appliquant à l'assiette fiscale composée de personnes étrangères (non ressortissantes de l'État), à l'exception des entreprises de camionnage enregistrées dans l'État du Michigan pour l'exercice débutant le 1^{er} janvier 2000 et les exercices subséquents. Dans l'ensemble, le bulletin est non litigieux grâce, en bonne partie, au règlement négocié intervenu en juin 1999, qui réduit considérablement l'assiette des entreprises canadiennes assujetties à la taxe d'affaires unique. Cependant, le gouvernement du Canada continue à demander au Département du Trésor de clarifier un certain nombre de points en ce qui a trait à l'imposition des personnes étrangères.

Le 16 août 2000, le Département du Trésor a publié un autre bulletin, RAB 2000 – H, sur la taxe d'affaires unique imposée aux services de transport étrangers (SBT Foreign Transportation Services). D'une part, le RAB 2000 – H incluait les « milles parcourus à l'échelle mondiale » dans la formule utilisée par les entreprises de transport étrangères pour calculer leur base d'imposition, ce qui réduisait dans une certaine mesure la taxe d'affaires unique imposée aux entreprises de camionnage canadiennes. D'autre part, un certain nombre de questions importantes n'étaient pas abordées dans ce bulletin. Il s'en est suivi d'intenses activités de lobbying et de vives négociations entre les représentants du secteur canadien du camionnage, le gouvernement du Canada et l'État du Michigan. Enfin, le 3 octobre 2000, une entente a été conclue avec le Département du Trésor de cet État pour délimiter l'assiette fiscale des entreprises de camionnage canadiennes pour les fins de la taxe d'affaires unique. En vertu de cette entente, qui modifiait le volet compensatoire de l'assiette fiscale, la taxe imposée aux entreprises de camionnage canadiennes sera réduite en moyenne des deux tiers par rapport à ce que prévoit la législation du Michigan.

Les entreprises canadiennes doivent s'informer de leur assujettissement fiscal au Michigan. Pour obtenir de plus amples renseignements, consultez le site Web suivant : www.treasury.state.mi.us/lawrules/rabs/rabindex.htm