

VII. ALLÉGATIONS AU TITRE DE L'ARTICLE I:1

A. Allégations du Japon

1. Programme concernant la voiture nationale de février 1996

7.1 Le **Japon** allègue que le Programme concernant la voiture nationale de février 1996 (voir la section III.A) viole l'article I:1 du GATT de 1994. Le **Japon** présente les arguments ci-après à l'appui de cette allégation.

a) L'article I:1 du GATT de 1994 exige l'octroi immédiat et inconditionnel du traitement NPF pour les parties et pièces détachées importées

7.2 Le Programme concernant la voiture nationale adopté en février 1996 accorde un avantage spécial, y compris l'exonération du droit de douane pour les parties et pièces détachées d'automobile importées ou à importer de Corée pour utilisation dans le montage de voitures nationales. Cet avantage constitue une violation de l'article I:1 du GATT de 1994 qui exige l'extension "immédiate et inconditionnelle" du traitement général de la nation la plus favorisée aux importations en provenance de pays Membres en ce qui concerne le traitement des importations de produits similaires originaires de tout autre pays.

7.3 Comme le montre bien la lettre adressée le 12 décembre 1995 par le Président directeur de TPN au Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux/Président du Conseil de coordination des investissements, la société TPN, actuellement seule productrice de voitures nationales, a exprimé son intention de faire appel à Kia Motors, Corée. En particulier, le Président directeur de TPN a indiqué clairement que la société avait déposé une demande d'autorisation de "1) fabriquer, à l'usine sud-coréenne de *Kia Motors Corp.*, des véhicules automobiles à quatre roues de marque "TIMOR" qui seraient ensuite livrés à l'Indonésie, partiellement montés, avec une production locale de 65 000 unités à partir de 1996, 1997 et 1998; [et] 2) fabriquer des véhicules automobiles à quatre roues de marque "TIMOR" dans les usines de montage agréées d'une (de) tierce(s) partie(s) en Indonésie, les éléments essentiels étant importés de l'étranger (*KIA Motors Corp.*), d'abord entièrement en pièces détachées, la part des éléments importés diminuant ensuite progressivement grâce à l'utilisation de pièces détachées/de parties d'origine locale avec une production totale de 125 000 unités à partir de 1997, 1998 et 1999." (Les italiques ne figurent pas dans l'original.) La correspondance entre le Président directeur et le Ministre d'État montre que l'un et l'autre entendaient bien que la majorité des parties et pièces détachées destinées au montage de voitures nationales en Indonésie serait importée de Corée, au moins aux stades initiaux, et qu'ils se proposaient de donner effet à cet accord. On s'attend donc que TPN n'importe que de Kia beaucoup des parties et pièces détachées destinées au montage des voitures nationales. Le traitement préférentiel accordé aux voitures nationales, y compris, en particulier, l'admission en franchise de droits des parties et pièces détachées, a toutes chances de se traduire par des avantages pour les importations des parties et pièces détachées en provenance de Corée, par rapport à celles provenant d'autres pays.

7.4 L'article I:1 du GATT dispose ce qui suit:

"Tous avantages, faveurs, privilèges ou immunités accordés par une partie contractante à un produit originaire ou à destination de tout autre pays seront, immédiatement et sans condition, étendus à tout produit similaire originaire ou à destination du territoire de toutes les autres parties contractantes. Cette disposition concerne les droits de douane et les impositions de toute nature perçus à l'importation ou à l'exportation ou à l'occasion de l'importation ou de l'exportation, ainsi que ceux qui frappent les transferts internationaux de fonds effectués en règlement des

importations ou des exportations, le mode de perception de ces droits et impositions, l'ensemble de la réglementation et des formalités afférentes aux importations ou aux exportations ainsi que toutes les questions qui font l'objet des paragraphes 2 et 4 de l'article III."

7.5 Dans l'affaire CE – Bananes III, un récent groupe spécial de l'OMC a énoncé le critère en trois parties ci-après, permettant de déterminer si une mesure appliquée à l'importation viole l'article I:1:

[une mesure à l'importation] est incompatible avec les obligations découlant pour la CE de l'article I:1 [si elle] constitue [1] un avantage, [2] au sens de cet article, qui est accordé aux [produits provenant d'un pays ou d'un groupe de pays] mais [3] qui est refusé aux produits similaires provenant de tous les autres Membres ...³³³ (Non souligné dans l'original.)

Le Programme concernant la voiture nationale doit être évalué en fonction du même triple critère. Il viole l'article I:1 parce que l'exonération du droit de douane et de la taxe de luxe 1) confère un avantage, 2) au sens de l'article I:1, 3) à des importations de parties et pièces détachées d'automobile provenant de Corée, mais non aux importations de produits similaires provenant d'autres Membres de l'OMC.

7.6 En outre, l'article I:1 exige que le traitement NPF soit accordé "immédiatement et sans condition", mais le Programme concernant la voiture nationale viole aussi cette prescription.

b) Le Programme concernant la voiture nationale de février 1996 n'accorde en pratique d'avantages qu'aux parties et pièces détachées d'automobile importées ou à importer de Corée en violation de l'article I:1 du GATT de 1994

7.7 Le Programme de février 1996 n'accorde d'avantages qu'aux parties et pièces détachées d'automobile provenant de Corée. De ce fait, il accorde aux parties et pièces détachées coréennes, d'une manière qui n'est pas admissible, des avantages qui ne sont pas accordés aux parties et pièces détachées provenant des autres Membres de l'OMC, en violation de l'article premier (que le Programme constitue ou non une subvention). De plus, ces avantages ne peuvent être accordés aux parties et pièces détachées provenant d'autres pays que si elles doivent être utilisées dans des voitures nationales, en violation de la prescription, inscrite à l'article I:1, de l'octroi "inconditionnel" du traitement de la nation la plus favorisée. La discrimination exercée en pratique en faveur des parties et pièces détachées provenant de Corée est précisément le type de discrimination que les groupes spéciaux antérieurs considèrent depuis longtemps comme incompatible avec l'article I:1.

1) L'Indonésie accorde des avantages uniquement aux importations en provenance de Corée

7.8 Si les voitures nationales doivent satisfaire à certains critères quant à la teneur en éléments d'origine locale, le reste des parties et pièces détachées nécessaires pour monter les voitures nationales est importé. L'Indonésie accorde au producteur exclusif de voitures nationales, PT Timor, les avantages de l'admission en franchise de droits de ces parties et pièces détachées.

7.9 Bien qu'il ne soit pas fait référence à la Corée ou à une entreprise coréenne dans les règlements indonésiens qui établissent et régissent le Programme concernant la voiture nationale, le bénéficiaire prévu de ce programme, PT Timor, avait l'intention, avant même l'établissement officiel du Programme, de n'importer les parties et pièces détachées destinées au montage des voitures nationales que d'une entreprise coréenne. Avant même la mise en route du programme, le Ministre

³³³ Rapport du Groupe spécial CE – Bananes III, paragraphe 7.194.

d'État chargé de la mobilisation des capitaux/Président du Conseil de coordination des investissements s'est déclaré favorable à cette intention et l'Indonésie lui a donné effet par l'Instruction présidentielle n°2/1996.³³⁴ Ainsi, seules certaines parties et pièces détachées d'automobile en provenance de Corée se voient accorder l'admission en franchise de droits, tandis que les parties et pièces détachées en provenance de tous les autres pays, dont le Japon, ne bénéficient pas d'un tel traitement.

7.10 L'Indonésie prévoit aussi une exonération de la taxe de luxe en faveur des voitures nationales. A première vue, cette mesure octroie des avantages aux ventes de voitures nationales. De plus, l'exonération de la taxe de luxe bénéficie aussi indirectement aux parties et pièces détachées importées ou à importer de Corée aux fins de montage des voitures nationales. L'augmentation de la part de marché des voitures nationales, grâce à l'exonération de la taxe de luxe, devrait naturellement entraîner l'expansion des ventes et des bénéfices de Kia. Comme les parties et pièces détachées destinées au montage des voitures nationales ne sont importées que de Kia, ces avantages indirects sont destinés à être accordés exclusivement aux parties et pièces détachées de Kia. Ainsi, seules certaines parties et pièces détachées en provenance de Corée bénéficient des avantages indirects de l'exonération de la taxe de luxe, tandis que les parties et pièces détachées en provenance de tous les autres pays, dont le Japon, n'en bénéficient pas.

- 2) Les avantages en faveur des importations en provenance de Corée constituent un avantage au sens de l'article I:1

7.11 L'admission en franchise de droits de douane est un "avantage" interdit par l'article I:1 parce qu'il s'agit de toute évidence d'un avantage concernant les "droits de douane et les impositions de toute nature" perçus à l'importation ou à l'occasion de l'importation. L'exonération de la taxe de luxe est aussi un "avantage" interdit par l'article I:1 parce qu'elle se rattache aux "taxes ou autres impositions intérieures", lesquelles sont des "questions qui font l'objet [du] paragraphe 2 ... de l'article III". Ainsi, il est satisfait à la première et à la deuxième parties du triple critère énoncé dans le rapport du Groupe spécial CE - Bananes III.

- 3) L'avantage n'est pas accordé aux "produits similaires" en provenance de tout pays autre que la Corée

7.12 L'article I:1 du GATT de 1994 fait obligation au gouvernement indonésien d'accorder l'avantage aux "produits similaires" originaires de tous les Membres de l'OMC, et non pas seulement de la Corée.

7.13 En ce qui concerne le "caractère similaire", l'analyse eu égard à l'article III devrait être tout aussi applicable. Premièrement, le rapport du Groupe de travail sur les ajustements fiscaux à la frontière³³⁵ autorise à penser que des critères comme les "utilisations finales du produit", les "goûts et habitudes des consommateurs" et les "propriétés, nature et qualité du produit" devraient être employés "pour l'interprétation de la formule "produits similaires" en général dans les dispositions du GATT de 1947".³³⁶ De même, dans l'affaire Espagne - Régime tarifaire appliqué au café non torréfié, le Groupe spécial a constaté que le fait qu'au stade de leur utilisation finale, les produits soient ou non

³³⁴ Lettre datée du 27 décembre 1995 adressée par M. Sanyoto Sastrowardoyo, Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux/Président du Conseil de coordination des investissements, à M. Hutomo Mandala Putra, Président directeur de PT. Timor Putra Nasional (pièce n° 35 du Japon).

³³⁵ Rapport du Groupe de travail sur les ajustements fiscaux à la frontière, paragraphe 18.

³³⁶ Rapport de l'Organe d'appel Japon – Boissons alcooliques II, page 22.

"considéré[s] comme [un] seul et même produit bien défini" était pertinent pour ce qui était de déterminer s'il s'agissait de "produits similaires"³³⁷, aux fins de l'application de l'article I:1.

7.14 Au regard des critères qui précèdent, les parties et pièces détachées importées du Japon, ou de tout autre pays, et celles importées de Corée pour le montage des voitures nationales constituent des "produits similaires" aux fins de l'application de l'article I:1. Les parties et pièces détachées en provenance du Japon et celles importées de Corée pour le montage des voitures nationales sont, au stade de leur utilisation finale, considérées comme un même produit, c'est-à-dire comme des parties et pièces détachées à utiliser pour le montage d'automobiles. De même, les parties et pièces détachées d'automobile importées de Corée et celles importées du Japon et d'autres pays partagent les mêmes propriétés, nature et qualité, ou des propriétés, nature et qualité analogues. Il est ainsi satisfait à la troisième partie du triple critère énoncé dans le rapport CE - Bananes III.

4) L'avantage n'est pas accordé "sans condition"

7.15 L'article I:1 du GATT de 1994 fait aussi obligation au gouvernement indonésien d'accorder tous les avantages "sans condition".

7.16 Dans le cadre du Programme indonésien, pour bénéficier de l'admission en franchise de droits et de l'effet indirect de l'exonération de la taxe de luxe, les parties et pièces détachées doivent satisfaire à certaines conditions préalables: elles doivent être destinées au montage de voitures nationales. Le Programme établit donc un traitement "conditionnel de la nation la plus favorisée" et, par conséquent, viole l'article I:1.³³⁸

c) Le fait que la législation indonésienne n'établisse pas une discrimination explicite en faveur des produits coréens ne peut être un moyen de défense

7.17 L'Indonésie peut soutenir que ses règlements n'établissent que des prescriptions relatives à un traitement préférentiel, mais non une préférence en faveur d'un pays spécifique, et sont, par conséquent, compatibles avec l'article I:1.³³⁹ Toutefois, ce moyen de défense ne peut être retenu pour les raisons ci-après.

7.18 Tout d'abord, dans les affaires antérieures, dont les affaires Allocations familiales belges³⁴⁰, Espagne – Café, et CEE – Importations de viande de bœuf en provenance du Canada³⁴¹, les groupes

³³⁷ Rapport du Groupe spécial Espagne - Régime tarifaire appliqué au café non torréfié, L/5135, adopté le 11 juin 1981 (IBDD, S28/108), paragraphe 4.7.

³³⁸ Dans le rapport de 1973 du Groupe de travail sur l'"Accession de la Hongrie", le Secrétariat du GATT a indiqué que "la subordination du bénéfice d'un certain régime tarifaire à l'obtention [par les entreprises importatrices] d'un contrat de coopération [entre le gouvernement hongrois et les entreprises importatrices] sembl[ait] impliquer un régime NPF conditionnel et ne parai[ssait] donc pas compatible avec [le GATT]." (IBDD, S20/37) (1974), pages 39 et 40, paragraphe 12, rapport adopté le 30 juillet 1973.

³³⁹ De fait, l'Indonésie a présenté ce type d'argument dans ses réponses aux questions posées par le Japon dans le contexte d'une notification de mise à jour de subventions. Voir SUBVENTIONS/Réponses aux questions posées par le Japon concernant la notification de mise à jour de l'INDONÉSIE [G/SCM/Q2/IDN/9] (pièce n° 20 du Japon).

³⁴⁰ Rapport Allocations familiales belges, G/32 (IBDD, S1/63, S2/19 et S7/72), adopté le 7 novembre 1952.

³⁴¹ CEE – Importations de viande de bœuf en provenance du Canada L/5009 (IBDD, S28/97), rapport adopté le 10 mars 1981.

spéciaux ont constaté que des mesures sont incompatibles avec l'article premier même si elles n'imposent pas explicitement la discrimination entre pays, dès lors qu'elles introduisent une discrimination entre pays. En l'espèce, les mesures indonésiennes ont de toute évidence introduit une discrimination entre produits coréens et produits d'autres pays. De plus, l'Indonésie a établi les mesures, sachant bien qu'elles auraient de tels effets. Les mesures indonésiennes semblent donc viser à établir une discrimination et, en pratique, aboutissent à une telle discrimination, entre produits en provenance de ces pays.

7.19 Dans l'affaire États-Unis - Normes concernant l'essence nouvelle et ancienne formules, l'Organe d'appel a souligné l'importance de cette "connaissance" dans le contexte d'une violation de l'article III:4:

Selon nous, [le fait de n'avoir pas atténué l'incidence des réglementations sur les fournisseurs étrangers] [va] bien au-delà de ce qui était nécessaire au Groupe spécial pour déterminer qu'il y avait eu en premier lieu violation de l'article III:4. La discrimination qui en a résulté devait avoir été prévue, et n'était pas purement accidentelle ou inévitable.³⁴²

Le texte de l'article I:1 n'étant pas moins strict que celui de l'article III:4, la connaissance préalable et l'incidence de la discrimination devraient constituer des indices sérieux de violation de l'article I:1. Ainsi, bien que l'Indonésie puisse faire valoir que la société pionnière est libre d'importer auprès de n'importe qui, n'importe où, l'Indonésie savait de toute évidence comment les avantages du programme seraient répartis entre ses partenaires commerciaux et a aidé à l'exécution du plan. En somme, c'est là un cas d'intervention active, qui viole l'article I:1 du GATT de 1994.

7.20 Deuxièmement, on l'a vu, l'article I:1 interdit l'octroi "conditionnel" du traitement de la nation la plus favorisée. Or, même si les règlements n'énoncent pas de préférence en faveur de quelque pays spécifique que ce soit, ils sont "conditionnels", et par conséquent incompatibles avec l'article I:1.

d) Le fait que seule une certaine partie des produits en provenance de Corée bénéficie d'un traitement préférentiel ne peut non plus constituer un moyen de défense

7.21 L'Indonésie peut soutenir que seule une certaine partie, et non la totalité, des parties et pièces détachées en provenance de Corée bénéficie d'un traitement préférentiel et que, par conséquent, la mesure n'est pas incompatible avec l'article I:1. Toutefois, ce moyen de défense n'est pas acceptable non plus, pour les raisons suivantes.

7.22 Premièrement, le texte de l'article I:1 exige que tout avantage accordé à "un produit" originaire de tout pays soit étendu aux produits similaires originaires d'autres Membres de l'OMC. Le libellé n'interdit pas l'octroi d'avantages dans le seul cas où ceux-ci sont accordés à "tous les produits" ou à "la plupart des produits" originaires d'un pays particulier. Ainsi, l'éventuel argument du gouvernement indonésien doit être rejeté parce qu'il ignore le libellé de l'article premier. De fait, la décision d'un récent groupe spécial de l'OMC, dans l'affaire CE – Bananes III, a confirmé que "l'article I:1 oblige ... les Membres à étendre tout avantage accordé à un produit originaire d'un pays au produit similaire originaire du territoire de tous les autres Membres, en ce qui concerne [par exemple] toutes les questions visées à l'article III:4."³⁴³

³⁴² Rapport de l'Organe d'appel chargé de l'affaire États-Unis – Normes concernant l'essence nouvelle et ancienne formules (WT/DS2/AB/R), page 32.

³⁴³ Rapport du Groupe spécial CE – Bananes III, paragraphe 7.194.

7.23 De plus, dans le Rapport de 1989 du Groupe spécial du GATT chargé de l'affaire États-Unis L'article 337 de la Loi douanière de 1930, il était indiqué ce qui suit:

La règle du traitement "non moins favorable" ... [est] l'expression du principe fondamental de l'égalité de traitement entre, d'une part, les produits importés et, d'autre part, les autres produits étrangers (clause de la nation la plus favorisée), et les produits nationaux (règle du traitement national de l'article III) ... La règle du traitement non moins favorable de l'article III:4 [et, par analogie, de l'article 1:1] doit être comprise comme applicable à chaque affaire concernant des produits importés considérée individuellement.³⁴⁴

Dans le contexte d'une violation de l'article III:2, l'Organe d'appel de l'OMC a cité ce texte du rapport du Groupe spécial L'article 337 pour étayer sa propre conclusion, à savoir que "la taxation différente, ne serait-ce que de quelques produits importés par rapport aux produits nationaux directement concurrents ou directement substituables, est incompatible avec les dispositions de la deuxième phrase de l'article III:2".³⁴⁵ (Non souligné dans l'original.) Le même raisonnement a été suivi dans d'autres rapports de groupes spéciaux (ou de l'Organe d'appel) du GATT/de l'OMC, y compris dans l'affaire États-Unis - Boissons, dans laquelle le Groupe spécial a conclu qu'en ce qui concernait l'article III, le fait que seuls certains produits d'origine nationale bénéficient d'un traitement préférentiel ne remédie pas à une incompatibilité avec l'article III. Il n'y a pas de raison d'appliquer une règle différente lorsqu'il s'agit de l'article I:1.

2. Programme étendu concernant la voiture nationale de juin 1996

7.24 Le **Japon** allègue que le Programme étendu concernant la voiture nationale de juin 1996 (voir la section III.A) viole l'article I:1 du GATT de 1994. Le Japon présente les arguments ci-après à l'appui de cette allégation:

- a) L'Indonésie a accordé des avantages exclusivement aux importations de voitures entièrement montées en provenance de Corée (c'est-à-dire de voitures nationales montées à l'usine Kia en Corée) en violation de l'article I:1 du GATT de 1994
- 1) L'Indonésie a accordé des avantages exclusivement aux importations en provenance de Corée

7.25 L'Indonésie a accordé l'admission en franchise de droits et l'exonération de la taxe de luxe exclusivement aux voitures entièrement montées (c'est-à-dire aux voitures nationales montées à l'usine Kia) importées de Corée.

7.26 Bien que l'on ne sache pas si la demande d'autorisation précisait que les importations provenaient de Corée, en fait, toutes les voitures Timor importées au titre du Programme de juin proviennent de Kia en Corée, comme l'Indonésie l'a confirmé. Cela n'est pas du tout fortuit, car la berline S515-1500cm³ est une copie du modèle Sephia de Kia et, par conséquent, aucune société étrangère autre que Kia ne peut produire le modèle S515. De plus, ce fait était aussi facile à prévoir, à en juger par la lettre adressée le 12 décembre 1995 par le Président directeur de TPN au Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux/Président du Conseil de coordination des investissements, dans laquelle il était indiqué que TPN souhaitait "fabriquer, à l'usine sud-coréenne de *Kia Motors Corp.*, des véhicules automobiles à quatre roues portant la marque "TIMOR" qui seraient

³⁴⁴ Rapport États-Unis – L'article 337 de la Loi douanière de 1930, L/6439 (IBDD, S36/386), paragraphes 5.11 et 5.14, adopté le 7 novembre 1989.

³⁴⁵ Rapport de l'Organe d'appel Canada – Périodiques, page 32.

ensuite livrés en Indonésie, partiellement montés ..." (les italiques ne figurent pas dans l'original) pendant les trois premières années; ainsi, une production ou une participation substantielle de Kia, du moins pendant la phase initiale, était escomptée dès le début.

2) L'Indonésie viole l'article I:1 du GATT de 1994

7.27 Comme on l'a vu à propos du Programme de février 1996 (section VII.A.1), l'admission en franchise de droits et l'exonération de la taxe de luxe sont des avantages accordés seulement aux importations (en l'espèce, aux importations de voitures entièrement montées) en provenance de Corée, mais non aux importations (de voitures entièrement montées) en provenance du Japon ou de tout autre pays. Comme l'Indonésie l'a admis, le statut de société "pionnière" n'est pas accordé automatiquement. De fait, après plus d'une année et demie, PT Timor est encore la seule société qui se soit vu octroyer ce statut privilégié. On peut même concevoir que PT Timor reste le bénéficiaire exclusif du Programme, parce qu'il est difficile d'imaginer qu'il y aura, au stade final, de nombreuses voitures "nationales", avec octroi inconditionnel du traitement de la nation la plus favorisée à tous les partenaires commerciaux. Étant donné l'ampleur du privilège, il est difficile de croire que le statut actuel soit purement fortuit. En outre, le fait qu'une prescription de contre-achats de 25 pour cent soit imposée, ce qui limite nécessairement le nombre de sociétés ou de pays exportateurs qualifiés, devrait ne procurer d'avantages qu'à la société coréenne ou à la Corée. Ainsi, ce traitement discriminatoire constitue clairement une violation de l'article I:1 du GATT de 1994. Les arguments présentés dans le contexte du Programme de février 1996 (voir la section VII.A.1) sont également applicables aux avantages accordés aux importations de voitures entièrement montées provenant de Corée.

b) Le fait que l'autorisation antérieure ait expiré ne peut être un moyen de défense

7.28 L'Indonésie peut soutenir que l'autorisation accordée en juin 1996 est venue à expiration le 30 juin 1997 et que, par conséquent, le gouvernement japonais n'a aucun droit juridiquement protégé de contester cette autorisation.

7.29 Toutefois, le Décret présidentiel n° 42/1996 reste en vigueur. (Voir la section X.) L'Indonésie peut, en vertu dudit décret, désigner d'autres modèles à importer en tant que voitures nationales. De plus, il a été indiqué qu'au moins un autre modèle de véhicule fabriqué par Kia était inclus dans le Programme concernant la voiture nationale et remplissait les conditions voulues pour bénéficier d'une autorisation d'importation en tant que voiture nationale. Le 5 novembre 1996, Kia a annoncé à Séoul (Corée) que "la société se propo[sait] de fabriquer 50 000 véhicules utilitaires par an en Indonésie à partir de 1998. "Après un échange de vues avec notre partenaire dans la coentreprise, PT Timor Putra Nasional et le gouvernement indonésien, nous sommes convenus d'inclure la production de véhicules utilitaires dans le projet concernant la voiture nationale de l'Indonésie", a déclaré le Vice-Président exécutif de Kia, M. Kim Seung-ahn". Un porte-parole de PT Timor a confirmé ce qui suit: "Oui, nous avons effectivement un tel projet et je pense qu'il sera inclus (dans le Programme concernant la voiture nationale)".³⁴⁶ En mai 1997, M. Soemitro Soerachmad, Directeur général de la filiale de distribution de PT Timor, a déclaré: "la société [PT Timor] s'est mise d'accord avec la société sud-coréenne Kia Motors pour importer le modèle Sportage, petit véhicule loisir travail, à partir du début de 1998. ... Le modèle Sportage, véhicule loisir travail léger, appelé J520i en Indonésie, pourra ... bénéficier des mêmes exonérations fiscales et tarifaires que la Timor ... Toutefois, a indiqué M. Soemitro, il sera peut-être nécessaire d'importer de Corée les premiers lots du nouveau modèle sous forme entièrement montée, en attendant l'achèvement d'une nouvelle usine".³⁴⁷ Par conséquent, le gouvernement japonais

³⁴⁶ The Indonesian Observer, "PT Timor plans to manufacture utility vans", 6 novembre 1996 (pièce n° 54 du Japon).

³⁴⁷ Financial Times, "Jakarta Plans New National Car", mai 1997 (pièce n° 55 du Japon).

est exposé à une menace tangible de préjudice supplémentaire, renouvelé, du fait de règlements indonésiens en vigueur.

7.30 De plus, certains groupes spéciaux antérieurs ont examiné des mesures et présenté des rapports complets alors même que les mesures pertinentes étaient devenues caduques pendant les travaux du groupe spécial ou même avant l'établissement du groupe spécial.³⁴⁸ Par conséquent, le fait que l'autorisation accordée en juin 1996 soit venue à expiration le 30 juin 1997 n'est pas pertinent en l'espèce.

B. Allégations des Communautés européennes

7.31 Les **Communautés européennes** allèguent que les mesures ci-après sont incompatibles avec les obligations découlant pour l'Indonésie de l'article I:1 du GATT:

- 1) l'exonération des droits de douane relatifs aux importations de voitures nationales;
- 2) l'exonération de la taxe sur les ventes de produits de luxe pour les voitures nationales importées;
- 3) l'exonération de la taxe sur les ventes de produits de luxe pour les voitures nationales montées en Indonésie; et
- 4) l'exonération des droits de douane relatifs aux parties et pièces détachées importées pour le montage de voitures nationales en Indonésie.

7.32 Les **Communautés européennes** présentent les arguments ci-après à l'appui de ces allégations.

7.33 L'article I:1 du GATT est libellé comme suit:

Tous avantages, faveurs, privilèges ou immunités accordés par une partie contractante à un produit originaire ... de tout autre pays seront, immédiatement et sans condition, étendus à tout produit similaire originaire ... de toutes les autres parties contractantes. Cette disposition concerne les droits de douane et les impositions de toute nature perçus à l'importation ... ou à l'occasion de l'importation ... ainsi que toutes les questions qui font l'objet des paragraphes 2 et 4 de l'article III.

1. Mesures concernant l'importation de voitures nationales

7.34 Les exonérations 1) et 2) sont contraires à l'article I:1 parce qu'elles accordent un "avantage" qui, *de facto*, ne profite qu'aux importations de véhicules automobiles de la marque Kia originaires de Corée, à l'exclusion des importations de véhicules automobiles "similaires" originaires d'autres Membres.

³⁴⁸ Rapport Mesures appliquées par la CEE aux protéines destinées à l'alimentation des animaux L/4599, adopté le 14 mars 1978 (IBDD, S25/53); voir aussi le rapport États-Unis - Interdiction des importations de thon et de produits du thon en provenance du Canada, L/5198, adopté le 22 février 1982 (IBDD, S29/96).

a) Les mesures accordent des "avantages" visés par l'article I:1 du GATT

7.35 L'article I:1 du GATT est applicable, entre autres choses, à tout avantage octroyé par un Membre en ce qui concerne "les droits de douane ... perçus à l'importation ... ou à l'occasion de l'importation ...". Par conséquent, l'exonération des droits de douane relatifs aux importations de voitures nationales est une mesure visée par l'article I:1.

7.36 L'article I:1 du GATT est également applicable à tous avantages accordés en ce qui concerne "toutes les questions qui font l'objet [du] paragraphe 2 ... de l'article III". L'article III:2 vise les "taxes ou autres impositions intérieures". Comme il a été montré ci-dessus, la taxe sur les ventes de produits de luxe est une "taxe intérieure" au sens de l'article III:2. Par conséquent, l'exonération de la taxe sur les ventes de produits de luxe est aussi un avantage visé par l'article I:1.

b) Les voitures visées par les mesures sont similaires à d'autres voitures"

7.37 Comme on l'a montré, la définition des "voitures nationales" n'est pas fondée sur un quelconque facteur qui puisse, en soi, influencer sur les caractéristiques matérielles de ces voitures ou leurs utilisations finales. Les voitures nationales importées de Corée sont donc, en principe, "similaires" à tout autre véhicule automobile importé des autres Membres.

c) Les mesures profitent seulement et exclusivement aux importations de voitures Kia originaires de Corée

7.38 L'article I:1 du GATT n'interdit pas seulement les mesures qui établissent, formellement et ouvertement, une discrimination selon le pays d'origine des marchandises importées. Les mesures libellées en termes d'application générale, neutres quant à l'origine des marchandises, ont aussi été jugées contraires à l'article I:1 dans des cas où, *de facto*, elles profitaient seulement ou principalement aux importations en provenance d'un certain Membre. Cela a été récemment confirmé par l'Organe d'appel dans le rapport sur l'affaire CE – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, où il est indiqué que:

Les articles premier et II du GATT de 1994 ont été appliqués, par le passé, à des mesures pouvant donner lieu à une discrimination "*de facto*".³⁴⁹

7.39 Comme exemples de cette pratique, l'Organe d'appel s'est référé aux Rapports des groupes spéciaux chargés des affaires Espagne - Régime tarifaire appliqué au café non torréfié³⁵⁰;

³⁴⁹ Rapport de l'Organe d'appel CE – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, adopté le 25 septembre 1997, WT/DS27/AB/R, paragraphe 232.

Dans le même rapport, l'Organe d'appel a confirmé la constatation du Groupe spécial selon laquelle les "règles relatives aux catégories d'opérateurs", les "règles relatives aux fonctions" et les "règles relatives aux certificats "tempête"" appliquées par la Communauté pour attribuer des licences d'importation des bananes dans le cadre d'un contingent tarifaire étaient contraires à l'obligation NPF contenue à l'article II de l'AGCS parce que concernant chacune de ces mesures, la plupart des fournisseurs de services d'origine ACP étaient classés dans la catégorie "plus favorisée" de fournisseurs et/ou la plupart des fournisseurs de services "similaires" originaires des pays plaignants étaient classés dans la catégorie "moins favorisée". En formulant cette conclusion, l'Organe d'appel a rejeté un argument de la Communauté selon lequel les mesures visaient à appliquer "des politiques ... légitimes" et n'étaient pas "par nature discriminatoires". Selon l'Organe d'appel, les "buts" d'une mesure ne sont pas "pertinents" lorsqu'il s'agit de déterminer si cette mesure octroie *de facto* le régime de la nation la plus favorisée (paragraphe 240 à 248).

³⁵⁰ Dans le rapport Espagne – Régime tarifaire appliqué au café non torréfié (adopté le 11 juin 1981, IBDD, S28/108, pages 118 et 119), le Groupe spécial a conclu qu'en appliquant des taux de droit différents à différents types de café précédemment considérés comme "similaires", l'Espagne avait manqué à l'obligation lui

CEE - Importations de viande de bœuf en provenance du Canada³⁵¹; et Japon – Droit de douane appliqué aux importations de bois d'œuvre d'épicéa, de pin et de sapin (EPS) coupé à dimensions.³⁵²

7.40 Le Décret présidentiel n° 42/96 a été soigneusement rédigé de manière à éviter toute apparence de discrimination entre les Membres. Sur le papier, ce décret autorise les sociétés pionnières à importer en franchise de droits et sans acquitter de taxes des voitures nationales originaires de n'importe quel pays du monde. *De facto*, toutefois, toutes les voitures qui ont jusqu'à présent bénéficié dudit décret étaient d'origine coréenne. Cela n'est pas fortuit. Le Décret présidentiel n° 42/96 a été conçu et appliqué, dès l'origine, par les autorités indonésiennes dans le dessein délibéré et exclusif de permettre à PT TPN d'importer en franchise de droits et sans acquitter de taxes seulement des voitures Kia fabriquées en Corée, et aucune autre voiture.

7.41 Les autorités indonésiennes ont reconnu publiquement que leur politique est de réserver les avantages du Programme concernant la voiture nationale exclusivement à PT TPN. Lors d'une conférence de presse donnée le 15 mars 1996, le Ministre indonésien de l'industrie et du commerce, M. Tunky Ariwibowo, a annoncé la politique du gouvernement indonésien consistant à réserver les avantages du Programme concernant la voiture nationale à PT TPN. Depuis lors, cette politique a été réaffirmée par M. Ariwibowo et par d'autres hauts fonctionnaires, à de nombreuses occasions.³⁵³ Cette politique est confirmée par le fait qu'à la date de la plainte, PT TPN restait la seule société qui se soit vu octroyer le statut de société pionnière, alors même que d'autres constructeurs indonésiens de voitures avaient aussi demandé ce statut. Ainsi, en pratique, le Décret présidentiel n° 42/96, même s'il est rédigé en termes d'application générale, n'a qu'un seul destinataire et bénéficiaire: PT TPN.

incombant au titre de l'article I:1. Le Groupe spécial a noté que le plaignant, le Brésil, exportait à destination de l'Espagne essentiellement les variétés frappées des droits les plus élevés à l'importation. Ainsi, même si l'application par l'Espagne de taux de droit différents à différentes variétés de café était formellement neutre quant à l'origine des importations, les importations en provenance du Brésil subissaient *de facto* une discrimination par rapport aux importations en provenance d'autres pays qui exportaient essentiellement les variétés assujetties aux taux de droit les plus bas.

³⁵¹ Dans le rapport CEE – Importations de viande de bœuf en provenance du Canada (adopté le 10 mars 1981, IBDD, S28/97, page 104), le Groupe spécial a examiné une concession tarifaire relative à la viande de bœuf de haute qualité accordée par la Communauté pendant le Tokyo Round. Le Groupe spécial n'a pas jugé nécessaire d'examiner si les termes de la concession étaient en eux-mêmes discriminatoires. Il s'est borné à noter qu'une réglementation mettant en œuvre la concession exigeait un certificat d'authenticité délivré et visé par l'une des autorités mentionnées dans une annexe à cette réglementation. L'annexe en question ne mentionnait qu'un seul organisme des États-Unis, étant spécifié que cet organisme n'était habilité à émettre des certificats que pour la viande originaire des États-Unis. Dans ces conditions, le Groupe spécial est arrivé à la conclusion que les mesures en cause

"... sous leur forme actuelle, avaient pour effet d'empêcher l'accès de "produits similaires" originaires de pays autres que les États-Unis et qu'[elles] étaient de ce fait incompatibles avec le principe de la nation la plus favorisée énoncé à l'article premier de l'Accord général." [Non souligné dans l'original] (paragraphe 4.3).

³⁵² Rapport Japon – Droit de douane appliqué aux importations de bois d'œuvre d'épicéa, de pin et de sapin (EPS) coupé à dimensions, adopté le 19 juillet 1989, IBDD, S36/184.

³⁵³ "Indonesia backs its Trade Policy for Auto Makers", Asian Wall Street Journal, Jakarta, 18 mars 1996 (pièce n° C-1 des CE); "Jakarta's tax breaks for car firm unfair: Japan", The Strait Times, Singapour, 24 mars 1996 (pièce n° C-2 des CE); "The prospects for national cars", Business News, Jakarta, 18 avril 1996 (pièce n° C-3 des CE); "Govt not to grant incentives for Bimantara cars", The Jakarta Post, Jakarta, 1^{er} juin 1996 (pièce n° C-4 des CE); "Another Suharto son launches Indonesia car", Reuters, Jakarta, 23 juillet 1996 (pièce n° C-7 des CE); "National car plan presses on in Indonesia", Financial Times, 9 juillet 1996 (pièce n° C-6 des CE); "Bimantara's request for car policy review refused", The Jakarta Post, Jakarta, 6 juin 1996 (pièce n° C-5 des CE); "Only one car firm to get protection", The Jakarta Post, Jakarta, 15 novembre 1996 (pièce n° C-8 des CE).

7.42 La décision prise par les autorités indonésiennes de réserver les avantages du Programme concernant la voiture nationale à PT TPN comportait aussi une décision consciente, même si elle n'était pas explicite, de n'accorder les avantages prévus par le Décret présidentiel n° 42/96 que pour les importations de voitures fabriquées par Kia en Corée.

7.43 Lorsqu'elles ont adopté le Décret présidentiel n° 42/96, les autorités indonésiennes ne pouvaient ignorer que PT TPN tirerait parti de cette mesure pour importer exclusivement des véhicules automobiles fabriqués par Kia en Corée, en particulier, puisqu'elles savaient bien que:

- M. Hutomo Mandala Putra, propriétaire de PT TPN, avait mis sur pied, dès 1993, une coentreprise avec Kia pour le montage de voitures Kia en Indonésie;
- la première voiture nationale que PT TPN envisageait de monter en Indonésie (la Timor S515) est une version d'un modèle Kia qui existait déjà, la Sephia;
- les principales installations de Kia pour le montage de la Sephia sont situées en Corée.

7.44 De fait, il y a dans le dossier des éléments de preuve établissant que le Décret présidentiel n° 42/96 a été adopté en réponse à une demande précise de PT TPN, tendant à ce que cette société soit autorisée à importer spécifiquement des véhicules automobiles fabriqués par Kia en Corée, et aucune autre sorte de véhicule automobile. Comme on l'a indiqué dans la partie factuelle, dans une lettre datée du 12 décembre 1995, PT TPN a demandé l'approbation des autorités indonésiennes pour, entre autres choses:

1. Fabriquer à l'usine sud-coréenne Kia Motors Corp. des véhicules automobiles à quatre roues de la marque "TIMOR", qui seraient ensuite livrés à l'Indonésie partiellement montés [...].
3. Importer les véhicules partiellement montés résultant de la production mentionnée au point 1 utilisant des pièces détachées/parties d'origine nationale (indonésienne) exportées vers l'usine de Kia Motors Corp., en bénéficiant d'une exonération du droit d'importation, du droit d'importation additionnel et de la taxe sur les produits de luxe (Ppn BM) pour lesdits véhicules.

7.45 La mise en œuvre subséquente du Décret présidentiel n° 42/96 vient encore confirmer que cette mesure a été exclusivement conçue pour permettre à PT TPN d'importer, en franchise de droits et sans acquitter de taxes, des voitures manufacturées par Kia en Corée.

7.46 Le 7 juin 1996, PT TPN a été autorisée, sur la base du Décret présidentiel n° 42/96, à importer 45 000 voitures. Cette autorisation reste, à la date de la plainte, la seule autorisation délivrée en application du Décret présidentiel n° 42/96. Elle spécifie la "nature/[le] type" des voitures à importer dans les termes suivants: "berline S515 – 1 500 cm³". Les spécifications techniques de la S515 sont les mêmes que celles du modèle "Sephia" de Kia. Ainsi, même si l'autorisation ne donnait pas expressément pour instructions à PT TPN d'acheter les voitures auprès d'une source particulière, il était implicite dans ses termes qu'elle ne visait que les voitures fabriquées par Kia en Corée.

7.47 Compte tenu des considérations qui précèdent, il n'est pas surprenant que chacune des 39 727 voitures importées par PT TPN au titre du Décret présidentiel n° 42/96 au 30 juin 1997, date à laquelle l'autorisation susmentionnée venait à expiration, ait été fabriquée par Kia et importée de Corée.

2. Mesures concernant le montage de voitures nationales en Indonésie

7.48 Les exonérations 3) et 4) violent l'article I:1 du GATT parce qu'elles octroient un "avantage" qui, *de facto*, profite principalement, sinon exclusivement, aux importations de parties et pièces détachées originaires de Corée, au détriment des importations de parties et pièces détachées "similaires" provenant d'autres Membres.

a) Les mesures confèrent des "avantages" visés par l'article I:1 du GATT

7.49 L'article I:1 s'applique, on l'a vu, à tout avantage accordé par un Membre en ce qui concerne l'imposition de droits de douane perçus à l'importation ou à l'occasion de l'importation de marchandises. Ainsi, l'exonération des droits de douane relatifs aux importations de parties et pièces détachées pour le montage de voitures nationales est un "avantage" visé par l'article I:1.

7.50 L'article I:1 est également applicable à tout avantage accordé en ce qui concerne "toutes les questions qui font l'objet [du] paragraphe 2 ... de l'article III". La taxe sur les ventes de produits de luxe est une taxe intérieure et, par conséquent, une "question" visée à l'article III:2. Le fait, pour les ventes de voitures nationales montées en Indonésie, d'être exonérées de cette taxe représente un "avantage" non seulement pour les voitures nationales en tant que telles mais aussi, indirectement, pour les parties et pièces détachées qui y sont montées. Cet "avantage" indirect est également visé par l'article I:1.

b) Les parties et pièces détachées fabriquées en Corée du Sud sont "similaires" aux autres parties et pièces détachées

7.51 Le simple fait d'être fabriquées en Corée ne confère aux parties et pièces détachées aucune caractéristique matérielle ou utilisation finale spécifique qui les rende "non similaires" aux parties et pièces détachées fabriquées ailleurs.

c) Les mesures profiteront principalement, sinon exclusivement, aux importations de parties et pièces détachées provenant de Corée du Sud

7.52 La première voiture nationale qui sera montée en Indonésie par PT TPN (la Timor S515) n'est qu'une réplique rebaptisée du modèle Sephia de Kia. La plupart des parties et pièces détachées montées par Kia pour obtenir le modèle Sephia sont fabriquées en Corée par la société Kia elle-même ou par des sociétés qui lui sont affiliées, ou par des fabricants indépendants, fournisseurs de Kia avec laquelle ils ont des relations établies de longue date.

7.53 Pour PT TPN, il serait, d'un point de vue commercial, absurde d'essayer d'importer les parties et pièces détachées destinées au montage de la Timor S515 auprès d'autres fournisseurs établis dans des pays tiers. Cela était déjà prévu par PT TPN qui, dans sa lettre du 12 décembre 1995, demandait l'autorisation des autorités indonésiennes pour:

2. Fabriquer des véhicules à quatre roues de la marque "TIMOR" dans l'usine (les usines) de montage agréée(s) d'une (de) tierce(s) partie(s) en Indonésie, les éléments essentiels étant importés de l'étranger (Kia Motors Corp.) d'abord entièrement en pièces détachées, la part des éléments importés diminuant ensuite progressivement grâce à l'utilisation de pièces détachées d'origine locale [...]

7.54 Par voie de conséquence, *de facto*, les avantages tarifaires et fiscaux accordés pour le montage de voitures nationales en Indonésie profiteront de manière prédominante, sinon exclusive, aux importations de parties et pièces détachées originaires de Corée, ce qui est contraire à l'article I:1 du GATT.

C. Allégations des États-Unis

7.55 Les **États-Unis** allèguent que l'exonération des droits d'importation et de la taxe de luxe accordée par l'Indonésie en faveur des berlines Kia Sephia entièrement montées importées de Corée viole l'article I:1 du GATT de 1994. Les États-Unis présentent les arguments ci-après à l'appui de cette allégation.

7.56 En vertu du Décret présidentiel n° 42/1996, les "véhicules automobiles nationaux" produits à l'étranger se sont vu "octroyer le même traitement que les voitures nationales produites en Indonésie". Cela signifie que des berlines Kia Sephia entièrement montées pouvaient être importés de Corée sans être assujetties a) au droit de douane de 200 pour cent frappant les voitures de tourisme entièrement montées importées; ni b) à la taxe de luxe de 35 pour cent. Ce traitement préférentiel accordé aux véhicules automobiles importés de Corée viole l'article I:1 du GATT de 1994.

7.57 L'article I:1 dispose, dans la partie pertinente:

Tous avantages, faveurs, privilèges ou immunités accordés par une partie contractante à un produit originaire ... de tout autre pays seront, immédiatement et sans condition, étendus à tout produit similaire originaire ... du territoire de toutes les autres parties contractantes. Cette disposition concerne les droits de douane et les impositions de toute nature perçus à l'importation ... ou à l'occasion de l'importation ..., ainsi que ... le mode de perception de ces droits et impositions, l'ensemble de la réglementation et des formalités afférentes aux importations ... [et] toutes les questions qui font l'objet des paragraphes 2 et 4 de l'article III.

7.58 L'exonération accordée à titre exclusif du droit de douane de 200 pour cent et de la taxe de luxe de 35 pour cent en faveur des berlines Kia Sephia importées de Corée constitue, de toute évidence, un "avantage, faveur, privilège ou immunité" au sens de l'article I:1 qui n'est pas "immédiatement et sans condition, étendu à tout produit similaire originaire ... du territoire de toutes les autres parties contractantes". Les importations de voitures de tourisme entièrement montées qui sont "similaires" à la Kia Sephia ne peuvent prétendre au même régime. Elles sont, au contraire, mises en situation de désavantage compétitif, puisqu'elles sont assujetties au droit de douane de 200 pour cent et à la taxe de luxe de 35 pour cent. De ce fait, l'exonération mentionnée viole l'article I:1.

7.59 L'Indonésie a affirmé publiquement que cette exonération tarifaire et fiscale ne viole pas l'article I:1 "puisque'elle n'oblige pas les bénéficiaires de la subvention à importer des automobiles d'un pays donné. Les parties privées reconnues comme entreprises automobiles nationales sont libres d'importer les automobiles remplissant les conditions requises auprès de n'importe quel pays".³⁵⁴

7.60 Cette tentative de justification d'une mesure incompatible de manière aussi flagrante avec les règles de l'OMC est, au mieux, peu sincère. Lors de la publication du Décret présidentiel n°42/1996, le gouvernement indonésien avait déjà approuvé la désignation de la coentreprise Kia Timor comme producteur exclusif d'un "véhicule automobile national" et bénéficiaire exclusif des avantages octroyés au titre du Programme concernant le véhicule automobile national. Ce projet prévoyait la production/le montage en Indonésie de berlines Kia Sephia, qui seraient rebaptisées berlines Timor S515 et S515i. De fait, l'Indonésie a affirmé qu'elle n'étendrait les avantages accordés en faveur du "véhicule automobile national" à aucun autre véhicule que produirait la coentreprise Kia Timor.³⁵⁵

³⁵⁴ G/SCM/Q2/IDN/9 (23 mai 1997), page 2.

³⁵⁵ Répondant à une question posée au titre de la procédure de l'annexe V, l'Indonésie a indiqué ce qui suit: "le gouvernement n'a pas l'intention d'accorder pour d'autres modèles" les avantages octroyés pour la

Par conséquent, il y avait une voiture, et seulement une voiture, qui pouvait être importée en tant que "véhicule automobile national", et c'était une voiture coréenne, la berline Kia Sophia.

7.61 De plus, le gouvernement indonésien a accordé une exonération de un an des droits d'importation et de la taxe de luxe pour faciliter la production/le montage en Indonésie de la berline Timor Kia Sephia. Comme l'a déclaré le Ministre de l'industrie et du commerce: "Cela vise à accélérer le processus de production de la Timor, de manière que [cette voiture] puisse être rapidement mise sur le marché. Le gouvernement accorde à PT Timor Putra Nasional une période de 12 mois, de juin 1996 à juin 1997, pour monter les voitures à l'usine de Kia en Corée".³⁵⁶

7.62 Compte tenu de ce qui précède, il est tout simplement incroyable d'alléguer, comme le fait l'Indonésie, que les parties privées, TPN ou Kia Timor, étaient "libres d'importer les automobiles remplissant les conditions requises auprès de n'importe quelle source". L'objectif de l'exonération d'un an des droits et taxes relatifs aux "véhicules automobiles nationaux" était de faciliter l'entrée sur le marché indonésien de la berline Timor Kia Sephia, seule désignée comme véhicule automobile national à l'époque. Cet objectif n'aurait pu être atteint si Kia Timor ou TPN étaient libres d'importer, à leur gré, n'importe quel véhicule de n'importe quelle origine, comme une Opel Optima ou une Ford Escort. Par conséquent, en réalité, seules les berlines Kia Sephia en provenance de Corée remplissaient les conditions requises pour bénéficier du régime préférentiel prévu par le Décret présidentiel n° 42/1996.

7.63 De fait, la présente affaire est analogue à l'affaire CEE - Viande de bœuf, dans laquelle le Groupe spécial a constaté une violation de l'article premier, dès lors que "les exportations de produits similaires originaires de pays autres que les États-Unis se voyaient, en fait, refuser l'accès au marché de la CEE, compte tenu du fait que le seul organisme habilité à délivrer des certificats pour les viandes était un organisme des États-Unis, habilité à émettre des certificats uniquement pour les viandes originaires des États-Unis".³⁵⁷ De même que dans l'affaire CEE - Viande de bœuf, seule la viande de bœuf certifiée par l'USDA remplissait les conditions requises pour accéder au marché des Communautés européennes, de même, en l'espèce, le seul véhicule automobile "certifié" pour bénéficier de l'exonération du droit de douane et de la taxe au titre du Décret présidentiel n° 42/1996 était la berline Kia Sephia en provenance de Corée.

D. Réponse de l'Indonésie aux allégations formulées au titre de l'article I:1 du GATT de 1994

7.64 En réponse aux allégations formulées au titre de l'article I:1 du GATT de 1994, l'Indonésie a présenté les arguments ci-après.

voiture nationale à PT Timor Putra Nasional ("TPN") (AV/14, page 4, question n° 10 a)) et "conformément à l'autorisation de fabrication accordée à TPN, TPN se propose aussi de produire ou/et de monter des véhicules utilitaires Timor (catégories I et IV). Toutefois, le gouvernement indonésien maintient sa position, à savoir que la seule voiture nationale produite en Indonésie est le modèle de type berline S515i." (AV/16, page 3, question n° 12/28b)).

³⁵⁶ "Indonesia's 'National Car' to Be Built in S. Korea", The Reuter Asia-Pacific Business Report, 5 juin 1996, (pièce n° 14 des États-Unis, pages 62 et 63).

³⁵⁷ CEE - Importations de viande de bœuf en provenance du Canada, L/5009, rapport du Groupe spécial adopté le 10 mars 1981, IBDD, S28/97, paragraphe 4.2a).

1. Le programme de juin 1996 étant venu à expiration le 30 juin 1997, il ne peut y avoir violation actuelle de l'article premier du GATT de 1994
 - a) La validité du texte juridique de base portant autorisation du Programme de juin 1996 est arrivée à expiration le 30 juin 1997

7.65 Selon ses propres termes, le Programme de juin 1996 était un programme non renouvelable, d'une durée d'un an. L'article 2 du Décret du Président n° 42/1996 (4 juin 1996)³⁵⁸, qui en constituait le fondement juridique, déclarait expressément:

Le traitement égal envisagé à l'article premier n'est accordé qu'une seule fois pour une période maximale d'un an et pour les montants stipulés par le Ministre de l'industrie et du commerce. (Non souligné dans l'original.)

Cette limitation à une seule fois, pour une seule année, est réaffirmée dans le Décret du Ministre de l'industrie et du commerce n° 142/MPP/Kep/6/1996 (5 juin 1996), qui portait application du Décret présidentiel.³⁵⁹ L' article premier en est libellé comme suit:

Dans le cadre des préparatifs, la production de voitures nationales peut être effectuée à l'étranger pour une période maximale unique de 1 (un) an à la condition que des parties et pièces détachées fabriquées en Indonésie soient utilisées. (Non souligné dans l'original.)

7.66 Ces limitations se retrouvent dans l'autorisation accordée à TPN d'importer des berlines Timor S515 en vertu du programme de juin 1996. La "Reconnaissance de la qualité d'importateur agréé/agent exclusif (IT/AT)" classée sous la cote 1410/MPP/6/1996, signée par le Ministre de l'industrie et du commerce le 7 juin 1996, indique, dans son titre, qu'elle est valable jusqu'au 30 juin 1997 inclus.³⁶⁰ Elle comporte, au paragraphe 1 de ses modalités et conditions, la limitation suivante: "Seulement pour importer au total 45 000 unités de berlines, la période d'importation étant limitée au 30 juin 1997." (Non souligné dans l'original.)³⁶¹

7.67 Le 30 juin 1997, la validité du texte portant autorisation du programme de juin 1996 est arrivée à expiration comme prévu, et l'autorisation d'importation octroyée par la "Reconnaissance" n° 1410/MPP/6/1997 a cessé d'être valable.³⁶² Aucun programme comparable n'a été ou ne sera autorisé. Par conséquent, non seulement les importations qui, selon les plaignants, violent l'article premier de l'Accord général ont cessé il y a plus de quatre mois et demi, mais il n'existe aucun fondement juridique en vertu duquel elles pourraient reprendre. Le Programme de juin 1996 a pris fin et, ainsi qu'il est démontré ci-dessous, n'est aucunement pertinent pour la présente procédure.

³⁵⁸ Pièce n° 6 de l'Indonésie.

³⁵⁹ Pièce n° 7 de l'Indonésie.

³⁶⁰ Pièce n° 13 de l'Indonésie.

³⁶¹ Pièce n° 13 de l'Indonésie.

³⁶² *Ibid.*

- b) Dès lors que le programme et la validité du texte juridique en portant autorisation sont arrivés à expiration, il n'existe aucune base permettant une détermination affirmative du Groupe spécial

7.68 L'article 19:1 du Mémoire d'accord dispose ce qui suit:

Dans les cas où un groupe spécial ou l'Organe d'appel conclura qu'une mesure est incompatible avec un accord visé, il recommandera que le Membre concerné la rende conforme audit accord. (La note de bas de page n'est pas reproduite.)

L'article 3:7 du Mémoire d'accord confirme que cette mesure corrective orientée vers l'avenir - abrogation d'une mesure incompatible - est la seule mesure corrective compatible avec les règles de l'OMC. (L'octroi d'une compensation est expressément reconnu comme une "mesure à laquelle il n'est recouru qu'à titre temporaire en attendant le retrait de la mesure incompatible avec un accord visé.")

7.69 La mesure a été supprimée parce que le Programme de juin 1996 et le texte juridique en vertu duquel il a été octroyé sont devenus caducs le 30 juin 1997. Par conséquent, quand bien même la mesure aurait été incompatible avec une règle de l'OMC (ce que l'Indonésie conteste), il n'y a plus rien à corriger. Dans ces conditions, il serait inapproprié que le Groupe spécial fasse davantage que noter que le programme est venu à expiration et déclarer qu'aucune détermination n'est justifiée quant à l'incompatibilité alléguée du programme venu à expiration.

- c) Des décisions de groupes spéciaux antérieurs illustrent le refus de se prononcer sur une mesure parvenue à expiration

7.70 Dans l'affaire Thaïlande – Restrictions à l'importation et taxes intérieures touchant les cigarettes (7 novembre 1990), IBDD S37/214, la plainte comportait des allégations concernant un droit d'accise ainsi qu'une taxe sur les transactions commerciales et une taxe municipale. Avant que le Groupe spécial n'ait pris sa décision, la Thaïlande a édicté un règlement prévoyant que le droit d'accise serait perçu à un taux uniforme sur toutes les cigarettes (d'importation ou d'origine locale) et retirant les cigarettes de la liste des produits assujettis à la taxe sur les transactions commerciales et à la taxe municipale. Alors même que le texte portant autorisation d'imposer de nouveau des taxes discriminatoires restait en vigueur, le Groupe spécial a conclu que les règlements en vigueur étaient compatibles avec les obligations de la Thaïlande au titre du GATT. Le simple fait que l'on pouvait concevoir que la Thaïlande, par une réglementation subséquente, réintroduise des taxes impliquant une discrimination à l'encontre des importations n'a pas suffi à justifier une décision d'incompatibilité. (Voir *idem.*, paragraphes 84 à 86 et 88, pages 243 et 244.)

7.71 Dans l'affaire Thaïlande – Cigarettes, le fait que les mesures telles qu'elles étaient en vigueur à l'époque de la décision du groupe spécial n'étaient pas incompatibles avec l'Accord général a été suffisant pour justifier une décision négative du groupe spécial. Dans la présente affaire, le Programme de juin 1996 a pris fin et le texte juridique de base qui en portait autorisation est devenu caduc.

7.72 La décision prise en 1989 à l'occasion d'une plainte du Chili, par le Groupe spécial chargé de l'affaire CEE – Restrictions à l'importation de pommes de table (22 juin 1987, IBDD, S36/100) est aussi pleine d'enseignements. Le Chili demandait au groupe spécial de recommander que les Communautés européennes accordent une compensation au Chili, parce qu'une recommandation tendant à ce que les mesures soient retirées serait dénuée de tout intérêt, les mesures étant devenues

caduques. Le groupe spécial a refusé de formuler une constatation de "préjudice rétroactif" et de recommander une compensation. (Voir *idem* paragraphe 12.35, page 148)³⁶³

7.73 En somme, les décisions antérieures de groupes spéciaux étayaient aussi la conclusion selon laquelle lorsque, comme en l'espèce, un programme et le texte juridique de base qui en portait autorisation sont caducs, le groupe spécial devrait déclarer qu'aucune décision quant au fond relative à une incompatibilité alléguée avec l'article premier de l'Accord général n'est appropriée.

2. L'Indonésie n'a pas violé l'article premier du GATT de 1994 parce qu'elle n'a pas accordé aux automobiles ou parties originaires d'un pays un avantage qu'elle n'a pas accordé à des produits similaires originaires d'autres pays

a) L'Indonésie n'a pas accordé un avantage aux automobiles ou parties originaires d'un pays

7.74 Les plaignants concèdent que rien dans les règlements ou décrets établissant aussi bien le Programme de février 1996 que celui de juin 1996³⁶⁴ n'impose le traitement préférentiel d'automobiles, de pièces détachées ou de parties provenant d'un pays particulier.³⁶⁵ Le Décret du ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux n° 01/SK/1996 (27 février 1996)³⁶⁶ indique expressément qu'un constructeur de voitures nationales est libre de déterminer ses sources d'approvisionnement en technologie et en pièces détachées et parties. De plus, la "Reconnaissance de la qualité d'importateur agréé/agent exclusif (IT/AT)" du 7 juin 1996, classée sous la cote 1410/MPP/6/1996, document dans lequel on s'attendrait le plus à trouver de telles instructions, ne contient aucune limitation de ce genre.³⁶⁷ De fait, il n'y a rien dans le document cité (ni dans aucun autre document officiel) qui implique seulement une telle intention.

b) Le fait que TPN ait pris la décision commerciale, sans intervention du gouvernement, d'instaurer une relation commerciale avec une société particulière ne constitue pas une violation de facto de l'article premier

7.75 Toute entreprise de construction automobile, dans le monde entier, prend des décisions commerciales lorsqu'elle choisit ses fournisseurs, dont certains sont situés dans différents pays. Le seul fait qu'une société comme TPN reçoive une subvention ne constitue pas une violation *de facto* de l'article premier de l'Accord général. TPN est libre d'importer, à son gré, des automobiles, des pièces détachées et des parties auprès de n'importe quelle source d'approvisionnement. Dans tous les rapports

³⁶³ Le Groupe spécial chargé de l'affaire Norvège – Marché concernant le matériel pour la perception des péages destiné à la ville de Trondheim (13 mai 1992), GPR/DS2/R, est parvenu à la même conclusion. Voir *ibid.*, paragraphes 4.17 à 4.26.

³⁶⁴ Ainsi qu'il est démontré dans la section III ci-dessus, il ne peut y avoir violation de l'article premier en ce qui concerne le Programme de juin 1996 puisqu'il est venu à expiration le 30 juin 1997. Toutefois, même si ce programme était encore en vigueur (ce qui n'est pas le cas), il ne serait pas incompatible avec l'article premier pour les raisons exposées dans la présente section.

³⁶⁵ Voir la section VII.A et B. Voir aussi la déclaration du gouvernement indonésien au Comité des subventions et des mesures compensatoires, en réponse aux questions posées par le Japon (G/SCM/Q2/IDN/9 (23 mai 1997) page 2).

³⁶⁶ Pièce n° 4 de l'Indonésie.

³⁶⁷ Pièce n° 13 de l'Indonésie.

de groupes spéciaux cités par les plaignants, le gouvernement défendeur avait mis en place une structure juridique qui en fait obligeait ou conduisait à un résultat particulier.

7.76 Dans l'affaire Espagne - Régime tarifaire appliqué au café non torréfié (11 juin 1981), IBDD, S28/108, l'application par le gouvernement d'un régime tarifaire différencié au café "doux" et à d'autres variétés de café a été jugé discriminatoire. Dans l'affaire Communauté économique européenne - Importations de viande de bœuf en provenance du Canada (10 mars 1981), IBDD, S28/97, le seul organisme habilité par le règlement des Communautés européennes à délivrer des certificats établissant que de la viande de bœuf était de haute qualité était un organisme du gouvernement des États-Unis qui n'était habilité à émettre des certificats que pour la viande de bœuf des États-Unis. Par ailleurs, le Japon cite abusivement l'affaire Essence – Nouvelle formule³⁶⁸ comme soutenant la proposition selon laquelle des mesures violent l'article premier si elles "introduisent" une discrimination. Cette manière de caractériser la décision est incorrecte: il y est déclaré que les autorités des États-Unis devaient avoir prévu que les deux régimes réglementaires distincts qu'ils avaient établis étaient discriminatoires.

7.77 Dans chacune des trois affaires qui viennent d'être citées, malgré l'absence d'une discrimination explicite, un résultat particulier était imposé par l'action des pouvoirs publics. Dans aucune des affaires il n'a été constaté que le choix du fournisseur effectué par la partie privée bénéficiaire de la subvention constituait une discrimination *de facto* imposée par le gouvernement.

7.78 Même si certains hauts fonctionnaires étaient conscients de l'intention qui était celle de la société TPN de recourir à Kia comme fournisseur, la structure juridique du Programme concernant la voiture nationale n'obligeait pas ou ne conduisait pas à cette décision de la partie privée ou à des importations en provenance de Corée. Le fait essentiel reste qu'un choix émanant du secteur privé, non d'instructions données par les pouvoirs publics, était la raison justifiant les importations en provenance de Corée. Un tel choix privé ne relève pas du champ d'application de l'article premier de l'Accord général.

- c) La Timor S515 ainsi que les pièces détachées ou parties importées pour la monter ne sont "similaires" à aucune voiture de tourisme, aucune pièce détachée ou partie importée des territoires des plaignants

7.79 La notion de "produit similaire" est employée dans plusieurs articles du GATT. Comme le confirment l'historique de la rédaction, les précédents et les spécialistes, la signification de cette expression dépend du contexte dans lequel elle apparaît. À propos de son emploi dans l'article premier, l'éminent spécialiste mondial du GATT, le Professeur John Jackson, écrit ce qui suit:

[L]es réunions préparatoires ont donné lieu, à diverses occasions, à des échanges de vues qui ont quelque peu éclairé la signification de l'expression "produit similaire", en particulier telle qu'elle est employée dans la clause NPF. À un certain moment, il a été demandé si "toutes les céréales seraient considérées comme "produits similaires" ou seulement le blé", et la réponse donnée a été que seul le blé "serait considéré comme "produit similaire"". À une conférence ultérieure, il a été demandé si les automobiles de moins de 1 500 kg seraient des produits similaires aux automobiles de plus de 1 500 kg, dans le cas d'une classification tarifaire qui établissait cette distinction, et l'auteur de la question a été assuré que tel ne serait pas le cas.

³⁶⁸ Rapport de l'Organe d'appel, États-Unis - Normes concernant l'essence nouvelle et ancienne formules, WT/DS2/AB/R (22 avril 1996).

L'expression "produit similaire", telle qu'elle est employée à l'article premier (NPF), peut probablement être considérée à la lumière des notions préparatoires exposées ci-dessus.³⁶⁹

7.80 La portée étroite de la notion de "produit similaire" contenue à l'article premier est soulignée dans les Rapports des groupes spéciaux chargés des affaires Les subventions australiennes aux importations de sulfate d'ammonium et Mesures appliquées par la CEE aux protéines destinées à l'alimentation des animaux, qui notent que, contrairement à l'article III:2 dans lequel les effets sur les "produits similaires" comme sur les "produits directement concurrents ou directement substituables" sont pertinents, l'obligation NPF de l'article premier est limitée aux "produits similaires".³⁷⁰

7.81 Les voitures de tourisme sont extrêmement différenciées; de nombreuses caractéristiques matérielles et non matérielles déterminent les propriétés, la nature et la qualité de chaque modèle et, par conséquent, les goûts, les habitudes et les préférences des consommateurs. Ces caractéristiques déterminantes comprennent la qualité, la réputation, le prix, la tenue de route et le confort, les équipements de base, les dispositifs de sécurité, les options disponibles, la dimension extérieure, l'espace intérieur, la dimension du moteur, la technologie, le type de carburant et la consommation de carburant. Dans les efforts qu'ils ont déployés en vain pour établir l'existence d'un préjudice grave, les plaignants n'ont pas établi qu'il y ait un "produit similaire" à la Timor S515, et ils ne doivent pas y réussir non plus dans le contexte de l'article premier. Il n'y a tout simplement aucune voiture présentant les caractéristiques matérielles et non matérielles requises pour être considérée comme un "produit similaire" à la Timor S515.

7.82 On peut constater la même faiblesse en ce qui concerne l'argument des plaignants concernant les pièces détachées et parties d'automobile. Les experts gouvernementaux ont calculé que 93 pour cent (en valeur) des pièces détachées et parties de la Timor sont fabriqués à façon, selon les spécifications propres à cette marque. On peut en dire autant (probablement avec de légères variations dans les pourcentages) en ce qui concerne toutes les marques et tous les types. (Par exemple, on ne pourrait pas utiliser, et en fait on n'utilise pas, des pièces détachées GM dans des berlines BMW ou des pièces détachées Mercedes dans des berlines Toyota.) Des pièces détachées et parties manufacturées à façon, qui ne peuvent être utilisées pour d'autres marques ou d'autres modèles, ne sont pas des "produits similaires". De fait, ce ne sont même pas des "produits directement concurrents ou directement substituables". Ainsi, pour les Timor montées et pour les pièces détachées et parties de Timor, il ne peut y avoir de violation de l'article premier du GATT puisqu'il n'y a pas de "produit similaire" à l'encontre desquels s'exercerait une discrimination.

3. Le Programme de juin 1996 était une subvention qui est venue à expiration et, par conséquent, il n'y a pas de violation de l'article premier du GATT de 1994

a) Le Programme de juin 1996 est venu à expiration et ne sera pas renouvelé

7.83 Comme l'Indonésie l'a déclaré maintes et maintes fois, le Programme de juin 1996 est venu à expiration et ne sera pas renouvelé. On aurait pu croire que ces déclarations auraient suffi. Mais le Japon, ignorant les nombreuses affirmations directes de l'Indonésie, insiste pour faire valoir que, pendant les consultations, l'Indonésie a affirmé que "le Décret présidentiel de juin 1996 "est encore en

³⁶⁹ John Jackson, World Trade and the Law of GATT (1969), paragraphe 11.4 (non souligné dans l'original) (les notes de bas de page ont été omises).

³⁷⁰ Rapport du Groupe de travail chargé de l'affaire "Les subventions australiennes aux importations de sulfate d'ammonium" (3 avril 1950), IBDD, II/204 (paragraphe 8, page 205). Rapport du Groupe spécial chargé de l'affaire Mesures appliquées par la CEE aux protéines destinées à l'alimentation des animaux (14 mars 1978), IBDD, S25/53 (paragraphe 4.20, page 74).

vigueur ...". Certes, c'est bien là ce que l'Indonésie a déclaré. Toutes les consultations se sont déroulées bien avant le 30 juin 1997, date à laquelle la mesure a pris fin. La subvention de juin 1996 a pris fin et l'ensemble de l'argumentation des plaignants la concernant est sans objet.

- b) En ce qui concerne les Timor non vendues, le fait que la taxe sur les produits de luxe n'est pas abandonnée tant que la vente n'est pas réalisée est une question relevant de l'Accord sur les subventions, non de l'article premier

7.84 En juin 1996, conformément au Décret présidentiel n° 42/1996³⁷¹, TPN a reçu une subvention au titre des voitures nationales fabriquées à l'étranger. Ce traitement était nécessaire parce que TPN avait besoin d'importer des Timor montées pour mettre en place le réseau de commercialisation nécessaire et présenter au public acheteur indonésien une voiture nationale, avant qu'il ne soit matériellement possible de faire démarrer la production nationale.

Le programme comportait une limitation quantitative et deux limitations temporelles:

- la subvention n'était accordée que pour la quantité de voitures spécifiée par le Ministre de l'industrie et du commerce (45 000 unités);
- la subvention était limitée à un an; et
- la subvention n'était accordée qu'une seule fois.

7.85 Les plaignants répètent à juste titre l'information donnée par l'Indonésie, selon laquelle toutes les Timor importées au titre de la subvention de juin 1996 n'ont pas encore été vendues.³⁷² Ils notent que, pour chaque voiture, le gouvernement n'abandonne la taxe sur les produits de luxe qu'au moment où la voiture est vendue. Cela aussi est vrai.

7.86 Le point faible, dans les arguments des plaignants, est qu'ils refusent d'admettre que la mesure de juin 1996 est une subvention. Ainsi, qu'elle soit ou ne soit plus en vigueur (elle n'est pas en vigueur), c'est une subvention et, de ce fait, elle relève de l'Accord sur les subventions, non de l'article premier.

7.87 Par la suite, en réponse à une question du Groupe spécial, l'**Indonésie** a présenté les arguments ci-après concernant le processus d'importation et de dédouanement.³⁷³

³⁷¹ Pièce n° 6 de l'Indonésie. Voir aussi le Décret du Ministre de l'industrie et du commerce n° 142/MPP/Kep/6/1996 (pièce n° 7 de l'Indonésie), daté du 5 juin 1996 et, selon les termes de son article 5, en vigueur à cette date. Ce décret a été publié sans délai au Journal officiel, comme le sont tous les décrets du Ministre de l'industrie et du commerce.

³⁷² Selon les données officielles les plus récentes, au 31 octobre 1997, seules 17 507 Timor importées dans le cadre de la subvention n'avaient pas encore été vendues.

³⁷³ Sur ce point, l'**Indonésie** a présenté les arguments additionnels ci-après: "Toujours en ce qui concerne les allégations au titre de l'article premier du GATT de 1994, les plaignants ont fait valoir que les mesures de juin 1996 étaient encore en vigueur parce que la taxe sur les produits de luxe relative aux voitures non vendues ne serait abandonnée que lorsque les voitures seraient vendues. Cela n'est pas correct. La taxe est due lorsque les droits sont dus et le consommateur rembourse ensuite la société au moment de la vente (TPN était évidemment dispensée de cette prescription). Deuxièmement, à l'issue d'un audit, TPN n'a pas obtenu l'approbation de Sucofindo (voir la section X) et, de ce fait, aucune des voitures restantes ne bénéficiera de l'exonération de la taxe sur les produits de luxe. Ainsi, à supposer même que l'on admette le point de vue des

7.88 L'article 2 de la Loi douanière n° 10/1995³⁷⁴ dispose qu'un produit est considéré comme "importé" lorsqu'il arrive sur le territoire douanier de l'Indonésie (c'est-à-dire sur le territoire de la République d'Indonésie). Une traduction des articles pertinents de la loi douanière est jointe.

7.89 Il appartient à l'importateur du produit de payer, au moment de l'importation, le montant approprié des droits de douane à l'importation, de la taxe à la valeur ajoutée, de la taxe sur les ventes de produits de luxe, et de payer par anticipation l'impôt sur le revenu et sur les bénéfices. En l'espèce, l'importateur est TPN.

7.90 L'importateur est autorisé à dédouaner les marchandises sur présentation aux autorités douanières d'une déclaration en douane et de la preuve du paiement des droits et taxes dus. En vertu de l'article 42 de la Loi douanière, il peut s'acquitter de cette obligation par un paiement en espèces ou par le dépôt d'une garantie jugée acceptable par l'Administration des douanes. En l'espèce, en vertu du Décret n° 404 du Ministre des finances et du Règlement du gouvernement n° 36, TPN a été invitée à déposer une garantie couvrant la valeur des droits de douane à l'importation et de la taxe sur les ventes de produits de luxe, dont elle serait exonérée si elle satisfaisait aux prescriptions du Programme concernant la voiture nationale. TPN a aussi dû verser, en espèces, le montant de la TVA et de l'impôt sur le revenu et sur les bénéfices.

7.91 Après importation et avant achèvement de la procédure de dédouanement, un produit peut être conservé en "entreposage sous douane". (Voir l'article 44 de la Loi douanière.) Les zones d'entreposage sous douane sont gérées par des entités privées, par l'importateur ou par toute autre personne avec laquelle l'importateur a conclu un arrangement commercial, mais elles sont sous le contrôle de l'Administration des douanes. La partie privée supporte tous les coûts relatifs à la zone d'entreposage et à l'entreposage des marchandises. (En l'espèce, par conséquent, TPN supporte tous les coûts associés à l'entreposage des voitures entièrement montées importées qui n'ont pas encore été dédouanées.)

- c) Même si le Groupe spécial constate que l'article premier est bien applicable, TPN, et non Kia, était le bénéficiaire de l'exonération des droits d'importation, le programme ne visait pas un pays en particulier et les plaignants n'importent aucun produit similaire, donc l'article premier n'a pas été violé
- 1) TPN, et non Kia, était le bénéficiaire du Programme de juin 1996

7.92 Comme l'Indonésie l'a démontré, TPN était le bénéficiaire de la subvention de juin 1996. TPN était l'importateur attribué pour la totalité des Timor. TPN est une entité à capital entièrement indonésien. Kia n'a aucunement bénéficié du programme, sinon qu'elle a été payée par TPN, comme étant l'un de ses fournisseurs. Ainsi, même si le Groupe spécial constate que l'article premier est effectivement applicable, aucun pays n'a été "avantagé" ou "favorisé" au sens de l'article premier.

- 2) Le Programme de juin 1996 ne visait pas un pays en particulier

7.93 Les plaignants reconnaissent que rien dans les règlements ou les décrets établissant les programmes de février et de juin 1996 n'impose ou même ne prévoit expressément le traitement préférentiel des importations en provenance d'un pays particulier. Ils allèguent, toutefois, que le fait

plaignants, les mesures de juin 1996 sont devenues caduques. Le Groupe spécial devrait donc rejeter les arguments des plaignants fondés sur l'article premier."

³⁷⁴ Pièce n° 50 de l'Indonésie.

que l'Indonésie prévoyait que TPN s'associerait avec Kia transforme le programme, par ailleurs acceptable en un programme qui viole l'article premier parce que le gouvernement, affirment-ils, savait que Kia, société coréenne, en retirerait les avantages.

7.94 Cet argument ne tient pas, pour de nombreuses raisons, comme un simple coup d'œil à travers le prisme des réalités commerciales le montre clairement. Premièrement, les assertions des plaignants se ramènent à la plainte compréhensible qu'ils ont perdu une bataille. TPN aurait pu et aurait probablement préféré choisir n'importe lequel des constructeurs d'automobiles des plaignants pour cette opération, y compris des sociétés comme Fiat, Renault ou Mazda. TPN a besoin, pour son Programme concernant la voiture nationale, de technologie et de stabilité, deux éléments qui font défaut à Kia. Ainsi, outre une très forte incitation à retenir l'un des constructeurs des plaignants, TPN avait plusieurs raisons qui auraient dû l'inciter à ne pas retenir Kia. Pourquoi, dans ces conditions, a-t-elle retenu Kia? Elle a retenu Kia pour une seule et unique raison: contrairement aux constructeurs des plaignants, qui protègent même les technologies qu'ils n'utilisent plus, Kia était disposée à effectuer un transfert de technologie (y compris technologie de production et formation) en faveur de TPN, et à le faire pour un prix commercialement raisonnable.

7.95 Les États-Unis affirment haut et fort que "l'ironie, dans le présent différend, est que les constructeurs d'automobiles des États-Unis auraient voulu aider l'Indonésie à atteindre cet objectif, mais en ont été empêchés" par le Programme concernant la voiture nationale. Il n'en n'est rien. Si un seul constructeur américain avait présenté une offre raisonnable, les entreprises indonésiennes qui cherchaient à obtenir le statut d'entreprise pionnière auraient sauté sur l'occasion de conclure un arrangement avec un partenaire aussi prestigieux.

7.96 On peut en dire autant à propos du Japon et des Communautés européennes. Chacun des trois plaignants se plaint maintenant d'avoir perdu une bataille qu'il n'a jamais véritablement engagée.

7.97 Deuxièmement, l'Indonésie savait, bien sûr, que TPN avait conclu un arrangement portant sur des services techniques avec Kia. Bien conscient de l'insuffisance de la technologie et du savoir-faire technique en Indonésie, le gouvernement indonésien n'aurait pas réservé une suite favorable à la demande de TPN s'il n'avait pas été informé de l'appui technique et technologique pour lequel TPN avait conclu un accord. En l'absence des contrôles et contrepois critiqués par les plaignants, le gouvernement ne pourrait pas assurer la légitimité et la solidité de l'opération envisagée. L'Indonésie a besoin d'une véritable industrie nationale de construction d'automobiles, fabriquant de réelles voitures que la majorité des Indonésiens aient les moyens d'acheter. L'absence de supervision du projet que recommandent les plaignants est simplement injustifiable.

7.98 TPN, on l'a vu, aurait pu choisir n'importe quelle société pour mettre au point une voiture nationale; sa décision commerciale a été de choisir Kia. Les plaignants n'ont pas contesté et ne peuvent contester ces faits.

3) Les plaignants n'importent aucun produit similaire

7.99 Les plaignants reconnaissent qu'il n'y a violation de l'article premier que si, entre autres choses, les produits similaires des plaignants sont désavantagés ou défavorisés. En l'espèce, il ne peut y avoir violation de l'article premier parce que, entre autres raisons, les plaignants n'importent aucun produit similaire, comme on l'a vu plus haut.

E. Réfutations de la réponse de l'Indonésie

1. Contre-arguments présentés par le Japon

7.100 Le Japon a présenté les contre-arguments ci-après aux réponses de l'Indonésie aux allégations au titre de l'article I:1 du GATT de 1994.

7.101 Le Programme de février 1996 et le Programme de juin 1996 octroient à certaines parties et pièces détachées d'automobiles coréennes et à certaines voitures entièrement montées coréennes, respectivement, des avantages qui ne sont pas accordés aux produits japonais similaires, en violation de l'obligation NPF inscrite à l'article I:1 du GATT.

- a) Les mesures prises par l'Indonésie pour structurer, adopter et étendre le Programme concernant la voiture nationale assurent que les produits coréens bénéficient d'avantages fiscaux et tarifaires refusés aux produits japonais et, par conséquent, constituent une violation de l'article premier du GATT
- 1) De nouveaux éléments de preuve étayent la position du gouvernement japonais selon laquelle les mesures prises par le gouvernement indonésien dénie le traitement NPF aux produits japonais

7.102 L'Indonésie fait valoir que le Programme concernant la voiture nationale n'établit pas explicitement une discrimination entre produits coréens et autres importations, et que tout avantage accordé aux produits coréens résulte d'un arrangement commercial privé, non de l'action du gouvernement.

7.103 L'argument indonésien est incorrect quant aux faits, parce que c'est le régime réglementaire indonésien qui a créé la discrimination à l'encontre des produits japonais. Peu importe, à cet égard, que la discrimination ne soit pas expressément inscrite dans les documents émanant du gouvernement indonésien. La discrimination ressort à l'évidence de l'examen des mesures gouvernementales et fait partie intégrante du Programme concernant la voiture nationale. Lorsqu'elle a reçu les diverses demandes de PT Timor, leur a répondu, et a mis au point, appliqué et développé le Programme concernant la voiture nationale, l'Indonésie savait non seulement que ce programme profiterait aux produits coréens et à aucune autre importation, mais a aussi fait en sorte qu'il en soit ainsi.

7.104 Le rôle central et indispensable qu'a joué le gouvernement indonésien dans les mesures discriminatoires a déjà été montré (voir la section VII.A). L'argument présenté par le Japon se trouve renforcé par les nouveaux éléments de preuve qui ont été découverts.

7.105 Le Programme de février 1996 a été intentionnellement conçu pour accorder des avantages exclusivement aux produits PT Timor et Kia. Cela ressort clairement de la demande d'assistance du gouvernement indonésien présentée par PT Timor en octobre 1995 ainsi que de la correspondance subséquente entre PT Timor et le Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux /Président du Conseil de coordination des investissements.³⁷⁵

³⁷⁵ Voir: Lettre de demande datée du 19 octobre 1995 adressée par M. Hutomo M.P., Président directeur de PT Timor Putra Nasional à M. Sanyoto Sastrowardoyo, Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux/Président du Conseil de coordination des investissements (traduction en anglais) (pièce n° 33 du Japon, pièce n° 25 de l'Indonésie); Lettre datée du 12 décembre 1995 adressée par M. Hutomo M.P., Président directeur de PT. Timor Putra Nasional à M. Sanyoto Sastrowardoyo, Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux/Président du Conseil de coordination des investissements (traduction en anglais) (pièce n° 34 du Japon); Lettre datée du 27 décembre 1995 adressée par M. Sanyoto Sastrowardoyo, Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux/Président du Conseil de coordination des investissements, à

7.106 En particulier, le Programme concernant la voiture nationale a commencé d'être examiné au plus tard en octobre 1995.³⁷⁶ En particulier, la présente procédure a montré que M. Hutomo Mandala Putra, Président directeur de PT Timor, a envoyé une lettre à M. Sanyoto Sastrowardoyo, Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux/Président du Conseil de coordination des investissements, le 12 décembre 1995 et demandé l'exonération du droit d'importation et de la taxe de luxe en faveur de PT Timor.³⁷⁷ A cette demande, M. Sanyoto Sastrowardoyo a répondu par une lettre du 27 décembre 1995: "nous soutenons sans réserve votre plan de réaliser immédiatement le projet".³⁷⁸ Cela ressort encore plus clairement du document émanant du Ministre d'État intitulé "Approbation des investissements intérieurs" en date du 9 novembre 1995 (n° 607/I/PMDN/1995 (11/09/95)), que le gouvernement indonésien a fourni au Groupe spécial.³⁷⁹ Ce document, et les pièces qui y sont jointes, révèlent que le gouvernement indonésien a approuvé la production d'automobiles en Indonésie par PT Timor plus de trois mois avant l'annonce du Programme de février 1996, et a déclaré expressément que "la technologie de Kia doit être développée en technologie locale".

7.107 Un autre résultat de la coordination instaurée de bonne heure entre PT Timor et le gouvernement indonésien est que seule PT Timor a été en mesure de demander en temps utile le statut de société pionnière au titre du Programme de février 1996. PT Timor a demandé le statut de société pionnière le 28 février 1996³⁸⁰, le lendemain même du jour où le gouvernement indonésien a promulgué le Décret du Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux/Président du Conseil de coordination des investissements n° 01/SK/1996³⁸¹, qui établissait officiellement le Programme de février 1996. Le même jour, le gouvernement indonésien a fait connaître pour la première fois au public et aux autres entreprises de construction automobile, par un communiqué de presse, le Programme de février 1996.³⁸² Lors de la première réunion du Groupe spécial, le gouvernement

M. Hutomo Mandala Putra, Président directeur de PT Timor Putra Nasional (traduction en anglais) (pièce n° 35 du Japon).

³⁷⁶ Lettre de demande datée du 19 octobre 1995 adressée par M. Hutomo M.P., Président directeur de PT Timor Putra Nasional à M. Sanyoto Sastrowardoyo, Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux/Président du Conseil de coordination des investissements (traduction en anglais) (pièce n° 34 du Japon).

³⁷⁷ Lettre datée du 12 décembre 1995 adressée par M. Hutomo M.P., Président directeur de PT. Timor Putra Nasional à M. Sanyoto Sastrowardoyo, Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux/Président du Conseil de coordination des investissements (traduction en anglais) (pièce n° 34 du Japon).

³⁷⁸ Lettre datée du 27 décembre 1995 adressée par M. Sanyoto Sastrowardoyo, Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux/Président du Conseil de coordination des investissements, à M. Hutomo Mandala Putra, Président directeur de PT. Timor Putra Nasional (traduction en anglais) (pièce n° 35 du Japon).

³⁷⁹ Pièce n° 15 de l'Indonésie.

³⁸⁰ Voir la Lettre (n° 071/PD/TPN/II/96) datée du 28 février 1996 adressée par M. Hutomo M.P., Président directeur de PT. Timor Putra Nasional au Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux/Président du Conseil de coordination des investissements (pièce n° 14 de l'Indonésie).

³⁸¹ Pièce n° 29 du Japon.

³⁸² Indonesian Observer, "Govt unveils new national car programme" (29 février 1996) (pièce n° 70 du Japon); The Asian Wall Street Journal, "Suharto Project For National Car shocks Industry – Version of a Kia Sedan to be Called Timor, Son's Firm Benefits" (29 février 1996) (pièce n° 71 du Japon); Jakarta Post, "PT Timor given tax exemptions" (29 février 1996) (pièce n° 40 du Japon); Indonesian Observer, "Car Producers "surprised" by new govt ruling" (29 février 1996) (pièce n° 41 du Japon); et Bisnis Indonesia, "Tunky:

indonésien a révélé pour la première fois le décret accordant le statut de société pionnière à PT Timor (Décret du Ministre de l'industrie et du commerce n° 002/SK/DJ-ILMK/II/1996), qui, curieusement, était daté du 27 février 1996, la veille du jour dont était datée la demande de PT Timor. Si le gouvernement indonésien a communiqué la lettre de couverture de la demande de PT Timor, sous forme de pièce jointe n° 14 à sa première communication, il n'a pas inclus les pièces qui y étaient jointes, lesquelles, selon la lettre de couverture, présentent en détail les propositions concrètes de PT Timor, et traitent de questions comme l'actionnariat, la conception et l'ingénierie, la source de technologie, la construction d'installations de production, l'utilisation de pièces détachées, etc.³⁸³ Le Groupe spécial devrait conclure du fait que l'Indonésie n'a pas communiqué les propositions de PT Timor que celles-ci viennent encore confirmer que, dès l'origine, le gouvernement indonésien et PT Timor ont travaillé conjointement à mettre au point des mesures qui canaliserait les avantages exclusivement vers PT Timor et les importations en provenance de Corée.

7.108 Le Programme de juin 1996 a aussi été intentionnellement conçu pour octroyer des avantages exclusivement à PT Timor et à Kia. Le gouvernement indonésien reconnaît pour l'essentiel ce point dans sa première communication, en admettant que le Programme de juin 1996 "était nécessaire parce que [PT Timor] avait besoin d'importer des Timor montées pour mettre en place le réseau de commercialisation nécessaire et présenter une voiture nationale au public acheteur indonésien avant l'époque où il serait matériellement possible de mettre en route la production intérieure". (Voir la section II.B.2.) Bien plus, l'Indonésie a communiqué une lettre datée du 28 mai 1996, adressée par PT Timor au Ministre indonésien de l'industrie et du commerce, qui indique clairement que PT Timor a demandé à produire sous la marque Timor S515, à Kia Motors Co. en Corée du Sud, des véhicules automobiles qui seraient ensuite expédiés en Indonésie, à raison de 65 000 unités de véhicules automobiles au total pour 1996-1997".³⁸⁴ Le gouvernement indonésien, par le texte émanant du Ministère de l'industrie et du commerce intitulé Reconnaissance de la qualité d'importateur agréé/agent exclusif (IT/AT) de véhicules automobiles (numéro: 1410/MPP/6/1996) en date du 7 juin 1996, a approuvé la demande de PT Timor, désignant spécifiquement le modèle Timor S515, dont les spécifications détaillées étaient indiquées dans la pièce jointe au document, comme la voiture qui pouvait être importée et vendue en bénéficiant d'une exonération des droits de douane et des taxes de luxe.³⁸⁵ En prenant cette mesure, le gouvernement indonésien savait parfaitement que le modèle désigné était et serait manufacturé exclusivement aux usines Kia en Corée et mettait en place un régime juridique propre à assurer que seuls des produits coréens bénéficieraient du Programme de juin 1996.

PT Timor has Adapted Impres 02/1996 (29 février 1996). Tous ces nouveaux articles indiquaient que le communiqué de presse annonçant ce programme datait du 28 février 1996. Le 27 février 1996, deux jours auparavant, un article paru dans un journal annonçait la production de voitures Kia – Timor en Indonésie, mais sans se référer aucunement au Programme concernant la voiture nationale. (Jakarta Post, Kia of S. Korea to produce cars in Indonesia (27 février 1996) (pièce n° 72 du Japon).

³⁸³ L'**Indonésie** a présenté les propositions concrètes le 12 janvier 1998, en réponse à une demande du **Japon** (pièce n° 46 de l'Indonésie).

³⁸⁴ Lettre datée du 28 mai 1996 adressée par M. Hutomo M.P., Président directeur de PT Timor Putra Nasional au Ministre de l'industrie et du commerce de la République d'Indonésie (pièce n° 18 de l'Indonésie).

³⁸⁵ Reconnaissance de la qualité d'importateur agréé/agent exclusif (IT/AT) de véhicules automobiles (numéro: 1410/MPP/6/1997) et pièce jointe (pièce n° 13 de l'Indonésie).

2) Le Programme concernant la voiture nationale dénie le traitement inconditionnel NPF aux produits japonais et assure que les produits coréens bénéficient d'avantages fiscaux et tarifaires déniés aux produits japonais

7.109 L'argument indonésien est aussi incorrect en droit. Certaines automobiles coréennes et parties et pièces d'automobiles coréennes sont importées et vendues en Indonésie en bénéficiant de taux de droits et de taxes favorables dont, en vertu de la législation indonésienne, les autres importations ne bénéficient pas. C'est là la définition même d'un déni de traitement NPF.

7.110 L'argument indonésien selon lequel la discrimination résulte de décisions de PT Timor est de toute évidence incorrect, car c'est le gouvernement, non une société privée, qui fixe les taux discriminatoires en matière de droit de douane et de taxe de luxe. PT Timor fonctionne dans l'environnement discriminatoire créé par le gouvernement indonésien. De plus, c'est de toute évidence le gouvernement indonésien, non PT Timor, qui a pris le Décret présidentiel accordant des avantages aux automobiles importées à la condition que l'entreprise exportatrice achète certaines quantités de parties et pièces détachées indonésiennes et emploie des travailleurs indonésiens. Comme on l'a indiqué (voir la section VII.A), l'article I:1 du GATT exige que tout avantage soit accordé sans condition. Comme le montrent les affaires antérieures³⁸⁶, le fait d'accorder ce type d'avantage en le subordonnant à certaines prescriptions est clairement un avantage "conditionnel" au sens de l'article I:1 du GATT. Cela veut dire que même si l'avantage accordé aux produits provenant de Corée était un avantage dont les produits similaires provenant de tous les autres Membres de l'OMC pouvaient bénéficier, aux mêmes conditions, le Programme concernant la voiture nationale violerait encore l'article I:1 du GATT.

3) Les affaires antérieures examinées au GATT/à l'OMC étayent l'argument du Japon

7.111 L'Indonésie allègue que les affaires sur lesquelles des groupes spéciaux antérieurs se sont prononcés n'étaient pas l'argument du Japon selon lequel de telles mesures gouvernementales constituent une violation de l'article I:1 du GATT. En réalité, les précédents du GATT et de l'OMC vont, eux aussi, à l'encontre de la position du gouvernement indonésien.

7.112 Tout d'abord, il convient de noter que l'Indonésie elle-même reconnaît que des groupes spéciaux antérieurs ont constaté des violations de l'article I:1, lorsque "malgré l'absence d'une discrimination explicite, un résultat particulier était imposé par une mesure gouvernementale" ou lorsqu'une structure juridique "obligeait ou conduisait en fait à un résultat particulier". Comme on l'a démontré (voir la section VII.A), le Programme concernant la voiture nationale établit exactement ce type de structure juridique, qui oblige ou conduit à un résultat particulier, à savoir l'octroi d'avantages aux seuls produits coréens. Par conséquent, dans l'effort qu'elle a déployé pour réfuter les arguments du Japon, l'Indonésie a au contraire reconnu ce point.³⁸⁷

³⁸⁶ Rapport du Groupe spécial Allocations familiales belges, G/32, adopté le 7 novembre 1952, IBDD, S1/63. Rapport du Groupe de travail sur l'accession de la Hongrie, adopté le 30 juillet 1973, IBDD, S20/37.

³⁸⁷ Le gouvernement indonésien indique aussi que le Japon "cite incorrectement" l'affaire États-Unis - Essence, car "il est déclaré, dans la décision, que les autorités des États-Unis avaient dû prévoir que les deux régimes réglementaires distincts qu'elles avaient établis étaient discriminatoires". Le gouvernement indonésien indique aussi que, "même si certains hauts fonctionnaires étaient conscients de l'intention qui était celle de TPN d'avoir recours à Kia comme fournisseur, la structure juridique du Programme concernant la voiture nationale n'obligeait ni ne conduisait pas à cette décision privée, ni à des importations en provenance de Corée". Toutefois, là encore, il a déjà été pleinement démontré que les autorités indonésiennes devaient avoir prévu les résultats discriminatoires, et aussi que la structure juridique du Programme concernant la voiture nationale avait bien pour effet d'obliger et de conduire aux résultats. Par conséquent, le gouvernement indonésien admet pour l'essentiel avoir violé l'article premier du GATT.

7.113 Il convient aussi de rappeler que l'Organe d'appel a récemment confirmé à nouveau l'importance de la non-discrimination *de facto* aussi bien que *de jure*. Dans l'affaire Bananes III, l'Organe d'appel a explicitement indiqué ce qui suit: "Les articles premier et II du GATT de 1994 ont été appliqués, par le passé, à des mesures pouvant donner lieu à une discrimination *de facto*," se référant ainsi au rapport du Groupe spécial chargé de l'affaire Communauté économique européenne – Importations de viande de bœuf en provenance du Canada.³⁸⁸

- b) L'étrange assertion de l'Indonésie selon laquelle aucune marchandise n'est similaire à la Timor ou aux parties et pièces détachées destinées à la Timor est tout simplement erronée

7.114 L'Indonésie soutient que les plaignants, dont le Japon, n'ont pas établi aux fins de l'article premier qu'il existe des produits similaires aux berlines Timor et aux parties et pièces d'automobiles employées pour les fabriquer. L'exposé par l'Indonésie à la fois des similarités factuelles et du précédent juridique pertinent est fallacieux et incorrect.

- 1) Des sociétés japonaises produisent des voitures similaires aux voitures nationales importées de Corée

7.115 Comme on l'a montré (voir la section V.A.1), il est, par ailleurs, à peu près dépourvu d'intérêt, en l'espèce, d'examiner le "caractère similaire". Le Programme concernant la voiture nationale établit une discrimination entre certaines marchandises coréennes et toutes les autres importations, selon qu'elles peuvent ou non être qualifiées de "voitures nationales", favorisant ainsi les seuls produits coréens, et ne fonde sa discrimination sur aucune autre caractéristique des produits. Même si un produit qui est manufacturé au Japon était identique à un produit manufacturé en Corée en liaison avec le Programme concernant la voiture nationale, le produit coréen bénéficierait d'un traitement plus favorable, du point de vue des droits de douane et des taxes internes, que le produit japonais. Des produits identiques sont incontestablement des produits similaires; il n'y a donc aucune raison de pousser plus loin l'analyse pour déterminer les caractéristiques qui font que des produits sont similaires, lorsque la mesure en cause établit une discrimination même entre produits identiques.

7.116 L'Indonésie s'efforce d'occulter la discrimination très claire ancrée dans son Programme concernant la voiture nationale en défendant une définition nouvelle et extrêmement étroite du "produit similaire". L'Indonésie voudrait faire croire au Groupe spécial que la berline Timor S515 est tellement exceptionnelle qu'elle est "non similaire" à chacune des autres automobiles du monde. Si cette position était adoptée, l'Indonésie serait libre d'imposer toutes taxes discriminatoires ou autres politiques discriminatoires qu'elle jugerait utile à l'encontre des automobiles importées.

7.117 De fait, la logique de la position indonésienne est que chaque modèle de voiture est unique, de sorte que chacun des Membres de l'OMC serait libre d'exercer une discrimination à l'encontre de chacun des modèles importés. Cette position éliminerait, en fait, pour le secteur des automobiles, les disciplines centrales du GATT que sont le régime NPF et le traitement national. Une vue aussi étroite du "caractère similaire" pourrait aussi limiter considérablement l'application de ces disciplines du GATT à tous les autres produits manufacturés.

³⁸⁸ Rapport de l'Organe d'appel Bananes III, paragraphe 232.

2) Des sociétés japonaises produisent des parties et pièces détachées d'automobiles similaires à celles qui sont importées de Corée pour monter des voitures nationales

7.118 L'Indonésie va jusqu'à alléguer qu'"il n'y a pas de "produits similaires"" aux "parties et pièces détachées de la Timor". Cette allégation se fonde sur la théorie de l'Indonésie selon laquelle aucun produit ne peut être similaire à une pièce détachée fabriquée à façon. Le simple fait qu'une partie ou une pièce détachée est fabriquée à façon pour montage en un modèle particulier de voiture ne signifie pas qu'elle soit *ipso facto* non similaire à d'autres parties ou pièces détachées d'automobiles. En réalité, une partie ou pièce détachée ne peut être adaptée aux besoins de l'utilisateur que sur des points très mineurs, et un fabricant peut facilement adapter une partie ou pièce détachée type unique pour qu'elle soit utilisable dans toute une gamme de modèles de voitures.

7.119 D'après ce que le gouvernement japonais sait, de façon générale, de la nature des parties et pièces détachées d'automobiles, il est vrai que les constructeurs d'automobiles fournissent très souvent des spécifications concernant des parties et pièces détachées qui ne sont valables que pour un seul modèle. Toutefois, entre automobiles du même type ou de la même catégorie, les pièces et éléments du groupe moteur (comme les moteurs, les transmissions et les freins), les pneus, les batteries, les roues, les lampes, les sièges, etc., sont souvent interchangeables au prix de simples ajustements mineurs. Par voie de conséquence, lorsque les spécifications relatives aux parties et pièces détachées destinées à des modèles particuliers sont déterminées, un même constructeur peut produire et fournir des parties et pièces détachées adaptées aux besoins spécifiques de toute une gamme de modèles.

7.120 Dans ces conditions, il est évident que, indépendamment du fait que des parties ou pièces détachées soient ou non fabriquées "sur mesures" pour un modèle particulier, il y a souvent de nombreux produits "similaires" à l'intérieur d'une catégorie de pièces et éléments (comme les moteurs, les transmissions, les freins, etc.) qui sont fabriqués par les mêmes constructeurs ou par d'autres constructeurs, pour d'autres modèles.

7.121 Le gouvernement indonésien peut faire valoir que les parties et pièces détachées employées pour le montage des Timor ne relèvent pas de cette règle générale et ne sont pas interchangeables, au prix d'ajustements mineurs, avec les parties et pièces détachées employées dans d'autres modèles. Même si cela était vrai, toutefois, cela ne voudrait pas dire que de tels produits sont nécessairement "non similaires" à tous les autres produits au sens du GATT, ainsi qu'il est allégué par l'Indonésie. De plus, cela confirmerait l'argument du Japon selon lequel, *de facto*, le Programme concernant la voiture nationale ne profite qu'aux parties et pièces détachées importées de Kia Motors en Corée.

7.122 Ainsi, les constructeurs japonais peuvent produire et expédier exactement les mêmes parties et pièces détachées, avec les adaptations nécessaires. Toutefois, les mesures indonésiennes assureraient toujours un traitement moins favorable aux produits japonais, qui ne peuvent être utilisés pour monter des voitures nationales, qu'à certains produits coréens. De toute façon, la théorie du gouvernement indonésien concernant les parties et pièces détachées fabriquées à façon ne peut suffire à justifier dans son ensemble la discrimination à l'encontre des importations, puisque, comme l'Indonésie elle-même l'a reconnu, la Timor S515 utilise bien certaines parties et pièces détachées qui ne sont pas fabriquées à façon. (Voir la section VII.D.)

3) La conception extrêmement étroite de l'expression "produit similaire" qui est celle de l'Indonésie ne peut s'appuyer sur aucun des précédents du GATT/de l'OMC

7.123 L'Indonésie ne peut invoquer aucun appui sérieux en faveur de sa conception extrêmement étroite du caractère similaire. Les deux seules décisions de groupes spéciaux du GATT qui soient citées sont sans rapport aucun avec le sujet. Le gouvernement indonésien cite les affaires Les subventions australiennes aux importations de sulfate d'ammonium et Mesures appliquées par la CEE

aux protéines destinées à l'alimentation des animaux³⁸⁹, à l'appui de la proposition selon laquelle la notion de "produit similaire" de l'article premier est plus étroite que la notion contenue à l'article III de "produits similaires" ou "produits directement concurrents ou directement substituables", ce qui est parfaitement évident et n'a rien à voir avec la portée de la notion de "produit similaire" elle-même. Ainsi, les affaires citées traitaient de situations complètement différentes de celles examinées en l'espèce.

4) Le caractère limité des ventes de voitures étrangères entièrement montées sur le marché indonésien ne justifie pas les mesures discriminatoires de l'Indonésie

7.124 L'Indonésie indique que les ventes de voitures étrangères entièrement montées sont limitées sur le marché indonésien, et que le Japon ne peut donc se fonder sur aucun motif pour alléguer un dommage. (Voir la section VII.D.) Toutefois, en fait, tout ce que l'unique donnée indique est l'efficacité avec laquelle les mesures indonésiennes ont empêché l'entrée de berlines importées en Indonésie. L'Indonésie a interdit toutes les importations de modèles de type berline jusqu'en 1993. Le taux de droit en vigueur pour les voitures entièrement montées reste prohibitif (200 pour cent *ad valorem*).

7.125 Il va sans dire que les constructeurs japonais d'automobiles produisent effectivement, et ont la capacité d'exporter, divers types de berlines qui sont presque analogues, et certainement "similaires", à la Timor sur tous les points pertinents, dont la cylindrée du moteur, les dimensions, la puissance maximale, etc.

7.126 Il est vrai qu'en 1997 peu de ces produits avaient été exportés en Indonésie, ce qui est tout à fait logique considérant les politiques commerciales protectrices de l'Indonésie, comme le taux de droit de 200 pour cent. Si le gouvernement indonésien cesse un jour d'imposer aux berlines importées des droits d'importation et des taxes de luxe d'un niveau prohibitif, comme il le fait effectivement pour certaines berlines coréennes au titre du Programme de juin 1996, les constructeurs japonais d'automobiles pourront commencer d'en exporter en Indonésie et le feront certainement.

7.127 Cela veut dire que le petit nombre de produits similaires importés est imputable au gouvernement indonésien lui-même. En d'autres termes, ce que le gouvernement indonésien s'efforce de faire dans sa communication est de justifier son Programme concernant la voiture nationale par le faible volume des importations, alors même que ce faible volume résulte des politiques commerciales protectrices appliquées de longue date par le même gouvernement. Si l'on suit le raisonnement de l'Indonésie, un Membre de l'OMC qui maintient une interdiction à l'importation serait autorisé à la maintenir à jamais, parce qu'il n'y aurait alors aucune importation et qu'ainsi aucun autre Membre ne serait juridiquement fondé à contester l'interdiction à l'importation.

7.128 De toute évidence, les groupes spéciaux antérieurs établis dans le cadre du GATT ou de l'OMC n'ont jamais autorisé ce type de justification. Les groupes spéciaux du GATT ont estimé que "le fait d'établir qu'une mesure incompatible avec [des articles du GATT] n'a pas d'effets ou n'a que des effets négligeables ne suffirait pas ... à prouver que les avantages conférés par cette disposition n'ont pas été annulés ou compromis"³⁹⁰, ce qui a été réaffirmé par l'Organe d'appel dans l'affaire

³⁸⁹ Rapport du Groupe spécial Les subventions australiennes aux importations de sulfate d'ammonium adopté le 3 avril 1990, GATT/CP.4/39; et rapport du Groupe spécial Mesures appliquées par la CEE aux protéines destinées à l'alimentation des animaux, L/4599, adopté le 14 mars 1978, S25/53.

³⁹⁰ Voir, en particulier, le rapport du Groupe spécial États-Unis - Taxes sur le pétrole et certains produits d'importation, L/6175, adopté le 17 juin 1987, IBDD, S34/154, paragraphe 5.1.9.

Bananes III.³⁹¹ De plus, dans l'affaire Canada – Périodiques, dans laquelle une politique fiscale était examinée au titre de l'article III:2 du GATT, alors qu'il n'y avait pas d'importation de produits similaires sur le marché à cause de la prohibition à l'importation, l'Organe d'appel, aussi bien que le Groupe spécial, ont estimé qu'"il faut prendre en considération des importations hypothétiques".³⁹² La seule autre possibilité aurait été de refuser d'examiner la question relevant de l'article III du GATT au motif de la non-existence d'importations.

7.129 En l'espèce, il est tout à fait évident qu'il conviendrait aussi d'adopter un point de vue "hypothétique" pour pouvoir examiner l'application de l'article premier du GATT, au lieu de permettre que des mesures empêchant les échanges contribuent à ce que des mesures incompatibles avec le GATT échappent à l'examen de l'OMC.

7.130 Enfin, il conviendrait aussi de noter que l'argument de l'Indonésie est dénué de valeur en ce qui concerne les parties et pièces détachées d'automobile, étant donné que des sociétés japonaises exportent des quantités substantielles de ces produits à destination de l'Indonésie.³⁹³

c) Le Programme de juin 1996 est encore valable et en vigueur, et le Groupe spécial peut et devrait l'examiner

7.131 Le **Japon** présente les arguments ci-après, qui ne sont pas limités au contexte de l'article I:1, mais réfutent les arguments de l'Indonésie, de façon générale.

7.132 L'Indonésie cherche à soustraire l'ensemble du Programme de juin 1996 à l'examen du Groupe spécial en alléguant que ce programme est venu à expiration. Tandis que l'Indonésie soutient que le Programme de juin 1996 dans son ensemble est devenu caduc le 30 juin 1997, les faits montrent clairement que seule l'autorisation accordée à PT Timor d'importer en franchise de droit des voitures nationales est arrivée à expiration à cette date. Le programme lui-même, y compris l'exonération de la taxe de luxe pour les clients de PT Timor, reste pleinement en vigueur, le gouvernement indonésien étant libre à tout moment d'accorder de nouvelles autorisations. Bien plus, même si le programme était effectivement venu à expiration à la fin de juin comme il est allégué, le présent Groupe spécial serait pleinement habilité à connaître de la contestation de ce programme émanant du gouvernement japonais. Le Groupe spécial devrait exercer son autorité, car ne pas se prononcer en l'espèce encouragerait les Membres de l'OMC à promulguer des mesures "non renouvelables" ou à déclarer que des mesures générales ne sont plus en vigueur, pour échapper à l'examen de l'OMC.

1) Le Programme de juin 1996 est encore pleinement en vigueur

7.133 L'Indonésie a reconnu que le Décret présidentiel n° 42 et le Décret du Ministre de l'industrie et du commerce n° 142/96 "n'ont pas été abrogés par [quelque] mesure positive [que ce soit] du gouvernement indonésien". De l'avis même de l'Indonésie, ces décrets "étaient rédigés en termes généraux et applicables à toute société automobile nationale". Un simple examen des décrets en question confirme que, selon leurs propres termes, ils ne sont pas devenus caducs et doivent donc rester en vigueur jusqu'à ce qu'ils soient "abrogés par [une] mesure positive".

³⁹¹ Rapport de l'Organe d'appel Bananes III, paragraphes 252 et 253.

³⁹² Rapport du Groupe spécial Canada - Périodiques, paragraphe 5.23. Rapport de l'Organe d'appel Canada – Périodiques, page 23.

³⁹³ Pièce n° 76 du Japon.

7.134 Même à l'égard de PT Timor, les mesures restent en vigueur. La taxe de luxe étant perçue au moment de la vente, et non au moment de l'importation, ce qui a été admis par le gouvernement indonésien, PT Timor continuera de bénéficier de l'exonération de la taxe de luxe dont bénéficient ses clients au moins jusqu'à ce que la totalité des 40 000 voitures nationales importées ait été vendue. Pour autant que le gouvernement japonais le sache, il y a des milliers de voitures nationales importées qui restent à vendre.

7.135 De plus, le Programme de juin 1996 devrait aussi être considéré comme restant en vigueur au vu du fait que le gouvernement indonésien n'a pas terminé la vérification du respect des dispositions réglementaires relatives à ce programme, comme il l'a dit à la première réunion du Groupe spécial.³⁹⁴

7.136 En bref, le Programme de juin 1996 est encore opérationnel et n'a pas pris fin, contrairement à la récente allégation du gouvernement indonésien.

7.137 L'Indonésie allègue que sa précédente déclaration, selon laquelle "le Décret présidentiel de juin 1996 est encore en vigueur ..." n'est pas pertinente, parce qu'elle date d'avant le 30 juin 1997. Cet argument ne tient pas. L'Indonésie a peut-être oublié qu'elle a fait cette déclaration le 15 septembre 1997 - près de trois mois après la date à laquelle l'Indonésie affirme maintenant que le programme avait pris fin.

7.138 Ce qui est plus frappant encore, c'est que l'Indonésie a reconnu un fait qui retire toute valeur à son propre argument. En reconnaissant que plus de 17 000 Timor importées de Corée sont encore à vendre et que "le gouvernement n'abandonne la taxe sur les produits de luxe relative à chaque voiture que lorsque celle-ci est vendue", l'Indonésie a admis que le Programme de juin 1996, au moins pour ce qui est de l'exonération de la taxe de luxe, est encore en vigueur aujourd'hui.

2) Même si le Programme de juin 1996 est venu à expiration à la fin de juin 1997, le Groupe spécial peut et doit se prononcer au sujet de ce programme

7.139 La pratique usuelle des groupes spéciaux du GATT/de l'OMC a été de se prononcer, à tout le moins, sur les mesures qui étaient en vigueur à l'époque où le mandat du groupe spécial avait été établi, même si par la suite ces mesures cessaient d'être en vigueur avant que le groupe spécial n'ait rendu sa décision.³⁹⁵

³⁹⁴ Ainsi qu'il est indiqué à la section X.A, l'**Indonésie** a présenté des éléments de preuve censés démontrer que l'audit a été défavorable à TPN (pièce n° 47 de l'Indonésie).

³⁹⁵ Plusieurs groupes spéciaux ont rendu une décision à propos d'allégations portant sur des mesures qui étaient devenues caduques ou n'étaient plus appliquées, mais qui avaient été appliquées lorsque le mandat du Groupe spécial avait été défini. Voir rapport du Groupe spécial États-Unis - Mesure affectant les importations de chemises, chemisiers et blouses, de laine, tissés en provenance d'Inde, WT/DS33/R, rapport adopté le 23 mai 1997 (décision portant sur une mesure qui avait été révoquée après l'établissement du groupe spécial); rapport du Groupe spécial Mesures appliquées par la CEE aux protéines destinées à l'alimentation des animaux, adopté le 14 mars 1978, IBDD, S25/53 (décision portant sur des mesures qui avaient cessé d'être appliquées après que le mandat du groupe spécial avait fait l'objet d'un accord); rapport du Groupe spécial États-Unis - Interdiction des importations de thon et de produits du thon en provenance du Canada, adopté le 22 février 1982, IBDD, S29/96, page 113, paragraphe 4.3 (décision sur la compatibilité avec le GATT d'une mesure retirée après l'établissement du groupe spécial mais avant que le mandat du groupe spécial n'ait fait l'objet d'un accord); et rapport du Groupe spécial Restrictions appliquées par la CEE à l'importation de pommes en provenance du Chili, adopté le 10 novembre 1980, IBDD, S27/107 (décision concernant une mesure qui avait cessé d'être appliquée avant que le mandat du groupe spécial n'ait fait l'objet d'un accord, mais qui était spécifiquement incluse dans le champ du mandat). Toutes ces affaires montrent qu'un groupe spécial peut se prononcer sur la compatibilité avec les Accords de l'OMC de mesures venues à expiration après l'établissement d'un groupe spécial. Le Groupe spécial États-Unis - Essence soutient aussi cette position en indiquant que "les groupes spéciaux établis au titre de l'Accord général n'avaient généralement pas eu pour pratique de se prononcer sur des mesures qui, au moment

7.140 Le présent Groupe spécial a été établi le 12 juin 1997 et son mandat a été défini à la même date, conformément aux demandes présentées par le gouvernement japonais et les Communautés européennes. La demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par le Japon mentionnait spécifiquement le Programme de juin 1996 et l'Indonésie n'a jamais formulé la moindre objection à l'encontre du mandat de ce Groupe spécial. Si le mandat a été légèrement révisé en juillet 1997, cette révision n'est intervenue que pour tenir compte de la participation des États-Unis, et n'a aucune incidence sur le mandat du Groupe spécial pour ce qui est des mesures spécifiques visées par le gouvernement japonais.

7.141 Par conséquent, quand bien même le Programme de juin 1996 serait venu à expiration le 30 juin 1997, comme l'Indonésie l'allègue depuis peu, il n'est pas contesté que ce programme était en vigueur lorsque le mandat du Groupe spécial a été défini le 12 juin 1997. Par conséquent, le Groupe spécial peut et devrait se prononcer sur l'incompatibilité du programme avec les obligations de l'Indonésie dans le cadre de l'OMC.

3) Aucune des précédentes affaires citées par l'Indonésie n'étaye son argument

7.142 L'Indonésie a cité trois décisions de groupe spécial à l'appui de son affirmation selon laquelle le Groupe spécial ne peut se prononcer sur des mesures "venues à expiration". Toutefois, ces citations sont à la fois fallacieuses et incorrectes.

7.143 L'Indonésie cite les affaires CEE – Restrictions à l'importation de pommes de table – Plainte du Chili et Norvège – Marché concernant le matériel pour la perception des péages destinés à la ville de Trondheim³⁹⁶ pour soutenir l'affirmation selon laquelle les groupes spéciaux ne peuvent examiner la compatibilité avec l'OMC de mesures venues à expiration. De fait, les deux décisions contredisent purement et simplement l'affirmation du gouvernement indonésien. Les deux groupes spéciaux ont examiné les mesures venues à expiration et conclu que de telles mesures violaient les obligations découlant du GATT et de l'Accord sur les marchés publics, respectivement. Il convient de noter en particulier que le Groupe spécial Trondheim a indiqué ce qui suit:

Le Groupe spécial estimait aussi que, dans les affaires concernant une action particulière remontant au passé, la constatation par un groupe spécial d'un manquement était importante pour la partie gagnante: sur les points sur lesquels l'interprétation de l'Accord avait été controversée, les constatations des groupes spéciaux, une fois adoptées par le Comité, servaient par la suite de guide aux parties pour l'application de l'Accord.

C'est seulement après être parvenus à ces conclusions que les groupes spéciaux s'étaient refusés à recommander l'octroi d'une compensation au titre des mesures venues à expiration. Mais la compensation n'est pas en cause dans la présente affaire. En l'espèce, ce que le Japon demande au Groupe spécial c'est, comme dans le cas des affaires Pommes de table et Trondheim, de constater que les mesures indonésiennes sont incompatibles avec les obligations lui incombant au titre de l'OMC.

où leur mandat avait été défini, n'étaient pas effectives et n'allaient pas le devenir", au paragraphe 6.19. (Non souligné dans l'original).

³⁹⁶ Rapport du Groupe spécial CEE – Restrictions à l'importation de pommes de table – Plainte du Chili ("Pommes de table"), L/6491, adopté le 22 juin 1989, S36/100. Norvège - Marché concernant le matériel pour la perception des péages destinés à la ville de Trondheim ("Trondheim"), rapport (GPR.DS2/R) adopté par le Comité des marchés publics le 13 mai 1992.

7.144 L'autre rapport de Groupe spécial cité par l'Indonésie, Thaïlande – Restrictions à l'importation et taxes intérieures touchant les cigarettes³⁹⁷ n'étaye pas non plus sa position. Le passage cité par l'Indonésie n'examine pas la question de savoir si un groupe spécial peut ou non examiner de telles mesures. En effet, alors qu'un Membre avait abrogé une législation impérative incompatible avec le GATT, tout en laissant subsister une législation facultative susceptible d'être appliquée d'une manière incompatible avec le GATT, le groupe spécial s'est refusé à constater que la législation facultative était incompatible avec le GATT aussi longtemps qu'elle n'était pas appliquée d'une manière incompatible avec le GATT. Le groupe spécial n'avait formulé aucune décision quant à la législation venue à expiration. Mais cela n'a rien à voir avec l'assertion de l'Indonésie selon laquelle les groupes spéciaux ne peuvent pas ou ne devraient pas examiner des mesures venues à expiration.

7.145 En somme, aucune des précédentes décisions de groupes spéciaux du GATT citées par l'Indonésie n'étaye sa position.

- 4) La tentative de l'Indonésie visant à se soustraire à l'examen du présent Groupe spécial ne devrait pas être autorisée

7.146 Enfin, le Groupe spécial devrait rejeter la tentative que fait l'Indonésie pour se soustraire à son examen en présentant le Programme de juin 1996 comme une mesure non renouvelable venue à expiration. Dans le cas contraire, les disciplines établies au prix de 50 années d'efforts pour libéraliser le commerce mondial seraient gravement affaiblies. Si un groupe spécial ne pouvait pas se prononcer sur la compatibilité avec l'OMC d'une mesure qui était en vigueur lors de la définition du mandat de ce groupe spécial au seul motif qu'un Membre aurait informé le groupe spécial que la mesure était "venue à expiration", sans même l'abroger officiellement, l'aptitude des Membres de l'OMC à se soustraire à l'examen de l'OMC ne serait que trop évidente. Si ce type d'évasion est toléré, l'effort historique déployé lors du Cycle d'Uruguay pour créer un système efficace de règlement des différends commerciaux sera entravé, les disciplines de l'OMC elles-mêmes seront gravement affaiblies et les buts de l'OMC seront mis en échec.

2. Contre-arguments présentés par les Communautés européennes

7.147 Les **Communautés européennes** ont présenté les contre-arguments ci-après aux réponses de l'Indonésie aux allégations au titre de l'article I:1 du GATT de 1994.

- a) Le fait que l'autorisation octroyée à PT TPN soit venue à expiration en juin 1997 n'empêche pas le Groupe spécial de se prononcer sur la compatibilité de cette mesure avec l'article I:1

7.148 Selon l'Indonésie, l'autorisation accordée à PT TPN d'importer en franchise de droits et sans acquitter de taxes 45 000 voitures de tourisme en provenance de Corée est venue à expiration le 30 juin 1997. Par ce motif, l'Indonésie a demandé au Groupe spécial de s'abstenir de se prononcer sur la compatibilité de cette mesure avec l'article I:1 du GATT. Les Communautés européennes s'opposent à cette requête et prient respectueusement le Groupe spécial de se prononcer sur cette allégation, comme sur toutes les autres allégations entrant dans le cadre de son mandat.

7.149 Bien que l'autorisation susmentionnée soit arrivée à expiration, le Décret présidentiel n° 42/96, sur la base duquel cette autorisation a été délivrée, reste en vigueur. De plus, tant le Décret présidentiel n° 42/1996 que le Décret n° 142/1996 qui en porte application sont des réglementations

³⁹⁷ Rapport du Groupe spécial Thaïlande – Restrictions à l'importation et taxes intérieures touchant les cigarettes, DS10/R, adopté le 7 novembre 1990, S37/214.

d'application générale. Par conséquent, de nouvelles autorisations peuvent être octroyées pour d'autres voitures nationales.³⁹⁸

7.150 L'Indonésie affirme qu'"aucun programme comparable n'a été ou ne sera autorisé". Néanmoins, le libellé du Décret présidentiel n° 42/96 et du Décret n° 142/1996 donne à penser que le gouvernement indonésien n'est pas libre de refuser cet avantage dès lors qu'une voiture a été certifiée comme étant voiture nationale.³⁹⁹ De plus, ces assurances semblent être contredites par le fait que ni le Décret présidentiel n° 42/96 ni le Décret n° 142/1996 n'ont été abrogés.

³⁹⁸ L'Indonésie a révélé l'existence d'une lettre adressée par le Ministère de l'industrie et du commerce "refusant les avantages relatifs à la voiture nationale pour un véhicule de type Sportage". (Voir la section VII.)

La base de cette décision est douteuse. Il semblerait qu'une société pionnière ne soit pas requise de faire reconnaître par une décision spécifique chacun de ses modèles comme voiture nationale. A tout le moins, l'Indonésie n'a fait connaître aucune décision de ce genre reconnaissant à la Timor S515 le caractère de voiture nationale. Le dossier contient seulement une décision du Directeur général des industries métalliques, mécanique et chimique n° 002/SK/DJ-Ilmk/II/1996 (pièce n° 41 de l'Indonésie), désignant PT TPN comme société pionnière, ainsi qu'une décision subséquente du Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux/Président du Conseil de coordination des investissements (Décret n° 02/SK/1996, pièce A-11 des CE) confirmant cette nomination.

L'Indonésie a admis qu'aucune décision officielle reconnaissant la Timor S515 comme voiture nationale n'avait été publiée. Néanmoins, l'Indonésie a présenté l'argument extraordinaire selon lequel la décision de limiter l'octroi du statut de voiture nationale à la Timor S515 est "inhérente" au titre du Décret n° 02/SK/1996 qui, selon la traduction de ce décret fournie par l'Indonésie, est libellé comme suit: "La détermination de PT Timor Putra Nasional pour établir et produire une voiture nationale". À cet égard, il convient de noter que selon la traduction du même décret présenté par les Communautés européennes (pièce n° A-11 des CE), qui a été faite *in tempore non suspecto* par ce que l'Indonésie décrit ailleurs comme une "entité privée", le titre du Décret n° 02/SK/1996 est "Stipulation de PT Timor Putra Nasional pour mettre au point et produire des voitures nationales". Une formule identique est employée à l'article 1 du même décret. Il convient aussi de noter que la description du document que donne l'Indonésie elle-même dans l'index des pièces jointes à sa première communication est la suivante: "Confirmation de PT Timor Putra Nasional comme société chargée de mettre au point et produire des automobiles nationales".

Même si la Sportage ne s'est pas vu octroyer les avantages relatifs à la voiture nationale, d'autres modèles produits par PT TPN ou par Bimantara (dont la demande de statut de société pionnière est encore à l'examen) peuvent encore se voir octroyer ces avantages.

³⁹⁹ L'article premier du Décret présidentiel n° 42/96 est libellé comme suit:

"Les voitures nationales qui sont fabriquées à l'étranger par des travailleurs indonésiens et satisfont aux critères de teneur en éléments d'origine locale stipulés par le Ministre de l'industrie et du commerce seront traitées à égalité avec les voitures fabriquées en Indonésie."

Ce libellé ne laisse au Ministre de l'industrie et du commerce que le pouvoir discrétionnaire de stipuler la teneur en éléments d'origine locale. Rien n'indique que les autorités indonésiennes puissent refuser l'avantage en question à une voiture précédemment certifiée comme étant voiture nationale (à supposer que cette certification soit nécessaire. Voir la note de bas de page précédente).

L'article 2 du Décret présidentiel n° 42/1996 est aussi rédigé dans des termes impératifs:

"Le traitement égal envisagé à l'article premier est accordé seulement une fois pour une période maximale de un an et pour les montants qui seront stipulés par le Ministre de l'industrie et du commerce."

Là encore, il est laissé à la discrétion du Ministre de l'industrie et du commerce de stipuler les "montants", mais rien n'indique que l'avantage puisse être refusé. Le terme "une fois" est ambigu. Il pourrait signifier que l'avantage est accordé seulement une fois pour chaque voiture nationale, ou seulement une fois pour chaque société pionnière. L'interprétation maintenant donnée par l'Indonésie, selon laquelle "une fois" signifie que le gouvernement indonésien n'accordera aucune nouvelle autorisation d'importer des voitures nationales en franchise de droits et sans acquitter de taxes est forcée et peu convaincante. Il suffit de noter que le dernier jour de la période de un an (30 juin 1997) n'était pas spécifié dans le Décret présidentiel n° 42/1996, ni dans aucune autre mesure d'application générale connue de tous les bénéficiaires potentiels du Décret

7.151 De plus, il est important de noter que, conformément à l'article 2 du Décret n° 42/96, toute nouvelle autorisation aura, comme celle qui est octroyée pour la Timor S515, une durée de un an seulement. Par conséquent, toute nouvelle autorisation de ce genre sera venue à expiration avant qu'un nouveau groupe spécial ait eu le temps de se prononcer à son sujet.

7.152 La demande des Communautés européennes tendant à ce que le Groupe spécial se prononce sur la mesure venue à expiration est étayée par les décisions de groupes spéciaux antérieurs. Dans le cadre du GATT de 1947, plusieurs groupes spéciaux⁴⁰⁰ ont examiné des mesures qui n'étaient plus en vigueur, à l'occasion d'affaires dans lesquelles, comme en l'espèce, les mesures étaient encore en vigueur à l'époque où le groupe spécial avait été établi⁴⁰¹, et son mandat défini, et/ou lorsqu'il y avait une menace de renouvellement.

7.153 Cette pratique s'est poursuivie dans le cadre de l'Accord sur l'OMC. Dans l'affaire États-Unis - Normes concernant l'essence nouvelle et ancienne formules⁴⁰², le Groupe spécial a décidé de ne pas se prononcer sur une mesure qui n'était plus appliquée, mais seulement parce qu'il avait été mis fin à l'application de cette mesure avant que le mandat n'ait été défini, et que la mesure avait peu de chances d'être renouvelée. Dans l'affaire États-Unis – Mesure affectant les importations de chemises, chemisiers et blouses, de laine, tissés en provenance d'Inde, le Groupe spécial a décidé ce qui suit:

"En l'absence d'accord entre les parties pour mettre fin à la procédure, le Groupe spécial considère qu'il y a lieu, en vue de s'acquitter de son mandat ... qu'il remette son rapport final sur la question visée dans ce mandat, malgré le retrait de la limitation appliquée par les États-Unis ."^{403 404}

présidentiel n° 42/1996, mais seulement dans l'autorisation d'importation octroyée à PT TPN dans la "Reconnaissance de la qualité d'importateur agréé/agent exclusif, classée sous la cote 1410/MPP/6/1996".

⁴⁰⁰ Voir, par exemple, le rapport du Groupe spécial CEE – Restrictions à l'importation de pommes de table - Plainte du Chili, adopté le 22 juin 1989, IBDD, S36/100; le rapport du Groupe spécial CEE – Restrictions à l'importation de pommes - Plainte des États-Unis, adopté le 22 juin 1989, IBDD, S36/149; le rapport du Groupe spécial États-Unis - Interdiction des importations de thon et de produits du thon en provenance du Canada, adopté le 22 février 1982, IBDD, S29/96; le rapport du Groupe spécial Restrictions appliquées par la CEE à l'importation de pommes en provenance du Chili, adopté le 10 novembre 1980, IBDD, S27/107; et le rapport Mesures appliquées par la CEE aux protéines destinées à l'alimentation des animaux, adopté le 14 mars 1978, IBDD, S25/53.

Bien que le défendeur allègue que "les décisions de groupes spéciaux antérieurs illustrent le refus de se prononcer sur une mesure venue à expiration", il ne peut faire état que d'un seul cas dans lequel un groupe spécial a décidé de ne pas se prononcer sur une mesure retirée après l'établissement du groupe spécial, à savoir le rapport du Groupe spécial Thaïlande – Restrictions à l'importation et taxes intérieures touchant les cigarettes, adopté le 7 novembre 1990, IBDD, S37/214. Ce rapport de groupe spécial apparaît comme une aberration et les décisions subséquentes de groupes spéciaux de l'OMC traitant de la même question n'y font pas référence.

⁴⁰¹ Le Groupe spécial dont les Communautés européennes ont demandé l'établissement a été établi par l'ORD à sa réunion du 12 juin 1997 (voir WT/DS55/7, WT/DS64/5 et WT/DS54/7).

⁴⁰² Rapport du Groupe spécial États-Unis – Normes concernant l'essence nouvelle et ancienne formules, WT/DS2/R, adopté le 20 mai 1996, paragraphe 6.19.

⁴⁰³ Rapport du Groupe spécial États-Unis - Mesure affectant les importations de chemises, chemisiers et blouses, de laine, tissés en provenance d'Inde, adopté le 23 mai 1997, WT/DS33/R, paragraphe 6.2.

- b) Le fait que le gouvernement indonésien n'ait pas expressément obligé PT TPN à importer des automobiles ou des parties originaires de Corée est sans rapport avec le sujet

7.154 Il y a des éléments de preuve abondants et indiscutables établissant que le gouvernement indonésien (et non pas seulement "certains hauts fonctionnaires") (voir la section VII-D) était parfaitement conscient du fait que PT TPN tirerait parti des mesures faisant l'objet du différend pour importer la Timor S515 (et par la suite des parties et pièces détachées de la Timor S515) de Corée, et non pas aucune autre voiture de tourisme provenant d'aucun autre Membre:

- dès 1993, l'unique propriétaire de PT TPN avait créé, avec Kia, une coentreprise pour monter des voitures Kia en Indonésie. Cette coentreprise a obtenu du gouvernement indonésien un permis d'investissement.⁴⁰⁵
- l'autorisation d'investissement délivrée à PT TPN par le gouvernement indonésien le 9 novembre 1995 indique expressément que les voitures de tourisme devant être montées à l'usine de Karawang "utiliseront de la technologie Kia à développer en technologie locale".⁴⁰⁶
- par une lettre adressée le 12 décembre 1995 au Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux, PT TPN a demandé l'approbation d'un programme "visant à réaliser le projet d'automobiles nationales". Ce programme envisageait entre autres choses l'importation de véhicules automobiles fabriqués par Kia en Corée, ainsi que l'importation, à un stade ultérieur, de parties et pièces détachées fournies par Kia pour le montage de voitures en Indonésie.⁴⁰⁷
- par une lettre datée du 28 mai 1996, PT TPN a demandé l'autorisation de "produire à Kia Motor Co. en Corée du Sud, des véhicules automobiles de la marque Timor S515, qui seraient expédiés en Indonésie ..."⁴⁰⁸
- la "Reconnaissance du statut d'importateur agréé/agent exclusif"⁴⁰⁹ délivrée à PT TPN le 7 juin 1996 ne spécifie pas la source des importations. Néanmoins, ce document a

⁴⁰⁴ Dans l'affaire Argentine – Mesures affectant les importations de chaussures, textiles, vêtements et autres articles (WT/DS56/R, pages 99 à 102, non adopté), le Groupe spécial a décidé de ne pas se prononcer sur une mesure qui avait été révoquée après la distribution de la demande d'établissement d'un groupe spécial mais avant que le groupe spécial n'ait été établi. Le Groupe spécial a aussi noté qu'il n'y avait aucun élément de preuve établissant que la mesure serait réintroduite.

⁴⁰⁵ Les Communautés européennes ne se sont jamais référées à PT TPN comme à une coentreprise avec Kia. Les Communautés européennes notent que M. Hutomo Mandala, unique propriétaire de PT TPN, et Kia avaient établi en 1993 une coentreprise dénommée PT Indauda Putra Nasional Motors. Pendant la première réunion avec le Groupe spécial, le gouvernement coréen a reconnu l'existence d'un arrangement de coentreprise de quelque nature entre Kia et PT TPN (voir la section XII.B).

⁴⁰⁶ Pièce n° 15 de l'Indonésie.

⁴⁰⁷ Pièce n° 24 de l'Indonésie.

⁴⁰⁸ Pièce n° 18 de l'Indonésie.

⁴⁰⁹ Pièce n° 13 de l'Indonésie.

été délivré en réponse à la lettre de PT TPN du 28 mai 1997. De plus, les spécifications jointes à ce document correspondent à celles de la Kia Sephia.

7.155 Il est évidemment impossible pour les Communautés européennes d'établir avec certitude si, outre qu'il était conscient du choix fait par PT TPN et de ses conséquences, le gouvernement indonésien a donné pour instructions de faire ce choix ou influencé ce choix. Étant donné l'importance attachée par le gouvernement indonésien au Programme concernant la voiture nationale, il est difficile de croire qu'il n'ait pas eu son mot à dire à propos d'une question aussi cruciale que le choix de Kia. De plus, les faits de la cause qui ont été révélés jusqu'à présent par l'Indonésie montrent que, tout au long du processus de conception et de mise en œuvre du Programme concernant la voiture nationale, l'action privée et l'action gouvernementale ont été si opportunément et harmonieusement concertées qu'elles en sont presque impossibles à distinguer. PT TPN a demandé l'autorisation de mettre au point une voiture nationale avant même qu'un tel programme n'ait existé.⁴¹⁰ Lorsque le Programme concernant la voiture nationale a finalement été approuvé, il prévoyait des avantages qui correspondaient précisément à ceux que PT TPN avait demandés plusieurs mois auparavant. Fait plus extraordinaire encore, PT TPN s'est vu octroyer le statut de société pionnière par le Ministère de l'industrie et du commerce⁴¹¹ quelques jours seulement après l'adoption du programme⁴¹² et avant d'avoir eu le temps de déposer sa demande officielle.⁴¹³ Une semblable succession de faits s'est produite en mai/juin 1996. Le 28 mai 1996, PT TPN a demandé l'autorisation de "produire" des voitures nationales en Corée.⁴¹⁴ Le 6 juin 1996, le gouvernement a approuvé le Décret présidentiel n° 42/1996 créant cette possibilité. Le jour suivant, le Ministère du commerce et de l'industrie a satisfait à la demande présentée par PT TPN le 28 mai 1996.⁴¹⁵

7.156 Quoi qu'il en soit, il importe peu, en fin de compte, que le choix fait par PT TPN ait été libre ou influencé par le gouvernement indonésien. La mesure contestée par les Communautés européennes n'est pas le choix de PT TPN, mais les conséquences juridiques sciemment et délibérément attachées par le gouvernement indonésien à ce choix. L'existence d'une violation *de facto* de l'article I:1 du GATT ne dépend pas de la teneur du choix de PT TPN. Si au lieu de faire équipe avec Kia, PT TPN avait choisi un partenaire japonais, le dispositif mis en place par le gouvernement indonésien aurait encore conduit nécessairement à la même conséquence, à savoir que seules les importations en provenance d'un Membre auraient bénéficié des préférences tarifaires et fiscales.⁴¹⁶

⁴¹⁰ Pièce n° 24 de l'Indonésie.

⁴¹¹ Pièce n° 41 de l'Indonésie. Cette décision n'a été révélée par l'Indonésie que pendant la première réunion avec le Groupe spécial. Selon l'Indonésie, il a été "oublié de l'inclure dans la liste des documents traduits". En fait, toutefois, l'existence de cette décision n'avait pas été mentionnée par l'Indonésie. Au lieu de cela, l'Indonésie avait dit que PT TPN avait été désignée comme société pionnière le 5 mars 1997, par le Décret n° 02/SK/1996.

⁴¹² La demande présentée par Bimantara, en revanche, n'a toujours pas reçu de réponse officielle, plus de un an après avoir été déposée. La demande présentée par PT Multimotor France n'a jamais reçu de réponse.

⁴¹³ Pièce n° 14 de l'Indonésie.

⁴¹⁴ Pièce n° 18 de l'Indonésie.

⁴¹⁵ Pièce n° 13 de l'Indonésie.

⁴¹⁶ C'est en vain que l'Indonésie s'efforce de distinguer la présente affaire de l'affaire CE – Importations de viande de bœuf en provenance du Canada (rapport adopté le 10 mars 1981, IBDD, S28/97) et de l'affaire Espagne – Régime tarifaire appliqué au café non torréfié (rapport adopté le 11 juin 1981, IBDD, S28/108). Il est évident que "dans aucune [de ces deux affaires] il n'a été constaté que le choix du fournisseur effectué par la partie privée bénéficiaire de la subvention ne constituait une discrimination *de facto* imposée par le gouvernement", puisque dans aucune de ces deux affaires il n'y avait de subvention! En revanche, il est plus

c) Les automobiles et parties visées par les mesures sont similaires à toutes autres automobiles et parties

7.157 L'allégation de l'Indonésie selon laquelle la Timor S515 n'est similaire à aucune des voitures importées des Communautés européennes n'est pas seulement incorrecte d'un point de vue factuel (voir la section V.A.2) mais n'a, elle non plus, aucun rapport avec le sujet. Pour établir une violation de l'article I:1 du GATT, les Communautés européennes ne sont pas tenues de montrer que la mesure concernée a eu un effet réel sur leurs exportations à destination de l'Indonésie. Il leur suffit, au contraire, de montrer que si un produit "similaire" avait été exporté des Communautés européennes, il n'aurait pas bénéficié des mêmes avantages que les Timor S515 importées de Corée.

7.158 Les avantages tarifaires et fiscaux accordés par l'Indonésie aux Timor S515 importées de Corée sont subordonnés à trois conditions:

- premièrement, les voitures doivent être des voitures nationales fabriquées par, ou du moins pour, une société pionnière;
- deuxièmement, elles doivent avoir été fabriquées avec la participation de ressortissants indonésiens;
- troisièmement, elles doivent incorporer un certain pourcentage de parties et pièces détachées importées d'Indonésie à titre de contre-achats.

7.159 Il est évident qu'aucune des trois conditions ci-dessus ne modifie, en elle-même, les caractéristiques matérielles des voitures nationales, et que ces conditions ne font donc pas que ces voitures soient non similaires à toutes autres voitures qui sont ou peuvent être exportées par les Communautés européennes. Une voiture de tourisme fabriquée dans les Communautés européennes qui serait identique sous tous les rapports (et par conséquent indiscutablement "similaire") aux Timor S515 importées par PT TPN se verrait néanmoins refuser les exonérations tarifaires et fiscales prévues par le Décret présidentiel n° 42/1996, au simple motif qu'il ne s'agirait pas d'une voiture nationale fabriquée par/pour PT TPN.

7.160 L'Indonésie allègue aussi que 93 pour cent des parties nécessaires à la Timor S515 sont fabriquées "sur mesures" pour ce modèle. De ce fait, selon l'Indonésie, ce ne sont pas des parties "similaires" pour d'autres voitures, qui sont aussi personnalisées. Cet argument n'est pas acceptable. Il conduirait à ce résultat absurde que même si deux voitures étaient "similaires" lorsqu'elles sont importées déjà montées, leurs différentes parties et pièces détachées ne pourraient jamais être considérées comme "similaires" lorsqu'elles sont importées séparément. Admettre l'argument de l'Indonésie serait permettre à un Membre d'appliquer autant de différents taux de droit d'importation à un certain type de parties qu'il y a de modèles de voitures montés sur son territoire. Poussé jusqu'à sa conclusion logique, le raisonnement de l'Indonésie aurait pour effet de soustraire tous les échanges portant sur des parties et pièces détachées fabriquées à façon aux nombreuses règles de l'OMC, y compris certaines des plus fondamentales, qui reposent sur la notion de "produit similaire". Pour cette raison, la CE considère que les parties et pièces détachées fabriquées à façon, y compris celles qui sont destinées au montage de voitures, doivent être jugées "similaires" si elles sont suffisamment analogues

utile de noter que le gouvernement espagnol n'avait pas plus d'"instructions" à donner quant aux variétés de café cultivées par les producteurs colombiens favorisés que le gouvernement indonésien quant au choix prétendument privé fait par PT TPN. Dans les deux cas, le gouvernement a tablé sur un fait qui ne dépendait pas de lui, mais dont il était informé pour appliquer une mesure dont le résultat nécessaire était de ne profiter qu'aux importations en provenance d'une certaine source.

du point de vue de leurs caractéristiques matérielles et de leurs utilisations finales, même si elles ne sont pas interchangeables. A ces fins, deux parties fabriquées à façon devraient être considérées comme ayant des utilisations finales suffisamment semblables lorsqu'elles sont destinées à servir à la fabrication de produits qui sont eux-mêmes "similaires".

3. Contre-arguments présentés par les États-Unis

7.161 Comme on l'a démontré (voir la section VII.C), l'Indonésie a violé l'article I:1 du GATT de 1994 lorsqu'elle a autorisé, pour une période de un an, l'importation et la vente en Indonésie de berlines Kia Sephia entièrement montées en les exonérant du droit de douane de 200 pour cent et de la taxe de luxe de 35 pour cent imposés par l'Indonésie.⁴¹⁷ Dans sa première communication, l'Indonésie a présenté en réponse trois arguments, dont aucun n'est fondé.

a) L'exemption de un an n'est pas une "mesure morte"

7.162 Le premier argument de l'Indonésie est que l'autorisation de un an est venue à expiration parce que TPN ne peut plus importer d'autres Sephia exonérées du paiement de taxes et de droits. Ainsi, selon l'Indonésie, l'autorisation de un an est caduque (ou, pour employer le jargon du droit commercial, est une "mesure morte") et l'allégation au titre de l'article I:1 est sans objet.

7.163 Quant aux faits, cet argument est incorrect. Quand bien même il serait vrai que TPN ne soit pas autorisée, pour le moment, à importer de nouvelles Sephia exonérées du paiement de taxes et de droits, cela ne veut pas dire que les mesures pertinentes ne sont plus en vigueur. En ce qui concerne l'exonération de la taxe de luxe, il y a un grand nombre de Sephia qui ont été importées en vertu de l'autorisation de un an, mais qui ne sont pas encore vendues. Dans sa réponse au titre de la procédure de l'annexe V, l'Indonésie a déclaré que ces Sephia seraient exonérées de la taxe de luxe lorsqu'elles seraient vendues.⁴¹⁸

7.164 De même, les incitations tarifaires sont encore en vigueur. Il a été largement rapporté qu'une condition avait été mise à l'octroi de l'autorisation de un an: TPN avait dû satisfaire à la prescription d'une teneur en éléments d'origine locale de 20 pour cent pendant la première année, prévue dans le Programme concernant la voiture nationale.⁴¹⁹ En outre, il a été demandé à TPN d'envoyer une garantie bancaire à la Direction générale des douanes pour garantir le remboursement des droits de douane abandonnés, dans le cas où l'entreprise Kia Timor ne satisferait pas à la prescription de 20 pour cent. Ces informations concordent avec le Décret n° 82/1996 et le Décret n° 36/1997, qui mentionnent tous deux un éventuel remboursement par la société automobile nationale dans le cas où elle ne satisferait pas au critère relatif à la teneur en éléments d'origine locale, et mentionnent aussi l'obligation de fournir aux autorités indonésiennes une garantie bancaire pour assurer ce remboursement.⁴²⁰

7.165 Une déclaration contenue dans la réponse initiale de l'Indonésie donnée au titre de la procédure de l'annexe V fait mention de la garantie bancaire et indique que "la subvention sera

⁴¹⁷ Les États-Unis ont noté qu'en ce qui concerne la violation par l'Indonésie de l'article I:1, ils se sont associés à la deuxième réunion du Groupe spécial, aux observations présentées par le Japon et les Communautés européennes.

⁴¹⁸ AV/15, question complémentaire des États-Unis n° 12/27, et réponse de l'Indonésie à cette question dans AV/16.

⁴¹⁹ Pièce n° 23 des États-Unis .

⁴²⁰ Pièces n° 21 et 9 de l'Indonésie.

accordée une fois que l'audit relatif à la teneur en éléments d'origine locale [sera] terminé".⁴²¹ En outre, à la première réunion du Groupe spécial, les représentants indonésiens ont confirmé que l'audit n'avait pas été terminé. Ce que cela veut dire, c'est qu'au 4 décembre 1997, bien après la date de l'établissement du présent groupe spécial, les incitations tarifaires de un an octroyées à TPN restaient conditionnelles, et pouvaient être récupérées par le gouvernement si les résultats de l'audit n'étaient pas favorables à TPN et Kia Timor.

7.166 En bref, les mesures autorisant les incitations fiscales et tarifaires de un an sont encore opérationnelles et ne sont pas arrivées à expiration.

7.167 De plus, l'assertion de l'Indonésie selon laquelle elle n'accordera pas, à l'avenir, de telles exonérations est soigneusement libellée. Dans ses réponses aux questions 3 1) et 3 2) du Japon (pièce n° 43 de l'Indonésie), l'Indonésie dit qu'elle n'accordera, à l'avenir, aucune exonération tarifaire ou fiscale au titre du Décret présidentiel n° 42/1996. Ces réponses n'excluent pas l'autorisation de futures exonérations tarifaires et fiscales au titre de nouveaux décrets. Étant donné l'apparente facilité avec laquelle de tels décrets peuvent être promulgués, le Groupe spécial devrait se prononcer sur les allégations des plaignants fondées sur l'article premier pour assurer que l'Indonésie soit avertie que l'autorisation d'exonérations semblables à l'avenir constituerait une violation de l'article premier.

7.168 De plus, du point de vue juridique, des groupes spéciaux antérieurs ont examiné la compatibilité de mesures qui avaient cessé d'être en vigueur après la date à laquelle un groupe spécial et son mandat avaient été établis.⁴²² En l'espèce, les mesures en question continuent d'être effectives bien après la date à laquelle le présent groupe spécial et son mandat ont été établis.

b) L'Indonésie a conféré un avantage à un pays

7.169 L'Indonésie fait aussi valoir qu'elle n'a pas violé l'article I:1 parce qu'elle n'aurait pas octroyé d'avantages aux automobiles originaires de Corée. Bien au contraire, selon l'Indonésie, TPN était libre d'importer, à son gré, en provenance de n'importe quelle source, des voitures exonérées du paiement de droits et de taxes.

7.170 Cette assertion est tout simplement contredite par les faits. Le document autorisant ces importations, le Décret n° 140/MPP/6/1996, n'a pas autorisé TPN à importer n'importe quelle voiture de tourisme, mais, au contraire, n'a expressément autorisé que l'importation de la "berline TIMOR S515 – 1 500 cm³". De plus, comme l'Indonésie le reconnaît:

Ce traitement était nécessaire parce que TPN avait besoin d'importer des Timor montées pour mettre en place le réseau de commercialisation nécessaire et présenter au public acheteur indonésien une voiture nationale, avant qu'il ne soit possible de faire démarrer la production nationale.⁴²³

Cet objectif ne pouvait être atteint que par l'importation de Kia Sephia provenant de Kia Motors, en Corée, partenaire de TPN dans la coentreprise. Il n'aurait pas pu être atteint par l'importation et la

⁴²¹ AV/14, pièce jointe U-16/1.

⁴²² États-Unis - Mesure affectant les importations de chemises, chemisiers et blouses, de laine, tissés en provenance d'Inde, WT/DS33/R, rapport du Groupe spécial adopté le 23 mai 1997, paragraphe 8.1; et Mesures appliquées par la CEE aux protéines destinées à l'alimentation des animaux, rapport du Groupe spécial adopté le 14 mars 1978, IBDD, S25/53.

⁴²³ Voir la section VII.D.3b).

vente, par exemple, de modèles GM Opel, Ford Escort ou Chrysler Neon. Pour paraphraser la déclaration même de l'Indonésie concernant l'affaire Essence nouvelle formule, les autorités indonésiennes devaient avoir prévu que le régime qu'elles établissaient était discriminatoire.

7.171 A cet égard, l'Organe d'appel a récemment réaffirmé l'importance du principe de la non-discrimination *de facto*, aussi bien que *de jure*. Dans l'affaire Bananes III, l'Organe d'appel a déclaré ce qui suit à propos de l'obligation NPF découlant de l'article II de l'AGCS: "De plus si l'article II n'était pas applicable à la discrimination *de facto*, il ne serait pas difficile ... d'imaginer des mesures discriminatoires visant à contourner le but fondamental de cet article."⁴²⁴ En l'espèce, l'Indonésie a essayé de contourner le principe fondamental de non-discrimination inscrit à l'article premier du GATT de 1994.

7.172 Une question que le Japon et les Communautés européennes n'ont pas traitée est l'argument de l'Indonésie selon lequel c'est TPN, non Kia, qui était la bénéficiaire du Décret n° 42/1996, et que Kia n'a bénéficié d'aucun avantage sinon d'être payée par TPN, comme étant l'un de ses fournisseurs. Premièrement, les États-Unis voudraient noter que l'article premier est applicable aux produits, non aux entités commerciales. Néanmoins, de l'avis des États-Unis, être payé pour des produits que l'on fournit constitue un avantage, faveur ou privilège au sens de l'article I:1, en particulier lorsque l'aptitude à être payé est attribuable à une exonération spéciale des droits de douane et taxes qui n'est pas étendue aux fournisseurs d'autres pays. Admettre les arguments de l'Indonésie reviendrait à ouvrir une immense brèche dans l'article premier, parce que l'on pourrait toujours faire valoir que ceux qui sont avantagés par un comportement non NPF sont les importateurs, non les fournisseurs.

c) Les voitures de tourisme en question sont des produits similaires aux berlines Kia Sephia

7.173 Enfin, l'Indonésie affirme que les plaignants n'ont pas établi aux fins de l'article premier qu'il existe quelque "produit similaire" à la berline Timor Kia Sephia. Faisant valoir que les véhicules de tourisme sont extrêmement différenciés, l'Indonésie affirme que: "il n'y a tout simplement aucune voiture présentant les caractéristiques matérielles et non matérielles requises pour être considérée comme un "produit similaire" à la Timor S515." (Voir la section VII.D.2 c.)

7.174 Au contraire, les États-Unis ont apporté, dans leur première communication, des éléments de preuve plus que suffisants pour établir que les modèles GM Opel, Ford Escort et Chrysler Neon sont des "produits similaires" à la Timor Kia Sephia. L'Indonésie n'a apporté aucun élément de preuve contraire, mais a simplement affirmé qu'il n'y a pas de voiture de tourisme "identique" à la Sephia. Toutefois, l'identité du produit n'est pas requise aux fins d'une analyse du caractère "similaire" en ce qui concerne l'article premier, en particulier dans le cas de produits de consommation comme les voitures de tourisme qui, de par leur nature même, sont généralement différenciées l'une de l'autre pour des raisons de concurrence entre produits. Si l'identité des produits était requise, l'article premier resterait lettre morte dans le cas des produits de consommation.⁴²⁵

⁴²⁴ Communautés européennes – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, WT/DS27/AB/R, rapport de l'Organe d'appel adopté le 25 septembre 1997, paragraphe 233.

⁴²⁵ A cet égard, dans l'affaire Japon – Taxes sur les boissons alcooliques, WT/DS8/AB/R, rapport de l'Organe d'appel adopté le 1^{er} novembre 1996, page 25, l'Organe d'appel a confirmé la constatation du Groupe spécial selon laquelle le shochu et la vodka sont des "produits similaires" aux fins de la première phrase de l'article III:2, disposition qui, selon l'Organe d'appel, doit être interprétée strictement. Quiconque a goûté au shochu et à la vodka sait que ces deux boissons ne sont pas "identiques".

VIII. ALLÉGATIONS AU TITRE DE L'ACCORD SMC

8.1 Les **Communautés européennes** et, dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial, les **États-Unis** affirment que les mesures prévues dans le cadre du programme de 1993 et du programme concernant la voiture nationale causent un préjudice grave à leurs intérêts au sens de l'article 6 de l'Accord SMC. Les États-Unis ont cependant précisé, dans leur première communication, qu'ils limitaient leur allégation relative à l'existence d'un préjudice grave aux subventions prévues dans le cadre du programme concernant la voiture nationale. Les **États-Unis** affirment en outre que, en modifiant le programme de 1993 et en adoptant le programme concernant la voiture nationale, l'Indonésie a violé l'article 28.2 de l'Accord SMC.

8.2 Dans ce différend, toutes les parties qui avancent des arguments relatifs à l'existence d'un préjudice grave (**Communautés européennes** et **États-Unis** dans leurs allégations, et Indonésie dans ses réponses) conviennent que les mesures tarifaires et fiscales prévues dans le cadre du programme de 1993 et du programme concernant la voiture nationale sont des subventions spécifiques. Les **États-Unis** et l'**Indonésie** ne sont pas d'accord sur le point de savoir si le prêt de 690 millions de dollars constitue une subvention spécifique. Les arguments des parties à cet égard sont les suivants.

A. Existence de subventions spécifiques

1. Les mesures en cause sont des subventions

a) Arguments des Communautés européennes

8.3 Les arguments avancés par les **Communautés européennes** pour démontrer que les mesures en cause sont des "subventions" au sens de l'article premier de l'Accord SMC sont les suivants:

8.4 Dans la partie pertinente de l'article 1.1 de l'Accord SMC, il est stipulé ce qui suit:

"Aux fins du présent accord, une subvention sera réputée exister:

- a) 1) s'il y a une contribution financière des pouvoirs publics ou de tout organisme public du ressort territorial d'un Membre ... c'est-à-dire dans les cas où:
 - ii) des recettes publiques normalement exigibles sont abandonnées ou ne sont pas perçues (par exemple, dans le cas des incitations fiscales telles que les crédits d'impôt);

et

- b) si un avantage est ainsi conféré."

8.5 Les mesures en cause prévoient trois types d'incitations:

- allègement des droits de douane pour les parties et les pièces détachées destinées au montage des voitures nationales;
- exonération de la taxe sur les ventes de produits de luxe pour les voitures nationales;
- allègement des droits de douane pour les voitures nationales importées de Corée.

8.6 Les droits d'importation et la taxe sur les ventes de produits de luxe sont imposés, perçus, et leur produit est affecté par le gouvernement indonésien. Ils constituent donc des "recettes publiques".

8.7 L'importation en Indonésie de véhicules automobiles et de parties et pièces détachées de véhicules automobiles est légalement assujettie à des droits de douane. De même, les ventes de voitures de tourisme sont légalement assujetties à la taxe sur les ventes de produits de luxe. Par conséquent, en accordant les incitations considérées, le gouvernement indonésien "abandonne des recettes" qui seraient normalement "exigibles".

8.8 Les mesures confèrent un "avantage" direct aux personnes physiques et morales qui, en l'absence de ces incitations, seraient tenues d'acquitter les droits et la taxe, c'est-à-dire PT TPN. Pour ces diverses raisons, il faut conclure que les incitations prévues dans le cadre du programme concernant la voiture nationale constituent des "subventions" au sens de l'article premier de l'Accord SMC.

b) Arguments des États-Unis

8.9 Les **États-Unis** font valoir que les incitations tarifaires et fiscales et le prêt de 690 millions de dollars consenti sur instruction du gouvernement dans le cadre du programme concernant la voiture nationale constituent des subventions au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC. Leurs arguments à cet égard sont les suivants.

8.10 Les incitations tarifaires et fiscales et le prêt de 60 millions de dollars consenti à TPN sur instruction du gouvernement dans le cadre du programme constituent des subventions au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC car ils impliquent 1) une contribution financière, et 2) l'octroi d'un avantage.

8.11 En ce qui concerne les incitations tarifaires et fiscales, le gouvernement indonésien admet qu'elles constituent des subventions. (Voir, par exemple, la section VII.C.) Toutefois, indépendamment de ce fait, ces incitations tarifaires et fiscales répondent à la définition d'une subvention donnée à l'article 1.1. L'exonération des droits d'importation pour les parties de véhicules automobiles destinées à la production de la "voiture nationale" (la berline Timor Kia Sephia), l'exonération de droits pendant un an des berlines Kia Sephia entièrement montées importées de Corée et l'exonération effective de la taxe sur les ventes de produits de luxe des berlines Timor Kia Sephia (qu'elles soient importées entièrement montées de Corée ou assemblées en Indonésie) constituent manifestement "des recettes publiques ... [qui] sont abandonnées "au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC. En tant que telles, ces mesures constituent une "contribution financière". De plus, elles confèrent un avantage en réduisant les coûts du bénéficiaire et en permettant de vendre le produit en question, la berline Timor Kia Sephia, à un prix plus bas que celui auquel elles seraient vendues en l'absence de l'exonération des droits et de la taxe.

8.12 En ce qui concerne le prêt de 690 millions de dollars consenti sur instruction du gouvernement, il relève de l'article 1.1 a) 1) iv), qui stipule qu'il y a une "contribution financière" lorsque:

"les pouvoirs publics font des versements à un mécanisme de financement, ou chargent un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs fonctions des types énumérés aux alinéas i) à iii) qui sont normalement de leur ressort, ou lui ordonnent de le faire, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics". (Non souligné dans le texte).

Comme on l'a dit précédemment, il est manifeste que le gouvernement indonésien a ordonné au consortium de banques d'État et de banques privées d'accorder à TPN ce prêt de 690 millions de dollars. Ce faisant, il ordonnait à un organisme privé d'exécuter la fonction mentionnée à l'article 1.1 a) 1) i), à savoir accorder un prêt à des conditions de faveur. Un financement à des

conditions de faveur est normalement accordé par des établissements de crédit d'État ou par d'autres organismes publics.

8.13 Enfin, le prêt consenti sur instruction du gouvernement a conféré un avantage à TPN. En ordonnant aux banques de prêter à TPN, le gouvernement lui a conféré deux avantages: a) TPN a obtenu un financement qu'elle n'aurait pas pu obtenir sans cela; et b) même si elle avait pu obtenir un financement d'un montant comparable, elle n'aurait pas pu bénéficier de conditions aussi avantageuses sans l'intervention du gouvernement (voir la section V. C.3).⁴²⁶

c) Arguments de l'Indonésie

8.14 L'**Indonésie** affirme aussi que les mesures en cause sont des subventions au sens de l'article premier de l'Accord SMC. Ses arguments sont exposés en partie dans la section V.D. D'autres arguments de l'Indonésie à cet égard figurent dans la section VIII.A.3.

2. Les mesures en cause sont spécifiques

a) Arguments des Communautés européennes

8.15 Les **Communautés européennes** font valoir que les subventions sont subordonnées au respect de prescriptions relatives à la teneur en produits d'origine locale et, en conséquence, sont "spécifiques" au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. Leurs arguments à cet égard sont les suivants:

8.16 L'article 1.2 de l'Accord SMC stipule ce qui suit:

"Une subvention telle qu'elle a été définie au paragraphe 1 ne sera assujettie aux dispositions de la Partie II ou à celles des Parties III ou V que s'il s'agit d'une subvention spécifique au regard des dispositions de l'article 2."

8.17 Conformément à l'article 2.3 de l'Accord SMC:

"Toute subvention relevant des dispositions de l'article 3 sera réputée être spécifique."

⁴²⁶ L'Indonésie conteste le fait que le prêt de 690 millions de dollars consenti à TPN sur instruction du gouvernement constitue une subvention, mais elle n'a apporté aucune élément prouvant que ce n'est pas une subvention. Elle affirme simplement que le gouvernement indonésien n'a joué aucun rôle dans l'octroi du prêt, mais qu'il a depuis effectué une enquête indépendante et a déterminé que le prêt avait été accordé aux conditions du marché. Toutefois, l'Indonésie n'apporte aucune preuve pour étayer ses affirmations ou pour réfuter les éléments de preuve présentés par les États-Unis dans leur première communication.

À cet égard, bien que le Groupe spécial ait jugé que les allégations des États-Unis concernant le prêt ne sont pas recevables, le prêt demeure un élément pertinent en l'espèce. Voir Argentine – Mesures affectant les importations de chaussures, textiles, vêtements et autres articles, WT/DS56/R, rapport du Groupe spécial paru le 25 novembre 1997, paragraphe 6.15. L'Indonésie a affirmé, à la première réunion du Groupe spécial, qu'après la phase de démarrage de TPN, "le marché déterminera, comme il se doit, qui sont les gagnants et les perdants". Déclaration de l'Indonésie au Groupe spécial, page 2. Cette déclaration est purement et simplement contredite par le fait que le gouvernement indonésien a ordonné à un consortium de banques d'accorder à TPN un prêt de 690 millions de dollars à des conditions préférentielles. Ce prêt constitue une subvention qui est échelonnée sur dix ans, puisque la durée du prêt est de dix ans. Autrement dit, le prêt est censé assurer à TPN une subvention pendant dix ans. Son existence même contredit l'affirmation de l'Indonésie selon laquelle le "marché" déterminera qui sont les gagnants et les perdants dès 1999. De surcroît, l'allégation de l'Indonésie selon laquelle le gouvernement indonésien n'a joué aucun rôle dans l'octroi de ce prêt est tellement en contradiction avec les faits relatés que l'on est en droit de douter de la crédibilité des autres assertions factuelles du gouvernement indonésien dans cette affaire.

8.18 L'article 3.1 de l'Accord SMC stipule que:

"... les subventions définies à l'article premier dont la liste suit seront prohibées:

b) subventions subordonnées, soit exclusivement, soit parmi plusieurs autres conditions, à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés."

8.19 L'allégement des droits sur les parties d'automobiles et les pièces détachées importées est accordé à condition que le véhicule fini ou les parties et les pièces détachées incorporées aux produits assemblés contiennent un pourcentage minimal d'éléments d'origine locale. De même, l'exonération de la taxe sur les ventes de produits de luxe est accordée à condition que les véhicules automobiles concernés satisfassent à certaines prescriptions relatives à la teneur en produits d'origine locale. Enfin, l'allégement des droits sur les voitures nationales importées est subordonné à l'achat par le constructeur étranger d'une certaine quantité de parties et de pièces détachées indonésiennes en vue de leur incorporation dans les produits exportés en Indonésie.⁴²⁷ Par conséquent, trois des incitations en cause sont "subordonnées à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés" au sens de l'article 3:1 b) et doivent de ce fait être considérées comme spécifiques" au sens des articles 1.2 et 2 de l'Accord SMC.

8.20 Même si les subventions en cause n'étaient pas subordonnées à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés, elles seraient quand même "spécifiques" au sens de l'article 2.1 de l'Accord SMC dans la mesure où le droit d'en bénéficier est limité à certaines entreprises appartenant à une branche de production particulière et satisfaisant à certains critères non objectifs. De plus, la décision d'accorder les subventions est discrétionnaire et, dans la pratique, les avantages n'ont été accordés qu'à une entreprise, PT TPN.

8.21 L'Indonésie ne conteste pas le fait que les mesures sont des "subventions spécifiques" soumises aux dispositions de l'Accord SMC. D'ailleurs, elle les a notifiées au titre de l'article XVI:1 du GATT et de l'article 25 de l'Accord SMC, le 28 octobre 1996, en même temps qu'elle retirait sa précédente notification de certaines des mesures au titre de l'Accord sur les MIC.⁴²⁸ En outre, dans le cadre de ce différend, l'Indonésie admet que les mesures en cause constituent des subventions subordonnées à la teneur en produits d'origine locale.

8.22 Les **Communautés européennes** font valoir aussi que l'Indonésie a admis, pendant les consultations, que le programme de juin 1996 comme celui de février 1996 constituent des subventions spécifiques.⁴²⁹

⁴²⁷ Cette incitation pourrait aussi être définie comme une subvention subordonnée aux résultats à l'exportation du genre de celles qui sont prohibées par l'article 3.1 a) de l'Accord SMC.

⁴²⁸ G/SCM/N/16/IDN. Voir aussi le document G/SCM/Q2/IDN/9, daté du 23 mai 1997.

⁴²⁹ Par exemple, en réponse à une question écrite de la Communauté, l'Indonésie a déclaré ce qui suit:

En vertu des décrets, des directives et des règlements de février 1996 et de juin 1996, les entreprises qui satisfont aux critères indiqués sont exonérées de la taxe de luxe et des droits d'importation. Ces mesures présentent toutes les caractéristiques d'une subvention: contribution financière des pouvoirs publics sous la forme de recettes abandonnées; avantage conféré aux bénéficiaires du fait de l'exonération de la taxe de luxe et des droits d'importation, et spécificité du fait de la limitation de la subvention aux entreprises qui satisfont aux critères énoncés dans ces décrets, directives et règlements. L'une des conditions à remplir pour bénéficier des subventions aux termes des décrets, des directives et des règlements de

b) Arguments des Etats-Unis

8.23 Les **Etats-Unis** font valoir que les avantages tarifaires et fiscaux et le prêt de 690 millions de dollars accordé sur instruction du gouvernement dans le cadre du programme concernant la voiture nationale sont des subventions spécifiques au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. Leurs arguments à cet égard sont les suivants.

8.24 Conformément à l'article 1.2 de l'Accord SMC, pour qu'une subvention puisse donner lieu à une action au titre de la Partie III de l'Accord, il doit s'agir d'une "subvention spécifique en regard des dispositions de l'article 2". Les subventions tarifaires et fiscales et le prêt de 690 millions de dollars accordé sur instruction du gouvernement dans le cadre du programme concernant la voiture nationale satisfont aux critères de spécificité énoncés à l'article 2.

8.25 Premièrement, chacune de ces subventions est spécifique au sens de l'article 2.3 qui dispose que "[t]oute subvention relevant des dispositions de l'article 3 sera réputée être spécifique". Les subventions tarifaires et fiscales accordées dans le cadre du programme concernant la voiture nationale étant subordonnées au respect des prescriptions relatives à la teneur en produits d'origine locale applicables à une "voiture nationale", elles relèvent de l'article 3.1 b) de l'Accord, qui vise les "subventions subordonnées, soit exclusivement, soit parmi plusieurs autres conditions, à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés". De même, le prêt de 690 millions de dollars accordé sur instruction du gouvernement relève lui aussi de l'article 3.1 b) car les faits prouvent indéniablement que le gouvernement a ordonné l'octroi du prêt parce que TPN participait à la production de la "voiture nationale". Cette participation était elle-même subordonnée au respect des critères relatifs à la teneur en produits d'origine locale énoncés dans le programme concernant la voiture nationale.

8.26 Deuxièmement, ces subventions sont aussi des subventions spécifiques au sens de l'article 2.1 de l'Accord SMC, qui énonce des critères pour déterminer si des subventions autres que les subventions et les subventions régionales sont spécifiques.⁴³⁰ L'article 2.1 stipule ce qui suit:

"Pour déterminer si une subvention, telle qu'elle est définie au paragraphe 1 de l'article premier, est spécifique à une entreprise ou à une branche de production ou à un groupe d'entreprises ou de branches de production (dénommés dans le présent accord "certaines entreprises") relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde cette subvention, les principes suivants seront d'application:

- a) Dans les cas où l'autorité qui accorde la subvention, ou la législation en vertu de laquelle ladite autorité agit, limite expressément à certaines entreprises la possibilité de bénéficier de la subvention, il y aura spécificité.
- b) Dans les cas où l'autorité qui accorde la subvention, ou la législation en vertu de laquelle ladite autorité agit, subordonne à des critères ou conditions objectifs le droit de bénéficier de la subvention et le montant de celle-ci, il n'y aura pas spécificité à condition que le droit de bénéficier de la subvention soit

février 1996 et de juin 1996 est le respect des pourcentages indiqués de produits d'origine locale. Cela constitue des "subventions subordonnées ... à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés" au sens de l'article 3:1 b) de l'Accord SMC. Voir aussi les réponses de l'Indonésie aux questions de la Communauté, en date du 25 novembre 1995, points 2.a, 5.h, 5.I et 6.I (pièce B-4 des CE).

⁴³⁰ Les subventions régionales font l'objet de l'article 2.2.

automatique et que lesdits critères ou conditions soient observés strictement. Les critères ou conditions doivent être clairement énoncés dans la législation, la réglementation ou autre document officiel, de manière à pouvoir être vérifiés.

- c) Si, notwithstanding toute apparence de non-spécificité résultant de l'application des principes énoncés aux alinéas a) et b), il y a des raisons de croire que la subvention peut en fait être spécifique, d'autres facteurs pourront être pris en considération. Ces facteurs sont les suivants: utilisation d'un programme de subventions par un nombre limité de certaines entreprises, utilisation dominante par certaines entreprises, octroi à certaines entreprises de montants de subvention disproportionnés, et manière dont l'autorité qui accorde la subvention a exercé un pouvoir discrétionnaire dans la décision d'accorder une subvention. Dans l'application du présent alinéa, il sera tenu compte de l'importance de la diversification des activités économiques dans la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention, ainsi que de la période pendant laquelle le programme de subventions a été appliqué."

8.27 Les subventions tarifaires et fiscales sont spécifiques au sens de l'alinéa a) car le Décret présidentiel n° 2/1996 et les différents décrets et règlements d'application limitent l'accès à ces subventions aux constructeurs de véhicules automobiles. Autrement dit, elles sont limitées à une seule branche de production, l'industrie automobile.

8.28 Enfin, les subventions tarifaires et fiscales sont spécifiques au sens de l'alinéa c). Elles ne sont utilisées que par Kia Timor et TPN, ce qui représente manifestement "un nombre limité de certaines entreprises" au sens de la deuxième phrase de cet alinéa. De plus, la décision de limiter ces subventions à Kia Timor et à TPN constitue l'exercice d'un pouvoir discrétionnaire au sens de la deuxième phrase de cet alinéa. La seule raison donnée pour expliquer cette décision est que le gouvernement indonésien a pour principe d'agir ainsi. Si cela est vrai, cette façon d'exercer des prérogatives gouvernementales est un exemple typique de décision discrétionnaire.

8.29 En ce qui concerne le prêt de 690 millions de dollars consenti sur instruction du gouvernement, les faits prouvent qu'il s'agit d'un "crédit spécial" accordé à une seule entreprise, TPN.⁴³¹ A un moment où le gouvernement indonésien resserrait le crédit et annulait d'autres grands projets⁴³², TPN a pu obtenir un prêt massif à des conditions très avantageuses que n'auraient pas pu

⁴³¹ "Analysts Warn About Loans for Timor Car", Jakarta Post, 13 août 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 163 à 165).

⁴³² La décision d'accorder le prêt de 690 millions de dollars a été prise à un moment où le gouvernement indonésien resserrait le crédit et annulait de grands projets en raison de la dépréciation de la rupiah et de la politique de prêt trop agressive des banques. Le prêt consenti à TPN était donc d'autant plus exceptionnel. Comme l'a noté un commentateur, "cette décision semble en contradiction avec la politique de restriction du crédit du gouvernement". ("Jakarta Plans New National Car", Financial Times (Londres), 7 mai 1997, page 4 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 110 et 111). D'ailleurs, le Président indonésien avait annoncé, dans son discours sur l'état de la nation, que tous les projets qui n'étaient pas une priorité nationale seraient suspendus compte tenu des "nouvelles réalités" auxquelles le pays était confronté. ("Timor Car Project Not to Be Rescheduled in Face of Currency Crunch", Agence France Presse, 20 août 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 170 et 171). Un autre article rapportait que:

Dans le discours qu'il a prononcé samedi dernier à l'occasion de la fête nationale, le Président Suharto a demandé aux milieux d'affaires de sélectionner avec soin les projets à exécuter compte tenu des perturbations monétaires affectant l'économie. Il a dit que le

obtenir d'autres entreprises se trouvant dans une situation analogue. A l'évidence, l'octroi de ce prêt constitue une subvention spécifique au sens de l'article 2.1 c).

8.30 De surcroît, abstraction faite des éléments de preuve présentés par les Etats-Unis, il convient de souligner que, dans le cadre de la procédure prévue à l'annexe V, l'Indonésie a refusé de fournir des renseignements qui auraient permis d'analyser de façon plus approfondie le caractère spécifique du prêt au sens de l'article 2.1 c). A la question 29 b) du document AV/15, les Etats-Unis ont demandé des renseignements concernant la spécificité du prêt de 690 millions de dollars consenti sur instruction du gouvernement. Ils ont demandé en particulier de décrire les autres projets récents financés par des consortiums dirigés par des banques d'Etat, en indiquant le montant et les conditions du financement accordé. L'Indonésie a refusé de répondre, déclarant qu'elle contestait la pertinence de cette question dans le cadre de la procédure prévue à l'annexe V.⁴³³

8.31 De toute évidence, les renseignements concernant la spécificité des subventions sont pertinents dans le cadre de la procédure prévue à l'annexe V, qui vise, aux termes du paragraphe 2 de l'annexe, à "obtenir des pouvoirs publics du Membre qui accorde la subvention les renseignements nécessaires pour établir l'existence et le montant du subventionnement ...". Étant donné la non-coopération de l'Indonésie en ce qui concerne la fourniture de renseignements au sujet du prêt, le Groupe spécial devrait tirer une déduction défavorable conformément au paragraphe 7 de l'annexe et devrait constater que le prêt de 690 millions de dollars consenti sur instruction du gouvernement constitue une subvention spécifique.

c) Arguments de l'Indonésie

8.32 L'**Indonésie** affirme aussi que l'exonération ou l'allégement des droits d'importation et l'exonération de la taxe de luxe accordés à certains constructeurs et à certaines entreprises d'assemblage de montage de véhicules automobiles et de pièces de véhicules automobiles constituent des subventions spécifiques au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. Ces arguments sont exposés en partie dans la section V.D. Les autres arguments de l'Indonésie à cet égard sont présentés dans la section suivante.

3) Arguments avancés par l'Indonésie pour démontrer que les mesures sont des subventions spécifiques

8.33 Les autres arguments avancés par l'**Indonésie** (en plus de ceux qui figurent dans la section V.D) pour démontrer que les mesures en cause sont des subventions spécifiques sont les suivants.

gouvernement et les entreprises devaient revoir leurs projets d'investissement pour déterminer lesquels devaient avoir la priorité absolue et lesquels devaient être ajournés.

("Timor Car Project Won't Be Rescheduled," Jakarta Post, 21 août 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 172 et 173); voir aussi, "Indonesia: Jakarta Pledges to Cut Big Projects", Financial Times (USA) (17 septembre 1997) <<http://www.usa.ft.com/hippocampus/v4514e.htm>> (pièce n° 15 des États-Unis, pages 3 et 4).) En conséquence, d'après le Ministre de l'économie et des finances, le gouvernement "a fait l'inventaire des projets en fonction de leur rang de priorité. Les programmes hautement prioritaires ne seront manifestement pas abandonnés". Toutefois, quand les journalistes lui ont demandé si le projet concernant la voiture Timor sera reporté, le Ministre a répondu: "le terme "national" signifie que ce projet est hautement prioritaire". ("Ministers Review Projects Rescheduling", Business Daily, 8 septembre 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 174 et 175).) Le Ministre avait déclaré auparavant: "Tout le monde doit soutenir le programme [concernant la voiture nationale]". ("13 Banks Ordered to Finance Timor Car Project," Jakarta Post, 7 mai 1997, page 12 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 112 à 114)).

⁴³³ AV/16, page 3.

8.34 L'article premier et l'article 2 de l'Accord sur les subventions définissent une subvention spécifique. Ils disposent, dans la partie pertinente, qu'"une subvention sera réputée exister ... s'il y a une contribution financière des pouvoirs publics ..." dans les cas où:

"des recettes publiques normalement exigibles sont abandonnées ou ne sont pas perçues" (article 1.1 a) 1) ii)); et

cela confère un avantage qui est "spécifique à une entreprise ou à une branche de production ou à un groupe d'entreprises ou de branches de production" (article 2.1).

8.35 Dans le cadre du programme d'incitations de 1993, le gouvernement abandonne ou ne perçoit pas des recettes qui sont exigibles, en accordant une exonération ou une réduction des droits d'importation sur les parties et pièces d'automobiles. Il y a donc bien une contribution financière des pouvoirs publics.

8.36 Le programme de février 1996 concernant la voiture nationale exonère les entreprises désignées par le gouvernement pour produire la voiture nationale des droits d'importation sur les parties et pièces d'automobiles ou de la taxe de luxe. Par conséquent, le gouvernement abandonne ou ne perçoit pas des recettes normalement exigibles auprès de certaines entreprises (voir aussi la section V.D.2 a)).

8.37 De plus, la subvention accordée dans le cadre du programme d'incitations de 1993 entre dans le champ d'application des dispositions de l'article 3 de l'Accord sur les subventions. Il s'agit donc bien d'une subvention spécifique au sens de l'article 2.3 de l'Accord. Cela vaut également pour le programme de février 1996.

8.38 L'**Indonésie** indique en outre à plusieurs reprises dans son argumentation que le programme de juin 1996 est (ou était) une subvention spécifique. (Voir, par exemple, les sections VII.D.3 et X.A). Voir aussi les arguments susmentionnés des **Communautés européennes**, citant une réponse à une question écrite faite par l'Indonésie au cours des consultations.

B. Allégations concernant l'existence d'un préjudice grave

1. Résumé des allégations

8.39 Les **Communautés européennes** et les **États-Unis** notent que le programme concernant la voiture nationale accorde trois types d'avantages pour la production de voitures nationales en Indonésie: exonération des droits d'importation sur les parties et les pièces détachées destinées au montage des voitures nationales; exonération des droits d'importation sur les voitures nationales importées de Corée; et exonération de la taxe sur les ventes de produits de luxe pour les voitures nationales, qu'elles soient importées de Corée ou assemblées en Indonésie. Ces incitations constituent des "subventions spécifiques" au sens de l'article premier et de l'article 2 de l'Accord SMC.⁴³⁴

⁴³⁴ La Communauté considère que les avantages accordés pour le montage d'autres véhicules automobiles et de leurs parties et pièces détachées dans le cadre du programme de déréglementation de 1993 et du programme concernant la voiture nationale sont également des "subventions spécifiques" au sens de l'article premier et de l'article 2 de l'Accord SMC. Elle a cependant décidé de ne pas engager d'action contre ces subventions au titre de la Partie III de l'Accord dans le cadre du présent différend. Elle se réserve le droit de le faire ultérieurement en cas de besoin.

8.40 Les **Communautés européennes** et les **États-Unis** notent que les subventions sont subordonnées à l'utilisation de parties et de pièces détachées d'origine nationale de préférence à des parties et pièces détachées importées. De ce fait, elles seraient prohibées en vertu de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC si l'Indonésie ne bénéficiait pas, en tant que pays en développement Membre, de l'exception temporaire prévue à l'article 27.3 de l'Accord.

8.41 Les **Communautés européennes** et les **États-Unis** affirment que les subventions causent cependant des "effets défavorables" pour leurs intérêts respectifs sous la forme d'un "préjudice grave" au sens des articles 6 et 27 de l'Accord SMC. En particulier, le subventionnement des voitures nationales a causé un préjudice grave i) en détournant les importations de véhicules automobiles en provenance des Communautés européennes et des États-Unis ou en entravant ces importations sur le marché indonésien, et ii) en entraînant une sous-cotation notable du prix des véhicules automobiles des Communautés européennes et des États-Unis sur le marché indonésien. En conséquence, l'Indonésie est tenue, conformément à l'article 7.8 de l'Accord SMC, de retirer ces subventions ou de prendre des mesures appropriées pour éliminer leurs effets défavorables.

2. Existence d'un préjudice grave comme motif d'une action contre l'Indonésie en tant que pays en développement

8.42 Les **Communautés européennes** et les **États-Unis** affirment, et l'**Indonésie** reconnaît, qu'un préjudice grave peut donner lieu à une action contre l'Indonésie dans ce différend. Les **Communautés européennes** et les **États-Unis** font valoir que des allégations de ce genre ne peuvent être formulées que s'il existe une des situations décrites à l'article 6.1 a) de l'Accord SMC. L'Indonésie indique que les situations prévues à l'article 6.1 a) peuvent être une raison d'alléguer l'existence d'un préjudice grave contre un pays en développement, mais que l'existence d'un préjudice grave peut aussi être invoquée directement comme motif d'une action contre un pays en développement lorsque les subventions en question relèvent des dispositions de l'article 3 de l'Accord. Les arguments avancés à cet égard par les **Communautés européennes**, les **États-Unis** et l'**Indonésie** sont les suivants.

a) Arguments des Communautés européennes

1) Les subventions donnent lieu à une action au titre de la Partie III de l'Accord SMC

Les subventions seraient "prohibées" en vertu de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC, si ce n'était l'exception temporaire prévue à l'article 27.3 pour les pays en développement.

8.43 L'article 3.1 b) de l'Accord interdit les subventions qui sont:

"... subordonnées, soit exclusivement, soit parmi plusieurs autres conditions, à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés".

8.44 Cette prohibition est soumise à l'exception temporaire prévue à l'article 27.3 de l'Accord, qui stipule que:

"[I]a prohibition énoncée au paragraphe 1 b) de l'article 3 ne s'appliquera pas aux pays en développement Membres pendant une période de cinq ans, et ne s'appliquera pas aux pays les moins avancés Membres pendant une période de huit ans, à compter de la date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC."

8.45 Comme cela a été montré précédemment, les subventions en cause sont subordonnées au respect de prescriptions relatives à la teneur en produits d'origine locale et, en conséquence, elles sont visées par la prohibition prévue à l'article 3.1 b).

8.46 Toutefois, étant donné que l'Indonésie est un "pays en développement Membre", la prohibition prévue à l'article 3.1 b) ne s'applique pas aux mesures en cause pendant une période de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC, c'est-à-dire jusqu'au 1^{er} janvier 2000.

2) L'article 27.3 n'exclut pas que les subventions peuvent donner lieu à une action au titre de la Partie III de l'Accord SMC

8.47 D'après ses propres termes, l'article 27.3 de l'Accord SMC exclut uniquement l'application de la prohibition prévue à l'article 3.1 b), mais pas celle des autres dispositions de l'Accord. Par conséquent, cet article ne confère pas d'immunité contre les actions fondées sur les autres dispositions de l'Accord et, en particulier, contre une action au titre de la Partie III.

8.48 Cela est confirmé aussi par les termes exprès de l'article 5 de l'Accord, qui stipule que:

"[a]ucun Membre ne devrait causer, en recourant à l'une quelconque des subventions visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article premier, d'effets défavorables pour les intérêts d'autres Membres" ... [non souligné dans le texte].

8.49 L'article 5 s'applique donc à toutes les subventions spécifiques au sens des paragraphes 1 et 2 de l'article premier de l'Accord, y compris à celles qui sont prohibées par l'article 3. Comme cela a été démontré précédemment, les mesures sont des subventions spécifiques. En conséquence, l'Indonésie est soumise, pour ces mesures, aux disciplines énoncées à l'article 5 de l'Accord SMC.

3) Les subventions causent des "effets défavorables" pour les intérêts de la Communauté sous la forme d'un "préjudice grave"

8.50 L'article 5 de l'Accord SMC distingue trois types d'"effets préjudiciables":

un dommage grave causé à une branche de production nationale d'un autre Membre;

annulation ou réduction d'avantages résultant directement ou indirectement du GATT de 1994 pour d'autres Membres, en particulier d'avantages résultant de concessions consolidées en vertu de l'article II dudit accord;

préjudice causé aux intérêts d'un autre Membre.

8.51 La note 13 relative à l'alinéa c) de l'article 5 précise que:

"[L]'expression "préjudice grave aux intérêts d'un autre Membre" est utilisée dans le présent accord avec le même sens qu'au paragraphe 1 de l'article XVI du GATT de 1994 et s'entend également de la menace d'un préjudice grave."

8.52 La Communauté affirme et démontrera plus loin que les subventions en question causent des "effets défavorables" pour ses intérêts sous la forme d'un "préjudice grave".

4) L'article 27.9 de l'Accord SMC n'empêche pas les Communautés européennes d'invoquer l'existence d'un "préjudice grave"

8.53 L'article 27.9 de l'Accord SMC dispose que, lorsqu'une subvention est accordée par un pays en développement Membre, un "préjudice grave" ne peut être invoqué que si la subvention en cause entre dans l'une des catégories "visées" à l'article 6.1 de l'Accord.

8.54 L'article 6.1 "vise", entre autres, les cas où le subventionnement *ad valorem* total du produit concerné dépasse 5 pour cent de la valeur des ventes (ou 15 pour cent de la valeur des capitaux totaux investis lorsque l'entreprise bénéficiaire est en situation de démarrage). Comme cela est démontré plus loin, dans le cas présent, le montant du subventionnement dépasse largement ce pourcentage, quelle que soit la base du calcul. En conséquence, l'article 27.9 de l'Accord n'empêche pas la Communauté d'invoquer un "préjudice grave" pour ce qui est des subventions en cause.

5) Les subventions seraient présumées causer un "préjudice grave" aux intérêts de la Communauté, si ce n'était le statut de pays en développement Membre de l'Indonésie

8.55 L'article 6.1 dispose qu'un préjudice grave au sens de l'article 5 c) est réputé exister lorsque le subventionnement *ad valorem* total des produits concernés dépasse 5 pour cent de la valeur des ventes (ou 15 pour cent de la valeur des capitaux investis, le cas échéant). Comme cela est démontré plus loin, dans le cas présent, le montant du subventionnement dépasse largement ce seuil. En conséquence, conformément à l'article 6.1, les subventions en question devraient être réputées causer un "préjudice grave" aux Communautés européennes.

8.56 Toutefois, l'article 27.8 stipule que la présomption de l'article 6.1 ne s'applique pas quand la subvention est accordée par un pays en développement Membre, comme dans le cas présent. Il stipule aussi que, dans ce cas, l'existence d'un préjudice grave doit être démontrée par des éléments de preuve positifs, conformément aux dispositions des paragraphes 3 à 8 de l'article 6.

6) Le subventionnement est massif

8.57 Les Communautés européennes ont calculé le montant du subventionnement *ad valorem* total sur la base des données communiquées par l'Indonésie et conformément aux dispositions de l'Annexe IV de l'Accord SMC. Les résultats de ce calcul sont résumés dans le tableau ci-dessous:

<u>Produit</u>	<u>Taux de subventionnement</u>	<u>Période</u>
Timor S-515 toutes catégories (sur la base des capitaux investis estimés)	219-225%	Période de démarrage Novembre 1995-avril 1999
Timor S-515 importée de Corée (sur la base de la valeur des ventes)	156-460%	Octobre 1996-juin 1997
Timor S-515 assemblée en Indonésie (sur la base de la valeur estimative des ventes)	49-61%	Mai 1998-décembre 1998
	40-50%	1999

8.58 Le calcul du subventionnement est expliqué en détail dans les paragraphes suivants.

a) Méthode

8.59 Conformément au paragraphe 1 de l'Annexe IV de l'Accord SMC, le montant d'une subvention doit être calculé "sur la base du coût de cette subvention pour les pouvoirs publics qui l'accordent".

8.60 Dans le cas présent, le "coût pour les pouvoirs publics qui l'accordent" correspond au montant des droits d'importation et de la taxe sur les ventes de produits de luxe qui n'est pas perçu par le gouvernement indonésien dans le cadre du programme concernant la voiture nationale.⁴³⁵

8.61 En principe, le taux de subventionnement *ad valorem* doit être calculé sur la base du montant de la subvention exprimé en pourcentage de la valeur des ventes des produits qui en bénéficient. Le paragraphe 4 de l'Annexe IV dispose cependant, à titre d'exception, que, dans les cas où l'entreprise bénéficiaire est dans une situation de démarrage, il faut appliquer la règle suivante:

"Dans les cas où l'entreprise bénéficiaire sera dans une situation de démarrage, un préjudice grave sera réputé exister si le taux global de subventionnement dépasse 15 pour cent des capitaux totaux investis. Aux fins du présent paragraphe, une période de démarrage ne s'étendra pas au-delà de la première année de production."

8.62 Conformément à la note 65, les situations de démarrage comprennent:

"les cas où des engagements financiers ont été contractés pour le développement d'un produit ou la construction d'installations pour la fabrication de produits bénéficiant de la subvention, même si la production n'a pas commencé."

8.63 Les incitations prévues dans le cas des voitures finies importées de Corée et des voitures montées à l'usine de Tambun sont accordées provisoirement en attendant que PT TPN démarre sa propre production à l'usine de Karawang. De ce fait, on peut considérer que PT TPN est encore dans une "situation de démarrage" au sens du paragraphe 4, situation qui a débuté lorsque PT TPN a été constituée en société, en novembre 1995, et qui prendra fin un an après le démarrage de la production à l'usine de Karawang (c'est-à-dire à la fin d'avril 1999). Dans cette hypothèse, le taux de subventionnement *ad valorem* dont bénéficie PT TPN devrait être calculé sur la base du montant total des subventions que l'entreprise doit recevoir pendant la période de démarrage exprimé en pourcentage du montant total estimatif des capitaux investis.

8.64 Si l'on considérait que PT TPN n'est pas dans une "situation de démarrage" au sens du paragraphe 4, le taux de subventionnement *ad valorem* devrait être calculé sur la base du montant de chaque subvention exprimé en pourcentage de la valeur des ventes, conformément aux règles énoncées aux paragraphes 2 et 3 de l'annexe IV.

8.65 Dans le cas de l'exemption de la taxe sur les ventes de produits de luxe, ce calcul ne semble pas nécessaire. Comme cette taxe consiste en une taxe *ad valorem* sur la valeur nette des ventes de voitures, le taux de subventionnement *ad valorem* peut être considéré comme égal au taux de la taxe généralement appliqué à la catégorie de produits concernée, soit 35 pour cent.

⁴³⁵ Dans le rapport du Groupe d'experts informel au Comité des subventions et des mesures compensatoires (G/SCM/W/415), il est recommandé que:

... le montant du coût pour les pouvoirs publics des exonérations fiscales, y compris temporaires, des déductions et de toute autre mesure analogue soit calculé comme étant le montant des recettes que les pouvoirs publics auraient autrement perçues" (recommandation 12, paragraphe A. 1).

8.66 En ce qui concerne la subvention accordée sous la forme d'un allègement des droits d'importation, le paragraphe 3 de l'Annexe IV dispose que, dans les cas où une subvention est liée à la production ou à la vente d'un produit donné, la valeur des ventes à prendre en compte pour le calcul du taux de subventionnement *ad valorem* est:

"la valeur totale des ventes de ce produit par l'entreprise bénéficiaire durant la période de 12 mois la plus récente pour laquelle des données sur les ventes sont disponibles et qui précède la période pendant laquelle la subvention est accordée."

8.67 Toutefois, dans le cas présent, PT TPN n'a vendu aucune voiture pendant la période précédant l'octroi des subventions. Il est donc impossible d'établir la valeur des ventes suivant la règle énoncée au paragraphe 2. De ce fait, il est jugé approprié d'utiliser plutôt les données sur les ventes communiquées par l'Indonésie pour la période allant d'octobre 1996 à juin 1997.

8.68 Le droit d'importation généralement appliqué aux voitures particulières entièrement montées est plus élevé que celui qui est appliqué aux parties et pièces détachées, y compris les ensembles entièrement démontés. Il y a lieu de penser, en outre, que la valeur en douane des Timor S515 entièrement montées importées de Corée est supérieure à la valeur en douane des parties et des pièces détachées importées de Corée pour être assemblées en Indonésie. En conséquence, le subventionnement *ad valorem* des voitures importées de Corée par PT TPN et vendues pendant la période allant d'octobre 1996 à juin 1997 est sans doute plus élevé que le subventionnement des voitures assemblées à l'usine de Tambun depuis juin 1997 et à l'usine de Karawang depuis mai 1998.

8.69 Pour les raisons susmentionnées, il semble approprié de calculer séparément le taux de subventionnement des voitures importées de Corée et celui des voitures assemblées en Indonésie. Étant donné que la production n'a pas encore démarré à l'usine de Karawang et que l'Indonésie n'a pas fourni les données nécessaires sur la production à l'usine de Tambun, le calcul du taux de subventionnement des voitures assemblées en Indonésie doit nécessairement être fondé sur les estimations du montant des subventions et de la valeur des ventes des voitures qui seront assemblées à l'usine de Karawang, qui ont été communiquées par l'Indonésie dans le cadre de la procédure prévue à l'annexe V.

b) Calcul sur la base des capitaux investis pendant la période de "démarrage"

8.70 D'après le permis d'investissement de PT TPN, le montant total estimatif de ses investissements est de 975 800 millions de rupiahs.

8.71 Le montant total des subventions reçues par PT TPN pendant la période de démarrage peut être estimé comme suit:

Subventions sur les voitures importées de Corée du Sud	1 914 252 millions de rupiahs*
Subventions sur les voitures montées à l'usine de Tambun	n.c.
Subventions sur les voitures devant être assemblées à l'usine de Karawang en 1998	104 304-131 904 millions de rupiahs**
Subventions sur les voitures devant être assemblées à l'usine de Karawang entre janvier et avril 1999	118 888-148 688 millions de rupiahs**
Total	2 137 444-2 194 844 millions de rupiahs

*Montant total des droits non perçus calculé au point 3.1 +35 pour cent de la valeur totale des ventes mentionnée au point 3.1.

**D'après l'annexe A-28.

8.72 Sur cette base, le taux de subventionnement *ad valorem* serait le suivant:

$$2\,137\,444\text{ millions} - 2\,194\,688\text{ millions} / 975\,800\text{ millions} \times 100 = 219\% - 225\%$$

c) Calcul sur la base sur la valeur des ventes

i) Subventions sur les voitures de tourisme importées

8.73 Le montant du subventionnement des voitures importées de Corée par PT TPN est égal au montant des droits d'importation non perçus auquel s'ajoute le montant de la taxe de luxe non perçue.

8.74 Le droit de douane applicable aux importations de voitures de tourisme entièrement montées est de 200 pour cent.⁴³⁶ Le montant des droits de douane non perçus correspond donc au montant obtenu par l'application de ce pourcentage à la valeur totale des importations de ces voitures.

8.75 D'après la réponse de l'Indonésie au questionnaire présenté par les Communautés européennes dans le cadre de la procédure prévue à l'annexe V⁴³⁷, la valeur des importations des voitures considérées était la suivante:

Juin-décembre 1996	131 242 800 dollars EU
Janvier-juin 1997	237 210 266 dollars EU
Total	368 453 066 dollars EU

8.76 Le montant estimatif des droits d'importation non perçus est donc le suivant:

⁴³⁶ AV/3, point 23.

⁴³⁷ *Id.*, point 21.

Juin-décembre 1996	262 485 600 dollars EU (= 629 965 440 000 rupiahs ⁴³⁸)
Janvier-juin 1997	474 420 532 dollars EU (= 1 138 609 277 800 rupiahs)
Total	736 906 132 dollars EU (= 1 768 574 716 800 rupiahs)

8.77 D'après la réponse de l'Indonésie⁴³⁹, la valeur des ventes des voitures importées était la suivante:

Octobre-décembre 1996	153 002 850 000 rupiahs
Janvier-juin 1997	263 218 585 000 rupiahs
Octobre 1996-juin 1997	416 221 435 000 rupiahs

8.78 Le taux de subventionnement *ad valorem* résultant de la non-perception des droits d'importation est donc le suivant:

Octobre-décembre 1996	412%
Janvier-juin 1997	433%
Octobre 1996-juin 1997	425%

8.79 Le taux de subventionnement *ad valorem* total, obtenu en ajoutant les pourcentages ci-dessus au taux de subventionnement résultant de l'exemption de la taxe sur les ventes de produits de luxe (35 pour cent), est le suivant:

Octobre-décembre 1996	447%
Janvier-juin 1997	468%
Total	460%

8.80 Le calcul ci-dessus ne tient pas compte du fait que, au 30 juin 1997, 28 391 voitures n'avaient pas encore été vendues sur les 39 727 voitures importées. De ce fait, il est peut-être plus judicieux de calculer le montant du subventionnement *ad valorem* sur la base de la valeur unitaire moyenne des importations pendant la période allant de juin 1996 à juin 1997 et de la valeur unitaire moyenne des ventes pendant la période allant d'octobre 1996 à juin 1997.

8.81 Sur la base des données communiquées dans la réponse de l'Indonésie, la valeur unitaire des importations pendant la période allant de juin 1996 à juin 1997 était de 9 275 dollars EU.

8.82 En conséquence, le montant des droits d'importation non perçus par unité était de 9 275 dollars x 200 pour cent = 18 550 dollars EU (= 44 520 000 rupiahs).

8.83 La valeur unitaire des ventes pendant la période allant d'octobre 1996 à juin 1997 était de 36 716 781 rupiahs.

8.84 Sur cette base, le taux de subventionnement *ad valorem* résultant de la non-perception des droits d'importation serait de :

$$(44 518 560 / 36 761 782) \times 100 = 121 \text{ pour cent}$$

⁴³⁸ Les montants en dollars EU ont été convertis en rupiahs au taux de 1 dollar = 2 400 rupiahs.

⁴³⁹ AV/3, point 22.

8.85 Le taux de subventionnement *ad valorem* total, obtenu en ajoutant ce pourcentage au taux de subventionnement résultant de l'exemption de la taxe sur les ventes de produits de luxe, est alors de:

121 pour cent + 35 pour cent = 156 pour cent

ii) Subventions sur les voitures particulières montées à l'usine de Karawang

8.86 L'annexe A-28 de la réponse de l'Indonésie dans le cadre de la procédure prévue à l'Annexe V (AV/3) donne des estimations du montant des subventions devant être accordées pour le montage de voitures particulières à l'usine de Karawang, comme suit:

	<u>1998</u>	<u>1999</u>
Droit d'importation	15,99-23,12 millions de dollars EU	51,80-74,89 millions de dollars EU
Taxe de luxe	27,47-31,84 millions de dollars EU	96,81-110,97 millions de dollars EU
Total	43,46-54,96 millions de dollars EU	148,61-185,86 millions de dollars EU

8.87 Cette annexe donne aussi une estimation de la valeur des ventes de ces voitures, comme suit:

1998	89,65 millions de dollars EU
1999	373,18 millions de dollars EU

8.88 Sur la base de ces estimations, le taux de subventionnement *ad valorem* total serait le suivant:

1998	48,5-61,4 pour cent
1999	39,8-49,8 pour cent

8.89 En réponse à une question des États-Unis, l'Indonésie a déclaré que les points 3 à 8 de l'annexe A-28 s'appliquent également à l'usine de Tambun.⁴⁴⁰ On peut donc considérer que le calcul ci-dessus constitue aussi une estimation exacte du taux de subventionnement total des voitures montées à l'usine de Tambun.

b) Arguments des États-Unis

- 1) Comme les subventions accordées dans le cadre du programme concernant la voiture nationale dépassent 5 pour cent *ad valorem*, elles relèvent de l'article 6.1 a) de l'Accord SMC et elles peuvent donner lieu à une action au titre des articles 27.8 et 27.9

8.90 Aux fins de ce différend, les États-Unis supposent que l'Indonésie est un pays en développement. En conséquence, aux termes des articles 27.8 et 27.9 de l'Accord SMC, un préjudice grave ne peut être invoqué contre l'Indonésie que si les subventions qu'elle accorde sont de l'un des types décrits à l'article 6.1. L'article 6.1 a) se réfère au cas où le "subventionnement *ad valorem* total d'un produit dépasse 5 pour cent". (La note de bas de page a été omise.) En ce qui concerne les subventions accordées dans le cadre du programme concernant la voiture nationale, le

⁴⁴⁰ AV/16, point 12.28.c.

subventionnement dépasse largement 5 pour cent. Un préjudice grave peut donc être invoqué contre l'Indonésie.

- 2) L'autorisation d'importer pendant un an des berlines Kia Sephia construites en Corée en franchise du droit de 200 pour cent appliqué par l'Indonésie aux voitures particulières entièrement montées, représente à elle seule un subventionnement dépassant 5 pour cent

8.91 Comme cela est démontré ci-après, les subventions accordées en application du Décret présidentiel n° 42/1996 dépassent largement à elles seules le seuil de 5 pour cent. L'autorisation d'importer des berlines Kia Sephia entièrement montées en franchise du droit de 200 pour cent appliqué par l'Indonésie aux voitures particulières entièrement montées représente un subventionnement de 122 pour cent si l'on suppose que le montant de la subvention est imputé intégralement à l'année 1996-1997 pour laquelle l'autorisation était en vigueur.⁴⁴¹

8.92 Il ne serait pas judicieux, cependant, d'imputer cette subvention uniquement à cette période de un an en raison du montant considérable de la subvention et parce que l'autorisation pour une année constitue une subvention "non récurrente". Il convient donc d'échelonner la subvention sur plusieurs années. Les États-Unis estiment que, comme l'Accord SMC ne donne pas de précisions sur la façon d'échelonner les subventions, les recommandations du Groupe d'experts informel établi sous les auspices du Comité SMC constituent une base raisonnable pour régler cette question.⁴⁴²

8.93 A titre d'information, la note 14 de l'article 6.1 a) indique que "[l]e subventionnement *ad valorem* total sera calculé conformément aux dispositions de l'Annexe IV". L'Annexe IV de l'Accord SMC est intitulée "Calcul du subventionnement *ad valorem* total (paragraphe 1 a) de l'article 6)". Bien qu'elle énonce quelques principes généraux concernant le calcul du subventionnement, il est dit, dans la note 62, qu'"[u]n arrangement entre les Membres devrait être élaboré, selon qu'il sera nécessaire, sur les points qui ne sont pas spécifiés dans cette annexe ou qui appellent de plus amples éclaircissements aux fins du paragraphe 1 a) de l'article 6". A cette fin, le Comité SMC a décidé de créer, le 13 juin 1995, un groupe d'experts informel chargé de faire des recommandations au sujet des règles de calcul aux fins de l'Annexe IV et de l'article 6.1 a).⁴⁴³ Le 25 juillet 1997, le Groupe d'experts informel a présenté ses recommandations au Comité.⁴⁴⁴

8.94 La recommandation 1 du Groupe d'experts informel traite de "la comptabilisation des subventions au titre des charges" (imputation sur l'année d'octroi) par opposition à leur "échelonnement" (imputation sur deux années ou plus). Au paragraphe 2 de cette recommandation, il est dit qu'il devrait y avoir une "présomption d'échelonnement des subventions non récurrentes". Le Groupe d'experts a expliqué cette recommandation de la façon suivante:⁴⁴⁵

⁴⁴¹ Voir le tableau 13.

⁴⁴² Bien que l'Annexe IV n'énonce pas de règle de calcul détaillée sur ce point particulier, elle envisage manifestement l'échelonnement des subventions puisque le paragraphe 7 se réfère aux "subventions ... dont le bénéfice est affecté à une production future ...". En outre, les Directives concernant l'amortissement et la dépréciation, adoptées par le Comité des subventions du Tokyo Round, prévoient également l'échelonnement de certaines subventions. IBDD, S32/165.

⁴⁴³ G/SCM/5 (22 juin 1995).

⁴⁴⁴ Rapport du Groupe d'experts informel au Comité des subventions et des mesures compensatoires, G/SCM/W/415.

⁴⁴⁵ Rapport du Groupe d'experts informel, page 6, paragraphe 11.

"La fréquence et l'importance d'une subvention sont apparues comme des éléments pertinents. S'il est recommandé que les subventions récurrentes et/ou modiques soient comptabilisées au titre des charges, il est recommandé que, d'une façon générale, les subventions ponctuelles et/ou importantes soient échelonnées. A cet égard, il convient de souligner l'illogisme d'une comptabilisation des subventions très importantes au titre des charges en raison de l'impact appréciable que ces subventions pourraient avoir sur les sociétés bénéficiaires au-delà de l'année de leur octroi. En effet, les subventions ponctuelles importantes seraient probablement employées pour l'acquisition d'actifs fixes ou, si elles ne l'étaient pas, elles libéreraient une fraction correspondante des ressources de la société à cette fin".

8.95 Le Comité SMC n'a pas encore adopté les recommandations du Groupe d'experts informel, lesquelles n'ont évidemment pas force obligatoire pour ce Groupe spécial. Toutefois, à la lumière du paragraphe 7 de l'Annexe IV et des directives du Comité du Tokyo Round, les recommandations du Groupe d'experts informel concernant l'échelonnement des subventions non récurrentes sont judicieuses et devraient être suivies dans ce cas. L'exonération, pendant un an, des droits d'importation sur les berlines Kia Sephia construites en Corée, qui a été accordée à TPN, constituait une énorme subvention. Le gouvernement indonésien a affirmé qu'elle ne serait pas renouvelée; cet énorme don d'argent libère une fraction correspondante des ressources de TPN pour l'acquisition d'actifs pour son usine indonésienne de production et de montage.

8.96 L'autre question est de savoir comment échelonner l'exonération de droits accordée pour un an. A cet égard, il est dit au paragraphe 1 de la recommandation 2 du Groupe d'experts que "[e]n règle générale, la durée utile moyenne des actifs devrait être prise comme base pour la période d'imputation des subventions faisant l'objet d'un échelonnement. Le paragraphe 2 établit une hiérarchie entre les sources de données permettant de déterminer la durée utile moyenne des actifs; ces sources vont de l'ensemble des "renseignements sur l'entreprise ou les entreprises recevant la subvention" aux "informations sur d'autres entreprises fabriquant le produit à l'extérieur du pays en question". Le paragraphe 3 donne une formule pour calculer la durée utile moyenne des actifs.

8.97 Les États-Unis ne possèdent pas de renseignements sur les entreprises en question et ils n'ont pas pu en obtenir sur la base de la formule indiquée au paragraphe 3 de la recommandation 2. Ils ont donc pris comme substitut réaliste une période d'imputation de 12 ans en se basant sur la durée de vie catégorielle des actifs des constructeurs d'automobiles, indiquée dans les règlements de l'administration fiscale des États-Unis.⁴⁴⁶ En appliquant une méthode d'imputation linéaire sur 12 ans, on obtient une subvention de 10,18 pour cent pour l'année pendant laquelle l'autorisation d'importer en franchise était en vigueur (voir plus loin). Bien que cette méthode sous-estime l'importance de la subvention⁴⁴⁷, le montant de cette dernière dépasse encore largement le seuil de 5 pour cent.

⁴⁴⁶ Voir le tableau 14 et la note jointe.

⁴⁴⁷ Cette méthode sous-estime la subvention imputable à l'exonération de droits pendant un an parce que le paragraphe 1 de la recommandation 3 du Groupe d'experts informel dispose ce qui suit: "Il est recommandé que, dans le cas où les subventions sont échelonnées, leur montant soit ajusté pour tenir pleinement compte de l'inflation et comprenne une fraction du taux d'intérêt "réel"." Si cet ajustement était effectué, le montant de la subvention serait plus élevé.

- 3) La prise en compte des autres subventions prévues dans le cadre du programme concernant la voiture nationale a simplement pour effet d'augmenter la proportion dans laquelle le subventionnement *ad valorem* total dépasse le seuil de 5 pour cent

8.98 Comme cela a été démontré, la prise en compte d'un seul élément du programme concernant la voiture nationale montre que le subventionnement dépasse 5 pour cent et qu'un préjudice grave peut être invoqué contre l'Indonésie. Toutefois, par souci d'exhaustivité, les États-Unis notent, comme cela est montré ci-après, que l'exonération de la Timor Kia Sephia de la taxe de luxe correspond à une subvention de 44 pour cent pour 1997⁴⁴⁸ et à une subvention estimative de 35 pour cent pour 1998 et 1999.⁴⁴⁹ L'exonération des droits d'importation sur les parties de véhicules automobiles dans le cadre du programme entraîne une subvention estimative de 14 pour cent pour 1998 et de 9 pour cent pour 1999.⁴⁵⁰ Enfin, le prêt de 690 millions de dollars consenti sur instruction du gouvernement entraîne, au bas mot, une subvention estimative de 7,1 pour cent en 1998, 28,95 pour cent en 1999 et 5,3 pour cent en 2000.⁴⁵¹

- 4) Calcul du subventionnement résultant de l'exonération de droits pendant un an des Kia Sephia entièrement montées importées de Corée

8.99 Si la subvention imputable à l'exonération de droits pendant un an des Kia Sephia entièrement montées importées de Corée est "comptabilisée au titre des charges" (c'est-à-dire imputée à l'année d'octroi), le subventionnement en résultant est de 122,18 pour cent *ad valorem*. Ce chiffre est obtenu de la façon suivante:

⁴⁴⁸ Voir le tableau 15.

⁴⁴⁹ Voir le tableau 16.

⁴⁵⁰ Voir le tableau 17.

⁴⁵¹ Voir le tableau 21.

Tableau 13

Exonération de droit pendant un an (comptabilisée au titre des charges)

Étape 1	On détermine la valeur en dollars EU des importations pendant la période de un an (1996-97). Sur la base des données de l'annexe U-12 du document AV/14, cette valeur est de 368 453 066 dollars EU.
Étape 2	On multiplie la valeur des importations par 200 pour cent pour obtenir le montant total de la subvention en dollars EU. (368 453 066\$ x 200% = 736 906 132\$).
Étape 3	On détermine la valeur totale des ventes pendant la même période. Sur la base de l'annexe U-12, cette valeur est de 418 221 435 000 rupiahs.
Étape 4	On divise la valeur totale des ventes par le nombre total d'unités vendues pour obtenir la valeur moyenne des ventes en rupiahs (418 221 435 000/11 336 = 36 893 210,57 rupiahs).
Étape 5	On multiplie la valeur moyenne des ventes par le nombre d'unités importées pour obtenir la valeur totale des ventes de véhicules importés en rupiahs (36 893 210,57 x 39 727 = 1 465 656 576 238,97 rupiahs).
Étape 6	On convertit en dollars la valeur des ventes en rupiahs en la divisant par 2 430 (coefficient de conversion donné par l'Indonésie dans l'annexe A-28 du document AV/14 (1 465 656 576 238,97/2 430 = 603 150 854,42\$).
Étape 7	On divise le montant total de la subvention par la valeur totale des ventes pour obtenir le pourcentage de subventionnement (736 906 132,00 \$/603 150 854,42\$ = 122,18%).

8.100 Si la subvention imputable à l'exonération de droits pendant un an des Kia Sephia entièrement montées importées de Corée et "échelonnées", comme elle le devrait, la subvention en résultant est de 10,18 pour cent *ad valorem*. Ce chiffre est obtenu de la façon suivante:⁴⁵²

Tableau 14

Exonération de droits pendant un an (échelonnée)

Étape 1	On divise le montant total de la subvention calculé à l'étape 2 du tableau 13 (736 906 132 dollars) par 12, nombre d'années sur lesquelles elle devrait être échelonnée. ⁴⁵³ On obtient ainsi le montant de la subvention échelonnée pour 1996-1997. (736 906 132 dollars/12 = 61 408 844,33 dollars).
Étape 2	On divise le montant de la subvention échelonné pour 1996-1997 par la valeur totale des ventes pour obtenir le pourcentage de subventionnement (61 408 844,33 dollars/603 150 854,42 dollars = 10,18 pour cent).

⁴⁵² Ce calcul ne tient pas compte de la "valeur actualisée de l'argent". S'il en tenait compte, et les États-Unis pensent que ce devrait être le cas, la subvention augmenterait.

⁴⁵³ Cette période de 12 ans correspond à la durée de vie catégorielle (en nombre d'années) des actifs des constructeurs d'automobiles, indiquée dans les tableaux de durée de vie catégorielle du système modifié de recouvrement accéléré des coûts de l'administration fiscale des États-Unis (1997 US Master Tax Guide [CCH], 190). Comme les États-Unis n'ont pas pu obtenir de renseignements sur la durée de vie effective des actifs pour la Kia Timor ou pour l'industrie automobile dans son ensemble (en Indonésie ou dans le monde), ils ont utilisé les tableaux de durées de vie catégorielle comme meilleure information disponible.

5) Calcul du subventionnement résultant de l'exonération de la taxe de 35 pour cent sur les ventes de produits de luxe

8.101 Pour la période 1996-1997, la subvention imputable à l'exonération de la Timor Kia Sephia de la taxe de 35 pour cent sur les produits de luxe est de 44,43 pour cent⁴⁵⁴. Ce chiffre est obtenu de la façon suivante:

Tableau 15

Exonération de la taxe sur les produits de luxe (1996-1997)

Étape 1	Il est dit à l'annexe U-12 du document AV/14 que la taxe sur les ventes de produits de luxe est calculée sur la base du coût des produits vendus. Toutefois, l'Indonésie n'a pas indiqué ce coût et n'a pas donné de renseignements sur les ventes pour les 28 391 Kia Sephia importées qui, d'après elle, n'avaient pas encore été vendues. Le document AV/16 indique cependant à la page 3 que les ventes de toutes les Kia Sephia importées seront exonérées de la taxe de luxe. Le calcul doit donc être basé sur la valeur estimative des ventes des voitures importées en 1996-1997.
Étape 2	On détermine la valeur en dollars EU des importations pendant la période 1996-1997. D'après l'annexe U-12 du document AV/14, elle est de 368 453 066 dollars.
Étape 3	Sur la base de l'annexe A-30/1 du document AV/14, on suppose que la valeur des importations est égale au prix c.a.f. indiqué dans cette annexe.
Étape 4	L'annexe A-30/1 indique que la taxe sur les ventes de produits de luxe équivaut à 146,6259 pour cent du prix c.a.f. Toutefois, ce chiffre est basé sur l'hypothèse que les véhicules entièrement montés importés sont assujettis au droit de 200 pour cent, hypothèse qui ne s'applique pas aux Kia Sephia importées dans le cadre du Décret présidentiel n° 42/1996. Par conséquent, si on élimine l'effet du droit de 200 pour cent, la taxe de luxe est ramenée à 72,6 pour cent.
Étape 5	On multiplie la valeur c.a.f. totale par 72,6 pour cent pour obtenir le montant en dollars EU de la taxe de luxe non perçue. (368 453 066 dollars x 0,726 = 267 496 925,90 dollars).
Étape 6	On détermine la valeur totale des ventes pour la même période. D'après l'annexe U-12, elle est de 418 221 435 000,00 rupiahs.
Étape 7	On divise la valeur totale des ventes par le nombre total d'unités vendues pour obtenir la valeur moyenne des ventes de voitures en rupiahs. (418 221 435 000 rupiahs/11 336 = 36 893 210,57 rupiahs).
Étape 8	On multiplie la valeur moyenne des ventes par le nombre d'unités importées pour obtenir la valeur total des ventes de véhicules importées en rupiahs (36 893 210,57 rupiahs x 39 727 = 1 465 656 576 238,97 rupiahs).
Étape 9	On convertit en dollars la valeur des ventes en rupiahs en la divisant par 2 430 (coefficient de conversion donné dans l'annexe A-28) (1 465 656 576 238,97 rupiahs/2 430 = 603 150 854,42 dollars).
Étape 10	On divise le montant total de l'exonération de la taxe par la valeur totale des ventes pour obtenir le pourcentage de subventionnement (267 496 925,90 dollars/603 150 854,42 dollars = 44,43% .

⁴⁵⁴ Ce chiffre correspond aux ventes de Kia Sephia entièrement montées importées de Corée pendant la période de un an prévue par le Décret présidentiel n° 42/1996. Bien que Kia Timor ait commencé à monter des Timor Kia Sephia en Indonésie à partir de juin 1997, les données communiquées par l'Indonésie dans ses réponses au titre de l'Annexe V ne permettent pas de calculer le montant exact du subventionnement imputable à l'exonération de la taxe sur les produits de luxe des voitures montées en Indonésie au deuxième semestre de 1997. Toutefois, étant donné la nature de la subvention, on peut supposer que le subventionnement était de l'ordre de 35 pour cent *ad valorem*.

8.102 Pour 1998 et 1999, le taux de subventionnement *ad valorem* estimatif imputable à l'exonération de la taxe de luxe est de 35,20 pour cent. Ce chiffre est obtenu de la façon suivante:

Tableau 16

Exonération de la taxe sur les produits de luxe (1998-1999)

Étape 1	D'après l'annexe U-12 du document AV/14, la taxe de luxe est calculée sur la base du coût des produits vendus. Une fois encore, l'Indonésie n'a pas communiqué cette valeur dans ses réponses au titre de l'Annexe V.
Étape 2	Sur la base de l'annexe A-30/2 du document AV/14, on sait que la taxe sur les produits de luxe équivaut à 96,8793 pour cent de la valeur c.a.f. La valeur c.a.f. peut être obtenue à l'aide des renseignements donnés dans l'annexe A-28 du document AV/14.
Étape 3	L'Indonésie n'a pas indiqué quel est le rapport entre les valeurs données à l'annexe A-28 et à l'annexe A-30/2. Il faut donc faire certaines hypothèses. Logiquement, il semble que le "prix de détail" indiqué à l'annexe A-28 est le même que le "prix de vente du concessionnaire exclusif" indiqué à l'annexe A-30/2. Ce dernier équivaut à 426,3768 pour cent du prix c.a.f. Sur la base de cette hypothèse, on calcule le prix de vente moyen (sans subvention, puisque l'on essaie de déterminer quelle est la part imputable à la taxe sur les ventes de produits de luxe). [(22 170 dollars + 24 085 dollars)/2 = 23 127,50 dollars]
Étape 4	On calcule le prix c.a.f. en divisant le prix de vente moyen par 426,3768 pour cent. [23 127,50 dollars/426,3768% = 5 424,19 dollars]
Étape 5	Puis on détermine le nombre estimatif d'unités à vendre [annexe A-28]. En 1999, des voitures devraient être vendues sur le marché intérieur et à l'exportation. En supposant que la taxe sur les produits de luxe n'est pas perçue sur les voitures exportées, on ne prend en compte dans le calcul que le nombre d'unités vendues sur le marché intérieur. [1998 – 6 000] [1999 – 25 000]
Étape 6	On multiplie le nombre d'unités vendues par le prix c.a.f. moyen pour obtenir la valeur c.a.f. totale des ventes. [1998 – 6 000 x 5 424,19 dollars = 32 545 157,24 dollars] [1999 – 25 000 x 5 424,19 dollars = 135 604 821,84 dollars]
Étape 7	On multiplie la valeur c.a.f. totale par 96,8793 pour cent pour obtenir le montant total de la taxe de luxe non perçue. [1998 – 32 545 157,24 dollars x 96,8793% = 31 529 520,52 dollars] [1999 – 135 604 821,84 dollars x 96,8793% = 131 373 002,16 dollars]
Étape 8	On détermine la valeur totale des ventes pour la période considérée. [Annexe A-28] [1998 – 89 560 000 dollars] [1999 – 373 180 000 dollars (sur le marché intérieur seulement)]
Étape 9	On divise le montant total de la taxe non perçue par la valeur totale des ventes pour obtenir le pourcentage de subventionnement. [1998 - 31 529 520,52 dollars / 89 560 000 dollars = 35,20 pour cent] [1999 – 131 373 002,16 dollars / 373 180 000 dollars = 35,20 pour cent]

6) Calcul du subventionnement résultant de l'exonération des droits d'importation sur les pièces d'automobiles importées

8.103 D'après l'Indonésie, l'autorisation d'importer en franchise des Kia Sephia entièrement montées provenant de Corée, qui a été accordée à TPN pour un an, est arrivée à expiration et Kia Timor assemble maintenant des Timor Kia Sephia en Indonésie. Dans le cadre du programme concernant la

voiture nationale, Kia Timor, en tant que producteur de la "voiture nationale", peut importer en franchise des pièces d'automobiles. Pour 1998 et 1999, le taux de subventionnement *ad valorem* estimatif imputable à cette exonération des droits d'importation est de 14,17 pour cent et 9,45 pour cent, respectivement.⁴⁵⁵ Ces chiffres sont obtenus de la façon suivante:

Tableau 17

Exonération des droits de douane sur les pièces d'automobiles (1998-1999)

Étape 1	Pour déterminer le montant de l'exonération des droits d'importation, on doit connaître la valeur totale des importations. Celle-ci n'ayant pas été indiquée par l'Indonésie dans ses réponses au titre de l'Annexe V, on doit extrapoler cette valeur à partir des données qu'elle a communiquées.
Étape 2	On détermine la teneur en éléments d'origine locale des voitures vendues.[Annexe A-28, AV/14] [1998 – 40 pour cent] [1999 – 60 pour cent]
Étape 3	Sur cette base, on suppose que la teneur en éléments importés est la suivante: [1998 – 60 pour cent] [1999 – 40 pour cent]
Étape 4	Pour déterminer la valeur c.a.f. des voitures finies, on procède de la même façon que pour la subvention résultant de la taxe de luxe pour 1998-1999 (tableau 16) pour obtenir la valeur c.a.f. moyenne, soit 5 424,19 dollars.
Étape 5	On multiplie la valeur c.a.f. moyenne par le pourcentage de pièces importées pour obtenir la valeur c.a.f. moyenne des importations. On multiplie ensuite ce montant par le nombre de voitures vendues pour obtenir la valeur c.a.f. totale des importations. [1998 – 5 424,19 dollars x 60 pour cent x 6 000 = 19 527 094,34 dollars] [1999 – 5 424,19 dollars x 40 pour cent x 25 000 = 54 241 928,74 dollars] (Note – Le nombre d'unités vendues correspond uniquement au nombre d'unités vendues sur le marché indonésien car l'exonération des droits d'importation sur les pièces incorporées dans un produit exporté ne serait vraisemblablement pas considérée comme une subvention pouvant donner lieu à une action.)
Étape 6	On multiplie la valeur des importations par 65 pour cent pour obtenir le montant de l'exonération des droits d'importation. [1998 – 19 527 094,34 dollars x 65 pour cent = 12 692 611,32 dollars] [1999 – 54 241 928,74 dollars x 65 pour cent = 35 527 253,68 dollars]
Étape 7	On divise le montant totale de l'exonération des droits d'importation par la valeur totale des ventes pour obtenir le pourcentage de subventionnement. [1998 – 12 692 611,32 dollars / 89 560 000,00 dollars = 14,17 pour cent] [1999 – 35 527 253,68 dollars / 373 180 000,00 dollars = 9,45 pour cent]

7) Calcul du subventionnement résultant de l'octroi du prêt de 690 millions de dollars sur instruction du gouvernement

8.104 En ce qui concerne le prêt de 690 millions de dollars accordé à TPN sur instruction du gouvernement, les États-Unis estiment que le montant de la subvention est de 7,1 pour cent en 1998, 28,95 pour cent en 1999 et 5,3 pour cent en 2000. Ces chiffres sont obtenus de la façon suivante.

8.105 Comme on l'a vu précédemment, il a été dit dans la presse que le prêt était assorti d'un taux supérieur de 3 pour cent au taux de rémunération des dépôts de trois à six mois, d'une échéance de dix

⁴⁵⁵ Là encore, les données communiquées par l'Indonésie dans ses réponses au titre de l'Annexe V ne permettent pas de calculer le taux de subventionnement des Timor Kia Sephia assemblées en Indonésie dans la seconde moitié de 1997.

ans et d'un différé d'amortissement de trois ans. Il s'agit donc tout d'abord de déterminer le taux d'intérêt que doit payer TPN, lequel est basé sur le taux de rémunération des dépôts de trois à six mois. Comme l'Indonésie n'a pas indiqué ce taux dans ses réponses au titre de l'Annexe V, les États-Unis ont dû recourir à d'autres sources. Les renseignements les plus récents dont ils disposent proviennent de The Economist Intelligence Unit Limited (avril 1997) (EIU)⁴⁵⁶, qui indique que, à la fin de février 1997, le taux moyen des certificats de la Banque d'Indonésie était de 8,75 pour cent.⁴⁵⁷ En y ajoutant 3 pour cent, on obtient un taux d'intérêt de 11,75 pour cent sur le prêt de 690 millions de dollars.

8.106 Il faut ensuite déterminer le taux d'intérêt de "référence" avec lequel comparer le taux d'intérêt payé par TPN. Comme le gouvernement indonésien n'a pas accordé le prêt directement à TPN, mais a ordonné à des banques de le faire, il ne serait pas approprié de prendre comme référence le coût pour le gouvernement. On doit plutôt se baser sur le coût pour le prêteur effectif, à savoir les banques. Ce coût est pris en compte dans le taux d'intérêt qui serait appliqué à un emprunteur commercial comparable. Là encore, comme le gouvernement indonésien a refusé de fournir des renseignements pertinents dans ses réponses au titre de l'annexe V, les États-Unis ont dû estimer le taux d'intérêt de référence sur la base des meilleures informations dont ils disposaient par ailleurs.

8.107 Les États-Unis ont d'abord pris le taux des "obligations Yankee" à dix ans émises par le gouvernement indonésien depuis juillet 1996.⁴⁵⁸ D'après l'EIU, le taux de ces obligations était de 7,825 pour cent, soit 1 point de pourcentage de plus que le taux des obligations du Trésor à dix ans.⁴⁵⁹ L'utilisation comme taux de référence du taux d'obligations libellées en dollars est justifiée puisque, dans la réponse 13 à la page 4 du document AV/16, l'Indonésie a fait état d'un taux libellé en dollars.

8.108 Les États-Unis ont ajouté une marge de 7 pour cent au taux des obligations Yankee de 7,825 pour cent. D'après l'EIU (page 28 - pièce n° 16), les marges des banques indonésiennes varient de 3 à 7 points de pourcentage en fonction de la réputation du client. Or, comme cela a été dit précédemment, TPN représentait un risque de crédit trop important pour qu'on lui accorde un prêt d'un montant de 690 millions de dollars.⁴⁶⁰ Une banque aurait donc appliqué la marge maximale à un emprunteur commercial comparable. Par conséquent, si l'on ajoute 7 pour cent au taux des obligations Yankee, on obtient un taux d'intérêt de 14,825 pour cent.

8.109 Enfin, les États-Unis ont ajouté une "prime de risque" pour mieux prendre en compte le fait que TPN représentait un risque de crédit considérable. Autrement dit, une banque qui aurait prêté à un emprunteur comparable à TPN aurait perçu un intérêt de plus de 14,825 pour cent pour couvrir ses propres frais. Faute d'autres renseignements, les États-Unis ont eu recours à la méthode employée par le Département du commerce pour calculer les primes de risque conformément à la Loi sur les droits compensateurs. Selon cette méthode, lorsqu'une société est jugée "insolvable", le Département du commerce ajoute au taux de référence un montant égal à 12 pour cent du taux de base en vigueur dans le pays considéré. Dans le cas présent, les États-Unis ont pris comme taux de base le taux de

⁴⁵⁶ Pièce n° 16 des États-Unis.

⁴⁵⁷ D'après l'EIU, ces certificats sont le principal outil utilisé par la Banque d'Indonésie pour contrôler les taux d'intérêt et la masse monétaire.

⁴⁵⁸ Voir l'EIU, page 2 (pièce n° 16 des États-Unis).

⁴⁵⁹ Comme il est très improbable que des obligations du Trésor libellées en dollars soient émises par d'autres que le gouvernement des États-Unis, on a supposé que les obligations du Trésor à dix ans auxquelles se réfère l'EIU sont celles du Trésor des États-Unis.

⁴⁶⁰ À cet égard, les États-Unis soulignent que, dans le cadre de la procédure prévue à l'Annexe V, l'Indonésie a refusé de répondre aux questions concernant la situation financière de TPN. Voir AV/15, question 12/29 d), et AV/16, question 12/29 d).

10,825 pour cent, correspondant au taux des obligations Yankee (7,825 pour cent) majoré de 3 pour cent, marge inférieure pour les prêts bancaires.⁴⁶¹ Si l'on calcule 12 pour cent de 10,825, on obtient 1,29 pour cent. En ajoutant 1,29 pour cent au taux de référence de 14,825 pour cent, on obtient un taux de référence final de 16,124 pour cent.

8.110 Après avoir déterminé le taux d'intérêt payé par TPN (11,75 pour cent) et le coût pour les banques (16,124 pour cent), il faut calculer l'"équivalent-don" de l'avantage que TPN retire du prêt. Pour cela, il faut d'abord calculer la valeur actuelle nette des paiements au titre du prêt consenti à TPN et du prêt de référence. La différence entre les deux constitue la subvention.

8.111 Si l'on suppose que, pendant les trois années que dure le différé d'amortissement, seuls sont effectués des paiements d'intérêts et que le taux d'intérêt est de 11,75 pour cent, le calendrier d'amortissement du prêt à TPN se présente comme suit:

Tableau 18

Calendrier d'amortissement du prêt à TPN

Année	Solde initial	Intérêts	Paiements	Solde final
0	0	0	(690 000 00)	690 000
1	690 000 00	81 075 00	81 075 00	690 000
2	690 000 00	81 075 00	81 075 00	690 000
3	690 000 00	81 075 00	81 075 00	690 000
4	690 000 00	81 075 00	149 994 60	621 080
5	621 080 30	72 976 90	149 984 60	544 062
6	544 062 60	63 927 30	149 994 60	457 995
7	457 995 30	53 814 40	149 994 60	361 815
8	361 815 10	42 513 20	149 994 60	254 333
9	254 333 80	29 884 20	149 994 60	134 223
10	134 223 30	15 771 20	149 994 60	(0)

8.112 Si le taux d'intérêt est de 16,124 pour cent, le calendrier d'amortissement du prêt de référence se présente comme suit:

⁴⁶¹ EIU, page 28 (pièce n° 16 des États-Unis).

Tableau 19A

Calendrier d'amortissement du prêt de référence

Année	Solde initial	Intérêts	Paiements	Solde final
0	0	0	(690 000 00)	690 000
1	690 000 00	111 255 60	111 255 60	690 000
2	690 000 00	111 255 60	111 255 60	690 000
3	690 000 00	111 255 60	111 255 60	690 000
4	690 000 00	111 255 60	171 477 20	629 778
5	629 778 30	101 545 40	171 477 20	559 846
6	559 846 50	90 269 60	171 477 20	478 639
7	478 639 00	77 175 70	171 477 20	384 337
8	384 337 50	61 970 50	171 477 20	274 830
9	274 830 60	44 313 70	171 477 20	147 667
10	147 667 30	23 809 80	171 447 20	0

8.113 Après avoir établi le calendrier d'amortissement du prêt à TPN et du prêt de référence, il faut calculer la valeur actuelle nette du différentiel de paiement. Suivant la méthode de calcul usuelle de la valeur actuelle nette et sur la base d'un taux d'actualisation de 16,124 pour cent, on obtient le résultat suivant:

Tableau 19B

Différentiel de paiement

Année	Paiements au titre du prêt à TPN	Paiements au titre du prêt de référence	Différentiel	Valeur actuelle nette du différentiel
0		0	0	0
1	81 075 000	111 255 600	30 180	25 989
2	81 075 000	111 255 600	30 180	22 381
3	81 075 000	111 255 600	30 180	19 273
4	149 994 645	171 477 239	21 482	11 614
5	149 994 645	171 477 239	21 482	10 173
6	149 994 645	171 477 239	21 482	8 761
7	149 994 645	171 477 239	21 482	7 544
8	149 994 645	171 477 239	21 482	6 496
9	149 994 645	171 477 239	21 482	5 594
10	149 994 645	171 477 239	21 482	4 818
Total			240 919	122 847

8.114 Après avoir calculé l'"équivalent-don" du différentiel de paiement de 122 847 850 dollars, il faut déterminer, à partir de ce montant global, les avantages annuels conférés. A cette fin, les États-Unis ont calculé au prorata le montant de l'"équivalent-don" sur une période de dix ans correspondant à la durée du prêt à TPN. Un montant est ajouté au montant imputé sur chaque année pour tenir compte de la valeur actualisée de reliquat non imputé, le taux d'actualisation étant de 16,124 pour cent. Suivant la méthode de l'amortissement dégressif, les deux montants sont additionnés et divisés par 1 plus le taux d'actualisation pour obtenir le montant de l'"équivalent-don" imputable sur n'importe quelle année. L'avantage annuel ainsi obtenu est indiqué dans le tableau suivant:

Tableau 20

Avantage annuel conféré par le prêt

Année	Avantage annuel
0	0
1	27 636 640
2	25 930 879
3	24 225 117
4	22 519 355
5	20 813 594
6	19 107 832
7	17 402 070
8	15 696 308
9	13 990 547
10	12 284 785

8.115 La dernière étape du calcul consiste à convertir le montant de la subvention annuelle en un pourcentage *ad valorem*.

Tableau 21

Taux de subventionnement annuel résultant du prêt (1998-2000)

	1998	1999	2000
Bénéfices en dollars EU	27 636 640	25 930 879	24 225
Ventes en dollars EU	387 569 043 ⁴⁶²	89 560 000	453 180 0
Subvention	7,1%	28,95%	5,3%

c) Arguments de l'Indonésie concernant l'existence d'un préjudice grave comme motif d'une action dans le présent différend

8.116 Les subventions en cause relèvent théoriquement de l'article 3.1 b) en tant que "subventions subordonnées, soit exclusivement, soit parmi plusieurs autres conditions, à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés". Comme l'Indonésie est un pays en développement, elle est visée par l'article 27:3 de l'Accord SMC qui dispose que "la prohibition énoncée au paragraphe 1 b) de l'article 3 ne s'appliquera pas aux pays en développement Membres pendant une période de cinq ans ... à compter de la date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC" (c'est-à-dire le 1^{er} janvier 2000). En revanche, les dispositions des articles 5 à 7 relatives aux subventions pouvant donner lieu à une action sont d'application.

8.117 Les subventions qui ne sont pas "prohibées" peuvent soit donner lieu à une action, soit ne pas donner lieu à une action. Les subventions en cause dans ce différend ne satisfont pas aux critères de l'article 8 de l'Accord et entrent de ce fait dans la catégorie des subventions "pouvant donner lieu à une action". Cette justification de l'application des articles 5 à 7 est nécessaire en raison de l'ambiguïté des termes de l'article 27:7 qui stipule ce qui suit:

"Les dispositions [en matière de recours] de l'article 4 ne s'appliqueront pas à un pays en développement Membre lorsqu'il s'agit de subventions à l'exportation conformes aux dispositions des paragraphes 2 à 5. Dans ce cas, les dispositions pertinentes [en matière de recours] seront celles de l'article 7." (Non souligné dans le texte)

8.118 Les subventions à l'"exportation" et les subventions relatives à la "teneur en produits nationaux" ne sont pas équivalentes. Les premières relèvent de l'article 3.1 a) et de l'Annexe I de l'Accord tandis que les secondes relèvent de l'article 3.1 b). Étant donné le contexte de l'article 27.7 (y compris la référence à l'article 27.3), il est clair que les rédacteurs de l'Accord voulaient que l'article 27.7 s'applique aux subventions relatives à la teneur en produits nationaux ainsi qu'aux subventions à l'exportation. Cela est confirmé par l'analyse qui précède. Aux termes de l'article 32 de

⁴⁶² Les États-Unis ont supposé que le remboursement du prêt à TPN ne débutera qu'en 1998, qui est donc considéré comme l'"année 1" du prêt. De plus, conformément aux paragraphes 2 et 3 de l'Annexe IV de l'Accord SMC, le dénominateur dans le calcul du subventionnement *ad valorem* correspond à la valeur des ventes de l'année précédente. Il est donc basé sur les ventes de 1997 pour la subvention 1998, sur les ventes de 1998 pour la subvention 1999 et sur les ventes de 1999 pour la subvention de 2000.

Les chiffres des ventes de 1998 et 1999 (colonnes 1999 et 2000) proviennent de l'annexe A-28 du document AV/14. Le chiffre des ventes de 1997 (colonne 1998) a été estimé sur la base des données figurant à l'annexe U.12 du document AV/14. Pour calculer la valeur totale des ventes de voitures importées pendant une année donnée, les États-Unis ont calculé le prix de vente moyen.

la Convention de Vienne sur le droit des traités, il est possible dans ce cas de recourir à des moyens d'interprétation supplémentaires en raison de l'ambiguïté du texte de l'article 27.7.

8.119 Les Communautés européennes et les États-Unis affirment que les subventions effectives et les subventions alléguées accordées pour la voiture nationale dans le cadre des programmes de juin 1996 et de février 1996 et du prêt de 690 millions de dollars dépassent les seuils de 5 pour cent et de 15 pour cent *ad valorem* établis à l'article 6.1 a) de l'Accord sur les subventions. Ils reconnaissent cependant que l'article 27:8 stipule qu'un préjudice grave au sens de l'article 6.1 a) ne sera pas présumé exister lorsque, comme dans le cas présent, la subvention est accordée par un pays en développement Membre. En l'occurrence, un plaignant doit plutôt démontrer l'existence d'un préjudice grave par des éléments de preuve positifs conformément aux dispositions des paragraphes 3 à 8 de l'article 6.

8.120 En conséquence, qu'ils invoquent l'article 6.1 a) ou indépendamment l'article 6.3, les plaignants doivent démontrer l'existence d'un préjudice grave par des éléments de preuve positifs, conformément aux dispositions des paragraphes 4 à 8 de l'article 6, avant que les voies de recours prévues à l'article 7:8 puissent être utilisées.

8.121 En réponse à une question du Groupe spécial, l'**Indonésie** a indiqué que le montant approximatif du subventionnement *ad valorem* accordé pour la Timor du fait de l'exonération de la taxe sur les produits de luxe était le suivant:

Voitures entièrement montées importées de Corée	29,54 pour cent
Timors montées à Tambun	26,20 pour cent
Timors produites à Karawang	18,68 pour cent

3. Produit similaire

a) Définition de modèles "similaires"

1) Arguments des Communautés européennes

8.122 Les **Communautés européennes** affirment, pour appuyer leurs allégations de préjudice grave, que toutes les voitures de tourisme doivent être considérées comme des produits "similaires". Voici les arguments des **Communautés européennes** à cet égard:

8.123 Pour évaluer les effets des subventions en question, il faut délimiter tout d'abord la catégorie pertinente de "produits similaires".

8.124 À cette fin, la note de bas de page n° 46 à l'article 15.1 de l'Accord SMC fournit les indications suivantes:

Dans le présent accord, l'expression "produit similaire" ("like product") s'entend d'un produit identique, c'est-à-dire semblable à tous égards au produit considéré, ou, en l'absence d'un tel produit, d'un autre produit qui, bien qu'il ne soit pas semblable à tous égards, présente des caractéristiques ressemblant étroitement à celles du produit considéré.

8.125 Tous les véhicules automobiles qui entrent dans la catégorie des "voitures de tourisme", telle qu'elle est définie dans la réglementation indonésienne, constituent une seule catégorie de "produits similaires" aux fins de l'Accord SMC, étant donné qu'ils ont tous les mêmes caractéristiques physiques

essentielles et sont destinés à une utilisation finale identique. Ainsi, les voitures de tourisme exportées par les Communautés européennes sont similaires à la Timor S515.

8.126 L'Indonésie interprète le concept de "produit similaire" de manière indument restrictive. Pour paraphraser l'Organe d'appel, l'Indonésie a resserré l'"accordéon de la similarité" au point qu'il ne peut plus donner aucune note.

8.127 Actuellement, plus de 60 modèles différents de voitures de tourisme sont vendus sur le marché indonésien. Or, l'Indonésie voudrait faire croire au Groupe spécial que la Timor S515 est si unique en son genre qu'aucun de ces modèles n'est "similaire" à la Timor S515. De la même façon, on pourrait alléguer que chacun des autres modèles de voitures de tourisme vendus en Indonésie constitue à lui seul une catégorie de produits similaires. Si elle était admise par le Groupe spécial, l'approche de l'Indonésie rendrait les dispositions de la Partie III et de la Partie V de l'Accord SMC inapplicables sauf dans les cas où des subventions sont accordées pour des produits de base ou des produits pareillement homogènes.

8.128 Le point de départ pour déterminer si les voitures exportées par les Communautés européennes sont "similaires" à la Timor S515 doit être la définition de l'expression "produit similaire" figurant dans la note de bas de page n° 46 de l'Accord SMC. Il ressort tout à fait clairement de cette définition que pour que deux produits soient "similaires" il n'est pas nécessaire qu'ils soient identiques. En l'absence de produits identiques, deux produits présentant des "caractéristiques [se] ressemblant étroitement" doivent être considérés comme des produits "similaires". Il est évident que la Timor S515 et les voitures de tourisme exportées par les Communautés européennes ne sont pas identiques. Néanmoins, elles présentent des caractéristiques qui se ressemblent suffisamment pour être considérées comme "similaires".

8.129 Les Communautés européennes conviennent que l'expression "produits similaires" doit être interprétée de façon étroite dans le cadre de l'Accord SMC. Néanmoins, elles estiment que la définition de l'expression "produit similaire" énoncée dans la note de bas de page n° 46 de l'Accord SMC concrétise déjà pareille interprétation étroite. Une interprétation encore plus étroite de la définition est injustifiée.⁴⁶³

8.130 Certes, à l'intérieur de la catégorie des voitures de tourisme, il existe des variantes innombrables en ce qui concerne des facteurs tels que la taille, le poids, le type de moteur, la cylindrée, la puissance du moteur, le système de transmission, les équipements, le style de carrosserie, la couleur, etc.⁴⁶⁴ Néanmoins, ces différences n'affectent pas la similarité essentielle de toutes les voitures de tourisme et ne les empêchent pas d'être des produits "similaires".

⁴⁶³ L'affirmation de l'Indonésie selon laquelle la notion de "produit similaire" devrait être interprétée de façon encore plus étroite lorsqu'il s'agit d'une dérogation en faveur des pays en développement Membres est tout simplement dénuée de sens. La notion de "produit similaire" est une notion objective qui ne saurait avoir des sens différents selon le niveau du PIB du pays Membre accordant la subvention.

⁴⁶⁴ Certains des critères mentionnés par l'Indonésie comme étant pertinents pour la détermination des produits similaires sont trop subjectifs ("la réputation", par exemple) ou vagues ("la qualité" ou le "confort de roulement") pour être mesurables. Le prix n'entre pas en ligne de compte pour déterminer la similarité des produits, surtout lorsque, comme dans le cas d'espèce, l'un des produits en cause bénéficie d'une subvention considérable et que les produits importés sont passibles de droits d'importation très élevés. Comme il est indiqué dans le rapport du Groupe spécial Japon – Droits de douane, fiscalité et pratiques en matière d'étiquetage concernant les vins et les boissons alcooliques importés, adopté le 10 novembre 1987, IBDD, S34/134:

... des produits "similaires" ne deviennent pas "non similaires" simplement à cause de ... différences de prix, souvent sous l'influence de mesures extérieures appliquées par les pouvoirs publics (par exemple, les droits de douane) et des conditions du marché (par exemple, l'offre et la demande et les marges commerciales)."

8.131 Essayer de définir deux ou plusieurs sous-catégories de "produits similaires" à l'intérieur de la catégorie des voitures de tourisme sur la base de l'un ou l'autre de ces critères donnerait inévitablement des résultats arbitraires. Tout d'abord, il faudrait pour cela faire un choix nécessairement arbitraire parmi tous les critères possibles, la seule autre solution étant de combiner plusieurs critères simultanément au risque de multiplier à l'infini les catégories de produits "similaires". En outre, en ce qui concerne nombre de ces critères (comme la taille ou la cylindrée), il existe une échelle parfaitement continue de produits. Établir une démarcation dans cette échelle continue serait arbitraire, quel que soit le point choisi pour la ligne de démarcation. Ainsi, par exemple, une distinction entre "grandes" et "petites" voitures de tourisme serait arbitraire parce qu'il y aurait toujours davantage de "similarité" entre la plus petite des grandes voitures et la plus grande des petites voitures qu'entre des produits se trouvant à l'une et l'autre extrémité de chacune des deux catégories.

8.132 Si, malgré ce qui précède, le Groupe spécial estimait que les voitures de tourisme ne sont pas toutes des "produits similaires", les Communautés européennes font valoir qu'à tout le moins l'Opel Optima et la Peugeot 306 doivent être considérées comme "similaires" à la Timor S515. Le tableau ci-après fait une comparaison exhaustive de leurs caractéristiques physiques. Cette comparaison confirme indubitablement que la Timor S515 et les modèles des Communautés européennes considérés, bien qu'ils ne soient pas semblables à tous égards, présentent des caractéristiques se ressemblant étroitement. Les Communautés européennes ont communiqué des brochures de vente de la Timor S515, de la Peugeot 306 et de l'Opel Optima.

Tableau 22

Comparaison de certains modèles

Marque Modèle Modèle de base	Peugeot 306 1,8 ST	Peugeot 306 1,8 ST LM	Opel Optima 1,8 GLS	Opel Optima 1,8 Nouvelle CDX	Timor S515 1,5	Timor S515i 1,5
I. Caractéristiques mécaniques						
Longueur (mm)	4 240	4 240	4 329	4 329	4 360	4 360
Hauteur (mm)	1 367	1 367	1 410	1 410	1 390	1 390
Largeur (mm)	1 692	1 692	1 88	1 688	1 692	1 692
Empattement (mm)	2 580	2 580	2 517	2 517	2 500	2 500
Moteur à essence ou diesel	XU7JP	XU7JP	MPFi	MPFI	85C	EFI
Cylindrée (cm ³)	1 761	1 761	1 796	1 796	1 498	1 498
Nombre de cylindres	4	4	4	4	4	4
Nombre de soupapes/ cylindre	8 en V	8 en V	8 en V	8 en V	8 en V	8 en V
Puissance maximale (DIN/ch)	103	103	118	118	-	-
Régime	6 000	6 000	5 400	5 400	-	-
Puissance maximale (JIS/ch)					82	105
Régime					5 500	5 500
Couple maximal (DIN)	16,0	16,0	16,3	16,3	-	-
Couple maximal (JIS)					12,2	15,0
Régime	3 000	3 000	3 200	3 200	2 500	4 000
Carburateur/injection	I	I	I	I	C	I

Marque Modèle Modèle de base	Peugeot 306 1,8 ST	Peugeot 306 1,8 ST LM	Opel Optima 1,8 GLS	Opel Optima 1,8 Nouvelle CDX	Timor S515 1,5	Timor S515i 1,5
Boîte de vitesses manuelle (nombre de vitesses)	5	5	5	5	5	5
Boîte de vitesses automatique (nombre de vitesses)	-	-	-	-	-	-
Freins (disques/tambours/ ventilés)	disques ventilés/ tambours	disques ventilés/ tambours	disques/ tambours	disques/ tambours	disques ventilés/ tambours	disques ventilés/ tambours
Système de freinage antiblocage	-	-	-	X	-	-
Direction assistée	X	X	X	X	X	X
II. Caractéristiques extérieures						
Nombre de portes	4	4	4	4	4	4
Phares supplémentaires	-	-	X	X	-	-
Baguettes de flanc	X	X	X	X	X	X
Becquet arrière	-	-	-	-	X	X
Jantes en alliage léger	-	X	X	X	-	-
Dimensions des pneus	185/65/R14	185/65/R14	195/60/R14	195/60/R14	175/70/R13	175/70/R13
Peinture métallisée	X	X	X	X	-	0
Vitres teintées	X	X	X	X	X	X
III. Équipement intérieur						
Coussin gonflable (1/2)	-	-	-	1	-	-
Barres de renfort latérales	X	X	X	X	X	X
Verrouillage central des portières	X	X	X	X	X	X
Colonne de direction réglable	X	X	X	X	-	X
Lève-vitres électriques AV/AR	AV/AR	AV/AR	AV/AR	AV/AR	X	X
Lève-vitres électriques (AV/1 bouton)	AV/1 bouton	AV/1 bouton	AV/1 bouton	AV/1 bouton	-	X
Rétroviseur côté conducteur Commande manuelle/électrique	E	E	E	E	M	E
Rétroviseur côté passager Commande manuelle/électrique	E	E	E	E	M	E
Système d'alarme	-	-	X	X	-	-
Climatisation	X	X	X	X	X	X
Équipement radio	X	X	X	X	-	X
Réglage de la hauteur des sièges AV manuel/électrique	M	M	M	M	M	M
Sièges AR rabattables	1/3-2/3	1/3-2/3	1/3-2/3	1/3-2/3	-	-

Marque Modèle Modèle de base	Peugeot 306 1,8 ST	Peugeot 306 1,8 ST LM	Opel Optima 1,8 GLS	Opel Optima 1,8 Nouvelle CDX	Timor S515 1,5	Timor S515i 1,5
Appui-têtes AR	X	X	X	X	X	X
Garnissage	Velours	Cuir	Velours	Velours	Tissu	Tissu
Nombre de ceintures de sécurité AR	3	3	3	3	3	3
Troisième feu de freinage	X	X	X	X	X	X

8.133 Au cas où le Groupe spécial estimerait nécessaire de distinguer deux ou plusieurs "segments" au sein de la catégorie des voitures de tourisme, les Communautés européennes renverraient le Groupe spécial à la classification établie dans les rapports de la DRI. Selon ces derniers, les modèles de voiture de tourisme vendus en Indonésie entre 1994 et 1997 peuvent être classés en quatre segments, comme suit:

Segment B ("classe des supermini"): Daihatsu Charade, Suzuki Baleno, Suzuki Esteem, Toyota Starlet;

Segment C ("classe moyenne inférieure"): Daewoo Cielo, Ford Laser, Honda City, Honda Civic, Hyundai Accent/Bimantara Cakra, Peugeot 306, Opel Optima, Mitsubishi Lancer, Mazda 323, Mazda MR 90, Toyota Corolla, Toyota Corona, Kia Sephia/Timor S515;

Segment D ("classe moyenne supérieure"): Audi A4, Daewoo Cielo, Ford Telstar, Honda Accord, Hyundai Elantra/Bimantara Nenggala, Mazda 626, Mitsubishi Galant, Opel Vectra, Peugeot 405/406;

Segment E ("classe supérieure"): Audi A6, série BMW 3, série BMW 5, série BMW 7, classe Mercedes Benz C, classe Mercedes Benz E, classe Mercedes Benz S, Nissan Cedric, Nissan Zafiro, Toyota Crown, Volvo U.

Selon les rapports de la DRI, aucun modèle n'a été vendu dans le segment A ("classe utilitaire").

8.134 L'Indonésie ne saurait raisonnablement nier que la Timor et les voitures des CE, en particulier l'Opel Optima et la Peugeot 306, aient des caractéristiques se ressemblant étroitement. C'est la raison pour laquelle l'Indonésie se trouve obligée de souligner l'importance de ce qu'elle appelle "les caractéristiques non physiques". (Voir la section VIII.B.3). Ces dernières comprennent une longue liste de critères vagues et essentiellement subjectifs comme "la réputation de la marque", "le prestige", "la qualité", "la fiabilité", etc. qui ne peuvent pas être comparés et mesurés convenablement. Si le Groupe spécial admettait le point de vue de l'Indonésie selon lequel deux véhicules ayant des caractéristiques physiques qui se ressemblent étroitement peuvent néanmoins ne pas être "similaires" en raison de différences concernant des facteurs tels que "la qualité" ou "la réputation de la marque", ce serait ouvrir la porte à toutes sortes de distinctions arbitraires et abusives. Si on examine les rapports de groupes spéciaux précédents, on constate que des différences alléguées concernant des caractéristiques non physiques n'ont jamais été considérées comme décisives aux fins de la détermination de produits similaires. Par exemple, dans l'affaire Japon – Fiscalité des boissons alcooliques⁴⁶⁵, le Japon alléguait que le whisky écossais de malt de qualité supérieure n'était pas "similaire" au whisky japonais de qualité inférieure. Le Groupe spécial n'a pas tenu compte à raison

⁴⁶⁵ Rapport du Groupe spécial Japon - Droits de douane, fiscalités et pratiques en matière d'étiquetage concernant les vins et les boissons alcooliques importés, adopté le 10 novembre 1987, IBDD, S34/92, 133.

de ces arguments et il a conclu que tous les whiskies étaient "similaires". En termes relatifs, il n'y a pas plus de différence entre une Mercedes et une Timor qu'entre une marque supérieure de whisky écossais de malt et une marque japonaise de whisky de deuxième qualité obtenu en ajoutant de l'eau à un concentré.

8.135 Plus précisément, la position des Communautés européennes est que les voitures qui présentent des caractéristiques physiques se ressemblant étroitement ne deviennent pas "non similaires" en raison uniquement de prétendues différences dans les "caractéristiques non physiques".

8.136 Le "confort de roulement" est déterminé par les caractéristiques physiques d'une voiture. Il en va de même, de la "qualité". La "réputation de qualité" est l'un des facteurs qui constituent l'"image de marque d'un produit". Il est évident que l'"image de marque" peut influencer le choix des consommateurs. De l'avis des Communautés européennes, toutefois, de simples différences dans l'image de marque ne suffisent pas à rendre deux produits "non similaires". En outre, ce critère est essentiellement subjectif, ne peut pas être mesuré de manière précise et peut changer dans le temps. Par exemple, par définition les nouveaux venus sur le marché n'ont pas d'"image de marque" établie. Ainsi, selon l'interprétation de l'Indonésie, le Membre qui accorde les subventions pourrait toujours faire valoir que les subventions destinées à l'établissement d'une nouvelle branche de production nationale ne peuvent pas causer de "préjudice grave" aux importations.

2) Arguments des États-Unis

8.137 Les **États-Unis** soutiennent que les voitures de tourisme que, en l'absence du Programme concernant les véhicules automobiles nationaux, les constructeurs d'automobiles des États-Unis auraient vendues en Indonésie sont "similaires" à la berline Timor Kia Sephia. Les arguments des **États-Unis** à cet égard sont les suivants:

8.138 La note de bas de page n° 46 de l'Accord SMC définit l'expression "produit similaire" de la façon suivante:

Dans le présent accord, l'expression "produit similaire" ("like product") s'entend d'un produit identique, c'est-à-dire semblable à tous égards au produit considéré, ou, en l'absence d'un tel produit, d'un autre produit qui, bien qu'il ne soit pas semblable à tous égards, présente des caractéristiques ressemblant étroitement à celles du produit considéré.

8.139 Certes, cette définition ne donne que des orientations générales, et une analyse dans chaque cas est nécessaire pour déterminer si un produit particulier est "similaire" à un autre. À cet égard, les indications fournies par l'Organe d'appel en ce qui concerne l'application du concept de "produit similaire" aux fins des Accords de l'OMC sont particulièrement pertinentes⁴⁶⁶:

Aucune approche unique pour exercer un jugement ne sera appropriée pour tous les cas. Les critères définis dans le rapport sur les ajustements fiscaux à la frontière devraient être examinés, mais il ne peut pas exister de définition précise et absolue de ce qui est "similaire". Le concept de la "similarité" a un caractère relatif qui évoque l'image d'un accordéon. L'accordéon de la "similarité" s'étire et se resserre en des points différents au gré des différentes dispositions de l'Accord sur l'OMC qui sont appliquées. L'étirement de l'accordéon en l'un quelconque de ces points doit être déterminé par la disposition particulière dans laquelle le terme "similaire" se trouve,

⁴⁶⁶ "Japon – Taxes sur les boissons alcooliques", WT/DS8/R, rapport de l'Organe d'appel, adopté le 1^{er} novembre 1996, page 24.

ainsi que par le contexte et les circonstances propres à un cas donné auquel cette disposition peut être applicable.

Les facteurs qui devraient être considérés pour l'analyse dans chaque cas comprennent notamment les suivants: "utilisations finales du produit sur un marché donné; goûts et habitudes des consommateurs, variables d'un pays à un autre; propriétés, nature et qualité du produit".⁴⁶⁷

a) Les voitures de tourisme que les États-Unis auraient vendues en Indonésie sont comparables à la Timor

8.140 Gardant ce cadre d'analyse à l'esprit, abordons maintenant l'analyse de certaines voitures de tourisme fabriquées aux États-Unis. En raison du Programme concernant les véhicules automobiles nationaux, l'importation et la vente en Indonésie de voitures de tourisme fabriquées aux États-Unis sont pratiquement nulles actuellement.⁴⁶⁸ Cependant, les voitures de tourisme qui étaient importées et vendues en Indonésie avant la mise en place dudit programme étaient "similaires" à la berline Timor Kia Sephia. En outre, les voitures de tourisme qui, en l'absence du programme susmentionné, auraient été importées et vendues en Indonésie sont "similaires" à la berline Timor Kia Sephia.

8.141 Avant la mise en place du Programme concernant les véhicules automobiles nationaux, General Motors vendait deux modèles de voitures de tourisme sous la marque "Opel" qui peuvent facilement être considérées comme "similaires" à la berline Timor Kia Sephia. Il s'agit de l'Opel Optima et de l'Opel Vectra.

8.142 L'Opel Optima et la Timor Kia Sephia appartiennent toutes deux au "segment C" du marché des véhicules automobiles (voitures de tourisme de catégorie moyenne inférieure).⁴⁶⁹ En outre, comme l'indique le tableau 23 ci-après, les spécifications de l'Optima et de la Timor Kia Sephia sont tout à fait comparables. Les dimensions et le poids des deux voitures sont pratiquement identiques, bien que l'Optima ait un moteur légèrement plus gros.

8.143 En ce qui concerne l'Opel Vectra, bien qu'elle occupe une position légèrement plus élevée sur le marché que l'Optima ou la Timor Kia Sephia⁴⁷⁰, par ses spécifications, telles qu'elles sont indiquées au tableau 23, elle n'est pas tellement différente de la Timor Kia Sephia. La Vectra est légèrement plus grande que la Timor Kia Sephia (elle a 100 mm de plus) et elle a un moteur plus puissant. Cependant, les deux voitures ont les mêmes utilisations finales, à savoir le transport de personnes.

8.144 S'agissant de Ford, cette dernière avait des plans très avancés d'importation et de vente de modèles Escort en Indonésie, plans qu'elle a dû abandonner en raison du Programme concernant les véhicules automobiles nationaux et la mise sur le marché de la berline Timor Kia Sephia fortement subventionnée. Comme la Timor Kia Sephia, l'Escort appartient au segment C du marché des voitures

⁴⁶⁷*Ibid.*, page 23, qui cite le rapport du Groupe de travail sur les ajustements fiscaux à la frontière (IBDD, S18, paragraphe 181).

⁴⁶⁸ Voir AV/13, page 3 (question 6) et Appendice 8 (question 6).

⁴⁶⁹ Voir Mc Graw-Hill World Car Industry Forecast Report, février 1997, pages 284 et 285, figurant dans l'annexe 1 à AV/2. Les voitures appartenant à un segment du marché particulier ont approximativement la même taille, un prix de même grandeur et visent la même clientèle.

⁴⁷⁰ La Vectra appartient au "segment D" (catégorie moyenne supérieure) du marché des voitures de tourisme. *Ibid.*

de tourisme.⁴⁷¹ La comparaison des spécifications énumérées au tableau 23 confirme les similarités entre l'Escort et la Timor Kia Sephia et le fait que l'Escort est "similaire" à la Timor Kia Sephia. La Timor Kia Sephia est un peu plus longue (65 mm) et plus haute (44 mm) que l'Escort, tandis que l'Escort est un peu plus large (183 mm) et a un moteur légèrement plus puissant (1 597 cm³ contre 1 498 cm³ pour la Timor Kia Sephia).

8.145 Le tableau ci-après démontre que la Timor Kia Sephia, l'Opel Optima et la Ford Escort sont tout à fait comparables en termes de spécifications.⁴⁷²

Tableau 23

Spécifications de la Timor, de l'Escort et de l'Opel

Éléments	Timor S515	Ford Escort 4 portes "Ghia" Trois volumes Transmission manuelle	Opel Optima	Opel Vectra
Dimensions				
1. Longueur hors tout (mm)	4 360	4 295	4 329	4 477
2. Largeur hors tout (mm)	1 692	1 875	1 688	1 707
3. Hauteur hors tout (mm)	1 390	1 346	1 410	1 425
4. Empattement (mm)	2 500	2 523	2 517	2 637
5. Diamètre de braquage (m)	5,1	10	4,9	--
6. Poids à vide (kg)	1 055	1 145	980	--
Moteur				
1. Type	4 cylindres en ligne, SOHC, carburateur	4 cylindres en ligne, Zetec	4 cylindres, 8 soupapes, injection multipoint (MPFI)	4 cylindres, 8 soupapes, injection multipoint (MPFI)
2. Cylindrée (cm ³)	1 498	1 597	1 796	1 998
3. Puissance maximale	85PS/5500tr/min	175/5500	118PS/5 400 tr/min	136 ch
Transmission				
Rapports de transmission:				
en première	3,417	3,10	3,58	--

⁴⁷¹ Voir Mc Graw-Hill World Car Industry Forecast Report, février 1997, pages 284 et 285, figurant dans l'annexe 1 à AV/2.

⁴⁷² Source: Sociétés des États-Unis.

Éléments	Timor S515	Ford Escort 4 portes "Ghia" Trois volumes Transmission manuelle	Opel Optima	Opel Vectra
en deuxième	1,895	1,19	2,14	--
en troisième	1,296	1,28	1,48	--
en quatrième	0,906	0,95	1,12	--
en cinquième	0,738	0,76	0,89	--
en marche arrière	3,736	3,615	3,333	--

8.146 Enfin, en ce qui concerne Chrysler, cette société avait prévu d'importer et de vendre sa voiture de tourisme Neon en Indonésie. Le tableau ci-après compare les spécifications de la Neon et de la Timor Kia Sephia. Ces données montrent que la Chrysler Neon ressemble étroitement à la Timor Kia Sephia et peut donc être considérée comme un "produit similaire" à la Sephia. La Neon n'a que 4 mm de plus en longueur, 16 mm de plus en largeur et 5 mm de plus en hauteur que la Sephia, et elle ne pèse que 54 kg de plus. En outre, bien que la Neon ait un moteur plus gros, les deux voitures appartiennent au segment C et, de l'avis des professionnels, sont en concurrence pour la même clientèle.⁴⁷³ À ce titre, la Neon peut être considérée sans aucun doute comme "similaire" à la Timor Kia Sephia.

8.147 Les spécifications de la Chrysler Neon qui aurait été vendue en Indonésie en l'absence du Programme concernant la voiture nationale sont les suivantes:

Tableau 24
Spécifications de la Timor et de la Neon

Éléments	Timor S515	Chrysler Neon
Dimensions		
1. Longueur hors tout (mm)	4 360	4 364
2. Largeur hors tout (mm)	1 692	1 708
3. Hauteur hors tout (mm)	1 390	1 395
4. Empattement (mm)	2 500	2 642
5. Diamètre de braquage (m)	5,1	10,8
6. Poids à vide (kg)	1 055	1 109
Moteur		
1. Type	4 cylindres en ligne SOHC, carburateur	4 cylindres en ligne, MPI SOHC
2. Cylindrée (cm ³)	1 498	1 996
3. Puissance maximale	85PS/5000tr/MIN	98/5850tr/min

8.148 En résumé, les voitures de tourisme que les constructeurs d'automobiles des États-Unis ont importées et vendues en Indonésie, ainsi que les voitures de tourisme qu'ils auraient importées et vendues en Indonésie, peuvent être considérées comme des "produits similaires" à la

⁴⁷³ *Ibid.*

Timor Kia Sephia. Certes, aucune de ces voitures de tourisme des États-Unis n'est "identique" à la Timor Kia Sephia, mais l'Accord SMC n'exige pas que les véhicules automobiles soient identiques. S'il était exigé que les produits soient identiques, on voit difficilement comment il pourrait jamais y avoir de plainte pour préjudice grave (ou de procédure en matière de droits compensateurs) mettant en cause des véhicules automobiles ou tout autre type de biens de consommation, lorsque des différences mineures dans les modèles ou les produits sont apportées précisément pour distinguer les produits en concurrence. En réalité, au titre de l'Accord SMC, il suffit qu'un produit présente "des caractéristiques ressemblant étroitement" à celles du produit subventionné. L'Opel Optima et l'Opel Vectra, la Ford Escort et la Chrysler Neon satisfont toutes à ce critère.

b) La GM Opel Blazer est comparable à la Kia Sportage

8.149 Comme il a été indiqué plus haut, les plans de Kia Timor prévoient le montage et la vente en Indonésie de la Kia Sportage, qui sera dénommée Timor J520i. Lorsqu'elle sera mise sur le marché, la Timor Kia Sportage concurrencera directement l'Opel Blazer de General Motors, que cette dernière continue d'importer et de monter en Indonésie.

8.150 La comparaison des spécifications montre bien que la Blazer et la Timor Kia Sportage sont des produits comparables:⁴⁷⁴

Tableau 25
Spécifications de la Sportage et de la Blazer

Moteur	Sportage	Blazer DOHC
Type	2,0l DOHC, 4 cylindres, 16v	2,2l DOHC, 4 cylindres
Puissance	130 ch 5 500tr/min	138 ch 5 600 tr/min
Couple maximal	127 livres-pieds-pc 4 000 tr/min	195 Nm 3 800 tr/min
Transmission	5 vitesses, manuelle	5 vitesses, manuelle
Freins	AV: disques – AR: tambours avec ABS	AV: disques - AR: tambours avec ABS
Dimensions		
Empattement	2 650 mm	2 718 mm
Longueur	4 245 mm	4 602 mm
Largeur	1 730 mm	1 690 mm
Hauteur	1 650 mm	1 508 mm
Capacité du réservoir à carburant	60 l	76 l
Dégagement tête	1 005,8 mm	1 005 mm
Dégagement jambes	1 130,3 mm	1 078 mm

⁴⁷⁴ Source: Sociétés des États-Unis. Les États-Unis estiment aussi que les Jeeps Cherokees et Wranglers sont comparables à la Sportage, mais ils n'ont pas - de spécifications détaillées à leur sujet.

- c) Les arguments de l'Indonésie concernant la notion de "produit similaire" sont incorrects en droit

8.151 Enfin, examinons l'argument sur lequel repose toute la défense de l'Indonésie, à savoir qu'aucune des voitures de tourisme que les constructeurs d'automobiles des États-Unis auraient vendues ne peut être considérée comme un "produit similaire" à la berline Timor Kia Sephia aux fins de la note de bas de page n° 46 de l'Accord SMC. Mis à part le fait que l'Indonésie n'a pas avancé cet argument en relation avec l'allégation de préjudice grave des États-Unis, elle a tort une fois de plus sur les points de fait et de droit.

8.152 L'Indonésie commence son analyse juridique du concept de produit similaire par une citation exacte de la note de bas de page n° 46, notant qu'en l'absence d'un produit identique, un produit similaire peut s'entendre d'un produit qui "présente des caractéristiques ressemblant étroitement à celles du produit considéré" (non souligné dans le texte). Étant donné que cette disposition va manifestement à l'encontre de tout le raisonnement de l'Indonésie, cette dernière écarte la disposition citée en la qualifiant de "vague et sans substance" et ne s'y réfère plus jamais.

8.153 Or, comme l'Organe d'appel l'a si souvent fait observer, celui qui interprète un traité doit examiner en premier lieu les termes du traité.⁴⁷⁵ L'Accord SCM n'exige pas que les produits soient identiques, mais seulement qu'ils se ressemblent étroitement. Tous les arguments juridiques présentés ensuite par l'Indonésie n'ont pas d'autre but que de détourner l'attention du Groupe spécial de la teneur réelle de l'Accord SMC.

8.154 L'Indonésie avance ensuite un argument extraordinaire, à savoir que la faculté d'engager une procédure pour préjudice grave contre un pays en développement Membre constitue une "exception" au "droit" conféré à l'Indonésie par l'Accord SMC d'accorder des subventions. A ce titre, selon l'Indonésie, cette exception, y compris la notion de "produit similaire", doit être interprétée de façon étroite. C'est un non-sens absolu.

8.155 D'une manière générale, les États-Unis ne souscrivent pas au principe selon lequel du simple fait qu'une disposition ou un accord particuliers peuvent être considérés comme une "exception" à un autre instrument, cette disposition ou cet accord doivent automatiquement être interprétés au sens étroit. Dans l'affaire Chemises, chemisiers et blouses, l'Inde avait avancé un argument similaire et l'Organe d'appel l'a rejeté.⁴⁷⁶ En outre, il est ridicule de donner à penser que l'analyse du concept de produit similaire varie selon que le plaignant conteste les subventions d'un pays Membre développé ou en développement.

8.156 Par ailleurs, à supposer même que cette règle automatique d'interprétation des traités s'applique, l'application qu'en fait l'Indonésie est diamétralement opposée. S'il y a une "exception" dans l'article 27 de l'Accord SMC, c'est que les pays en développement Membres sont exonérés de la prohibition générale concernant l'utilisation de subventions liées à la teneur en produits nationaux et mesures correctives pouvant être prises pour combattre ces subventions sans qu'il soit nécessaire de démontrer les effets négatifs sur le commerce. Ainsi, pour appliquer correctement le principe suggéré par l'Indonésie, le Groupe spécial doit interpréter toutes les dispositions pertinentes de manière à

⁴⁷⁵ Inde - Protection conférée par un brevet pour les produits pharmaceutiques et les produits chimiques pour l'agriculture, WT/DS50/AB/R, Rapport de l'Organe d'appel publié le 19 décembre 1997, paragraphe 45.

⁴⁷⁶ États-Unis - Mesure affectant les importations de chemises, chemisiers et blouses, de laine, tissés en provenance d'Inde, WT/DS33/AB/R, Rapport de l'Organe d'appel, adopté le 23 mai 1997, page 22.

limiter le traitement exceptionnel prévu par l'article 27.3. En l'occurrence, cela signifie, entre autres choses, interpréter l'expression "produit similaire" dans un sens large, et non étroit.⁴⁷⁷

d) Les arguments de l'Indonésie concernant le concept de "produit similaire" sont incorrects dans les faits

8.157 Ayant réfuté les arguments juridiques de l'Indonésie concernant le concept de produit similaire, abordons maintenant les arguments factuels de cette dernière. Comme on l'a vu plus haut, le tableau 23 compare les spécifications de la Timor Kia Sephia, de la Ford Escort et des deux modèles d'Opel, l'Optima et la Vectra. Cette comparaison établit une ressemblance physique étroite entre ces produits. Or, bien que les caractéristiques physiques soient un critère ordinaire pour déterminer les produits similaires, l'Indonésie écarte simplement cette comparaison en la considérant "indûment restrictive".

8.158 En ce qui concerne l'utilisation finale, autre critère ordinaire de la similarité des produits, les États-Unis font observer que ces voitures ont toute la même utilisation finale, à savoir le transport de personnes. Là aussi, l'Indonésie écarte ce critère en le qualifiant de non pertinent.

8.159 Au lieu de cela, l'Indonésie ressort le même argument qu'elle a avancé à propos de l'article premier du GATT de 1994, à savoir que les consommateurs tiennent compte de nombreuses caractéristiques physiques et non physiques pour prendre leurs décisions d'achat. Cela est vrai en général, mais ne prouve rien, et l'Indonésie ne fournit aucun élément de preuve concernant la façon dont ce facteur justifie la conclusion que les Escort, Neon et Opel Optima et Vectra ne sont pas "similaires" à la Sephia. Certes, les produits de consommation, y compris les voitures de tourisme, sont différentes les unes des autres, parce que la différenciation des produits est l'un des moyens par lesquels les produits soutiennent la concurrence. Toutefois, le fait qu'inévitablement des produits de consommation ne sont pas identiques ne signifie pas qu'ils ne peuvent pas être considérés comme "[se] ressemblant étroitement" aux fins de la détermination d'un "produit similaire" en vertu de l'Accord SMC. Si des produits devaient être "identiques" (ou pratiquement identiques) pour être considérés comme "similaires", il serait impossible d'engager une procédure pour préjudice grave (ou une procédure en matière de droits compensateurs) contre un produit de consommation subventionné.

8.160 L'Indonésie avance quelques "faits" pour embrouiller la question. Tout d'abord, elle indique les catégories de segmentation du marché établies par DRI/McGraw-Hill concernant le marché européen. Même si cela était vrai, l'Indonésie n'explique pas pourquoi ces catégories seraient inappropriées pour le cas d'espèce ou le marché automobile indonésien. En fait, DRI/McGraw-Hill utilise ces catégories pour son rapport Asia Automotive Industry Forecast Report qui fait autorité.⁴⁷⁸

⁴⁷⁷ La conclusion logique d'une application correcte et cohérente de l'argument de l'Indonésie serait qu'il incomberait à l'Indonésie de prouver qu'il n'y a pas eu de préjudice grave. Bien entendu, c'est ce genre de renversement de la charge de la preuve que l'Inde a proposé dans Chemises, chemisiers et blouses, et que l'Organe d'appel a rejeté.

⁴⁷⁸ La pièce n° 29 des États-Unis présente deux pages de brochures publicitaires de DRI qui montrent bien que le groupe automobile DRI fait autorité. Il convient de noter en particulier que la liste de clients comprend des noms familiers dans la présente affaire, comme Chrysler, Ford, GM, Honda, Hyundai, Kia, Mitsubishi, Nissan et Toyota. Les États-Unis ne soutiennent pas que la segmentation du marché de DRI est déterminante en ce qui concerne la question de la similarité des produits dans la présente affaire, mais que la segmentation du marché de DRI confirme ce qu'une analyse traditionnelle de cette question démontre, à savoir que la Timor Kia Sephia est "similaire" aux produits que les fabricants des États-Unis auraient vendus en Indonésie en l'absence du Programme concernant la voiture nationale.

8.161 Deuxièmement, l'Indonésie fait observer que les voitures portant le même nom diffèrent souvent notablement d'un marché à l'autre. Même si cela était vrai, l'Indonésie n'apporte aucun élément de preuve démontrant que les voitures de tourisme considérées diffèrent effectivement de façon notable.

8.162 Troisièmement, l'Indonésie cite le fait qu'aux fins du tarif douanier harmonisé des États-Unis les voitures de tourisme sont classées selon la cylindrée totale, le changement de catégorie se faisant à 1 000 cm³, 1 500 cm³ et 3 000 cm³. Cependant, ce classement est arbitraire et ne permet pas de conclure que les voitures de tourisme des États-Unis ne sont pas similaires à la Sephia simplement parce que la Sephia, d'une cylindrée de 1 498 cm³ n'est pas dans la même catégorie pour 2 cm³ de différence. En outre, l'Indonésie n'explique pas pourquoi, si 1 500 cm³ est un seuil si important, elle a choisi 1 600 cm³ comme limite pour l'octroi d'avantages fiscaux au titre du Règlement n° 36/1996 du gouvernement.

8.163 Enfin, malgré tout l'argent et les ressources que l'Indonésie aurait consacrés à la présente affaire, elle n'a pu trouver apparemment qu'un seul document (l'Appendice 12) dans lequel la Sephia ne se trouve pas dans la même catégorie que l'Escort et la Neon. Par ailleurs, ni le document lui-même ni l'Indonésie n'expliquent comment ces catégories ont été établies.

8.164 Les États-Unis ont fourni des éléments de preuve plus que suffisants pour démontrer que les voitures de tourisme des États-Unis considérées "ressemblent étroitement" à la Timor Kia Sephia et sont donc "similaires" à la Sephia. En réponse, l'Indonésie n'a présenté que des arguments juridiques erronés et des éléments de preuve quasi inexistantes.

(e) Segments du marché

8.165 Il importe de placer la question des "segments du marché" dans un contexte approprié et juridiquement pertinent. L'article 6.4 de l'Accord SMC indique qu'il y a détournement ou entrave lorsque les parts relatives du marché se sont modifiées au détriment du produit similaire non subventionné. S'agissant de l'analyse des modifications des parts relatives du marché, les États-Unis partagent en général l'avis exprimé par l'Indonésie selon lequel pour être valables, les données concernant les parts de marché doivent être calculées pour le segment du marché auquel les produits similaires appartiennent.

8.166 Cela dit, toutefois, il importe aussi de noter que selon les données fournies par l'Indonésie elle-même, à la fin de mai 1997 la Timor Kia Sephia avait obtenu une part de marché de 26,53 pour cent. (Voir AV/14, Appendice U-21/6.) Bien que cela ne soit pas évident dans l'Appendice U-21/6 lui-même, si on examine les Appendices U-21/4-B et U-21/5-B de AV/14, on voit clairement que le chiffre de 26,53 pour cent représente la part de la Timor Kia Sephia du marché qui comprend toutes les voitures de tourisme vendues en Indonésie.⁴⁷⁹

⁴⁷⁹ L'Appendice U-21/4-B de AV/14 fournit les chiffres de ventes des voitures de tourisme ayant bénéficié de subventions pendant la période 1995-1997. La colonne "total" pour 1997 indique qu'en mai 1997 les ventes totales de ces voitures de tourisme se chiffraient à 12 413, dont 7 058 pour la Timor Kia Sephia. L'Appendice U-21/5-B de AV/14 fournit les chiffres de ventes des voitures de tourisme qui n'ont pas bénéficié de subventions pendant la période 1995-1997. La colonne "total" pour 1997 indique qu'en mai 1997, 14 038 voitures de ce genre avaient été vendues. Ainsi, le nombre total de voitures de tourisme (subventionnées et non subventionnées) vendues en Indonésie pendant la période janvier-mai 1997 s'élevait à 26 451. Les 7 058 Timor Kia Sephia vendues pendant cette période ont représenté 26,68 pour cent de ce total. Il est probable qu'une erreur arithmétique de la part de la personne qui a préparé le document AV/14 explique la différence entre le chiffre de 26,53 pour cent indiqué dans l'Appendice U/21-6 et le chiffre de 26,68 pour cent résultant des Appendices U-21/4-B et U-21/5-B.

8.167 De l'avis des États-Unis, obtenir une part de marché de 26,53 pour cent en moins d'une année satisfait plus que largement aux prescriptions de l'article 6.4. Exclure certaines voitures de tourisme du segment de marché utilisé par l'Indonésie dans ses calculs (c'est-à-dire l'ensemble des voitures de tourisme) ne fait qu'accroître la part de marché de la Timor Kia Sephia, et, partant, rendre les allégations de préjudice grave contre l'Indonésie encore plus accablantes. Ainsi, à moins que le Groupe spécial ne soit d'avis que l'obtention d'une part de marché de 26,53 pour cent ne démontre pas l'existence d'un préjudice grave, vouloir classer toutes les voitures de tourisme vendues en Indonésie dans leurs segments de marché appropriés semble peu pertinent pour les questions soulevées dans la présente affaire.

8.168 Néanmoins, pour répondre aux questions du Groupe spécial, les États-Unis pensent qu'au lieu de repartir à zéro le Groupe spécial voudra peut-être se fonder sur les catégories des segments du marché effectivement utilisées par l'industrie automobile. Cette approche semble particulièrement appropriée étant donné que "[l]e GATT de 1994 est un accord commercial et, après tout, l'OMC s'intéresse aux marchés". Japon – Taxes sur les boissons alcooliques, supra, page 29.

8.169 Suivant cette approche, la Timor Kia Sephia appartient au segment "C", qui comprend les voitures de "catégorie moyenne inférieure". (Voir plus haut l'analyse des catégories des segments du marché automobile.) Les autres voitures de tourisme du segment "C" qui sont vendues (ou qui, en l'absence du Programme concernant la voiture nationale, auraient été vendues) en Indonésie sont les suivantes: Opel Optima, Ford Escort, Chrysler Neon, Peugeot 306, Toyota Corolla, Honda City, Honda Civic, Nissan Sunny, Mitsubishi Lancer, Daewoo Nexia, Hyundai Accent et Mazda 323. Il se peut que les modèles Bimantara Cakra ou Nenggala appartiennent aussi au segment "C", mais les États-Unis n'ont pas de renseignements suffisants pour le moment pour se prononcer au sujet de ces deux modèles.

8.170 A titre subsidiaire, il serait raisonnable que le Groupe spécial constate que le segment du marché pertinent comprend aussi le segment "D" des voitures de tourisme de "catégorie moyenne supérieure". S'il était considéré que le segment du marché pertinent comprend toutes les voitures de catégorie moyenne des segments "C" et "D", les autres voitures qui sont vendues (ou qui, en l'absence du Programme concernant la voiture nationale, auraient été vendues) en Indonésie sont les suivantes: Opel Vectra, Honda Accord, Peugeot 405, 406 et 606, Toyota Corona et (le cas échéant) Crown, Nissan Sentra, Mitsubishi Galant et Mazda 626.

8.171 L'Indonésie insiste sur le fait que le marché des voitures de tourisme est segmenté et que les constructeurs d'automobiles consacrent des ressources considérables à établir et à cibler différents segments du marché (voir la section VIII.B.3). Toutefois, ce fait n'est pas nouveau et il est conforme à la position des États-Unis selon laquelle la Timor Kia Sephia appartient au segment "C" du marché des voitures de tourisme. De même, il n'est pas nouveau qu'un constructeur d'automobiles cherche à fabriquer et à vendre une ou plusieurs voitures dans chaque segment du marché des voitures de tourisme.

8.172 Prenons, par exemple, le cas de Kia Motors, partenaire de TPN dans le Programme concernant la voiture nationale. La pièce n° 30 des États-Unis reproduit la page 211 du rapport de la DRI intitulé Asian Automotive Industry Forecast Report, de novembre 1997. Cette pièce démontre que Kia offre des modèles de voiture de tourisme dans les segments A à E et, en général, offre plusieurs modèles dans chaque segment. Il est surprenant que la Sephia soit justement le seul modèle de Kia dans le segment "C".

8.173 L'Indonésie insiste aussi sur le fait qu'il existe de nombreuses différences entre les voitures de tourisme. Or, cela n'est pas nouveau non plus, et c'est précisément l'argument que les États-Unis ont fait valoir tout au long de la présente affaire, à savoir que les produits de consommation, y compris les voitures de tourisme, se font concurrence sur la base des nombreuses différences entre les produits.

Les caractéristiques des produits à l'intérieur de catégories similaires varient selon les modèles concurrents pour des segments de marchés donnés. Cependant, cela ne suffit pas à rendre les voitures de la même catégorie de marché "non similaires".

8.174 Par exemple, examinons la pièce n° 31 des États-Unis. Cette pièce récapitule les diverses caractéristiques qui, selon Ford, distinguent l'Escort de ses concurrentes et constituent un atout à son avantage. Les États-Unis font valoir que si ces caractéristiques distinguent l'Escort de la concurrence, elles ne suffisent pas à rendre l'Escort "non similaire" à ses concurrentes. De même, le fait que la Timor Kia Sephia a des caractéristiques qui la distinguent de ses concurrentes ne suffit pas à la rendre "non similaire" à celles-ci.

8.175 L'Indonésie fait valoir que des "caractéristiques non physiques" rendent la Timor "non similaire" aux voitures de tourisme des constructeurs des États-Unis en cause dans la présente affaire et qu'elle n'entre donc pas en concurrence avec ces dernières. Les États-Unis se demandent si, tout bien considéré, pareilles différences existent vraiment, et l'Indonésie n'a pas présenté d'éléments de preuve de ces caractéristiques.

8.176 À cet égard, TPN, Ford et Chrysler étaient toutes (ou auraient été) de nouvelles venues sur le marché indonésien des voitures de tourisme (General Motors n'était sur le marché que depuis relativement peu de temps) avec une image de marque et une fidélité de la clientèle peu développées, dans le meilleur des cas. Même si des consommateurs indonésiens avaient exprimé le sentiment que les voitures des constructeurs américains étaient de qualité supérieure à celle de la Timor, ce sentiment serait sans doute contrebalancé par les sentiments patriotiques certains que les consommateurs indonésiens éprouveraient à l'égard de la Timor en tant que première voiture nationale indonésienne.

8.177 En somme, l'Indonésie semble faire valoir que si le choix du consommateur était déterminé uniquement sur la base du marché, la Timor aurait été perdante face à l'Opel Optima, à la Ford Escort et à la Chrysler Neon. Sur ce point, les États-Unis sont tout à fait d'accord et c'est précisément là le fond du présent différend. Ce qui est en cause dans le présent différend, c'est que le choix des consommateurs indonésiens n'a pas été laissé au marché, mais a été faussé par les subventions massives accordées par le gouvernement indonésien. Ces subventions ont permis à la Timor de se vendre à un prix tellement inférieur à celui des produits concurrents qu'un nombre important de consommateurs semble avoir fait un choix entre qualité et prix. Cependant, le fait que les consommateurs ont fait ce choix ne suffit pas à rendre la Timor "non similaire" aux autres voitures de sa catégorie aux fins de l'Accord SMC.

8.178 Examinons maintenant en détail les comparaisons des modèles faites par l'Indonésie. De prime abord, les États-Unis contestent l'affirmation de l'Indonésie selon laquelle il existe quatre groupes de spécifications ou de caractéristiques physiques de base qui distinguent les voitures de tourisme et contribuent à la segmentation du marché (voir la section VIII.B.3, tableaux 26 et 27). L'Indonésie affirme que ces caractéristiques sont les suivantes: moteur; direction et suspension; équipements de sécurité; et habitacle. De l'avis des États-Unis, trois facteurs segmentent le marché: le moteur, la taille du véhicule et les caractéristiques générales.

8.179 Cela dit, supposons toutefois que l'approche de l'Indonésie soit correcte et examinons les comparaisons des produits faites par l'Indonésie. Si on les examine de près, on voit que: 1) elles n'infirmement pas les éléments de preuve présentés par les États-Unis selon lesquels les GM Opel, la Ford Escort et la Chrysler Neon sont similaires à la Timor Kia Sephia; et 2) les comparaisons de l'Indonésie ne sont même pas exactes.

8.180 Tout d'abord, les États-Unis font observer que les comparaisons de produits faites par l'Indonésie au tableau 27 sont inexactes parce que l'Indonésie compare la Timor S515, qui est le modèle de base de la Timor Kia Sephia. L'Indonésie omet de mentionner la Timor S515i, modèle à

injection qui était importé au bénéfice d'une autorisation d'une année et qui, selon la propre réponse de l'Indonésie au titre de l'annexe V est "[l]a seule voiture Timor fabriquée en Indonésie". Voir AV/14, Appendice 28.

8.181 En ce qui concerne la catégorie "moteur", l'Indonésie estime que les voitures des États-Unis en question ne sont pas comparables à la Timor (voir tableau 26). Les États-Unis contestent que ces différences rendent les voitures en question non comparables à la S515. Néanmoins, faisons entrer la Timor S515i dans la comparaison. La Timor S515i a un moteur à double arbre à cames en tête (DOHC), à 16 soupapes. Par comparaison, la Chrysler Neon n'a qu'un moteur à simple arbre à cames en tête (DOHC), bien qu'elle ait également 16 soupapes. L'Opel Optima n'a qu'un moteur à simple arbre à cames en tête et huit soupapes. Selon les estimations de l'industrie automobile, ces différences entre la Timor S515i et l'Opel Optima valent environ 2,5 millions de rupiahs.⁴⁸⁰

8.182 Ainsi, alors que l'Opel Optima et la Chrysler Neon ont une cylindrée plus grande que la Timor S515i, cette dernière a un moteur à double arbre à cames en tête, 16 soupapes, tandis que la Neon n'a qu'un moteur à simple arbre à cames en tête, 16 soupapes et l'Optima un moteur à simple arbre à cames en tête et 8 soupapes. Quant à l'Escort, sa cylindrée n'a que 99 cm³ de plus que celle de la S515i. (À cet égard, les États-Unis notent que l'Indonésie indique à tort une cylindrée de 2 000 cm³ pour la Neon. Comme cela ressort clairement des éléments de preuve fournis par les États-Unis (tableau 23), la cylindrée de la Neon est de 1 996 cm³.)

8.183 De l'avis des États-Unis, ces différences sont insuffisantes pour justifier la conclusion qu'en ce qui concerne le moteur, les voitures américaines "[ne] ressemblent [pas] étroitement" à la Timor S515i ou à la S515 au sens de la définition des "produits similaires" de l'Accord SMC.

8.184 En ce qui concerne la catégorie "direction et suspension" mentionnée par l'Indonésie, cette dernière estime que les voitures américaines ne sont pas comparables à cause de la direction assistée et de la dimension des pneumatiques. (Voir le tableau 26 et les notes qui l'accompagnent.) Or, selon la brochure de vente de la Timor, tant la S515 que la S515i ont la direction assistée en équipement de série. (Voir la pièce n° D-4 des Communautés européennes.) En outre, selon des dirigeants de Ford, la direction assistée est une option sur l'Escort et non un équipement de série, qui vaut environ 200 dollars EU.

8.185 Quant à la dimension plus grande des pneumatiques, il s'agit d'une option qui dépend des conditions de route envisagées et qui est généralement considérée comme un équipement de série d'une valeur minimale pour les consommateurs.

8.186 En résumé, les voitures américaines ne peuvent pas être considérées comme "non similaires" à la S515 ou à la S515i sur la base de la direction et de la suspension.

8.187 Quant aux "équipements de sécurité" mentionnés par l'Indonésie, notamment les freins, l'Indonésie cite le fait que la Neon a des freins munis d'un système antiblocage des roues. Or, ce dispositif est une option sur la Neon, comme cela ressort clairement du tableau 27. En ce qui concerne l'Escort, l'Indonésie affirme que l'Escort a des freins arrière à disques, ce qui est incorrect. Comme l'indique la pièce n° 33 des États-Unis, page 3, l'Escort a des freins arrière à tambours, tout comme la Timor. Enfin, il n'existe pas de différences entre l'Opel Optima et la Timor en ce qui concerne les freins.

⁴⁸⁰ Voir la pièce n° 32 des États-Unis.

8.188 Pour ce qui est des coussins gonflables, selon des dirigeants de Ford, il n'était pas prévu de coussins gonflables dans les plans de lancement de l'Escort en Indonésie. La Neon, en revanche, aurait eu des coussins gonflables.

8.189 Pour ce qui est de la consommation de carburant, les États-Unis ont de la difficulté à comprendre comment elle constitue un "équipement de sécurité". Néanmoins, selon le Département de l'énergie des États-Unis, la consommation de carburant de la Sephia est comparable à celle de l'Escort et de la Neon, et dans certains cas meilleure. La pièce n° 34 des États-Unis contient des extraits du guide du Département de l'énergie des États-Unis concernant la consommation de carburant pour les modèles de l'année 1997. La pièce n° 35 des États-Unis récapitule les données provenant de ce guide en ce qui concerne la Sephia, l'Escort et la Neon. Comme on le voit, la consommation au kilomètre de la Sephia est en fait meilleure que celle des versions de l'Escort et de la Neon qui ont une transmission automatique. Il convient de noter aussi que l'Indonésie ne cite aucune source pour les chiffres de consommation de carburant figurant au tableau 27.

8.190 S'agissant du poids des véhicules, dans une note au tableau 27, l'Indonésie cite uniquement le fait que l'Opel Vectra est plus lourde que la Timor, reconnaissant ainsi que les Timor, Neon, Escort et Optima ont des poids comparables.

8.191 Enfin, dans la même note au tableau 27, l'Indonésie cite le fait que la Vectra a un réservoir à carburant plus grand que celui de la Timor, reconnaissant par là que les Timor, Neon, Escort et Optima ont des réservoirs à carburant de dimensions comparables. À cet égard, les États-Unis ne pensent pas que la taille du réservoir à carburant joue un grand rôle, si tant est qu'elle joue un rôle, dans les décisions d'achat des consommateurs.

8.192 En résumé, en ce qui concerne les "équipements de sécurité", l'analyse de l'Indonésie est inexacte et n'infirme pas les éléments de preuve des États-Unis démontrant que les voitures de fabrication américaine sont "similaires" à la Timor Kia Sephia.

8.193 Enfin, s'agissant de l'"habitacle", au tableau 26 l'Indonésie reconnaît que les Timor, Neon, Escort et Optima sont comparables.

8.194 Ainsi, les propres comparaisons de l'Indonésie, une fois corrigées de leurs inexactitudes, démontrent que les voitures américaines en question sont "similaires" à la Timor. En outre, les États-Unis relèvent que l'Indonésie ne prend pas en compte ou minimise certains faits qui, selon l'Indonésie, devraient faire partie de toute analyse de "produits similaires". Nous avons déjà mentionné le fait que le moteur de la Timor S515i a certaines caractéristiques qui le rendent préférable au moteur de l'Optima et de la Neon. Par ailleurs, l'Indonésie ne cite pas le fait que la Timor S515i a un volant inclinable, des bavettes garde-boue, des rétroviseurs et des pare-chocs de couleur assortie à la carrosserie et un rétroviseur rabattable, autant d'éléments qui plaisent aux consommateurs.

8.195 De plus, l'Indonésie ne tient pas compte du fait que les fabricants des États-Unis, en tant que nouveaux (ou relativement nouveaux) venus sur le marché indonésien des voitures de tourisme ont peu d'atouts pour fidéliser la clientèle ou bénéficier d'une image de marque bien établie. Ford, par exemple, n'a qu'un point de service après-vente en Indonésie.

8.196 Enfin, les États-Unis souhaitent appeler l'attention du Groupe spécial sur la pièce n° 36 des États-Unis qui contient des extraits du Catalogue de la revue automobile 96, lequel est considéré par les spécialistes du secteur comme une source faisant autorité. La Sephia y est décrite comme "techniquement apparentée aux Mazda 323/Ford Escort (États-Unis)/Mercury Tracer", ce qui signifie que la Sephia, entre autres choses, est techniquement apparentée à l'Escort.

8.197 Comme les États-Unis l'ont expliqué, l'Escort est la voiture de Ford classée dans le segment C du marché des voitures de tourisme. Étant donné que la Sephia est techniquement apparentée à l'Escort, il semble juste de dire que la Timor Kia Sephia appartient au même segment et est un "produit similaire" aux autres voitures de ce segment.

f) Les arguments de l'Indonésie concernant la charge de la preuve sont incorrects

8.198 L'Indonésie soutient que les États-Unis ne se sont pas acquittés de leur obligation en matière de charge de la preuve. A leur avis, les États-Unis ont largement satisfait à leur obligation telle qu'elle est définie par l'Organe d'appel dans *Chemises, chemisiers et blouses* de présenter une présomption de préjudice grave. Les première et deuxième communications des États-Unis établissent tous les éléments de l'existence d'un préjudice grave. En fait, c'est l'Indonésie qui n'a pas réfuté les arguments des États-Unis. Bien entendu, l'Indonésie a du mal à réfuter les éléments de preuve cités par les États-Unis, étant donné qu'une grande partie d'entre eux sont les éléments de preuve de l'Indonésie elle-même communiqués dans le cadre de la procédure au titre de l'annexe V.

8.199 L'Indonésie présente un nouvel argument selon lequel la charge de la preuve pour les plaignants est plus élevée dans le cas d'espèce parce que l'Indonésie est un pays en développement et que la faculté d'engager une procédure pour préjudice grave à son encontre serait une dérogation à son "droit" d'accorder des subventions liées à la teneur en éléments d'origine locale (voir la section VIII.B.3a)3). C'est là une extension de l'argument déjà avancé par l'Indonésie selon lequel la notion de "produit similaire" doit être interprétée différemment en l'espèce parce que l'Indonésie est un pays en développement.

8.200 Les États-Unis ont déjà répondu à cet argument de l'Indonésie dans la section VIII.B.3.a)2). L'extension de cet argument fait ressortir encore plus clairement la pertinence à cet égard de l'affaire *Chemises, chemisiers et blouses*, dans laquelle l'Organe d'appel a rejeté l'argument de l'Inde selon lequel la charge de la preuve change pour la simple raison qu'une disposition particulière peut être considérée comme une exception à une autre règle. Il est significatif que l'Indonésie ne mentionne pas le rapport *Chemises, chemisiers et blouses* à cet égard lorsqu'elle fait valoir son argument de "dérogation".

3) Arguments de l'Indonésie

a) Les Communautés européennes et les États-Unis n'ont pas satisfait à l'obligation qui leur incombait clairement de démontrer l'existence d'un préjudice grave à un produit similaire sur la base d'éléments de preuve positifs

8.201 Les Communautés européennes et les États-Unis accusent implicitement ou directement l'Indonésie de présenter des arguments destinés à faire diversion en ce qui concerne la question clé de la similarité des produits. Ce sont eux, pourtant, qui emploient cette tactique. Les deux plaignants critiquent les observations de l'Indonésie concernant la question des produits similaires mais, ce faisant, ils cherchent à occulter une question de procédure fondamentalement importante, à savoir qu'il leur incombe à eux, et non à l'Indonésie, de démontrer ce que sont des produits similaires appropriés au sens de l'Accord SMC. Le fait qu'ils ne démontrent pas – à vrai dire leur incapacité de le faire – que la Timor est similaire à l'une ou l'autre des voitures communautaires ou américaines est fatal pour leurs allégations de préjudice grave.

8.202 En outre, même s'il était constaté que les voitures communautaires et américaines sont similaires à la Timor, il n'existerait pas de préjudice grave parce que ces voitures ne sont pas en concurrence avec la Timor. La Timor est une voiture économique toute simple qui s'adresse à une nouvelle classe d'acheteurs et elle a créé un créneau dans le bas du marché fortement segmenté des voitures de tourisme.

- b) Les plaignants n'ont pas satisfait pour l'essentiel à leurs obligations en matière de charge de la preuve concernant la question de la similarité des produits

8.203 Il est évident que ni les Communautés européennes ni les États-Unis n'ont satisfait à l'obligation qui leur incombe clairement d'établir la similarité des produits ou de démontrer par des éléments de preuve positifs que des produits similaires appropriés et pertinents ont subi ou risquent de subir un préjudice grave. Comme on le verra plus loin, le fait qu'ils n'ont pas satisfait aux dispositions applicables en matière de charge de la preuve rend vains leurs arguments fondés sur l'Accord SMC.

8.204 Les deux plaignants ont rejeté en termes très généraux la position indonésienne selon laquelle aucun des véhicules qu'ils vendent (ou auraient prétendument vendus) en Indonésie sont similaires à la Timor, mais comme on le verra en détail plus loin, ni l'un ni l'autre n'ont essayé vraiment d'examiner et de corriger les défauts fondamentaux de leur analyse de la notion de "produit similaire". Cette action et cette inaction traduisent un mépris totalement inacceptable pour la prescription appropriée et reconnue selon laquelle un plaignant doit démontrer l'existence de "produits similaires" acceptables aux fins de l'analyse.⁴⁸¹

8.205 Le fait que les Communautés européennes et les États-Unis n'ont pas satisfait à leur obligation de preuve concernant la similarité des produits rend vains tous leurs arguments concernant l'existence d'un préjudice grave parce qu'ils ont l'obligation corrélative de prouver l'existence d'un préjudice grave pour leurs produits similaires par des éléments de preuve positifs.⁴⁸² Les arguments ingénieux ou les données sans rapport avec la question, si nombreux qu'ils soient, ne sauraient satisfaire au critère des éléments de preuve positifs lorsque, comme cela est le cas ici, un plaignant n'apporte pas la preuve qui lui incombe d'établir la similarité des produits. Pour être valables et étayer une détermination positive, les indices de l'existence d'un préjudice grave doivent découler de comparaisons de pommes avec des pommes. Or, comme on l'a déjà dit, les plaignants ont avancé des "éléments de preuve" résultant de comparaisons de pommes avec des oranges, c'est-à-dire fondés sur une analyse défectueuse de la notion de produits similaires.

- c) L'expression "produit similaire" doit être interprétée et appliquée de façon très étroite dans la présente procédure

8.206 La note de bas de page n° 46 de l'Accord SMC dispose ce qui suit:

Dans le présent accord, l'expression "produit similaire" ("like product") s'entend d'un produit identique, c'est-à-dire semblable à tous égards au produit considéré, ou, en l'absence d'un tel produit, d'un autre produit qui, bien qu'il ne soit pas semblable à tous

⁴⁸¹ Voir Japon - Taxes sur les boissons alcooliques (1^{er} novembre 1996), WT/DS8/R, 127, paragraphe 6.14 (il incombe au plaignant de prouver que les produits sont des produits similaires dans les différends relevant de l'article III:2); voir d'une manière générale Argentine - Mesures affectant les importations de chaussures, textiles, vêtements et autres articles (25 novembre 1997), WT/DS56/R, 109, paragraphe 6.35.

⁴⁸² Le critère des éléments de preuve positifs de l'Accord SMC est particulièrement important dans le cas d'espèce parce qu'une constatation positive de l'existence d'un préjudice grave reviendrait à priver l'Indonésie de son droit, en tant que pays en développement, d'accorder certaines subventions. Une dérogation au droit de l'Indonésie dans le présent cas impose une charge de la preuve excessivement élevée aux plaignants. Voir d'une manière générale Canada - Administration de la loi sur l'examen de l'investissement étranger (7 février 1984), IBDD, S30/147, 174, paragraphe 5.20; Japon - Restrictions à l'importation de certains produits agricoles (22 mars 1988), IBDD, S35/180, 254 à 256, paragraphe 5.1.3.7; Communauté économique européenne - Restrictions à l'importation de pommes de table – plainte du Chili (22 juin 1989), IBDD, S36/100, 135 et 136, paragraphe 12.3.

égards, présente des caractéristiques ressemblant étroitement à celles du produit considéré.

8.207 Le membre de phrase "caractéristiques ressemblant étroitement", assez vague et sans substance, peut être précisé par référence aux affaires précédentes dans le cadre du GATT et de l'OMC, mais il est communément admis que le concept de "produit similaire" est fluide et que sa signification dépend du contexte dans lequel il est utilisé.⁴⁸³ Comme l'a déclaré l'Organe d'appel⁴⁸⁴:

Aucune approche unique pour exercer un jugement ne sera appropriée pour tous les cas. Les critères définis dans le rapport sur les ajustements fiscaux à la frontière devraient être examinés, mais il ne peut pas exister de définition précise et absolue de ce qui est "similaire". Le concept de la "similarité" a un caractère relatif qui évoque l'image d'un accordéon. L'accordéon de la "similarité" s'étire et se resserre en des points différents au gré des différentes dispositions de l'Accord sur l'OMC qui sont appliquées. L'étirement de l'accordéon en un quelconque de ces points doit être déterminé par la disposition particulière dans laquelle le terme "similaire" se trouve, ainsi que par le contexte et les circonstances propres à un cas donné auquel cette disposition peut être applicable.

8.208 Les facteurs qui ont été pris en considération pour l'analyse dans chaque cas comprennent les utilisations finales du produit sur un marché donné; les goûts et habitudes des consommateurs, variables d'un pays à un autre; les propriétés, la nature et la qualité du produit.⁴⁸⁵ Le traitement tarifaire des produits est un autre facteur qui a été pris en considération.⁴⁸⁶ Ainsi, bien que les interprétations de l'expression dans un contexte puissent favoriser une meilleure évaluation de ladite expression dans un autre contexte, il est indispensable de rapporter l'application et l'interprétation spécifiques à l'objectif de l'article que l'on interprète.⁴⁸⁷ Dans le cas d'espèce, l'expression "produit similaire" doit être définie de façon très étroite.

⁴⁸³ Voir, par exemple, Japon - Droits de douane, fiscalité et pratiques en matière d'étiquetage concernant les vins et les boissons alcooliques importés (10 novembre 1987), IBDD, S34/92 (paragraphe 5.5 et 5.6, pages 127 à 131); Canada – Restrictions à l'importation de crème glacée et de yoghourt (5 décembre 1989), IBDD, S36/71 (paragraphe 67, pages 92 et 93); États-Unis – Mesures affectant les boissons alcooliques et les boissons à base de malt (19 juin 1992), IBDD, S39/233 (paragraphe 5.71 à 5.75, pages 332 et 333).

⁴⁸⁴ Japon - Taxes sur les boissons alcooliques, WT/DS8/AB/R (1^{er} novembre 1996), rapport de l'Organe d'appel, page 24.

⁴⁸⁵ Voir, par exemple, Rapport du Groupe de travail sur les ajustements fiscaux à la frontière (2 décembre 1970), IBDD, S18/105 (paragraphe 18, page 110); États-Unis - Taxes sur le pétrole et certains produits d'importation (17 juin 1987), IBDD, S34/154 (paragraphe 5.1.1, pages 174 et 175); États-Unis - Mesures affectant les boissons alcooliques et les boissons à base de malt (19 juin 1992), IBDD, S39/233 (paragraphe 5.24, pages 311 et 312); États-Unis - Normes concernant l'essence nouvelle et ancienne formules, WT/DS2/R (20 mai 1996), rapport du Groupe spécial (paragraphe 6.8, page 38).

⁴⁸⁶ Voir, par exemple, Rapport du Groupe de travail sur les subventions australiennes aux importations de sulfate d'ammonium (3 avril 1950), IBDD, II/204 (paragraphe 8, pages 207 et 208); Mesures appliquées par la CEE aux protéines destinées à l'alimentation des animaux (14 mars 1978), IBDD, 25S/53 (paragraphe 4.2, page 69); Japon - Droits de douane, fiscalité et pratiques en matière d'étiquetage concernant les vins et les boissons alcooliques importés (10 novembre 1987), IBDD, S34/92 (paragraphe 5.6, pages 129 à 131); États-Unis - Normes concernant l'essence nouvelle et ancienne formules, WT/DS2/R (20 mai 1996), rapport du Groupe spécial (paragraphe 6.9, page 38).

⁴⁸⁷ Voir, par exemple, CEE-Importations de viande de bœuf en provenance du Canada (10 mars 1981), IBDD, S28/97 (paragraphe 4.2, pages 103 et 104); États-Unis - Mesures affectant les boissons

8.209 À la conférence de La Havane, il a été indiqué que l'expression "produit similaire" s'entendait du même produit dans le cadre de l'article VI du GATT (droits antidumping et droits compensateurs).⁴⁸⁸ Le rapport du Groupe d'experts sur les droits antidumping et les droits compensateurs de 1959 indique qu'en matière de dumping, "ce terme devrait être interprété comme visant les produits qui ont des caractéristiques matérielles identiques, sous réserve des différences de présentation qui tiennent à la nécessité d'adapter le produit aux conditions particulières du marché du pays importateur (souci de satisfaire le goût des consommateurs et de respecter les prescriptions légales de ce pays)".⁴⁸⁹ La même définition énoncée dans la note de bas de page n° 46 de l'Accord SMC a été utilisée pour la première fois dans les Accords de 1967 et 1979 sur les droits antidumping et les droits compensateurs.⁴⁹⁰ Cet historique démontre amplement que le concept de "produit similaire" doit être interprété de façon très étroite et être appliqué de manière restrictive aux procédures en matière de dumping et de subventions.⁴⁹¹ En effet, l'imposition de droits antidumping et de droits compensateurs discriminatoires sont des exceptions à l'obligation générale d'accorder le traitement de la nation la plus favorisée prévue à l'article premier du GATT.⁴⁹²

8.210 La même logique s'applique ici avec autant de force. Les nombreuses dérogations prévues en faveur des pays en développement dans l'Accord SMC (par exemple l'article 27) montrent bien que les Membres de l'OMC ont reconnu et accepté la nécessité de subventions pour promouvoir des programmes de développement essentiels dans ces pays. Autrement dit, parmi les avantages conférés aux pays en développement au titre de l'Accord SMC figure le droit (bien qu'assorti de conditions) d'accorder des subventions. Par conséquent, étant donné qu'une constatation positive de l'existence d'une menace de préjudice grave à un "produit similaire" reviendrait à priver un pays en développement Membre de ce droit général, l'expression "produit similaire" doit être interprétée de façon étroite.⁴⁹³ Une dérogation au droit de l'Indonésie dans le cas d'espèce impose donc une charge de la preuve excessivement élevée aux plaignants⁴⁹⁴ et ceux-ci ne se sont pas acquittés de leur obligation à cet égard.

alcooliques et les boissons à base de malt (19 juin 1992), IBDD, S39/233 (paragraphe 5.24 et 5.25, pages 311 et 312, et paragraphe 5.71, page 332).

⁴⁸⁸ E/CONF.2/C.3/SR.30, page 8.

⁴⁸⁹ L/978, adopté le 13 mai 1959, IBDD, S8/156 (paragraphe 12, pages 160 et 161).

⁴⁹⁰ Voir IBDD, S15/25, 26; IBDD, S26/188, 189; IBDD, S26/63, 72, note de bas de page n° 2.

⁴⁹¹ Voir d'une manière générale Japon - Droits de douane, fiscalité et pratiques en matière d'étiquetage concernant les vins et les boissons alcooliques importés (10 novembre 1987), IBDD, S34/92 (paragraphe 5.6, pages 129 à 131).

⁴⁹² Voir États-Unis - Droits compensateurs sur la viande de porc fraîche, réfrigérée et congelée en provenance du Canada (11 juillet 1991), IBDD, S38/32 (paragraphe 4.4, page 48).

⁴⁹³ Voir de manière générale Japon - Restrictions à l'importation de certains produits agricoles (22 mars 1988), IBDD, S35/180 (paragraphe 5.2.2.3, pages 258 et 259); Canada - Restrictions à l'importation de crème glacée et de yoghourt (5 décembre 1989), IBDD, S36/71 (paragraphe 59, page 90); CEE - Restrictions à l'importation de pommes - Plainte des États-Unis (22 juin 1989), IBDD, S36/149 (paragraphe 5.15, pages 180 et 181); Groupe spécial du marché norvégien concernant le matériel pour la perception des péages destiné à la ville de Trondheim (13 mai 1992), IBDD, S40/372 (paragraphe 4.5, page 392).

⁴⁹⁴ Voir d'une manière générale Canada - Administration de la Loi sur l'examen de l'investissement étranger (7 février 1984), IBDD, S30/147 (paragraphe 5.20, pages 174 et 175); Japon - Restrictions à l'importation de certains produits agricoles (22 mars 1988), IBDD, S35/180 (paragraphe 5.1.3.7, pages 254

- d) En ce qui concerne les ventes de Timor, aucun produit similaire d'Europe ou des États-Unis n'a subi de préjudice grave

8.211 Nonobstant leurs allégations et leurs critiques concernant la façon dont l'Indonésie interprète la notion de produit similaire, ni les Communautés européennes ni les États-Unis ne vendent en Indonésie de modèles de voiture similaires à la Timor. Aux fins de la présente procédure, la détermination de produits similaires doit être faite sur la base de nombreuses caractéristiques physiques et non physiques et des préférences et avis des consommateurs. Les arguments des plaignants concernant la similarité des produits sont des plus médiocres parce qu'ils ne prennent pas en compte l'ensemble des caractéristiques et avis pertinents.

- e) Les assertions des Communautés européennes concernant l'Opel Optima et la Peugeot 306 sont incorrectes et fallacieuses

8.212 Les Communautés européennes affirment en effet que la façon dont l'Indonésie interprète le concept de produit similaire est "manifestement trop restrictive" parce qu'un au moins des 60 modèles différents de voitures de tourisme vendus en Indonésie doit être similaire à la Timor. Mis à part le point de savoir à qui incombe la charge de la preuve, et le manquement des Communautés européennes à cet égard, l'argument des Communautés européennes est tout à fait à côté de la question. Il s'agit ici de savoir si l'une ou l'autre des voitures de tourisme des CE sont similaires à la Timor, et non pas de savoir si d'autres voitures sont similaires à la Timor.

8.213 Les arguments des Communautés européennes alléguant un préjudice grave sont un salmigondis de données générales et spécifiques. Les Communautés européennes ont avancé des chiffres concernant les parts de marché dans l'ensemble du marché des voitures de tourisme, tout en présentant aussi des arguments concernant la sous-cotation des prix, les ventes et les parts de marché uniquement pour l'Opel Optima et la Peugeot 306. Les Communautés européennes se réfèrent au concept de produit similaire en limitant leur examen à deux modèles qui, selon elles, appartiennent au même segment que la Timor mais, à ce jour, elles n'ont fourni aucune donnée ou information spécifiques démontrant la "similarité" de ces produits. Encore une fois, au risque de rabâcher, cela rend les données des Communautés européennes sur les parts de marché, les ventes et la sous-cotation des prix tout à fait inutiles. En outre, comme cela ressort des tableaux 26 et 27, la Timor n'est pas similaire à l'Opel Optima ou à la Peugeot 306.

- f) Les États-Unis n'ont pas vendu de produits similaires en Indonésie et leurs assertions concernant les GM Opel, la Ford Escort et la Chrysler Neon sont hors de propos et à caractère spéculatif

8.214 Les États-Unis ne peuvent pas démontrer l'existence d'un préjudice grave parce qu'ils n'ont pas satisfait au critère essentiel de la similarité des produits. Comme le montrent les tableaux 26 et 27, la Ford Escort, la Chrysler Neon, l'Opel Optima et l'Opel Vectra ne sont pas similaires à la Timor.⁴⁹⁵

8.215 Comme suite à la question de la similarité des produits, les États-Unis expriment l'avis que l'analyse juridique devrait se limiter à l'examen des utilisations finales et des caractéristiques physiques les plus essentielles des voitures de tourisme. Or, cette analyse serait inappropriée parce qu'elle est trop simpliste.

8.216 Les États-Unis reprochent à l'Indonésie d'étendre son analyse au-delà de la définition des "produits similaires" figurant dans la note de bas de page n° 46 de l'Accord SMC, mais cela est injustifié et, au mieux, déloyal. Les États-Unis disent ce qui suit: "Certes, cette définition ne donne que des orientations générales, et une analyse dans chaque cas est nécessaire pour déterminer si un produit particulier est "similaire" à un autre. ... Les facteurs qui devraient être considérés pour l'analyse dans chaque cas comprennent notamment les suivants: utilisations finales du produit sur un marché donné; goûts et habitudes des consommateurs, variables d'un pays à un autre; propriétés, nature et qualité du produit".⁴⁹⁶ Les États-Unis ont indiqué aussi qu'ils pensaient, comme l'Indonésie, que "les consommateurs tiennent compte de nombreuses caractéristiques physiques et non physiques pour prendre leurs décisions d'achat". Ce fait irréfutable est amplement corroboré par la déclaration suivante figurant dans le rapport annuel de 1996 de la société Ford Motor à la Commission des opérations de bourse des États-Unis:

La part de Ford [dans les ventes du secteur] est influencée par la qualité, le prix, le style, l'agrément de conduite, la sécurité, la fiabilité, la consommation de carburant et l'utilité de ses produits par rapport à ceux qui sont offerts par d'autres constructeurs, ainsi que par le choix du moment où les nouveaux modèles sont mis sur le marché et les limitations des capacités de production. La mesure dans laquelle Ford est à même de suivre l'évolution des préférences des consommateurs en ce qui concerne le type ou la taille des véhicules, leur style et leurs caractéristiques techniques peut influencer notablement sur les ventes et les gains de Ford.⁴⁹⁷

8.217 La large gamme de facteurs reconnus qui doivent être pris en considération pour identifier des produits similaires à la Timor font ressortir que les États-Unis (et les CE) n'ont pas satisfait à l'obligation en matière de charge de la preuve analysée plus haut.

⁴⁹⁵ Les États-Unis s'efforcent d'étayer leur position en affirmant que "il est amplement évident que sur le marché des États-Unis la Sephia est considérée comme appartenant à la même catégorie que l'Escort et la Neon". Cela n'est pas valable pour trois raisons. Premièrement, la Kia Sephia commercialisée aux États-Unis est une voiture beaucoup plus perfectionnée que la Timor: les différences sont si grandes que la Sephia n'est pas "similaire" à la Timor. Voir la pièce n° 42 de l'Indonésie, pages 8 et 9. Deuxièmement, l'idée que les analystes se font du marché des États-Unis ne présente aucun intérêt pour le marché indonésien. Troisièmement, même si cela était le cas, les analystes ne placent pas tous la Sephia dans la même catégorie que l'Escort et la Neon. Voir la pièce n° 12 de l'Indonésie.

⁴⁹⁶ États-Unis citant Japon - Taxes sur les boissons alcooliques (1^{er} novembre 1996), WT/DS8/R, rapport de l'Organe d'appel, page 24.

⁴⁹⁷ Ford Motor Company 1996 Annual Report to US Securities and Exchange Commission in Form 10-K at 5 (pièce n° 44 de l'Indonésie).

g) La position de l'Indonésie concernant la question de la similarité des produits ne rend pas l'Accord SMC inapplicable aux produits de consommation

8.218 Les Communautés européennes et les États-Unis font valoir, chacun de leur côté, que l'analyse de la question de la similarité des produits faite par l'Indonésie est trop restrictive parce que le fait d'exiger que les voitures de tourisme soient identiques exclurait effectivement les produits de consommation du champ d'application de l'Accord SMC. Ces arguments sont fallacieux.

8.219 L'Indonésie n'a jamais prétendu que les produits doivent être identiques pour être considérés comme similaires. À vrai dire, l'Indonésie convient qu'une certaine différenciation peut exister entre des produits similaires. Il est indispensable de souligner, toutefois, que le concept de différenciation doit être circonscrit soigneusement, en tenant dûment compte des types de produits en cause. Par exemple, si des différences relativement mineures et sans importance existent pour nombre de produits de consommation – tels que les mixeurs, les ouvre-boîtes et les fours-grilloirs – les voitures de tourisme sont des produits très fortement différenciés. Deux voitures peuvent même se ressembler étroitement en ce qui concerne les caractéristiques physiques essentielles, tout en étant très différentes en ce qui concerne nombre d'autres caractéristiques physiques et non physiques, dont les suivantes: style, qualité, durabilité, agrément de conduite, sécurité, fiabilité, fidélité à la marque, image de marque/réputation, prestige, service après-vente, consommation de carburant et valeur de revente.⁴⁹⁸ Cette multitude d'éléments de différenciation des voitures, ainsi que leur prix beaucoup plus élevé, les distinguent de presque tous les autres produits de consommation. Ainsi, bien qu'il puisse être difficile de déterminer des catégories appropriées de produits similaires aux fins de la présente procédure, cette difficulté n'étaye pas les assertions radicales des Communautés européennes et des États-Unis selon lesquelles l'adoption de l'approche spécifique de la question de la similarité des produits de l'Indonésie dans le cas d'espèce rendrait impossible d'engager une procédure pour préjudice grave contre un produit de consommation subventionné.⁴⁹⁹

8.220 La différenciation des produits est importante pour la question de la similarité des produits pour une autre raison. Il est admis que lorsque la différenciation des produits est élevée, les produits sont moins substituables et les prix jouent un rôle moins déterminant dans les décisions d'achat. Le degré exceptionnellement élevé de différenciation des produits entre la Timor S515 et les voitures prétendument similaires des Communautés européennes et des États-Unis les rend non substituables. Cela est important, car comme le Groupe spécial chargé de l'affaire Japon – Taxes sur les boissons alcooliques l'a reconnu, tous les produits similaires sont "directement concurrents ou directement substituables".⁵⁰⁰ Ainsi, étant donné que la Timor et aucun des modèles de comparaison proposés ne

⁴⁹⁸ Par exemple, comme on le voit au tableau 27, la Timor S515 et la Mercedes Benz C180 ont beaucoup de similarités physiques, mais on ne peut pas raisonnablement les considérer comme des produits similaires.

⁴⁹⁹ Ces assertions sont également infirmées par les nombreuses procédures en matière de droits compensateurs et de droits antidumping engagées avec succès dans les CE, les États-Unis et d'autres pays et dans lesquelles des produits de consommation étaient mis en cause. Les autorités locales de ces pays ont utilisé la même approche de la notion de produit similaire que celle qui figure dans l'Accord SMC ou une approche très semblable. Voir d'une manière générale Certain Electric Fans from the People's Republic of China, USITC Pub. 2461 (décembre 1991); Certain Personal Word Processors from Japan, USITC Pub. 2411 (août 1991); Top-of-the-Stove Stainless Steel Cooking Ware from Korea and Taiwan, USITC Pub. 1936 (janvier 1987).

⁵⁰⁰ Japon – Taxes sur les boissons alcooliques (1^{er} novembre 1996), WT/DS8/R, paragraphe 6.22, page 133. Le Groupe spécial se référait en l'occurrence à l'article III et aux Notes interprétatives relatives à l'article III, mais son observation générale à cet égard s'applique avec autant de force au cas d'espèce.

sont substituables ou "directement concurrents", ils ne peuvent pas être considérés comme des produits similaires.⁵⁰¹

h) Segments du marché

8.221 Nombre de caractères physiques et non physiques et d'appréciations des consommateurs déterminent le segment de marché dans lequel entre un modèle donné. Ces facteurs comprennent notamment: fidélité à la marque; qualité; image de marque/réputation; fiabilité; style; durabilité; utilité; valeur à la revente; confort de roulement; agrément de conduite; équipements de série; équipements de sécurité; options disponibles; dimensions extérieures; volume intérieur; consommation de carburant; service après-vente; technologie et dimension du moteur; type de transmission; et type de suspension.

8.222 Les caractéristiques physiques et les spécifications de la Timor présentées par l'Indonésie au tableau 27, ainsi que les caractéristiques non physiques et les appréciations énumérées ci-dessus placent la Timor dans le segment du marché comprenant les petites voitures de tourisme économiques. La Timor s'adresse aux nouveaux venus sur le marché des voitures dans ce segment de marché. Les mêmes caractéristiques physiques et non physiques et appréciations placent la Ford Escort, l'Opel Optima et l'Opel Vectra, ainsi que la Chrysler Neon (et la Peugeot 306) au sommet du segment plus élevé des petites voitures.

8.223 Les positions relatives de la Timor et des modèles de comparaison des États-Unis (et des Communautés européennes) sont amplement démontrées par les différences dans les caractéristiques physiques les plus essentielles (elles le sont encore plus par les différences dans les caractéristiques non physiques et les appréciations de chaque modèle). On peut regrouper les spécifications ou caractéristiques physiques essentielles qui différencient les voitures de tourisme et contribuent à la segmentation du marché sous quatre rubriques: moteur; direction et suspension; équipements de sécurité; et habitacle.

8.224 La rubrique moteur se subdivise comme suit: configuration et cylindrée du moteur; type de transmission; puissance; et couple maximal. La rubrique direction et suspension comprend: type de suspension; position des roues motrices; système de direction; dimension des pneumatiques; et diamètre de braquage. La rubrique équipements de sécurité comprend: système de freinage; capacité du réservoir à carburant et consommation au kilomètre; poids à vide; et dispositifs de sécurité passive. La rubrique habitacle comprend: dimensions intérieures et nombre de passagers.

8.225 Le tableau ci-après indique les principales différences dans les caractéristiques physiques qui rendent la Timor "non similaire" aux modèles de comparaison proposés:

⁵⁰¹ La notion de concurrence et son importance ressortent clairement du libellé de l'Accord SMC. La concurrence est le fondement de tous les indices de l'existence d'un préjudice grave présentés à l'article 6.3: détournement d'importations ou entrave à des importations, sous-cotation notable du prix, entrave notable aux hausses de prix, dépression des prix, perte de ventes ou de parts de marché.

Tableau 26

Comparaison avec les modèles des voitures des États-Unis et des Communautés européennes

	Ford Escort	Peugeot 306	Chrysler Neon	Opel Vectra	Opel Optima
Moteur ⁵⁰²	Non	Non	Non	Non	Non
Direction et suspension ⁵⁰³	Non	Non	Non	Non	Non
Équipements de sécurité ⁵⁰⁴	Non	Non	Non	Non	Non
Habitacle ⁵⁰⁵	Oui	Oui	Oui	Non	Oui

Oui = comparable à la Timor S515

Non = non comparable à la Timor S515

8.226 Les données détaillées ayant servi à l'analyse du tableau 26 sont présentées dans le tableau ci-après:

⁵⁰² Par rapport à la Timor, ces voitures ont des moteurs dont la puissance et le couple maximal sont plus élevés. La Neon a la transmission automatique, qui est également disponible pour la Peugeot.

⁵⁰³ Par comparaison avec la Timor, l'Escort, la Vectra et l'Optima ont une direction assistée et la Peugeot, la Neon, la Vectra et l'Optima ont des pneumatiques plus grands.

⁵⁰⁴ Par comparaison avec la Timor, la Neon, la Vectra et la Peugeot ont un système de freinage antiblocage (ABS); l'Escort a des freins arrière à disques; l'Escort, la Neon, la Vectra et l'Optima ont des coussins gonflables; l'Escort et la Neon ont une consommation de carburant plus économique; l'Opel Vectra est plus lourde; et les réservoirs à carburant de la Vectra et de la Peugeot sont plus grands.

⁵⁰⁵ Le volume intérieur (calculé d'après les dimensions extérieures) et le nombre de passagers pouvant être transportés sont approximativement les mêmes, sauf pour la Vectra qui peut transporter un passager de plus.

Tableau 27

Comparaison des voitures

Rubrique	Timor S515	Ford Escort	Chrysler (Dodge Neon)	Opel Vectra	Opel Optima	Peugeot 306	Mercedes Benz C180
1. Cylindrée (cm ³)	1 498	1 597	2 000	1 998	1 796	1 761	1 799
2. Configuration du moteur et nombre de soupapes	SOHC, 4 cyl., carburateur 16 soupapes	DOHC, 4 cyl. injection 16 soupapes	OHC, 4 cyl. injection	SOHC, 4 cyl. injection	SOHC, 4 cyl. injection	SOHC, 4 cyl. injection	4 cyl. injection
3. Suspension Avant: indépendante, du type MacPherson Arrière: indépendante, à bras multiples	Oui Oui	Oui Oui	Oui Oui	Oui Oui	Oui Oui	Oui Oui	
4. Freins 1. Avant 2. Arrière 3. ABS	Freins à disques Freins à tambours	Freins à disques Freins à disques	Freins à disques Freins à tambours Oui	Freins à disques Freins à tambours Oui	Freins à disques Freins à tambours	Freins à disques Freins à tambours Oui	Freins à disques Freins à disques Oui
5. Traction avant	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Non
6. Direction	Crémaillère, colonne de direction télescopique	Crémaillère, direction assistée		Crémaillère, direction assistée	Crémaillère, direction assistée	Colonne de direction réglable (angulairement) commande sous le volant, direction assistée	
7. Transmission (manuelle 5 vitesses ou automatique)	Manuelle 5 vitesses	Manuelle 5 vitesses	Automatique 3 vitesses	Manuelle 5 vitesses	Manuelle 5 vitesses	Manuelle 5 vitesses	Manuelle 5 vitesses

Rubrique	Timor S515	Ford Escort	Chrysler (Dodge Neon)	Opel Vectra	Opel Optima	Peugeot 306	Mercedes Benz C180
8. Puissance (kw/tr/min.)	58/5 500	75/5 500	97/6 000	80,9/5 400	66/5 400	70/6 000	122/5 500
9. Couple maximal (kgm/tr/min.)	122/2 500	134/3 000	129/5 000	173/2 600	163/3 200	148/3 000	199/3 750
10. Capacité du réservoir à carburant (litres)	50	55	57	61	52	80	75
11. Consommation de carburant en litres/100km - circuit urbain - circuit interurbain	12,3 13,9	9,5 29,7	24,2			5,8	
12. Poids à vide	1 055	1 110	1 102	1 245	980	1 100	1 280
13. Hauteur	1 390	1 346	1 320	1 425	1 410	1 383	1 389
14. Largeur	1 692	1 875	1 687	1 841	1 688	1 689	1 720
15. Longueur	4 360	4 295	4 295	4 477	1 239	4 232	4 487
16. Empattement (mm)	2 500	2 523	2 600	2 637	2 517	2 580	2 690
17. Diamètre de braquage (mètres)	4,95	5		5,33	4,99	5,45	5,37
18. Dimensions des pneumatiques	175/70R13	175/70R13	185/65R14	195/60R15-87H	195/60R15	185/60R14	195/65R1591H
19. Nombre de places	4	4	4	5	4	4	4
20. Climatisation	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
21. Coussins gonflables	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Oui

i) La Neon n'est pas "similaire" à la Timor

8.227 Outre les différences déjà indiquées, les données communiquées par les États-Unis montrent que la Neon est tout à fait luxueuse par rapport à la Timor au confort spartiate. Selon les États-Unis, la Neon comprend notamment les équipements de série suivants:

- lecteur de disques compacts;
- toit ouvrant électrique; et
- coussins gonflables à faible impact.⁵⁰⁶

8.228 Ces équipements ne sont même pas offerts en option sur la Timor, alors qu'ils sont offerts en équipement de série sur la voiture de fabrication américaine qui, selon les États-Unis, est similaire à la Timor. En outre, même les données limitées concernant les caractéristiques physiques de la Neon fournies par les États-Unis montrent qu'il existe d'autres différences physiques importantes entre la Neon et la Timor (voir le tableau 23).

8.229 Par ailleurs, les États-Unis reconnaissent en fait que la Timor est considérée en Indonésie exactement de la façon décrite par l'Indonésie au Groupe spécial, à savoir comme une voiture économique de qualité inférieure.⁵⁰⁷ Bien entendu, comme l'Indonésie l'a souligné et les États-Unis l'ont reconnu, les appréciations des consommateurs sont déterminantes pour leurs décisions d'achat.

8.230 Il est particulièrement révélateur que les États-Unis reconnaissent que la Sephia et la Timor ne sont pas la même voiture. S'efforçant d'escamoter la question, les États-Unis déclarent que "la seule différence ... est l'étiquette de la "Timor" et, peut-être, le pays d'origine de certaines parties". Les États-Unis notent ensuite en passant que "la version de la Sephia vendue aux États-Unis a une cylindrée légèrement supérieure à celle de la version vendue en Indonésie".

8.231 En outre, les États-Unis se livrent à une manipulation beaucoup plus grossière des données lorsqu'ils analysent la puissance des deux voitures. Nous appelons l'attention du Groupe spécial sur le fait que les États-Unis ont présenté des données trompeuses dans la comparaison de la Timor et de la Neon. Les États-Unis présentent un chiffre de puissance en chevaux-vapeur pour décrire la puissance de la Timor, mais un chiffre de kw/tr/min pour la Neon sans indiquer qu'il ne s'agit pas de la même mesure. Le résultat est une comparaison de 85 à 98, alors que la comparaison appropriée en chevaux-vapeur aurait été de 85 à 129, laquelle bien entendu est défavorable à la position des États-Unis. Par ailleurs, nous notons qu'étant donné que la Neon est fabriquée aux États-Unis, Chrysler la commercialise sur la base de la puissance en chevaux-vapeur. Nous voulons croire que les États-Unis n'ont pas utilisé ce leurre intentionnellement pour induire le Groupe spécial en erreur, en espérant que la comparaison impropre ne serait pas remarquée.

8.232 L'Indonésie a déjà démontré de manière concluante ce que les États-Unis essaient encore de ne pas admettre, à savoir que même la Sephia n'est pas "similaire" à la Timor. La Timor est la Sephia de jadis. Contrairement à n'importe quel constructeur des États-Unis, des Communautés européennes ou du Japon, Kia a bien voulu accorder une licence pour une technologie dépassée à un prix équitable, mais même Kia n'était pas disposée à accorder une licence pour sa technologie actuelle.

⁵⁰⁶ La pièce n° 24 des États-Unis indique, à la page 18, que ces équipements sont des équipements de série pour la Neon.

⁵⁰⁷ *Id.*, page 35 (l'article fait part des préoccupations des acheteurs potentiels au sujet de la qualité et du service après-vente de la Timor).

b) Voitures entièrement en pièces détachées "similaires" aux Timor finies

8.233 Selon les parties, la GM Opel Optima et la GM Opel Vectra, la Ford Escort, la Peugeot 306 et la Chrysler Neon, entre autres modèles, sont (ou seraient) importées en Indonésie entièrement en pièces détachées (plutôt qu'entièrement montées). Une fois qu'elles sont en Indonésie, elles sont montées et vendues. Les **Communautés européennes** et les **États-Unis** font valoir que ces voitures importées entièrement en pièces détachées sont "similaires" aux Timor entièrement finies. L'**Indonésie** est de l'avis contraire. Voici les arguments des parties à cet égard :

1) Arguments des Communautés européennes

8.234 La thèse selon laquelle les voitures entièrement en pièces détachées doivent être considérées comme "similaires" aux voitures de tourisme entièrement montées lorsque le jeu de pièces détachées a déjà les "caractéristiques essentielles" de la voiture finie est étayée par un principe généralement admis de classification douanière qui figure maintenant à la règle 2 a) des Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé de 1996. Selon ce principe :

Toute 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. Elle couvre également l'article complet ou fini, ou à considérer comme tel en vertu des dispositions qui précèdent lorsqu'il est présenté à l'état démonté ou non monté.

8.235 Étant donné que l'Indonésie accorde des allègements de droits à l'importation de parties et pièces détachées destinées au montage de voitures de tourisme lorsque la teneur en éléments d'origine locale des voitures sur lesquelles elles sont montées est supérieure à 20 pour cent, les voitures importées entièrement en pièces détachées peuvent être considérées comme ayant les "caractéristiques essentielles" d'une voiture complète dans les cas où elles n'ont pas bénéficié d'allègements des droits d'importation.

8.236 Les critères appliqués par l'Indonésie pour classer les mêmes produits lorsqu'ils sont importés en Indonésie demeurent obscurs. En effet, le simple fait que ces jeux de pièces détachées bénéficient d'un taux de droit d'importation plus bas ne signifie pas nécessairement qu'ils ne sont pas classés dans la même position à six chiffres du SH que les voitures entièrement montées. S'il était confirmé que les jeux de pièces détachées exportés depuis les CE sont classés, par l'Indonésie, comme parties et pièces détachées, et non comme voitures de tourisme, la conclusion à en tirer serait nécessairement que l'Indonésie ne suit pas la règle 2 a) des Règles générales pour l'interprétation du SH.

8.237 En tout état de cause, le point de savoir si l'Indonésie applique ou non dans la pratique la règle 2 a) des Règles générales pour l'interprétation du SH ne présente aucun intérêt pour le présent différend. Les Communautés européennes ont invoqué la règle 2 a) des Règles générales pour l'interprétation du SH afin d'étayer leur thèse selon laquelle les jeux de pièces détachées et les voitures finies ont des "caractéristiques [se] ressemblant étroitement" et, par conséquent, sont des produits "similaires" aux fins de l'Accord SMC. Cet argument présente un intérêt général et reste valable, que le Membre importateur en cause dans un différend particulier respecte ou non cette règle.

8.238 En réponse à une question du Groupe spécial concernant l'état dans lequel les jeux de pièces détachées sont importés, ainsi que la nature et le montant de la valeur ajoutée en Indonésie, les **Communautés européennes** ont déclaré ce qui suit.

8.239 Presque toutes les voitures des CE (de tous modèles) sont exportées en Indonésie sous forme de jeux de pièces détachées. Les jeux comprennent déjà presque toutes les parties et pièces détachées nécessaires au montage des voitures. Les seuls éléments qui sont achetés en Indonésie sont des

éléments universels peu coûteux comme les batteries et les pneumatiques ou des accessoires comme les appareils de radio, les lecteurs de disques compacts et les haut-parleurs. De ce fait, le pourcentage de valeur ajoutée locale est très faible dans tous les cas. Selon les données fournies par l'Indonésie en réponse à une question posée par les États-Unis au cours des consultations (voir le tableau ci-après), en 1996 le pourcentage de teneur en éléments d'origine locale des modèles communautaires montés en Indonésie allait de 6,4 à 8,2 pour cent.

Tableau 28

Teneur en éléments d'origine locale

Type de véhicule	Pays d'origine	Teneur en éléments d'origine locale (%)		
		1994	1995	1996
I. Véhicules utilitaires				
Catégorie I	Japon	12 201 – 61 016	6 398 - 48 127	6 470 - 45 398
	États-Unis	29 078	-	-
	Communauté européenne	-	5 760	-
Catégorie II	Japon	31 815 – 37 502	23 404 - 33 672	24 610 - 33 976
	États-Unis	-	-	-
	Communauté européenne	21 604	25 353 - 28 109	22 005 - 22 517
Catégorie III	Japon	31 164 – 36 621	30 431 - 36 060	25 295 - 34 819
	États-Unis	-	-	-
	Communauté européenne	23 061 – 31 634	29 273 - 30 964	22 529 - 23 280
Catégorie IV	Japon	1 000 – 31 994	2 725 - 30 796	3 977 - 30 162
	États-Unis	2 200 – 11 800	2 200	-
	Communauté européenne	-	4 682	4 689
II. Voitures de tourisme				
	Japon	5 000 – 42 968	6 231 - 42 248	6 908 - 42 165
	États-Unis	6 000	7 536 - 11 200	7 663 - 11 066
	Communauté européenne	5 000 - 6 327	6 222 - 7 858	6 388 - 8 292
	Corée	-	5 016 - 8 304	6 529 - 8 300

2) Arguments des États-Unis

8.240 Les États-Unis pensent comme les Communautés européennes que les voitures de tourisme entièrement en pièces détachées doivent être considérées comme "similaires aux voitures de tourisme entièrement montées lorsque le jeu de pièces détachées a déjà les "caractéristiques essentielles" de la voiture finie" pour les raisons énoncées par les Communautés européennes. Les États-Unis ajoutent que, dans une large mesure, le commerce mondial d'automobiles se fait sous forme d'exportation et d'importation de véhicules non montés, par opposition aux véhicules finis et complètement montés. Cela est certainement le cas en Indonésie, où la seule voiture de tourisme qui a été importée à l'état monté et en quantités assez importantes est la Kia Sephia pendant la période d'une année durant laquelle les exonérations tarifaires et fiscales étaient en vigueur. Étant donné qu'une voiture de tourisme à l'état non monté a les caractéristiques essentielles d'une voiture entièrement montée, constater qu'une voiture de tourisme à l'état non monté n'est pas un produit similaire à une voiture finie reviendrait à accorder plus d'importance à la forme qu'au fond.

8.241 En réponse à une question du Groupe spécial concernant l'état dans lequel les jeux de pièces détachées sont importés, et la nature et le montant de la valeur ajoutée en Indonésie, les **États-Unis** ont indiqué ce qui suit.

8.242 S'agissant de Ford, les jeux de pièces détachées pour l'Escort auraient été commandés par lots de 20 véhicules, c'est-à-dire qu'une commande aurait porté sur un multiple quelconque de 20 véhicules, par exemple 20, 40, 60, etc. Les jeux de pièces détachées auraient été expédiés dans des emballages étanches et conditionnés spécialement pour recevoir le contenu exact du jeu, c'est-à-dire le nombre exact de capots, d'ailerons, de moteurs, etc. Ces emballages auraient été placés ensuite dans des conteneurs normalisés pour le transport jusqu'au port et l'expédition maritime. Le jeu de pièces détachées aurait contenu toutes les parties nécessaires au montage d'une Escort complète, sauf les éléments achetés sur place comme l'huile et l'essence.

8.243 En ce qui concerne la teneur en éléments d'origine locale, la teneur initiale en éléments d'origine locale des Ford Escort aurait été bien inférieure au seuil de 20 pour cent nécessaire pour obtenir des avantages tarifaires au titre du programme de 1993, même si Ford avait prévu d'accroître à terme la teneur en éléments d'origine locale.

8.244 Pour ce qui est de la Chrysler Neon, les jeux auraient été expédiés par lots de 72 véhicules. Étant donné que selon le projet prévu les Neon auraient eu une teneur en éléments d'origine locale inférieure à 10 pour cent, il y aurait eu 85 caisses par lot. Les États-Unis n'ont pas de liste complète des éléments qui auraient été fournis par l'Indonésie. Selon des responsables de Chrysler, toutefois, en raison de la faible teneur en éléments d'origine locale, des éléments tels que les peintures, l'huile, l'essence et d'autres produits auraient été fournis localement.

8.245 Les États-Unis ont demandé des renseignements à la General Motors au sujet de la composition précise des jeux de pièces détachées, mais ne les ont pas reçus.

3) Arguments de l'Indonésie

8.246 Les voitures en pièces détachées ne sont pas "similaires" aux voitures finies. Bien que plusieurs régimes douaniers classent à des fins tarifaires les produits incomplets, non finis ou non montés et les produits finis sous le même numéro du tarif douanier harmonisé, cela ne suffit pas pour faire d'une voiture finie et "prête à la vente" un produit similaire à une voiture incomplète, non finie ou non montée à laquelle, après l'importation, il faut ajouter des pièces détachées, du travail, des ressources en capital et des équipements essentiels pour qu'elle soit "prête à la vente".

8.247 Qualifier les produits non montés et les produits montés de produits similaires revient à comparer des articles qui physiquement ne sont pas similaires, et pour lesquels les clients et les appréciations des clients sont différents. Ces comparaisons de pommes avec des oranges sont économiquement et juridiquement dénuées de tout intérêt.

8.248 L'expression "caractéristiques essentielles" est un concept de classification tarifaire. Ce n'est pas un concept qui peut servir de facteur déterminant lorsque des plaignants cherchent à rafistoler une analyse comparative bancaire.

c) "Importations" en provenance/"exportations" du plaignant

8.249 En réponse à une question du Groupe spécial, les **États-Unis** ont examiné la question de savoir si un préjudice grave pour les intérêts des États-Unis pouvait exister en termes de détournement/entrave et de sous-cotation du prix lorsque le pays d'origine des produits touchés n'était pas les États-Unis. Voici les arguments des **États-Unis** à cet égard.

1) Arguments des États-Unis

8.250 En ce qui concerne les Escort que Ford avait l'intention d'importer en Indonésie, selon le plan prévu pour l'Indonésie elles seraient venues d'Europe. En ce qui concerne l'Opel Optima et l'Opel Vectra importées en Indonésie, les États-Unis croient savoir que les importations de ces deux modèles ont cessé par suite du Programme concernant la voiture nationale, bien qu'il soit possible que des voitures en stock soient encore disponibles à la vente en Indonésie. Avant la mise en place du Programme concernant la voiture nationale, les Opel provenaient d'Europe. S'agissant des Chrysler Neon qui devaient être importées en Indonésie, elles seraient venues des États-Unis, plus précisément de l'usine que Chrysler possède dans l'Illinois.

8.251 Les États-Unis croient savoir qu'aucune voiture de tourisme d'origine américaine, à l'état monté ou non monté, n'est actuellement importée en Indonésie. Voir AV/13, réponse des États-Unis à la question 6. Bien que des cas isolés d'importation de voitures de tourisme originaires des États-Unis ne puissent être exclus, comme on le verra plus loin, les constructeurs des États-Unis ont annulé leurs plans d'exportation de voitures de tourisme en Indonésie en raison de la mise en place du Programme concernant la voiture nationale. Par conséquent, actuellement, les exportations de véhicules automobiles (autres que les camions) originaires des États-Unis se composent de jeux de pièces détachées de GM Opel Blazer et de jeeps Cherokee, qui entrent toutes deux dans la catégorie des "véhicules commerciaux légers".

8.252 Les États-Unis sont d'avis qu'un préjudice grave pour les intérêts des États-Unis en termes de détournement/d'entrave et de sous-cotation du prix peut exister lorsque les produits touchés ne sont pas originaires des États-Unis. Les raisons en sont les suivantes.

8.253 L'article 6.1 de l'Accord SMC se réfère à "[u]n préjudice grave au sens du paragraphe c) de l'article 5 ...". L'article 5 c) à son tour se réfère à "un préjudice grave aux intérêts d'un autre Membre". En outre, la note de bas de page n° 13 à l'article 5 c) dispose ce qui suit: "L'expression "préjudice grave aux intérêts d'un autre Membre" est utilisée dans le présent accord avec le même sens qu'au paragraphe 1 de l'article XVI du GATT de 1994 et s'entend également de la menace d'un préjudice grave". La deuxième phrase de l'article XVI:1 dispose ce qui suit: "Dans tous les cas où il sera établi qu'une telle subvention cause ou menace de causer un préjudice grave aux intérêts d'une autre partie contractante, la partie contractante qui l'accorde examinera, lorsqu'elle y sera invitée, avec l'autre partie contractante ou les autres parties contractantes intéressées ou avec les PARTIES CONTRACTANTES, la possibilité de limiter la subvention". Ainsi, il faut commencer par l'article XVI:1.

8.254 La deuxième phrase de l'article XVI:1, telle qu'elle est libellée, ne limite pas le droit d'un Membre de déposer une plainte pour préjudice grave aux situations où les produits touchés par les subventions sont originaires de ce Membre particulier. En effet, l'article XVI:1 se réfère aux "intérêts" d'un Membre, dont le sens ordinaire est "le fait d'être concerné ou affecté en particulier en ce qui concerne des avantages ou le bien-être". Étant donné que General Motors et Ford sont incontestablement des sociétés américaines, les États-Unis sont fondés à se préoccuper du bien-être de ces sociétés. Ainsi, des mesures qui affectent ces sociétés, ou les produits fabriqués et vendus par ces sociétés, affectent les intérêts des États-Unis au sens de l'article XVI:1. Autrement dit, en vertu de l'article XVI:1, les États-Unis ont un "intérêt" dans les exportations depuis les CE de produits de sociétés américaines, comme General Motors et Ford. Le critère de l'article XVI:1, concrétisé par la note de bas de page n° 13, est incorporé à la partie III de l'Accord SMC comme principe fondamental. Si un résultat différent avait été envisagé, les rédacteurs auraient facilement pu employer d'autres termes.

8.255 Il est vrai que certaines dispositions de l'article 6 s'articulent parfaitement avec ce principe fondamental, et d'autres non. Les paragraphes a) à c) de l'article 6.3, par exemple, se réfèrent simplement aux effets sur les produits similaires "d'un autre Membre", par opposition aux produits du Membre plaignant, et ils sont conformes au principe fondamental de l'article XVI:1 et de l'article 5 c). Le paragraphe d) de l'article 6.3 ne mentionne pas du tout les effets sur les produits similaires.

8.256 Par ailleurs, l'article 6.7, qui décrit les situations dans lesquelles il n'y a pas de préjudice grave au sens de l'article 6.3, se réfère aux importations en provenance du Membre plaignant ou aux exportations du Membre plaignant. De l'avis des États-Unis, toutefois, les règles spécifiques de l'article 6.7 devraient être interprétées en tenant compte du principe fondamental de l'article XVI:1, tel qu'il est incorporé à l'article 5 c) et ne devraient pas être utilisées pour déroger au principe fondamental.

2) Arguments de l'Indonésie

8.257 L'**Indonésie** soutient que le fait qu'aucun produit originaire des États-Unis n'est vendu en Indonésie signifie que les États-Unis ne peuvent faire valoir un préjudice grave. Voici les arguments de l'**Indonésie** à cet égard:

8.258 Les États-Unis reconnaissent que:

"aucune voiture de tourisme originaire des États-Unis, à l'état monté ou non monté n'est actuellement importée en Indonésie";

les Opel Optima et les Opel Vectra importées en Indonésie venaient et viendraient des Communautés européennes, non des États-Unis ; et

même si les "plans" des "trois grands" étaient pertinents, une seule société américaine -Chrysler- a jamais envisagé d'exporter en Indonésie un produit de fabrication américaine depuis les États-Unis (une Neon en pièces détachées). Des responsables d'Opel dans les Communautés européennes et aux États-Unis reconnaissent que les Escort de Ford destinées à l'Indonésie seraient venues d'Europe.

Ainsi, la plainte des États-Unis pour préjudice grave se résume à une seule allégation toute simple et insuffisamment étayée, à savoir que sans les mesures indonésiennes, Chrysler aurait mis en œuvre ses "plans" présumés et essayé de vendre la Neon en Indonésie. Même si cela était vrai, cela ne constituerait pas un préjudice grave. Par conséquent, le Groupe spécial devrait rejeter les allégations des États-Unis et leur plainte.

4. Article 6.3a) de l'Accord SMC – détournement d'importations/entrave à des importations

a) Arguments des Communautés européennes

8.259 Les **Communautés européennes** soutiennent que les subventions incriminées causent "un préjudice grave" aux intérêts de la Communauté de la manière décrite aux paragraphes a) et c) de l'article 6.3 de l'Accord SMC. Voici les arguments des **Communautés européennes** à l'appui de cette allégation.

8.260 En vertu de l'article 6.3 de l'Accord SMC, un préjudice grave au sens du paragraphe c) de l'article 5 peut apparaître dès lors qu'il existe l'une ou plusieurs des situations ci-après:

a) la subvention a pour effet de détourner les importations d'un produit similaire d'un autre Membre du marché du Membre qui accorde la subvention ou d'entraver ses importations;

b) la subvention a pour effet de détourner du marché d'un pays tiers les exportations d'un produit similaire d'un autre Membre ou d'entraver ces exportations;

c) la subvention se traduit par une sous-cotation notable du prix du produit subventionné par rapport au prix d'un produit similaire d'un autre Membre sur le même marché, ou a pour effet d'empêcher des hausses de prix ou de déprimer les prix ou de faire perdre des ventes sur le même marché dans une mesure notable;

d) la subvention se traduit par un accroissement de la part du marché mondial détenue par le Membre qui accorde la subvention pour un produit primaire ou un produit de base subventionné particulier par rapport à la part moyenne qu'il détenait pendant la période de trois ans précédente et cet accroissement suit une tendance constante pendant une période durant laquelle des subventions ont été accordées.

8.261 L'utilisation de la conjonction "ou" dans le texte introductif de l'article 6.3 indique clairement que la présence de l'un des facteurs énumérés dans cette disposition peut suffire à établir l'existence d'un préjudice grave.

8.262 La Communauté allègue et démontre ci-après que les subventions en question causent un préjudice grave aux intérêts de la Communauté de la manière décrite aux paragraphes a) et c) de l'article 6.3.

1) Les voitures nationales subventionnées ont détourné et entravé les importations de voitures de tourisme en provenance des Communautés européennes

8.263 Bien que PT TPN n'ait pris place sur le marché indonésien qu'en octobre 1996, à la fin de la même année les ventes de la Timor S515 représentaient déjà plus de 10 pour cent des ventes annuelles totales de voitures de tourisme sur ce marché en 1996. En 1997, les ventes de Timor S515 ont continué de progresser régulièrement. Comme l'indique le tableau figurant à l'annexe C-2, à la fin du premier semestre de 1997, la part de marché de la Timor S515 avait atteint 26,52 pour cent. Autrement dit, grâce au subventionnement massif accordé par le gouvernement indonésien, PT TPN a pu s'approprier plus du quart du marché indonésien des voitures de tourisme en tout juste neuf mois.

8.264 L'entrée réussie de PT TPN sur le marché indonésien s'est faite, dans une mesure notable, au détriment des importations en provenance de la Communauté. En effet, les ventes fortement subventionnées de la Timor S515 ont à la fois "remplacé" les importations existantes de voitures de tourisme communautaires et "entravé" une hausse de ces importations.

Tableau 29

Ventes de voitures de tourisme – parts de marché

	1993	1994	1995	1996	1997*
Timor	-	-	-	10,10	26,52
CE**	9,9	18,28	23,72	24,09	16,15
Japon***	89,8	81,52	69,08	59,85	50,49
Autre	0,2	0,21	7,19	5,95	6,83

* Avril-mai 1997.

** Ces chiffres comprennent les ventes de l'Opel Optima et de l'Opel Vectra.

*** Ces chiffres comprennent les ventes de la Ford Laser et de la Ford Telstar.

Source: AV/3 (données tirées des Appendices A-39/1-A à A-39/5-B).

8.265 Entre 1992 et 1996, les exportations de voitures de tourisme communautaires ont progressé plus vite que la demande, d'où une augmentation notable en termes de parts de marché. Comme il ressort du tableau 29, la part de marché des voitures de tourisme importées de la Communauté a presque doublé entre 1993 et 1994, passant de 9,9 pour cent à 18,28 pour cent, et elle a augmenté à nouveau l'année suivante pour atteindre 23,72 pour cent.

8.266 En 1996, cette tendance a été brusquement interrompue par l'arrivée sur le marché de la Timor S515. De ce fait, la part de la Communauté pour 1996 n'a été qu'à peine supérieure (24,09 pour cent) à celle de 1995 (23,72 pour cent). Pendant le premier semestre de 1997, la part des importations en provenance des Communautés européennes a enregistré une baisse spectaculaire, tombant à 16,15 pour cent, niveau le plus bas depuis 1993.

Tableau 30

Ventes de l'Opel Optima et de la Peugeot 306 (Unités)

	1995	1996	1997*	1997**
Opel Optima	419	359	165	257
Peugeot 306	-	1 017	443	656
Total	38 826	42 345	26 607	49 568

* Avril-mai.

** Août 1997, d'après des données fournies par l'industrie automobile communautaire.

Source: AV/3 (Appendice A-39/1-B).

Tableau 31

Parts de marché de l'Opel Optima et de la Peugeot 306

	1995	1996	1997*	1997**
Opel Optima	1,08	0,85	0,62	0,52
Peugeot 306	-	2,40	1,66	1,32

* Avril-mai.

** Août, d'après des données fournies par l'industrie automobile communautaire.

Source: AV/3 (Appendice A-39/1-B).

8.267 Les tableaux 30 et 31 montrent l'effet que la mise sur le marché de la Timor S515 a eu sur les ventes de l'Opel Optima et de la Peugeot 306, qui sont les deux modèles communautaires les plus proches par les spécifications et le prix de la Timor S515.

8.268 La Peugeot 306 n'a pas été vendue en Indonésie en 1995. En 1996, Peugeot a vendu 1 017 unités de ce modèle, soit 400 unités de moins que prévu initialement. Pendant les huit premiers mois de 1997, le nombre de voitures vendues n'a été que de 656 (984 unités en chiffres annualisés, c'est-à-dire 33 unités de moins qu'en 1996). Et ce, malgré une augmentation substantielle de la demande globale. En fait, à la fin d'août 1997, les ventes totales de voitures de tourisme en Indonésie dépassaient déjà de près de 20 pour cent celles de l'ensemble de 1996. De ce fait, la part de marché de ce modèle est tombée de 2,4 pour cent en 1996 à tout juste 1,3 pour cent pour les huit premiers mois de 1997.

8.269 Les ventes de l'Opel Optima sont tombées de 419 unités en 1995 à 359 unités en 1996. Pendant les huit premiers mois de 1997, Opel a vendu 257 unités de ce modèle. En termes de parts de marché, cela représente une baisse de 1,08 pour cent en 1995 à 0,85 pour cent en 1996 et à 0,52 pour cent seulement pour les huit premiers mois de 1997. En raison de la baisse des ventes, Opel n'a pas commandé de nouvelles Optima en pièces détachées aux Communautés européennes depuis 1996.

8.270 Les conséquences négatives du Programme concernant la voiture nationale n'ont pas touché uniquement les marques/modèles communautaires qui étaient déjà présents sur le marché indonésien: ce programme a également empêché d'autres marques/modèles communautaires d'entrer sur le marché indonésien.

8.271 Ainsi, par exemple, lorsque le Programme concernant la voiture nationale a été adopté, Ford allait commencer à importer des Escort en pièces détachées fabriquées dans son usine de Sarrelouis (Allemagne). À cette fin, Ford avait déjà investi près de 1 million de dollars EU en outillage en Indonésie. Le bouleversement du marché provoqué par le lancement du Programme concernant la voiture nationale a obligé Ford à suspendre ses plans pour une durée indéterminée.⁵⁰⁸

8.272 De même, avant l'approbation du Programme concernant la voiture nationale, General Motors/Opel s'appropriait à agrandir et à améliorer ses installations de montage en Indonésie. Elle prévoyait de remplacer l'Opel Optima et l'Opel Vectra par les nouveaux modèles Opel. En juin 1996, Général Motors/Opel a annoncé que les investissements prévus étaient suspendus en raison de la situation créée par le Programme concernant la voiture nationale.⁵⁰⁹ Depuis lors, General Motors/Opel a cessé la production de l'Opel Vectra en Indonésie. Comme il est indiqué plus haut, bien que le montage de l'Opel Optima continue en Indonésie, les ventes de ce modèle sont en baisse.

8.273 L'Indonésie avance des assertions partiales et trompeuses qui visent à minimiser l'importance des intérêts des Communautés européennes dans la présente affaire et, partant, la gravité du préjudice subi par les Communautés européennes. Ainsi, l'Indonésie fait valoir que:

⁵⁰⁸ Selon un plan commercial adopté en 1995, Ford aurait exporté en Indonésie les quantités suivantes d'Escort en pièces détachées:

<u>1996</u>	<u>1997</u>	<u>1998</u>	<u>1999</u>	<u>2000</u>	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>
1,323	3,468	5,156	7,370	12,026	13,867	16,026	18,433

⁵⁰⁹ Voir, par exemple, "GM Halts Indonesia move over national car policy", Financial Times, 13 juin 1996 (pièce n° C-10 des CE).

- en 1995 les marques communautaires ne représentaient que 3,3 pour cent de la production totale de véhicules automobiles en Indonésie;
- les exportations de parties et véhicules automobiles vers l'Indonésie se sont chiffrées à moins de 300 millions de dollars EU en 1995;
- les exportations communautaires se composent de Mercedes et de BMW qui ne sont pas en concurrence avec la "petite Timor technologiquement élémentaire".

8.274 Le pourcentage mentionné par l'Indonésie se rapporte au marché total de véhicules automobiles. La plainte des Communautés européennes ne concerne que le marché des voitures de tourisme. Sur ce marché, la part des Communautés européennes atteignait 24 pour cent en 1996.

8.275 Certes, en termes absolus les exportations de voitures de tourisme communautaires vers l'Indonésie sont faibles. Mais la raison en est que le marché indonésien lui-même est très petit (42 346 unités en 1996). Le marché indonésien de voitures de tourisme offre néanmoins des possibilités de croissance considérables, surtout dans les segments inférieur et moyen. Le Programme concernant la voiture nationale risque d'évincer les exportateurs des Communautés européennes des positions qu'ils ont déjà acquises sur ce marché et de les empêcher de profiter de cette croissance.

8.276 En tout état de cause, il est évident que l'existence d'un "préjudice grave" au sens des articles 5 et 6 de l'Accord SMC n'est pas subordonnée à l'ampleur en termes absolus ou à la valeur monétaire du "préjudice". La "gravité" du préjudice doit toujours être évaluée en fonction du marché concerné.

8.277 Les ventes de modèles dans le segment supérieur du marché représentent encore la plus grande partie des exportations communautaires à destination de l'Indonésie. Dans une large mesure cela correspond à la structure du marché indonésien, où les voitures appartenant aux segments inférieur et moyen ont toujours occupé une part de marché plus petite que sur les marchés plus développés. Néanmoins, contrairement à l'impression que l'Indonésie cherche à donner au Groupe spécial, les Communautés européennes n'exportent pas uniquement des Mercedes et des BMW en Indonésie. En 1996, les ventes de Peugeot 306 et d'Opel Optima ont représenté 15 pour cent des exportations communautaires.

8.278 L'Indonésie allègue que:

- "... les ventes de voitures de tourisme communautaires sont passées de 8 554 unités en 1995 à 9 526 unités en 1996"
- "... l'évolution des parts de marché est sans intérêt ... Les parts de marché et la croissance de la demande ne sont pas nécessairement en corrélation. Beaucoup de facteurs extérieurs influencent cette relation, notamment les changements dans les préférences des clients ..."
- "... la Timor s'adresse à une nouvelle classe d'acheteurs et a créé un nouveau créneau dans le segment inférieur du marché".

8.279 La comparaison des chiffres des ventes pour 1995 et 1996 peut induire en erreur, étant donné que la Timor S515 n'est entrée sur le marché qu'en octobre 1996. La comparaison des chiffres correspondants pour 1996 (10 075 unités) et 1997 (10 714 unités sur une base annualisée⁵¹⁰) montre que l'augmentation des ventes des voitures communautaires importées a été moins "substantielle" que

⁵¹⁰ D'après la pièce n° 40 de l'Indonésie.

le prétend l'Indonésie (environ 6 pour cent). En outre, même cette augmentation globale modeste masque le fait qu'en 1997 les ventes d'Opel Optima ont été stationnaires et que celles de la Peugeot 306 ont baissé en termes absolus.

8.280 En tout état de cause, il peut y avoir détournement d'importations ou entrave à des importations au sens de l'article 6.2 de l'Accord SMC non seulement lorsque les importations baissent en termes absolus mais aussi lorsqu'il y a une diminution de leur part de marché. Cela est implicite dans la notion d'"entrave" qui se réfère à la situation où des marchandises subventionnées ne détournent pas des importations préexistantes mais empêchent que des importations (y compris des importations additionnelles) ne se réalisent.

8.281 L'argument selon lequel la perte de parts de marché peut constituer un préjudice grave est corroboré en outre par l'article 6.4 de l'Accord SMC, qui dispose ce qui suit:

Aux fins du paragraphe 3 b), il y a détournement d'exportations ou entrave à des exportations dès lors que ... il aura été démontré que les parts relatives du marché se sont modifiées au détriment du produit similaire non subventionné (sur une période dûment représentative, suffisante pour démontrer des tendances manifestes dans l'évolution du marché du produit considéré, qui, en temps normal, sera d'au moins un an). L'expression "les parts relatives du marché se sont modifiées" s'entendra de l'une quelconque des situations ci-après: a) il y a augmentation de la part de marché du produit subventionné ...

Bien que l'article 6.4 s'applique expressément aux situations concernant les marchés de pays tiers, il n'y a pas de raison que le même genre d'analyse ne soit pas approprié aussi dans le cas d'un détournement d'importations ou d'entrave à des importations concernant le marché du pays qui octroie les subventions.

8.282 Il convient de rappeler que, conformément à l'article 15.4 de l'Accord SMC, les parts de marché sont l'un des facteurs à prendre en considération pour déterminer si les importations subventionnées ont causé un dommage à la branche de production nationale d'un autre Membre aux fins de l'article 5 a) et de la partie V de l'Accord SMC.

8.283 L'affirmation de l'Indonésie selon laquelle "... les parts de marché et la croissance de la demande ne sont pas nécessairement en corrélation" et "... beaucoup de facteurs extérieurs influencent cette relation, notamment les changements dans les préférences des clients ..." n'est qu'un truisme. Les Communautés européennes ont montré que la diminution de la part de marché des importations de voitures communautaires s'est produite en même temps qu'une augmentation parallèle de la part de marché des produits d'origine nationale subventionnés qui se sont vendus à des prix notablement inférieurs à ceux des voitures communautaires importées. En outre, cette diminution a interrompu brusquement une tendance à la hausse. Tout cela démontre amplement que la diminution de la part de marché des importations de voitures communautaires a été provoquée par les subventions en cause et non par tout autre "facteur extérieur". Et ce, d'autant que l'Indonésie n'a fourni aucun élément de preuve montrant que "d'autres facteurs" aient pu provoquer la brusque diminution de la part de marché des voitures communautaires importées.

8.284 L'argument de l'Indonésie selon lequel la Timor a créé de toutes pièces sa propre demande est pure spéculation et ne saurait être démontré. La demande de voitures de tourisme, en particulier de voitures de tourisme appartenant au même segment que la Timor, augmente régulièrement depuis plusieurs années. Elle aurait continué d'augmenter même sans le Programme concernant la voiture nationale. La Timor S515 s'est approprié cette augmentation "naturelle" du marché au détriment d'autres voitures non subventionnées, en même temps que la demande additionnelle qui aurait été créée par le Programme concernant la voiture nationale.

8.285 L'argument de l'Indonésie selon lequel la Timor "s'adresse à une nouvelle classe de consommateurs" et a créé sa propre demande procède en fait du même principe que l'argument-clé de l'Indonésie selon lequel la Timor n'est pas "similaire" aux voitures communautaires. La notion de produits "concurrents" est plus large et englobe celle de produits "similaires". Si les voitures communautaires sont "similaires" à la Timor, il s'ensuit nécessairement qu'elles sont en concurrence avec la Timor pour les mêmes clients. Il est possible que, en raison de son prix subventionné très bas, la Timor ait suscité une certaine demande additionnelle de voitures de tourisme. Cependant, la Timor s'est approprié non seulement cette demande additionnelle, mais aussi les ventes aux clients qui, en l'absence du Programme concernant la voiture nationale, auraient acheté d'autres voitures de tourisme "similaires" non subventionnées.

b) Arguments des États-Unis

1) Renseignements concernant l'existence d'un préjudice grave

a) La Timor Kia Sephia a rapidement acquis une part substantielle du marché indonésien et son prix a été notablement inférieur à ceux des autres voitures de tourisme de sa catégorie

8.286 La mise en place du Programme concernant les véhicules automobiles nationaux et l'annonce qu'un "véhicule automobile national" - la berline Timor Kia Sephia - serait bientôt sur le marché au prix de 35 millions de rupiahs a eu un effet immédiat sur le marché. Très vite, les journaux ont fait savoir que depuis le début de 1996 les ventes de voitures diminuaient parce que les Indonésiens différeraient leurs achats de véhicules neufs en prévision de l'arrivée sur le marché de la Timor.⁵¹¹ Des dirigeants de l'industrie automobile ont prédit que sur le marché indonésien de voitures neuves en expansion, la "voiture nationale" Timor bon marché inciterait les gens à changer de marque au lieu de contribuer à une croissance spectaculaire des ventes du secteur.⁵¹²

8.287 Ces prévisions se sont révélées exactes. Bien que le succès de la Timor Kia Sephia n'ait pas été aussi grand que ne l'escomptaient les responsables de TPN, elle s'est néanmoins approprié une part substantielle du marché indonésien de voitures de tourisme. L'Appendice A-39/6 à AV/3 indique la part de marché de la Timor Kia Sephia. Selon l'Appendice A-39/6, la part de marché de la Timor Kia Sephia est passée de zéro en février 1996 (lorsque le Programme national concernant les véhicules automobiles nationaux a été annoncé et que Kia Timor a été désigné fabricant du "véhicule automobile national") à 10,11 pour cent à la fin de 1996. A la fin de mai 1997, fin de la période visée par l'Appendice A-39/6, la part de marché de la Timor Kia Sephia s'était propulsée à 26,53 pour cent en à peine plus d'une année.

8.288 La raison pour laquelle la Timor Kia Sephia a pu faire une percée aussi importante sur le marché en une période de temps aussi courte est simple: la Timor Kia Sephia était, et est encore, la voiture de tourisme la meilleur marché de sa catégorie sur les routes indonésiennes.⁵¹³ En raison des

⁵¹¹ "Early Launching for National Car", Business Times (Singapore), 9 juillet 1996, page 7 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 96 et 97); voir aussi "Indonesia Ghost Car Gives Japan Makers a Shudder", Reuters World Service, 10 mai 1996 (pièce n° 14, pages 33 à 35).

⁵¹² "Indonesia Car May Not Meet Local Content Clause", The Reuter Asia-Pacific Business Report, 29 juillet 1996 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 103 et 104).

⁵¹³ "Indon Domestic Car Sales Race up buy 41 per cent in May", Business Times (Singapore), 17 juin 1997, (pièce n° 14 des États-Unis, pages 138 et 139).

avantages tarifaires et fiscaux considérables dont elle bénéficie, la Timor Kia Sephia peut se vendre à un prix inférieur de 50 pour cent à celui de ses concurrentes.⁵¹⁴

8.289 Les données concernant les prix des voitures de tourisme en Indonésie fournies par l'Indonésie dans le cadre de la procédure au titre de l'annexe V attestent de l'avantage de prix énorme dont bénéficie la Timor Kia Sephia (Appendices A-40/1 à AV/3). Comme ces données le prouvent, la Timor Kia Sephia se vend à un prix notablement inférieur à celui de toutes les voitures de tourisme de sa catégorie.⁵¹⁵

Tableau 32

Prix de catalogue

Fabricant et modèle de voiture de tourisme	Prix en novembre 1996 en rupiahs	Prix en mars 1997 en rupiahs
Timor Kia Sephia S515 métallisée	33,5 millions	33,5 millions
Timor Kia Sephia S515i métallisée		36,9 millions
Opel Optima GLS 1 800 cm ³	69,5 millions	70 millions
Toyota Corolla M/T 1 600 cm ³	71,1 millions	68,3 millions
Toyota Corolla A/T 1 600 cm ³	74,8 millions	71,8 millions
Mitsubishi Lancer M/T 1 600 cm ³	64,0 millions	65,0 millions
Mitsubishi Lancer A/T 1 600 cm ³	67,0 millions	68,0 millions
Mitsubishi Lancer DOHC 1 800 cm ³	72,0 millions	72,0 millions
Honda Civic 4 portes, GKP 1 600 cm ³	72,5 millions	71,2 millions
Honda Civic 4 portes AKP 1 600 cm ³	76,2 millions	74,9 millions
Peugeot 306 T/M 1 761 cm ³	62,5 millions	63,0 millions
Peugeot 306 T/A 1 761 cm ³	64,8 millions	65,5 millions
Daewoo Nexia DOHC 1 500 cm ³		43,0 millions

⁵¹⁴ "Bumpy Road Ahead for Motoring Plans", South China Morning Post, 8 juin 1997, (pièce n° 14 des États-Unis, pages 132 à 135). À cet égard, en raison des droits de douane élevés qui frappent les parties d'automobiles et la taxe de luxe de 35 pour cent sur les voitures de tourisme, "les prix des voitures automobiles en Indonésie figurent parmi les plus élevés du monde". "Indonesia Draws More Criticism Over Car Plan", The Nikkei Weekly, 17 juin 1996, page 1 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 80 à 83).

⁵¹⁵ Les voitures de tourisme figurant dans le tableau appartiennent au "segment C" du marché des véhicules automobiles. Voir McGraw-Hill, World Car Industry Forecast Report, February 1997, pages 284 et 285, figurant dans l'annexe 1 à AV/2. Les voitures appartenant à un segment du marché donné sont approximativement de la même taille, ont un prix compris dans la même fourchette de prix et visent la même clientèle. Le segment C comprend les voitures de tourisme de la "catégorie moyenne inférieure".

8.290 La sous-cotation notable du prix par la Timor Kia Sephia ressort lorsqu'on compare les prix du marché au lieu des prix du catalogue. L'annexe 3 à AV/2 indique les prix du marché pour le dernier trimestre de 1996. Sur la base ces données, les prix du marché pour les voitures de tourisme du segment C étaient les suivants:

Tableau 33

Prix du marché

Fabricant et modèle de voiture de tourisme	Prix au quatrième trimestre de 1996 en rupiahs
Kia Timor Sephia	35,75 millions
Opel Optima GLS	59 millions
Opel Optima CDX	62 millions
Opel Optima CDX Airbags	64 millions
Toyota Corolla 1,6XLI	66,35 millions
Toyota Corolla 1,6 SEG MT	71,35 millions
Toyota Corolla 1,6 S-CRUISE MT	74,85 millions
Toyota Corolla 1,6 SEG AT	75,25 millions
Mitsubishi Lancer 1,6 MT	65 millions
Mitsubishi Lancer 1,6 AT	70,5 millions
Mitsubishi Lancer 1,8 MT	75,5 millions

- b) Par suite du Programme concernant les véhicules automobiles nationaux et la mise sur le marché de la Timor Kia Sephia fortement subventionnée, les constructeurs de véhicules automobiles des États-Unis ont renoncé à exporter des voitures de tourisme sur le marché indonésien

8.291 La percée phénoménale de la Timor Kia Sephia sur le marché s'est faite en partie au détriment des constructeurs de véhicules automobiles des États-Unis. Avant la mise en place du Programme concernant les véhicules automobiles nationaux et la mise sur le marché de la Timor Kia Sephia subventionnée, General Motors, Ford et Chrysler prévoyaient toutes d'accroître leur pénétration sur le marché indonésien de voitures de tourisme. Or, toutes ces sociétés ont dû abandonner ou suspendre leurs plans du fait du Programme concernant les véhicules automobiles nationaux.⁵¹⁶

⁵¹⁶ En outre, les États-Unis font observer qu'ils possèdent des renseignements supplémentaires concernant les plans de Ford, GM et Chrysler. Cependant, étant donné que ces renseignements sont protégés par le secret d'affaires, les États-Unis hésitent à les communiquer au Groupe spécial, à moins que le Groupe spécial n'établisse des procédures appropriées pour protéger ces renseignements.

i) General Motors

8.292 GM avait déjà investi 110 millions de dollars dans une usine de montage à Bekasi (Java occidentale), qui produisait annuellement environ 7 000 Chevy Blazers (appelés "Opel" en Indonésie), Opel Optima et Opel Vectra.⁵¹⁷ En novembre 1996, GM avait en Indonésie 34 concessionnaires multiservices et 550 employés.⁵¹⁸ Il envisageait d'investir dans l'extension de ses installations et avait obtenu l'autorisation d'introduire de nouveaux modèles d'Opel Optima et Vectra.⁵¹⁹ Bien que les chiffres exacts soient confidentiels, le plan d'activité de GM prévoyait la vente de plus de 1 000 Opel Optima et Vectra en 1996 et d'environ 3 000 en 1997, les ventes devant augmenter progressivement par la suite.⁵²⁰

8.293 Mais à cause du Programme concernant la voiture nationale, GM a dû suspendre ses projets d'investissements supplémentaires en Indonésie.⁵²¹ Il a dû aussi ramener de deux à une les équipes de production dans son usine de montage.⁵²² D'après les données de l'Indonésie elle-même, GM n'a vendu dans le pays que 549 Opel en 1996, et que 176 au premier semestre de 1997.⁵²³

8.294 Le lancement de la Timor Kia Sephia subventionnée a affecté non seulement le volume des ventes, mais aussi les prix de GM. Entre septembre 1995 et septembre 1996, ses prix de transaction en Indonésie ont diminué de 7 000 dollars par unité.⁵²⁴ Par ailleurs, son plan d'activité et son budget prévoyaient une augmentation des prix des Opel Optima et Vectra, compte tenu de l'évolution antérieure des prix et de l'inflation dans le pays. Dans le passé, l'indice des prix à la consommation (IPC) a augmenté de 8 à 10 pour cent par an et les prix des automobiles suivent de près cet indice. Mais le lancement de la Timor Kia Sephia a provoqué la stagnation artificielle des prix des automobiles, alors que l'IPC continuait d'augmenter.⁵²⁵

⁵¹⁷ Voir, par exemple, "Like Father, Like Son; Indonesia's Proposed "National Car" Has Plenty of International Critics – and a Familiar Face at the Helm", Time, 10 juin 1996, page 40 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 69 à 71); voir aussi "GM Halts Plans for Indonesia Car; Firm Requests Clarification on National Car Policy", The Dallas Morning News, 12 juin 1996, page 6B (pièce n° 14 des États-Unis, pages 75 et 76).

⁵¹⁸ Source: Sociétés américaines

⁵¹⁹ Source: Sociétés américaines.

⁵²⁰ Ces chiffres sont légèrement supérieurs aux projections relatives à la production et au montage d'Opel en Indonésie, citées dans East Asian Automotive Growth Markets, été 1994, pages 370 et 371, annexe 1 du document AV/2.

⁵²¹ "GM Freezes Indonesian Investment; Policies Create an "Unlevel Playing Field," Automotive News, 17 juin 1996, page 38 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 84-85); voir également "A Furious Flap Over Favouritism", Business Week, 8 juillet 1996 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 92 à 95).

⁵²² Source: Sociétés américaines.

⁵²³ AV/3, annexe A-39/5-B.

⁵²⁴ Source: Sociétés américaines.

⁵²⁵ Source: Sociétés américaines.

ii) Ford

8.295 Ford avait des projets déjà bien avancés pour importer et vendre des Escort en Indonésie.⁵²⁶ Il s'était engagé à établir une coentreprise et il avait envoyé dans le pays quatre employés à plein temps; il envisageait sérieusement d'acheter des installations de montage sur place.⁵²⁷ Ford avait engagé 1 million de dollars d'actifs comprenant du matériel de production et de montage, de l'outillage, des pièces détachées et des services techniques, qui étaient déjà en Indonésie avant l'annonce du Programme concernant la voiture nationale.⁵²⁸ Son plan d'investissement de 56 millions de dollars avait été approuvé et la faisabilité d'investissements ultérieurs dans le montage devait être déterminée en fonction des besoins du marché et des activités de fabrication.⁵²⁹ Ces plans s'inscrivaient dans une stratégie asiatique plus vaste qui avait déjà donné lieu à des investissements de 700 millions de dollars en Inde, de 500 millions de dollars en Thaïlande, de 350 millions de dollars en Chine, et de 100 millions de dollars au Viet Nam. Les investissements de Ford en Indonésie auraient pu aisément atteindre les mêmes niveaux que dans ces autres pays de la région.⁵³⁰

8.296 En ce qui concerne le volume des ventes prévues, l'Escort devait représenter 5,2 pour cent, 10 pour cent, 10,5 pour cent et 11 pour cent des ventes dans les quatre années suivant son introduction en 1996, soit au total 15 000 unités environ.⁵³¹

8.297 Mais, comme GM, Ford a dû abandonner ses projets à cause du Programme concernant la voiture nationale.⁵³² Il ne vendra donc pas les 15 000 Escort prévues. D'après ses estimations, s'il avait poursuivi ses projets et s'il avait importé et vendu des Escort en Indonésie, le prix de la Timor Kia Sephia aurait été inférieur de plus de 5 000 dollars à celui de la version la moins chère de l'Escort.⁵³³

iii) Lettre conjointe de Ford et de General Motors

8.298 Les **États-Unis** ont présenté une lettre conjointe de Ford et de General Motors, rédigée dans le contexte de ce différend. Cette lettre présentait les "données nécessaires pour établir l'existence d'un préjudice grave" et abordait les questions posées aux États-Unis par l'Indonésie (pièce n° 38 des États-Unis). Voici le texte de cette lettre:

⁵²⁶ "Ford Seeks Inroads in Booming Asian Auto Market", The Reuter European Business Report, 25 avril 1996 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 29 et 30).

⁵²⁷ Source: Sociétés américaines; voir aussi "Like Father, Like Son; Indonesia's Proposed "National Car" Has Plenty of International Critics – and a Familiar Face at the Helm", Time, 10 juin 1996, page 40 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 69 à 71).

⁵²⁸ Source: Sociétés américaines.

⁵²⁹ Source: Sociétés américaines.

⁵³⁰ Source: Sociétés américaines; voir aussi "Ford Seeks Inroads in Booming Asian Auto Market", The Reuter European Business Report, 25 avril 1996 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 29 et 30).

⁵³¹ Source: Sociétés américaines.

⁵³² Source: Sociétés américaines; voir aussi "Like Father, Like Son; Indonesia's Proposed "National Car" Has Plenty of International Critics – and a Familiar Face at the Helm", Time, 10 juin 1996, page 40 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 69 à 71).

⁵³³ Source: Sociétés américaines.

Tous les constructeurs automobiles américains sont des sociétés de dimension mondiale, qui ont des activités de fabrication, de production de pièces et de montage dans le monde entier. Ford, General Motors et Chrysler sont les fondateurs de l'industrie automobile moderne et, aujourd'hui, ils jouent un rôle actif dans plus de 130 pays; ils emploient plus d'un million de personnes; ils ont plus de 30 000 concessionnaires dans le monde et leurs recettes annuelles s'élèvent à plus de 300 milliards de dollars. Diverses sociétés multinationales, américaines ou européennes, développent des produits qui doivent être assemblés dans différents pays, tout en restant la propriété de la société-mère dans le pays d'origine. Les produits communs à plusieurs sociétés multinationales américaines restent américains même s'ils sont distribués, assemblés ou fabriqués dans les pays où leurs actifs sont implantés.

Ford et General Motors se sont accordés pour répondre à la question que l'Indonésie a posée au Représentant des États-Unis pour les questions commerciales internationales et pour fournir les données nécessaires dans le cadre de l'OMC pour établir l'existence d'un préjudice grave.

DONNÉES NÉCESSAIRES POUR ÉTABLIR L'EXISTENCE D'UN PRÉJUDICE GRAVE

- 1) - Ford a proposé de soutenir le marché indonésien avec des produits de source américaine, européenne et japonaise.
- Ford s'est engagé à constituer une coentreprise; et a envoyé en Indonésie quatre employés à plein temps; il envisageait sérieusement d'acheter des installations de montage dans le pays.
- GM a investi 110 millions de dollars pour trois produits: Opel Optima, Opel Vectra et Opel Blazer.
- L'Opel Blazer est en production et GM avait obtenu l'autorisation d'introduire de nouveaux modèles d'Opel Optima et Vectra.
- Le Programme concernant la voiture nationale a obligé GM et Ford à liquider leurs stocks dans des conditions difficiles:
 - ils sont perdus car le marché était déprimé;
 - le destockage a occasionné des coûts de commercialisation supplémentaires élevés;
 - cela a eu un effet défavorable sur les prix et les recettes.
- La Timor a eu un effet très défavorable sur GM et sur les nouveaux fournisseurs étrangers, provoquant notamment la diminution du volume des pièces détachées et des ventes.
- Ford et GM ont suspendu leurs projets d'investissement.
- Entre septembre 1995 et septembre 1996, le marché a fléchi (16,8 pour cent), ce qui a eu un effet négatif sur les volumes et sur les prix:
 - les prix de transaction de GM ont diminué de 7 000 dollars par unité;
 - les prix de transaction de Ford ont diminué de 6 500 dollars par unité.
- L'instabilité perçue du "cadre réglementaire" a un effet négatif sur la capacité d'attirer de nouveaux investisseurs (fournisseurs et concessionnaires) et sur l'investissement des constructeurs dans des nouveaux produits.
- GM a ramené de deux à une les équipes de production dans son usine de montage.
- GM s'attend à une nouvelle baisse (de 15 pour cent) des ventes de Blazer si le Kia/Timor Sportage est inclus dans le Programme concernant la voiture nationale.

- 2) - Ford a annulé le programme Escort sous l'effet direct du Programme concernant la voiture nationale, après avoir engagé 1 million de dollars d'actifs, comprenant du matériel de production et de montage, de l'outillage, des pièces détachées et des services techniques qui étaient déjà en Indonésie avant l'annonce du Programme concernant la voiture nationale.
- Les projets d'exportation vers des pays tiers de voitures et de pièces sont ou seront affectés. La réduction des volumes en Indonésie due au Programme concernant la voiture nationale a entraîné une hausse du coût des pièces détachées. Dans le même temps, les fournisseurs coréens bénéficieront de volumes plus importants et éventuellement de coûts plus faibles en raison des conditions monopolistiques existant en Indonésie.
- Les Opel Vectra et Optima sont des produits régionaux. Les projets d'utilisation de fournisseurs indonésiens pour réduire le coût de l'assemblage régional d'autres produits ont été annulés en raison de l'ajournement de la production de Vectra et d'Optima en Indonésie.
- 3) - L'annonce du Programme concernant la voiture nationale a provoqué l'effondrement des ventes en Indonésie sur tous les segments du marché de détail susceptibles d'être affectés. Son incidence a été la suivante:

Variation en points de pourcentage en 1996 par rapport à 1995

<u>Segments</u>	<u>Juin</u> (total depuis le début de l'année)	<u>Septembre</u> (total depuis le début de l'année)
Segment B	(50%)	(29,1%)
Segment C	+31%	+9,2%
Total, voitures particulières	(1,2%)	(5,5%)
Catégorie I	(22,6%)	(23,6%)
Catégorie IV	(24,5%)	(25,4%)
Segments non touchés	+12,4%	+11,7%

- Il est clair que l'annonce du Programme de la voiture nationale, qui englobait le "Sportage", véhicule tous usages à vocation sportive baptisé Timor 520i, a entraîné la chute des ventes au détail parce que les consommateurs attendaient de connaître l'effet du Programme.
- Les constructeurs ont répondu à cette annonce en multipliant les incitations commerciales, notamment sous la forme d'extensions de garantie gratuites, de crédits gratuits ou à faible taux d'intérêt et de contrats de service gratuits couvrant à la fois les pièces et la main-d'œuvre, en particulier sur le segment C où l'on s'attendait à ce que le Programme ait une incidence immédiate.
- Ces efforts de commercialisation ont entraîné une augmentation artificielle des ventes sur le segment C jusqu'en juin, par rapport au mois de juin de l'année précédente, jusqu'à ce que les constructeurs estiment qu'ils avaient suffisamment réduit leurs stocks, puis entre juin et septembre, les ventes se sont effondrées (30,4 pour cent) par rapport à la même période de l'année précédente.
- Sur les segments où le programme était censé avoir un effet direct limité ou nul, les ventes ont progressé. Elles ont augmenté de 12,4 pour cent jusqu'en juin, et de 11,7 pour cent jusqu'en septembre (total depuis le début de l'année).
- Le programme d'Escort et le programme de véhicules tous usages à vocation sportive de Ford devaient être à la base de la stratégie de Ford dans les régions de l'ANASE et

de l'AICO. L'Indonésie devait devenir un centre de production essentiel destiné à compléter ceux de l'AICO.

- 4) - Tous les aspects de cette question ont été examinés aux points 1 à 3 ci-dessus, à l'exception de la compression des prix.
- Le plan d'activité et le budget de GM prévoyaient une augmentation des prix de l'Optima, de la Vectra et de la Blazer, compte tenu de l'évolution antérieure des prix et de l'inflation en Indonésie. Ces augmentations, nécessaires pour compenser la hausse de l'IPC, n'ont pas été possibles.
 - Dans le passé, l'IPC a augmenté de 8 à 10 pour cent par an en Indonésie. Cela a été le cas en 1996 et c'est ce qui était prévu pour 1997. Conformément aux principes économiques, les prix des automobiles ont toujours suivi de près l'IPC, qui reflète la structure des coûts. C'est là une structure économique des coûts et des prix normale et bien établie dans l'industrie automobile pour les équipementiers et les fournisseurs de pièces.
 - Le lancement du Programme concernant la voiture nationale a provoqué artificiellement la stagnation ou la baisse des prix, alors que l'IPC continue d'augmenter.
 - La Timor est actuellement construite en Corée et elle s'inscrit dans une structure économique différente de celle des autres constructeurs en Indonésie. À cela s'ajoute le fait qu'elle bénéficie d'une exonération spéciale de droits et de taxes.

QUESTIONS POSÉES AUX ÉTATS-UNIS PAR L'INDONÉSIE

A. Au milieu de 1993, l'Indonésie a pris des mesures pour déréglementer le secteur automobile. Les constructeurs automobiles américains ont considéré que c'était là une initiative très positive pour ouvrir progressivement le marché indonésien. Des mesures prises en 1994 et 1995 ont renforcé cette tendance, provoquant un regain d'intérêt pour l'Indonésie parmi les constructeurs.

En février 1996, le gouvernement indonésien a annoncé l'adoption d'un programme rétrograde en faveur du secteur automobile, qui prévoyait l'octroi d'un traitement tarifaire et fiscal préférentiel à une seule entreprise. De plus, les règlements entravaient la participation des constructeurs américains et des autres constructeurs étrangers en raison de pratiques restrictives concernant les prises de participation étrangères et l'appellation des produits.

Globalement, les constructeurs automobiles américains pensent que le Programme concernant la voiture nationale cause un préjudice aux intérêts de l'Indonésie et à son industrie automobile.

Nous avons fermement l'intention de contribuer au développement du secteur en Indonésie et de faire de ce pays un pilier de notre stratégie dans la région de l'ANASE, en Asie et au niveau mondial. Tout cela est maintenant en suspens en raison du changement d'orientation dont témoigne le Programme de la voiture nationale. Les constructeurs automobiles américains ont besoin de retrouver confiance dans le gouvernement indonésien pour accroître ou même pour maintenir leurs investissements et leurs engagements en Indonésie.

- B. 1. - La Timor a une incidence directe sur toutes les voitures particulières et elle a une incidence indirecte sur la Blazer, par effet de substitution et en raison du lancement concomitant du "Sportage".
- Toutes les voitures particulières ont été touchées du fait de la diminution des ventes, de la sensibilité aux prix et de la baisse des prix de transaction nécessaire pour rester aussi compétitif que cela était raisonnablement possible compte tenu des inégalités tarifaires et fiscales.

2. - Les Ford Escort et Laser et les Opel Optima et Vectra sont des berlines à moteur à essence qui entrent en concurrence sur le segment C du marché et qui sont directement touchées par la PT Timor.
 3. - Les ventes d'Escort devaient représenter 5,2 pour cent, 10 pour cent, 10,5 pour cent et 11 pour cent dans les quatre années suivant leur introduction en 1996, soit au total 15 100 unités. Le programme d'Escort ayant été annulé, ces ventes n'ont pas eu lieu.
 - La Laser devait être vendue à 1400 unités pendant cette même période de quatre ans.
 - D'après les prévisions, les ventes unitaires et les recettes perdues par Ford pendant cette période représentent au total 16 500 unités.
 4. - Pour l'Escort, la teneur prévue en éléments d'origine locale était d'un peu moins de 20 pour cent au départ et elle devait passer à plus de 20 pour cent en deux ans et à plus de 40 pour cent en quatre ans. C'était la teneur que Ford s'était engagé à respecter dans le cadre de son plan d'exécution pour l'Escort.
 - GM achète sur place 45 pour cent des pièces de la Blazer auprès de 67 fournisseurs et en importe 55 pour cent de 21 sites dans onze pays.
 5. - Tant Ford que GM s'approvisionnent en pièces dans le monde entier; la construction et le montage des voitures devaient avoir lieu en Indonésie.
 6. - Les produits des sociétés multinationales et des fournisseurs qui leur sont affiliés dans le monde entier sont financés dans le pays d'origine et devraient par conséquent être considérés comme des produits du pays d'origine, quel que soit le pays d'approvisionnement.
- C.
1. - Ford avait fait approuver un plan d'investissement de 56 millions de dollars et la faisabilité d'investissements ultérieurs dans le montage devait être déterminée en fonction des besoins du marché et des activités de fabrication.
 - GM a investi 110 millions de dollars dans une usine de montage pour l'Optima, la Vectra et la Blazer; son plan d'investissement en Indonésie s'élevait au total à 750 millions de dollars.
 2. - L'investissement total prévu par Ford était destiné à l'implantation sur le marché de l'Escort, qui devait être montée sur place, et dont la teneur en éléments d'origine locale devait augmenter progressivement pour atteindre 40 pour cent dans la quatrième année.
 - Les plans concernant l'apport local et le montage étaient en cours d'exécution pour la Laser et la Telstar, et il était prévu de lancer d'autres produits en Indonésie.
 3. - Les plans d'investissement des constructeurs américains ont été suspendus en attendant de savoir quels seraient le cadre réglementaire révisé, le sort du Programme de voiture nationale, le degré de stabilité économique et l'avenir politique de l'Indonésie.
 4. - General Motors a investi 110 millions de dollars dans une usine à Bekasi et a lancé les Opel Blazer, Optima et Vectra. Il a établi 34 concessionnaires multiservices et compte actuellement 550 employés en Indonésie.
 - GM avait l'autorisation d'introduire de nouveaux modèles d'Optima et de Vectra, mais ce plan est actuellement en suspens.

- Ford était en train de lancer l'Escort, de finaliser son projet de création d'une coentreprise en Indonésie et d'acquérir une installation de fabrication.
- Les plans de Ford s'inscrivaient dans une stratégie asiatique qui avait déjà donné lieu à des investissements de:
 - 700 millions de dollars en Inde
 - 500 millions de dollars en Thaïlande
 - 350 millions de dollars en Chine
 - 100 millions de dollars au Vietnam
- Ford projetait le lancement de deux grands programmes automobiles en Indonésie, dont un portait sur un produit conçu et développé essentiellement pour l'Indonésie.
- L'investissement total de Ford dans ces programmes aurait pu atteindre le même niveau que ses investissements dans d'autres pays de la région.
- Tout l'investissement ultérieur de GM et de Ford est suspendu.

iv) Chrysler

8.299 Avant le lancement du Programme concernant la voiture nationale, Chrysler assemblait des Jeep Cherokee à Cikarang (Java occidentale).⁵³⁴ Il envisageait d'introduire la Neon, mais, comme GM et Ford, il a dû renoncer à ses plans une fois que le programme a été mis en place.

8.300 Les **États-Unis** ont présenté deux articles de journaux se rapportant à leurs arguments relatifs aux projets de Chrysler. Le texte de ces articles est reproduit ci-dessous:

"TOLLÉ CONTRE LE FAVORITISME⁵³⁵:"

"Un grand pays asiatique manipule son marché de l'automobile. General Motors, Ford et Chrysler, qui espéraient bien s'implanter sur ce marché, sont furieux. L'enjeu est si important que le Secrétaire au commerce des États-Unis, Mickey Kantor, doit se rendre dans le pays à la fin de juin pour demander des explications à ses homologues.

Ce pays, ce n'est ni le Japon ni la Chine. C'est l'Indonésie, le marché le plus vaste de l'Asie du Sud-Est en plein essor. La façon dont le gouvernement du Président Suharto a provoqué la colère des "Trois grands" de Détroit montre bien comment les choses marchent en Indonésie. Les Japonais en veulent aussi à Suharto et s'en prennent à son Programme de "voiture nationale", qui confère un rôle prépondérant à la société sud-coréenne Kia Motors, en proie à de sérieuses difficultés.

En Indonésie, le revenu annuel par habitant n'est que de 1 000 dollars, mais les "Trois grands" s'attendent à ce que le marché croisse rapidement à mesure que le niveau de vie s'élèvera et que la jeune génération deviendra adulte. Bien que les Japonais contrôlent 95 pour cent du marché, Ford a envoyé dans le pays, au début de l'année, une équipe de cadres chargée de transformer une petite usine qui vend des Ford Laser comme taxis en un centre de production d'Escort de conception européenne. General Motors et Chrysler avaient des projets analogues. EN DOUCE. Mais le gouvernement indonésien a tout gâché en février lorsqu'il a décrété qu'une

⁵³⁴ "Like Father, Like Son; Indonesia's Proposed "National Car" Has Plenty of International Critics-and a Familiar Face at the Helm", Time, 10 juin 1996, page 40 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 69 à 71).

⁵³⁵ "A Furious Flap Over Favouritism", Business Week, 8 juillet 1996, page n° 14 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 99 à 95).

nouvelle société dirigée par le plus jeune fils du Président Suharto, Hutomo Mandala Putra, âgé de 33 ans, vendrait des berlines importées construites par Kia à un prix inférieur de plus de moitié au prix des modèles concurrents, soit environ 15 000 dollars, au lieu de 30 500 dollars pour une Toyota Corolla. Ce marché est caractéristique d'un pays où la famille du Président a des intérêts commerciaux omniprésents.

Dans le cadre de cet arrangement, Kia doit expédier en Indonésie sa berline Sephia sans payer de droits d'importation ni de taxe sur les produits de luxe. La voiture sera appelée Timor, marque du nouveau constructeur national, Kia-Timor Motor, contrôlé à 70 pour cent par Hutomo. Kia détient les 30 pour cent restant et participe à hauteur de 30 pour cent au capital de 100 millions de dollars de la nouvelle société. Celle-ci doit commencer à monter la voiture en Indonésie l'année prochaine et elle doit à terme exporter une partie de sa production.

Étant donné le sort réservé aux opposants, peu d'Indonésiens osent critiquer le programme. Il a cependant été impossible de dissimuler son impact sur le marché indonésien: les consommateurs attendent l'arrivée de la berline bon marché à la fin de l'année. Les ventes ont diminué d'au moins 10 pour cent par mois et, d'après l'Association des constructeurs automobiles indonésiens, elles pourraient être bien inférieures cette année à celles de 1995, année où 383 000 voitures ont été vendues. Cela explique pourquoi les Japonais menacent de saisir l'Organisation mondiale du commerce pour qu'elle se prononce sur le programme indonésien. "Il est contraire aux règles de l'OMC", affirme un fonctionnaire du Ministère japonais du commerce international et de l'industrie.

Outre la menace d'une action devant l'OMC, les Américains tentent de faire bouger Suharto en évoquant la perspective d'un retrait des investissements. GM, qui a investi 110 millions de dollars environ, poursuit le montage des Opel Vectra et Astra et de la Chevrolet Blazer, mais a ajourné ses projets d'expansion. Chrysler, qui construit des Jeep Cherokee, envisageait d'introduire la Neon ainsi qu'un minivan, mais ses projets sont maintenant suspendus. Les cadres de Ford arrivés récemment n'ont rien à faire alors que leurs enfants sont inscrits à l'école internationale locale. UN PRÊTÉ POUR UN RENDU. Les responsables indonésiens pensent que c'est un juste retour des choses pour le Japon: Toyota n'avait pas accédé à la demande de son partenaire indonésien, Astra International, d'accroître ses exportations de Kijang, véhicule utilitaire coûtant 19 000 dollars, pour ne pas concurrencer les autres monteurs de Toyota en Asie. Pour sa part, le gouvernement défend le marché conclu avec Kia, alléguant que l'Indonésie n'a pas de temps à perdre si elle veut pouvoir abaisser en 2003 les barrières au commerce avec les autres membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est.

Le projet de Timor sera difficile à mettre en œuvre. Il a déjà pris du retard et l'offre ne répondra probablement pas à la demande, d'après M. F. Soeseno, Secrétaire général de l'Association des constructeurs automobiles indonésiens. Kia-Timor sera autorisée à importer 40 000 berlines d'1,5 litre de cylindrée jusqu'en juin 1997, date à laquelle l'entreprise est censée avoir commencé le montage dans une nouvelle usine qui n'est pas encore construite. La proportion de pièces d'origine indonésienne doit augmenter progressivement pour atteindre 60 pour cent en septembre 1999 – calendrier que les responsables de Toyota juge irréaliste. Les critiques disent aussi que Timor sera paralysé sans un solide réseau de distribution et de service.

Kia s'engage cependant à assurer le succès du projet. Il s'apprête à dépenser 400 millions de dollars pour construire l'usine de montage, et, pour satisfaire aux prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale, il prévoit d'aider 30 fournisseurs de pièces coréens à constituer des coentreprises avec des sociétés indonésiennes. S'il est aussi déterminé c'est que sa position sur le marché intérieur entre Hyundai et Daewoo est de plus en plus inconfortable, d'autant que le puissant groupe Samsung se lance aussi dans l'industrie automobile. D'après certains analystes, le succès du marché conclu avec l'Indonésie pourrait conditionner la survie même de Kia en tant que constructeur indépendant. Il n'est donc pas étonnant d'entendre son Vice-président exécutif, Kim Seung-Ahn, déclarer: "Kia a la ferme volonté d'aider l'Indonésie à développer une voiture nationale".

Toutefois, certains actionnaires de Kia disent qu'ils sont opposés au projet de Timor. Ford détient 33,4 pour cent du capital de Mazda et 9,4 pour cent du capital de Kia. Mazda détient lui-même 7,5 pour cent du capital de Kia. Les responsables indonésiens insinuent que Ford et Mazda se réjouissent en secret d'avoir indirectement accès au marché indonésien, par le truchement de Kia, ce que l'un et l'autre nient. "Cela ne nous rapporterait pratiquement rien", déclare Terry Emrick, Directeur général de Ford en Indonésie. "Cela ne présente absolument aucun intérêt". Les dirigeants de Ford ajoutent que les consommateurs indonésiens ne verront pas encore de produits portant leur marque. REVIREMENT. Au bout du compte, les analystes s'attendent à ce que le gouvernement cède aux protestations internationales, peut-être en maintenant en place le Programme de voiture nationale tout en abaissant les droits de douane sur les modèles concurrents. Les Américains n'ont pas grand chose à gagner s'ils se montrent trop sévères et irritent les indonésiens. Quant aux Japonais, ils ont eu beau protester énergiquement au début, Tokyo semble maintenant reculer et laisser Washington affronter Suharto, comme le dit Andrew H. Card Jr., Directeur général de l'Association des constructeurs automobiles américains. Selon lui, "le Japon n'a pas l'habitude de se mettre en première ligne".

De plus, à la différence des Américains, Toyota n'a pas suspendu ses projets de construction d'une usine près de Jakarta. Par conséquent, pendant que les "Trois grands" boudent, Toyota pourrait tranquillement porter à plus de 60 pour cent la teneur en éléments d'origine locale de sa Kijang, ce qui lui permettrait de l'exporter en franchise de droits et de taxe de luxe. "Les Indonésiens devront satisfaire les Japonais" d'une manière ou d'une autre, conclut John Bonnell, Directeur pour l'Asie du Sud-Est de Automotive Resources Asia Ltd, à Bangkok. Il est probable que les Coréens persévèrent aussi. La question cruciale est donc de savoir si les Américains sauront eux aussi jouer le jeu à l'indonésienne.

Genèse d'une controverse indonésienne

MARCHÉ CONCLU. Le fils du Président indonésien Suharto conclut un accord avec la société sud-coréenne Kia Motor en vue de la production d'une "voiture nationale" pour l'Indonésie. Dans un premier temps, la berline Sephia doit être montée en Corée, mais importée en Indonésie en franchise.

INDIGNATION DU JAPON. Cela porte un coup à Toyota qui monte des véhicules dans le cadre d'une coentreprise avec Astra International. Toyota et les autres constructeurs japonais persuadent le gouvernement du Premier ministre Ryutaro Hashimoto de protester contre l'accord de complaisance avec Kia.

COLÈRE DES AMÉRICAINS. General Motors, Ford et Chrysler, qui envisageaient de réaliser de gros investissements en Indonésie, diffèrent leurs projets. Le Secrétaire au commerce, Mickey Kantor, devait se rendre à Jakarta pour protester contre l'accord avec Kia.

À QUI PERD GAGNE? Ford est actionnaire majoritaire de Mazda et détient, comme Mazda, une participation minoritaire dans la société Kia. Par ailleurs, la Sephia est construite en grande partie suivant des plans et avec des pièces de Mazda. Toutefois, Ford affirme que ce n'est pas une bonne façon d'entrer en Indonésie.

"GM GÈLE SES INVESTISSEMENTS EN INDONÉSIE. LES MESURES PRISES PAR LE GOUVERNEMENT FAUSSENT LES RÈGLES DU JEU"⁵³⁶

"General Motors a suspendu ses projets d'investissement supplémentaires en Indonésie à cause du projet de "voiture nationale" lancé par le pays.

M. Donald Sullivan, Président de GM pour l'Asie et le Pacifique, a déclaré que le constructeur automobile n'avait cependant pas l'intention de se retirer d'Indonésie.

"Nous avons investi 110 millions de dollars dans une usine assez neuve en Indonésie. Nous avons l'intention d'y rester", a-t-il déclaré lors d'une conférence de presse où il a annoncé l'établissement d'une nouvelle usine de GM en Thaïlande.

Il a cependant ajouté: "Nous avons été très déçus" par les décisions de Jakarta concernant la voiture nationale. D'après lui, ces décisions "faussent les règles du jeu" pour les constructeurs automobiles en Indonésie.

M. Sullivan a indiqué que GM avait envisagé d'investir dans l'extension de son usine et dans des activités non spécifiées liées à l'infrastructure. Il n'a pas répondu lorsqu'on lui a demandé combien GM avait envisagé d'investir.

À la suite de l'adoption de ces mesures, Ford et Chrysler ont l'un et l'autre renoncé en début d'année à leurs projets en Indonésie. Chrysler était sur le point d'entreprendre le montage de Neon à partir d'ensembles en pièces détachées, tandis que Ford envisageait de construire une petite usine de montage.

Comme cela a été annoncé précédemment, le Président Suharto a pris, à la fin de février, un décret qui accordait une exonération des droits de douane et de la taxe sur les ventes de produits de luxe pour une "voiture nationale", la Timor, qui devait être produite par une coentreprise associant le coréen Kia Motors Ltd. et le plus jeune fils de Suharto, Hutomo (Tommy) Mandala Putra.

Cette exonération permettra de vendre la voiture à un prix inférieur de moitié environ à celui des modèles concurrents.

⁵³⁶ "GM Freezes Indonesian Investment; Policies Create an "Unlevel Playing Field", Automotive News, 17 juin 1996, page 38 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 84 et 85).

Vivement critiquée par le Japon, les États-Unis et l'Union européenne, l'Indonésie a révisé récemment son programme de manière à permettre à d'autres sociétés de bénéficier des exonérations fiscales si leurs voitures montées en Indonésie contiennent au moins 60 pour cent d'éléments d'origine locale.

Mais une seconde révision a été effectuée pour permettre de construire la Timor en Corée pendant un an, en attendant qu'une usine soit construite en Indonésie, à condition que le travail soit exécuté par des Indonésiens.

La première révision semblait avoir pour but de calmer les Japonais, mais la seconde n'a fait que nourrir leur ressentiment. Furieux à l'idée qu'une voiture montée en Corée bénéficierait d'un traitement fiscal préférentiel par rapport aux véhicules japonais montés en Indonésie, le Japon a annoncé la semaine dernière qu'il était prêt à déposer une plainte auprès de l'Organisation mondiale du commerce."

8.301 Avant le lancement du Programme concernant la voiture nationale, Chrysler assemblait déjà des Jeep Cherokee et Wrangler à Cikarang (Java occidentale). Avec Lippo Group et Ningz Pacific, il envisageait de créer une coentreprise de montage à Lippo pour produire des voitures particulières, notamment des Neon.⁵³⁷ Cela aurait représenté un investissement de plus de 150 millions de dollars. Le plan d'activité de Chrysler prévoyait, dans un premier temps, la vente de plus de 15 000 véhicules par an, dont 1 000 à 2 000 Neon, et le volume des ventes devait progressivement augmenter par la suite. Les Neon auraient été assemblées à partir de pièces venues des États-Unis, plus précisément de l'usine de Chrysler dans l'Illinois.

8.302 Ce projet d'investissement s'inscrivait dans une stratégie asiatique plus vaste, dans le cadre de laquelle Chrysler construisait ou vendait déjà des véhicules en Thaïlande, en Malaisie, en Chine, à Taïwan et au Japon. D'ailleurs, Chrysler a décidé récemment de développer ses opérations à Singapour et d'intensifier sa campagne de vente en Asie, en se concentrant plus particulièrement sur les Neon et sur les Jeep.⁵³⁸

8.303 Mais, en raison du programme concernant la voiture nationale, Chrysler a dû suspendre ses nouveaux projets d'investissement en Indonésie et n'est pas allé jusqu'au stade de l'approbation. Chrysler a dû aussi réduire sensiblement la production de Jeep dans son actuelle usine de montage. D'après ses estimations, s'il avait donné suite à son projet de vente de Neon en Indonésie, le modèle le moins cher aurait été vendu à un prix supérieur de plus de 5 000 dollars à celui de la Timor Kia Sephia.⁵³⁹

8.304 Les **États-Unis** ont présenté une lettre de Chrysler, rédigée dans le contexte de ce différend, qui résume "les activités de Chrysler en Indonésie au moment du lancement du programme concernant la voiture nationale" (pièce n° 39 des États-Unis). Cette lettre donne les renseignements suivants:

Société Chrysler – Indonésie

- Avant le lancement du programme concernant la voiture nationale, Chrysler assemblait déjà des Jeep Cherokee et Wrangler à Cikarang (Java occidentale). Avec Lippo Group et Ningz Pacific, il envisageait de créer une coentreprise de montage à

⁵³⁷ Voir également la pièce n° 11 de l'Indonésie.

⁵³⁸ "Still on the Right Road", Asian Business, novembre 1997 (pièce n° 24 des États-Unis, pages 16 à 23).

⁵³⁹ Les spécifications de la Timor S515 et de la Chrysler Neon sont comparées dans le tableau 23.

Lippo pour produire des voitures particulières, notamment des Neon. Cela aurait représenté un investissement de plus de 150 millions de dollars. Bien que les chiffres exacts soient confidentiels, le plan d'activité de Chrysler prévoyait, dans un premier temps, la vente de plus de 15 000 véhicules par an, dont 1 000 à 2 000 Neon et le volume des ventes devait progressivement augmenter par la suite.

- Le projet d'investissement de Chrysler en Indonésie s'inscrivait dans une stratégie asiatique plus vaste, dans le cadre de laquelle Chrysler fabriquait ou vendait déjà des véhicules en Thaïlande, en Malaisie, en Chine, à Taïwan et au Japon.

- Mais, en raison du lancement du programme concernant la voiture nationale, Chrysler a dû suspendre ses nouveaux projets d'investissement en Indonésie et n'est pas allé jusqu'au stade de l'approbation. De plus, Chrysler a dû réduire considérablement la production de Jeep dans son usine de montage actuelle. D'après ses estimations internes, s'il avait donné suite à son projet de production et de vente de Neon en Indonésie, le modèle le moins cher aurait été vendu à un prix supérieur de plus de 5 000 dollars à celui de la Timor Kia Sephia.

c) Aux termes de l'Accord SMC, l'exonération de droits de douane et de taxe pendant un an constitue encore maintenant une subvention pouvant donner lieu à une action et causant un préjudice grave

8.305 L'argument de l'Indonésie selon lequel les mesures sont "caduques" s'appuie sur un découpage du Programme de voiture nationale en plusieurs programmes distincts. Or, rien ne justifie cette "chirurgie juridique" car tous les éléments du programme renvoient à la Directive présidentielle n° 2/1996, qui est à l'origine de ce programme unique. D'ailleurs, dans sa première communication, l'Indonésie se contredit sur ce point, qualifiant certaines mesures tantôt de "programmes" à part entière, tantôt d'"aspects" d'un seul et même programme, le Programme de voiture nationale.

8.306 En outre, d'un point de vue juridique, rien dans l'Accord SMC ne permet de découper ainsi le Programme de voiture nationale. L'article 6.1 a), sur lequel est fondé l'allégation des États-Unis concernant l'existence d'un préjudice grave, fait mention du "subventionnement *ad valorem* total d'un produit", et non du "subventionnement *ad valorem* total d'un produit inclus dans un programme particulier". De même, les paragraphes 2 et 4 de l'annexe IV se réfèrent au "taux de subventionnement global".

8.307 Outre le fait qu'elle part d'une hypothèse juridique erronée, l'Indonésie se trompe sur les faits. Les États-Unis ont déjà expliqué en quoi son argument selon lequel "les mesures sont caduques" est faux du point de vue de l'allégation des États-Unis au titre de l'article premier du GATT de 1994. Toutefois, même à supposer aux fins de l'argumentation, que cet argument est correct au regard de l'article premier, il n'est pas correct au regard de l'Accord SMC parce que, de l'aveu même de l'Indonésie, les subventions accordées sous la forme de l'autorisation d'un an sont des subventions "non récurrentes". Comme cela a été démontré dans la première communication des États-Unis, ces subventions doivent être imputées sur des périodes ultérieures, ce que l'Indonésie n'a pas et ne peut pas contester.

8.308 Comme ces subventions doivent être imputées sur des périodes ultérieures, elles continuent de favoriser les ventes de la Timor Kia Sephia et de causer un préjudice grave, que les voitures vendues soient importées de Corée ou montées en Indonésie. De plus, comme ces subventions sont imputées sur des périodes ultérieures, elles peuvent toujours être retirées conformément à l'article 7.8 de l'Accord SMC, éventuellement en demandant à TPN de les rembourser.

d) Les autres éléments du programme concernant la voiture nationale causent un préjudice grave

8.309 L'autre argument de l'Indonésie, selon lequel les éléments du programme de voiture nationale autres que l'exonération de droits et de taxe pendant un an n'ont pas pu causer un préjudice grave, est également défectueux.

8.310 Premièrement, comme cela a déjà été dit au sujet de l'argument selon lequel "les mesures sont caduques", rien dans l'Accord SMC ne permet de découper le programme de voiture nationale en plusieurs programmes distincts.

8.311 Deuxièmement, l'Indonésie prétend que l'usine de Tambun ne produit que 1 000 véhicules par an. Même si cela est vrai, cela n'exclut pas le fait que ces véhicules sont subventionnés et cela ne reflète pas l'évolution prévue de la production annuelle de Timor Kia Sephia, que l'Indonésie a estimée à 6 000 unités en 1998 et à 35 000 unités en 1999 (annexe A-28 du document AV/14). Cela ne reflète pas non plus le fait que le marché indonésien des voitures particulières est assez étroit. De plus, la référence faite par l'Indonésie à l'usine de Cikampek, où la Sportage sera construite, induit en erreur, car elle tend à faire croire au Groupe spécial que la capacité supplémentaire offerte par cette usine ne profitera à la Sephia. Or, la Sephia sera elle aussi construite à Cikampek, l'usine de Tambun n'étant utilisée que provisoirement en attendant l'achèvement de l'usine de Cikampek.

8.312 En somme, grâce aux subventions qu'elle reçoit actuellement, la coentreprise Kia Timor aura les moyens de conserver et même d'accroître la part de marché de 26 pour cent qu'elle détient déjà. En outre, grâce à ces subventions, la Kia Timor Sephia pourra continuer de se vendre à un prix sensiblement inférieur au prix des produits similaires.

8.313 Enfin, les arguments de l'Indonésie dénaturent purement et simplement les faits. Par suite du lancement du Programme de voiture nationale et du fait de la vente à prix réduit subventionné de la Timor Kia Sephia, les voitures particulières similaires produites par les constructeurs américains ont été évincées du marché indonésien ou empêchées d'y entrer. Les subventions en vigueur actuellement, y compris celles qui résultent de l'autorisation d'un an, font simplement en sorte que les automobiles américaines continueront d'être exclues du marché indonésien.

8.314 Il ne s'agit donc pas d'une "menace", comme l'Indonésie voudrait le faire croire au Groupe spécial. Il s'agit au contraire d'un préjudice grave qui existe et qui persiste.

8.315 Les subventions tarifaires et fiscales accordées dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale ont eu pour effet de détourner du marché indonésien les produits similaires des constructeurs automobiles américains ou d'entraver l'importation de ces produits au sens de l'article 6.3 a). En outre, ces subventions se sont traduites par une sous-cotation notable du prix de la berline Timor Kia Sephia subventionnée par rapport au prix des produits similaires des constructeurs américains, au sens de l'article 6.3 c).

e) Les subventions tarifaires et fiscales accordées dans le cadre du programme concernant la voiture nationale ont eu pour effet de détourner du marché indonésien les importations de voitures particulières produites par les constructeurs automobiles américains ou d'entraver ces importations

8.316 Conformément à l'article 6.3 a) de l'Accord SMC, il existe un préjudice grave lorsque "la subvention a pour effet de détourner les importations d'un produit similaire d'un autre Membre du marché du Membre qui accorde la subvention ou d'entraver ces importations". En ce qui concerne les importations d'automobiles GM, Ford et Chrysler, c'est précisément ce qui s'est passé en Indonésie à

cause du programme concernant la voiture nationale et du lancement de la berline Timor Kia Sephia subventionnée.

8.317 La part de marché de la Timor Kia Sephia est indiquée à l'annexe A/39/6 du document AV/3. D'après ces renseignements, elle est passée de zéro en février 1996 (date à laquelle le programme a été annoncé et Kia Timor a été désigné producteur de la "voiture nationale") à 10,11 pour cent à la fin de 1996. A la fin de mai 1997, période la plus récente considérée dans l'annexe, elle avait grimpé en flèche, atteignant 26,53 pour cent.

8.318 Cette progression spectaculaire s'est faite en partie au détriment des automobiles produites par GM, Ford et Chrysler. Comme cela est indiqué dans la réponse à la question 6 de l'Indonésie dans le document AV/15, les trois constructeurs envisageaient d'accroître leur part respective du marché indonésien des voitures particulières, mais ils ont dû abandonner ou suspendre leurs projets à cause du Programme concernant la voiture nationale.⁵⁴⁰ De nombreux articles de presse confirment l'existence de ces plans et le coup fatal qui leur a été porté par l'annonce du Programme concernant la voiture nationale, qui aurait obligé les trois entreprises à entrer en concurrence avec une voiture massivement subventionnée, la Timor Kia Sephia.⁵⁴¹

8.319 Bien que les chiffres exacts ne puissent pas être divulgués, on sait que GM, qui vendait déjà des Opel en Indonésie avec le lancement du programme prévoyait, dans son plan d'activité, de vendre plus de 1 000 Optima et Vectra en 1996 et 3 000 environ en 1997, les ventes devant augmenter progressivement par la suite.⁵⁴² Toutefois, d'après les renseignements fournis par l'Indonésie elle-même, GM n'a vendu que 549 Opel en 1996 et que 176 au premier semestre de 1997.⁵⁴³

8.320 Ford prévoyait quant à lui de vendre en Indonésie plus de 1000 Escort en 1996 et plus de 3 000 en 1997, et d'accroître régulièrement ses ventes annuelles par la suite.⁵⁴⁴

⁵⁴⁰ Comme les autres constructeurs automobiles en Indonésie, Ford, Chrysler et GM auraient exporté en Indonésie des voitures entièrement démontées (comme la Timor Kia Sephia elle-même), qui auraient été assemblées dans le pays. "En raison des droits d'importation élevés, la plupart des véhicules vendus en Indonésie sont montés sur place par des coentreprises établies avec des sociétés locales." "Jakarta Policy Stalls Expansion Plans; Japanese Firms Rethink Strategy After Suharto's "National Car" Decree", The Nikkei Weekly, 25 mars 1996, page 1 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 19 à 23).

⁵⁴¹ Voir, par exemple, "Like Father, Like Son; Indonesia's Proposed "National Car" Has Plenty of International Critics – and a Familiar Face at the Helm", Time, 10 juin 1996, page 40 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 69 à 71); "GM Halts Plans for Indonesia Car; Firm Requests Clarification on National Car Policy", The Dallas Morning News, 12 juin 1996, page 6B (pièce n° 14 des États-Unis, pages 75 et 76); "GM Freezes Indonesian Investment; Policies Create an "Unlevel Playing Field"", Automotive News, 17 juin 1996, page 38 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 84 et 85); voir aussi "A Furious Flap Over Favouritism", Business Week, 8 juillet 1996 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 92 à 95); "Ford Seeks Inroads in Booming Asian Auto Market", The Reuter European Business Report, 25 avril 1996 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 29 et 30).

⁵⁴² Ces chiffres sont légèrement supérieurs aux projections concernant la production et le montage d'Opel en Indonésie, présentées dans East Asian Automotive Growth Market, été 1994, pages 370 et 371, et reprises à l'annexe 1 du document AV/2.

⁵⁴³ AV/3, annexe A/39/5-B.

⁵⁴⁴ Les chiffres exacts constituant des informations commerciales confidentielles, les États-Unis ne souhaitent pas les communiquer au Groupe spécial en l'absence de procédure adéquate pour protéger ces informations.

8.321 Quant à Chrysler, il envisageait, d'après des responsables de la société, de lancer le projet Neon au milieu de 1997, si celui-ci n'avait pas été annulé à cause du Programme concernant la voiture nationale.

8.322 Les États-Unis notent cependant que le calendrier exact des ventes n'est pas un élément essentiel en l'espèce pour déterminer l'existence d'un préjudice grave. Chrysler a été exclu du marché et le restera tant que TPN continuera de bénéficier de subventions massives. Dans le même temps, la part de marché de la Timor a grimpé à plus de 26 pour cent du marché indonésien des voitures particulières et la subvention s'est traduite par une sous-cotation notable de son prix par rapport au prix auquel la Neon aurait été vendue. TPN est bien placée pour accroître sa part de marché alors que les nouveaux entrants, comme Chrysler, restent exclus du marché indonésien. De l'avis des États-Unis, cela satisfait aux critères de détermination de l'existence d'un préjudice grave, énoncés à l'article 6.3 de l'Accord SCM.

8.323 A cet égard, les États-Unis tiennent à rappeler les propos échangés à la deuxième réunion du Groupe spécial. Ils avaient alors avancé que l'Indonésie semblait prétendre que leur allégation concernant l'existence d'un préjudice grave ne pouvait être admise que si les constructeurs américains avaient donné suite à leurs projets, nonobstant le lancement du Programme de voiture nationale. Ils avaient objecté que cette condition aurait obligé des entreprises exposées à la concurrence d'un produit massivement subventionné à adopter un comportement commercialement irrationnel et que les rédacteurs de l'Accord SMC n'avaient pas pu avoir l'intention de faire de l'adoption d'un comportement irrationnel par des entreprises privées une condition préalable pour obtenir réparation dans le cadre de l'Accord. Cela est d'autant plus vrai que l'un des objectifs de l'Accord est d'établir au niveau multilatéral des voies de recours plus efficaces contre les subventions qui ont des effets défavorables. Il est indéniable, dans le cas présent, que les sociétés américaines auraient eu tort de poursuivre leurs projets, étant donné l'avantage de prix de 50 pour cent artificiellement conféré à la Timor Kia Sephia à cause des subventions accordées par le gouvernement indonésien.

8.324 L'Indonésie a répondu qu'elle prétendait non pas que les sociétés américaines devaient avoir effectué des ventes, mais qu'elles devaient avoir des plans "crédibles" pour entrer sur le marché indonésien des automobiles ou pour accroître leur présence sur ce marché.

8.325 De l'avis des États-Unis, les éléments de preuve qu'ils ont fournis en ce qui concerne les projets de General Motors, de Ford et de Chrysler démontrent amplement la crédibilité de ces projets. L'Indonésie n'a pas contesté leur exactitude et elle n'a pas fourni elle-même d'éléments de preuve pour les réfuter.

8.326 Enfin, les projets des entreprises américaines doivent être replacés dans leur contexte. Par sa population, l'Indonésie est le quatrième pays du monde. Elle se trouve en Asie, région où les entreprises américaines cherchaient à accroître leur présence. General Motors vendait déjà des voitures particulières en Indonésie et il continue à vendre des véhicules tous usages à vocation sportive, de même que Chrysler. Ford vend des taxis. Compte tenu de tous ces facteurs, il semble improbable que les sociétés en question n'aient pas poursuivi leurs projets si le Programme concernant la voiture nationale n'avait pas été lancé.

8.327 De l'avis des États-Unis, le Groupe spécial devrait répondre à la question suivante: est-il probable, compte tenu des éléments de preuve fournis, que les sociétés américaines auraient poursuivi leurs projets si le Programme concernant la voiture nationale n'avait pas été lancé? Selon eux, les éléments de preuve disponibles en l'espèce justifient pleinement une réponse affirmative.

8.328 Globalement, avant l'annonce du Programme, trois constructeurs américains envisageaient d'investir plus de 750 millions de dollars pour accroître leur présence sur le marché indonésien.⁵⁴⁵ Mais ils ont dû renoncer à leurs projets d'importer et de vendre des voitures particulières en Indonésie. Étant tous les trois des constructeurs très compétitifs, leurs décisions commerciales, à la différence de celles de TPN, sont nécessairement guidées par des considérations commerciales. Le lancement du Programme concernant la voiture nationale, l'introduction de la Timor Kia Sephia et la perspective de devoir entrer en concurrence avec le Trésor indonésien ont obligé les trois constructeurs américains à abandonner leurs projets et à assister à l'accroissement rapide de la part de marché de la Timor Kia Sephia, qui est passée à 26 pour cent.

- 1) Les éléments de preuve relatifs à l'évolution des ventes montrent que les subventions accordées dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale ont eu pour effet de détourner les importations ou de les entraver

8.329 L'Indonésie prétend que les chiffres des ventes ne montrent pas que la Timor Kia Sephia a eu un effet perceptible sur l'évolution des ventes des voitures de marque américaine.⁵⁴⁶ Comme c'est l'un des rares cas où l'Indonésie parle effectivement des faits, ces "faits" méritent d'être examinés de près.

8.330 En ce qui concerne General Motors, les chiffres cités par l'Indonésie montrent que les ventes d'Opel ont commencé à diminuer en 1996, année où le programme concernant la voiture nationale a été lancé. Mais l'Indonésie ne mentionne pas ses propres données, qui indiquent que cette baisse s'est poursuivie au premier semestre de 1997. De plus, elle passe totalement sous silence le fait que General Motors prévoyait de porter ses ventes d'Opel à plus de 1 000 unités en 1996 et à 3 000 environ en 1997, leur volume devant progressivement augmenter par la suite. L'Indonésie passe aussi sous silence le fait bien documenté que General Motors a dû annuler ses plans d'expansion à la suite du lancement du Programme concernant la voiture nationale.

8.331 Dans le cas de Ford, l'Indonésie cite simplement les chiffres des ventes de Ford Laser, voiture vendue exclusivement comme taxi. Comme elle souligne par ailleurs que la comparaison avec un "produit similaire" suppose que les voitures soient pratiquement identiques, on ne comprend pas en quoi des ventes de taxis sont pertinentes dans une affaire concernant des voitures particulières, et l'Indonésie ne donne aucune explication à ce sujet. Elle ne donne pas de réponse non plus au sujet du projet de Ford d'introduire l'Escort sur le marché indonésien, dont on a beaucoup parlé.

8.332 Enfin, dans le cas de Chrysler, l'Indonésie note à juste titre que les voitures de cette marque n'étaient pas commercialisées en Indonésie entre 1994 et 1996. Mais l'Indonésie passe simplement sous silence le fait que Chrysler envisageait d'introduire la Neon sur le marché indonésien, mais a dû lui aussi renoncer à ses projets à la suite du lancement du Programme concernant la voiture nationale.

8.333 Non seulement l'Indonésie méconnaît les faits, mais encore elle ignore le droit. L'article 6.4 de l'Accord SMC, qui indique comment analyser un détournement ou une entrave, stipule ce qui suit:

Aux fins du paragraphe 3 b), il y aura détournement d'exportation ou entrave à des exportations dès lors que, sous réserve des dispositions du paragraphe 7, il aura été démontré que les parts relatives du marché se sont modifiées au détriment du produit similaire non subventionné (sur une période dûment représentative, suffisante pour

⁵⁴⁵ Source: sociétés américaines.

⁵⁴⁶ Les États-Unis tiennent à souligner que cet argument n'a pas été invoqué en liaison avec leur allégation concernant l'existence d'un préjudice grave. Il est cependant examiné ici au cas où l'Indonésie "reconsidérerait" ses moyens de défense.

démontrer des tendances manifestes dans l'évolution du marché du produit considéré, qui, en temps normal, sera d'au moins un an). L'expression "les parts relatives du marché se sont modifiées" s'entendra de l'une quelconque des situations ci-après: a) il y a augmentation de la part de marché du produit subventionné ...

8.334 Ce qui s'est passé sur le marché indonésien des automobiles au cours de l'année écoulée correspond exactement à la situation prévue à l'article 6.4. La Timor Kia Sephia subventionnée et les GM Opel, la Ford Escort et la Chrysler Neon non subventionnées avaient effectivement au départ une part de marché nulle. Chacune des sociétés en question envisageait d'accroître la part de marché de ses voitures. Mais, grâce aux subventions, la Timor Kia Sephia a conquis 26 pour cent du marché indonésien des automobiles, alors que la part de marché des autres voitures est restée nulle. C'est une situation classique de détournement ou d'entrave.⁵⁴⁷ Par ailleurs, bien que l'article 6.4 s'applique, d'après ses termes mêmes, aux situations survenant sur le marché de pays tiers, il n'y a pas de raison que ce type d'analyse ne s'applique pas aux cas où il y a détournement d'importations du marché du Membre qui accorde la subvention ou entrave ces importations.⁵⁴⁸

2) La Timor n'occupe pas un créneau particulier

8.335 Non seulement l'Indonésie prétend que la Timor n'est pas "similaire" aux autres voitures, mais encore elle affirme qu'elle n'entre pas en concurrence avec les Opel, les Escort ou les Neon sous prétexte qu'elle "s'adresse à une nouvelle catégorie de consommateurs et occupe un créneau à l'extrémité inférieure du marché". L'Indonésie soutient aussi qu'"un consommateur qui achète une Toyota, une Opel ou une Peugeot a très peu de chances d'acheter une Timor, et inversement". L'Indonésie cherche ainsi à éluder le fait indéniable qu'en une seule année la Timor Kia Sephia a gagné plus de 26 pour cent de la totalité du marché indonésien des voitures particulières.

8.336 Il est intéressant de noter que l'Indonésie n'apporte aucune preuve à l'appui de ses assertions concernant l'existence d'un nouveau créneau. Les données sur le marché examinées à la page 21 de sa deuxième communication, qui se rapportent à toutes les voitures particulières, montrent simplement que le marché indonésien des voitures particulières s'est légèrement développé. Elles ne démentent pas le fait que, grâce au subventionnement, la Timor a pris des parts de marché aux constructeurs américains dans la catégorie des voitures bas de gamme et milieu de gamme.

8.337 Si la Timor occupe un créneau particulier, c'est celui des "voitures bas et milieu de gamme fortement subventionnées". Toutefois, pour déterminer l'existence d'un préjudice grave, on ne peut pas se fonder sur le fait qu'un produit est fortement subventionné et peut de ce fait être vendu à un prix notablement inférieur au prix des produits concurrents pour conclure qu'il n'existe pas de concurrence ou que les produits en question ne sont pas "similaires".

8.338 Par ailleurs, l'Indonésie a simplement tort de dire que les données sur les parts de marché n'indiquent pas qu'il existe un préjudice grave. Rien à l'article 6.3 a) n'empêche de prendre ces données en considération et leur utilisation est compatible avec l'article 6.3 b), qui traite aussi du détournement des importations ou de l'entrave aux importations. À cet égard, le terme "détourner"

⁵⁴⁷ De plus, comme cela a été dit précédemment, si certaines voitures ne sont pas prises en compte dans le calcul des parts de marché, celle de la Timor Kia Sephia est plus importante.

⁵⁴⁸ En fait, l'Indonésie serait bien en peine de contester l'application de l'article 6.4 alors qu'elle a déclaré que le Groupe spécial devait examiner s'il y a une menace de préjudice grave au sens de l'article 6 sur la base des règles en matière de droits compensateurs applicables en cas de menace de dommage, énoncées à l'article 15.7 de l'Accord SMC.

signifie "écarter, éloigner" ("displace" signifie "to crowd out, take the place of", d'après le Webster's Third New International Dictionary). Les données sur les parts de marché indiquent dans quelle mesure la Timor a "écarté" des produits similaires des constructeurs américains, causant ainsi un grave préjudice aux intérêts des États-Unis.

3) Le préjudice causé aux produits similaires des constructeurs américains est un préjudice grave

8.339 L'Indonésie essaie de démontrer que, quel que soit le préjudice causé aux intérêts des États-Unis, il n'est pas suffisant pour être considéré comme "grave" au sens de l'Accord sur les subventions. Mais là encore, en avançant cet argument, l'Indonésie se base sur les ventes totales et non sur les ventes de voitures particulières "similaires" à la Timor.

8.340 De plus, l'Indonésie ne tient aucun compte des ventes que les constructeurs américains auraient réalisées en l'absence du programme concernant la voiture nationale. GM prévoyait de vendre en 1997 environ 3 000 Opel; Ford prévoyait de vendre cette année-là quelque 2 000 Escort et Chrysler entre 1 000 et 2 000 Neon. Même si les constructeurs américains n'avaient réalisé que la moitié de leurs prévisions les plus basses, cela aurait représenté environ 3000 voitures, ce qui est considérable sur le marché automobile indonésien. Le fait que ces ventes n'ont pas eu lieu n'est pas "insignifiant", comme l'Indonésie voudrait le faire croire au groupe spécial.

4) L'Indonésie n'a fourni aucun élément de preuve pour réfuter le fait que les constructeurs américains avaient des projets bien établis pour entrer sur le marché indonésien des voitures particulières ou pour accroître leur présence sur ce marché

8.341 Passons enfin à la question des projets des constructeurs américains pour le marché indonésien. Il est intéressant de noter que l'Indonésie ne conteste pas l'existence de ces projets et ne fournit pas d'éléments de preuve destinés à démentir leur existence. En fait le seul élément de preuve qu'elle fournit sur ce point particulier confirme la position des États-Unis. La pièce n° 37 des États-Unis est un document intitulé "Indonesia's Automotive Market", qui a été présenté par l'Indonésie comme pièce n° 11 (première communication). Les projets de chacun des trois constructeurs américains sont examinés aux pages 3 et 4 de la pièce n° 37 des États-Unis, où il est indiqué comment ces projets ont été annulés ou suspendus à cause du programme concernant la voiture nationale.

8.342 Au lieu de chercher à réfuter les éléments de preuve fournis par les États-Unis (elle sait pertinemment qu'elle ne peut pas le faire), l'Indonésie a recours à un moyen de défense procédural en alléguant que les États-Unis n'ont pas présenté suffisamment de preuves pour qu'elle soit obligée de fournir des preuves contraires. Or, comme l'a déclaré l'Organe d'appel dans l'affaire Chemises de laine (page 16), il incombe simplement aux États-Unis, en tant que plaignant, de fournir "des éléments de preuve suffisants pour établir une présomption que ce qui est allégué est vrai". À leur avis, ils ont largement satisfait à cette obligation en fournissant les renseignements communiqués par les sociétés américaines et les informations données dans la presse et dans des revues spécialisées.

8.343 De plus, l'Indonésie ayant insisté pour que les États-Unis fournissent des documents émanant directement des sociétés elles-mêmes, ils ont présenté des documents contenant des renseignements qui ont été communiqués au Représentant des États-Unis pour les questions commerciales internationales d'une part par Ford et General Motors conjointement⁵⁴⁹ et d'autre part par Chrysler.⁵⁵⁰

⁵⁴⁹ Pièce n° 38 des États-Unis.

⁵⁵⁰ Pièce n° 39 des États-Unis.

Les États-Unis tiennent à souligner que ces documents renferment peu d'informations nouvelles car la plupart de celles qu'ils contiennent figuraient dans leur première et leur deuxième communications. Ils espèrent que la présentation de ces documents mettra fin aux accusations de l'Indonésie selon lesquelles ils ont eu recours à des preuves par oui-dire.

- 5) Il n'est pas du tout établi, dans les faits, que les avantages tarifaires et fiscaux conférés à TPN en vertu du Décret n° 42/1996 seront un jour remboursés

8.344 Les **États-Unis** font valoir, en liaison avec leurs arguments sur le point de savoir si le programme de juin de 1996 est une mesure caduque, qu'il n'est pas établi que les avantages tarifaires et fiscaux conférés à TPN en vertu du Décret n° 42/1996 seront un jour remboursés. Leurs arguments à cet égard sont présentés dans la section X.B.

c) Réponse de l'Indonésie

8.345 Les réponses de l'**Indonésie** aux arguments des plaignants concernant le détournement des importations ou l'entrave aux importations sont les suivantes.

- 1) L'argument des plaignants selon lequel un préjudice grave a effectivement été causé à leurs intérêts est sans objet car il a trait uniquement aux effets allégués du programme de juin 1996, qui est maintenant terminé

8.346 Les allégations collectives des plaignants concernant l'existence d'un préjudice grave portent uniquement sur le programme relatif à la voiture nationale, qui d'après eux comprend trois éléments: i) le programme de juin 1996, qui prévoyait une exonération conditionnelle des droits d'importation et de la taxe de luxe pour les voitures nationales importées; ii) le programme de février 1996, qui prévoyait une exonération conditionnelle de la taxe de luxe et des droits d'importation sur les parties et pièces détachées destinées au montage de voitures nationales en Indonésie; et iii) le prêt de 690 millions de dollars accordé à TPN en août 1997.⁵⁵¹

- 2) Pour démontrer l'existence d'un préjudice grave, les plaignants doivent prouver qu'il existe une subvention et que celle-ci cause ou menace de causer un préjudice grave

8.347 Pour alléguer l'existence d'un préjudice grave, les plaignants doivent démontrer à la fois:

1. l'existence d'une mesure qui constitue une subvention pouvant donner lieu à une action ou une subvention prohibée⁵⁵²; et
2. l'existence d'effets défavorables sous la forme d'un préjudice grave causé à leurs intérêts du fait de la mesure constituant la subvention.⁵⁵³

⁵⁵¹ Comme cela a été démontré, les arguments des plaignants relatifs au prêt sont sans objet car ce prêt et les questions connexes n'entrent pas dans le champ de la procédure de ce groupe spécial. De toute façon, le prêt a été accordé à des conditions commerciales.

⁵⁵² Voir l'article 1.1 de l'Accord sur les subventions. Voir aussi les articles 3.1.b), 5, 6 et 7 de l'Accord, qui se réfèrent tous à des subventions existantes.

⁵⁵³ Voir les articles 5 c) et 6 de l'Accord sur les subventions. L'expression "préjudice grave aux intérêts d'un autre Membre" s'entend également de la menace d'un préjudice grave. Voir la note 13 de l'Accord sur les subventions.

Les plaignants doivent donc en somme démontrer qu'une subvention existe et qu'elle cause ou menace de causer des effets défavorables entraînant un préjudice grave. Les plaignants ne l'ont pas démontré et ils ne peuvent pas le faire.

3) Les allégations des plaignants concernant l'existence d'un préjudice grave ne sont pas recevables car ils n'ont pas démontré qu'une mesure de subventionnement existante a effectivement causé un préjudice grave

8.348 Les plaignants allèguent que leurs intérêts ont subi un préjudice grave parce que le Programme concernant la voiture nationale a entraîné, en 1996 et au premier semestre de 1997, un détournement des importations ou une entrave à ces importations (article 6.3 a)) et une sous-cotation du prix (article 6.3 c)). Ils utilisent largement les données actuelles sur les ventes et sur les prix fournies par le gouvernement dans le cadre de la procédure prévue à l'annexe V, mais ils ne reconnaissent pas que les données sur les ventes et les prix de la voiture nationale en 1996 et 1997 (jusqu'à ce jour) se rapportent exclusivement aux voitures nationales qui ont bénéficié uniquement du programme de juin 1996. Comme cela a déjà été dit, ce programme a totalement pris fin en juin 1997. Par conséquent, même si les assertions des plaignants concernant l'existence effective d'un préjudice grave subi en 1996 et 1997 étaient exactes (ce qui n'est pas le cas), ce préjudice ne serait pas de la compétence de ce groupe spécial car la mesure qui fait l'objet de la plainte a déjà été retirée. Les allégations des plaignants sont donc sans objet.⁵⁵⁴

8.349 Par ailleurs, les deux⁵⁵⁵ éléments restants du Programme concernant la voiture nationale n'auraient pas pu causer un préjudice grave effectif aux intérêts des plaignants. Ce n'est qu'en juin 1997 que TPN a commencé à monter la voiture nationale en Indonésie dans le cadre du programme de février 1996. De plus, l'usine de Tambun, où la voiture nationale est montée actuellement, ne produira que 1000 unités par an.

8.350 Le prêt accordé à TPN en août 1997 servira à financer la construction de l'usine de Cikampek, où la Sportage sera construite. Toutefois, comme cela a été dit précédemment, la Sportage ne sera pas qualifiée de "voiture nationale" et ne bénéficiera pas des subventions tarifaires et fiscales accordées dans le cadre du programme de février 1996. De plus, même si l'on considérait que le prêt constituait une subvention en faveur de la Sportage, il ne pourrait pas causer un préjudice grave effectif puisque aucun véhicule n'a encore été construit.

8.351 En résumé, le programme de juin 1996 a été retiré et ni le programme de février 1996 et ni le prêt d'août 1997 n'ont causé un préjudice grave effectif aux intérêts des plaignants. Il ressort de l'analyse qui précède que seules les allégations des plaignants concernant l'existence d'une menace de préjudice grave demeurent intactes et pertinentes. Comme cela est démontré ci-après, ces allégations, comme celles qui concernent l'existence d'un préjudice grave effectif, sont sans fondement et ne nécessitent pas ou ne justifient pas l'adoption d'une quelconque mesure corrective.

⁵⁵⁴ D'ailleurs, l'Accord sur les subventions dans son ensemble est conçu pour offrir des voies de recours contre des mesures de subventionnement existantes. Cela apparaît très clairement à l'article 7.8 qui stipule que les Membres qui maintiennent une subvention dont on a constaté qu'elle cause un préjudice grave doivent soit la retirer soit prendre des mesures pour remédier à ses effets défavorables.

⁵⁵⁵ En fait, il ne reste qu'une mesure, le programme de février 1996, puisque le prêt accordé à TPN en août 1997 n'entre pas dans le champ de cette procédure et, de toute façon, il a été accordé à des conditions commerciales. Toutefois, par souci d'exhaustivité, la question du prêt est aussi examinée ici.

4) Les allégations des plaignants concernant l'annulation des projets de leurs entreprises pour le marché indonésien n'ont pas été convenablement étayées

8.352 De même, les allégations des Communautés européennes et des États-Unis concernant les projets et/ou les prévisions de GM, Ford et Chrysler pour le marché indonésien sont étayées par des éléments de preuve suffisants. Les plaignants ont tenté de donner une apparence d'authenticité à leurs diverses allégations concernant les projets ou les prévisions de vente de ces entreprises en citant des articles de presse et des revues spécialisées, mais cela n'est absolument pas suffisant. Étant donné l'obligation de présenter des éléments de preuve positifs, qui est énoncée dans l'Accord sur les subventions, la grande incertitude des affaires et le caractère foncièrement spéculatif et mouvant des plans et des prévisions, il faut beaucoup plus que cela. Les allégations des Communautés européennes et des États-Unis devraient être catégoriquement rejetées car pas un seul document original n'a été cité pour prouver leur bien-fondé.⁵⁵⁶

8.353 Il convient aussi d'examiner de plus près les allégations des États-Unis concernant les projets des "trois grands". Premièrement, l'Indonésie souligne, à titre préliminaire, qu'elle a contesté et qu'elle conteste toujours que les trois sociétés aient eu des projets "bien établis" pour entrer sur le marché indonésien des voitures particulières ou pour développer leur présence sur ce marché. Où sont ces prétendus "plans d'activité"? Les États-Unis n'ont présenté aucun document original les concernant. Ils ont tout au plus établi que les journalistes avaient été informés par des employés de ces sociétés – ou avaient supposé – que les trois grands avaient des "projets" d'investissement en Indonésie et que ces "projets" avaient prétendument été contrariés par le Programme concernant la voiture nationale. Cela n'est pas un élément de preuve positif; en fait, cela ne peut même pas être considéré comme autre chose qu'une rumeur.

8.354 Deuxièmement, il apparaît que les prétendus "projets" n'étaient pas du tout des "projets", mais tout au plus des projets d'élaboration de projets. D'après les États-Unis, les projets de chaque constructeur se présentaient de la façon suivante. Dans le cas de Ford et de GM, les arguments présentés par les États-Unis à titre de réfutation ne font état d'aucun "projet" d'exporter en Indonésie des automobiles construites aux États-Unis. Quant à Chrysler, le seul constructeur restant, il n'avait pas de projet ferme d'entrer sur le marché indonésien des voitures particulières. D'après les États-Unis, il "étudiait" plutôt la création d'une coentreprise en Indonésie pour le montage de Neon et d'autres voitures.⁵⁵⁷ Étudier ou envisager la création d'une coentreprise n'est pas la même chose que d'avoir un projet concret. De surcroît, les États-Unis n'ont pas fourni, une fois de plus, des éléments de preuve positifs, comme ils le devaient, pour étayer ces allégations.

8.355 L'allégation des États-Unis concernant Chrysler repose non pas sur des éléments de preuve positifs, mais sur des rumeurs. Cela est vrai aussi des allégations des Communautés européennes concernant les projets de Ford et de GM. Pour que ces allégations soient fondées, les Communautés européennes et les États-Unis devraient démontrer, au moyen d'éléments de preuve positifs, que:

premièrement, ils avaient des projets documentés prévoyant l'importation de voitures similaires à la Timor;

⁵⁵⁶ Voir Argentine - Mesures affectant les importations de chaussures, textiles, vêtements et autres articles (11 novembre 1997), WT/DS56/R, paragraphe 6.40 ("la partie défenderesse est tenue de fournir au tribunal les documents pertinents qui sont en sa seule possession"). L'Indonésie se réserve le droit de faire des observations sur tout document ou tout élément qui pourrait être fourni par les CE ou les États-Unis.

⁵⁵⁷ *Ibid.*, paragraphe 12, page 3.

deuxièmement, le programme concernant la voiture nationale a effectivement obligé les sociétés concernées à annuler leurs prétendus projets;

troisièmement, si elles avaient donné suite à leurs projets leurs voitures auraient été vendues en grand nombre en Indonésie si le Programme concernant la voiture nationale n'avait pas été adopté; et

quatrièmement, le Programme concernant la voiture nationale aurait eu un effet défavorable sur leurs ventes au point de causer un préjudice grave.

8.356 Or, ni les Communautés européennes ni les États-Unis n'ont abordé convenablement ces questions interdépendantes et ils n'ont même pas fourni un minimum d'éléments à l'appui de ces points. Au lieu de cela, ils ont prétendu, sans présenter le moindre document original à l'appui de leurs allégations, que les sociétés en question avaient des projets d'entrer sur le marché indonésien et que leurs projets ont été contrariés par la Timor.

8.357 A cet égard, l'Indonésie note que ni Ford ni Chrysler n'ont présenté la moindre demande d'approbation entre 1993 et ce jour, pour l'établissement en Indonésie d'installations de production ou de montage de voitures particulières. En somme, ils n'ont jamais eu de véritables projets de production ou de montage en Indonésie d'un produit similaire. Par ailleurs, GM a présenté à l'Indonésie, en 1993, un projet de production et de montage de voitures, lequel a été approuvé. Non seulement aucun élément ne prouve qu'un quelconque projet a été annulé, mais depuis 1993, GM n'a cessé de développer ses opérations. GM a même présenté à l'Indonésie, en novembre 1997 une demande en vue de développer considérablement ses opérations de production et de montage dans le pays. Cette demande a été approuvée en décembre 1997. Ces faits démentent les allégations des Communautés européennes et des États-Unis concernant l'existence d'un préjudice grave. Ils démontrent aussi que, si des projets avaient existé et avaient été abandonnés, les États-Unis et les Communautés européennes pourraient présenter des éléments prouvant leur existence dont le gouvernement indonésien aurait déjà des copies – tels que la demande d'approbation pour l'implantation ou le développement d'opérations en Indonésie. Le Groupe spécial ne devrait donc pas permettre aux plaignants de jeter le voile de la confidentialité sur le fait qu'ils manquent de preuves.

8.358 En conséquence, l'Indonésie estime que, en examinant cette question, le Groupe spécial devrait mettre l'accent sur l'absence totale d'éléments de preuve positifs pour étayer les allégations des États-Unis et des Communautés européennes et sur le fait que, même si l'on admet ces allégations, les "trois grands" n'ont pas et n'ont jamais eu de projets concrets et fermes pour vendre en Indonésie une voiture similaire à la Timor.

8.359 En outre, nous demandons instamment au Groupe spécial de prendre note du caractère contradictoire et de plus en plus limité des arguments présentés par les États-Unis. Ils ont tout d'abord prétendu que les "trois grands" vendaient ou auraient vendu des produits similaires en Indonésie; et maintenant, ils disent qu'aucun des trois ne vend de produits similaires en Indonésie et que seul Chrysler envisageait de le faire. On se demande qu'est-ce qu'ils vont admettre la prochaine fois.

8.360 En somme, l'Indonésie ne devrait pas être sanctionnée à cause d'allégations concernant l'existence de plans d'activités, de prévisions ou de décisions de sociétés américaines, que les États-Unis ont formulées sans les justifier convenablement. L'Indonésie demande au Groupe spécial de constater que les arguments des États-Unis sont sans fondement et de rejeter leur plainte.

5) Les ventes de Timor n'ont pas affecté les ventes en Indonésie des constructeurs d'automobiles américains, et ce pour trois raisons fondamentales

8.361 Les ventes de Timor n'ont pas affecté les ventes en Indonésie des constructeurs d'automobiles américains pour trois raisons fondamentales. Premièrement, les constructeurs américains entrent en concurrence sur un segment du marché qui est dominé par les constructeurs japonais.⁵⁵⁸ Jusqu'à présent, leurs efforts commerciaux se sont heurtés à de sérieuses difficultés.

8.362 Deuxièmement, les prétendus "efforts" des constructeurs américains pour vendre des voitures particulières concurrençant la Timor sont inexistantes, nébuleux ou purement fictifs. Par exemple, Ford insiste beaucoup sur le fait qu'il a détaché quatre personnes en Indonésie et qu'il a investi 1 million de dollars dans le pays.⁵⁵⁹ Ford emploie 370 000 personnes dans le monde et, dans le seul secteur automobile, son chiffre d'affaires est de 118 milliards de dollars.⁵⁶⁰ A l'évidence, son engagement en Indonésie (hormis le marché des taxis exonérés de taxes) est pratiquement inexistant. Celui de Chrysler est plus important, mais il est axé non pas sur le segment des voitures particulières, mais sur la vente de véhicules du type Jeep. Les Chrysler Cherokee et Wrangler n'entrent pas en concurrence avec la berline Timor. Chrysler tente de démontrer qu'il a subi un préjudice grave sur le segment de la Timor parce qu'il avait le "projet" de monter la Neon en Indonésie, mais cet argument n'est pas convaincant. Ses déclarations selon lesquelles "il étudiait la création d'une coentreprise de montage ... , il avait prévu d'investir" et "les chiffres exacts sont confidentiels,"⁵⁶¹ sont vagues et sans fondement. Aucun élément de preuve n'a été versé au dossier pour étayer ces affirmations.

8.363 En présentant ses arguments au Groupe spécial et en répondant aux questions des plaignants, l'Indonésie s'est exprimée ouvertement. Les plaignants ne devraient pas pouvoir faire admettre des arguments qui ne reposent que sur quelques vagues propositions commerciales formulées au sein d'entreprises, alors qu'ils n'ont présenté au Groupe spécial aucune donnée concrète pouvant être examinée par toutes les parties.

8.364 La communication de General Motors, quoique en apparence plus convaincante que celle de Ford ou de Chrysler, passe complètement à côté de la question. GM se donne beaucoup de mal pour décrire en détail ses investissements dans les Opel Optima, Vectra et Blazer, mais il n'a jamais vendu que quelques centaines de ces voitures en Indonésie. Son allégation selon laquelle il a perdu des ventes potentielles est purement spéculative.

8.365 L'historique des efforts commerciaux de GM en Indonésie donne une bien meilleure idée de la situation. Ces efforts ont été sporadiques et diffus et n'ont pas permis à GM de pénétrer le marché visé, à savoir le segment des voitures particulières dominé par les Japonais. GM ne doit s'en prendre qu'à lui-même s'il n'a pas réussi à les concurrencer en Indonésie pour obtenir une part de ce marché à valeur ajoutée. Comme l'Indonésie l'a toujours souligné sur la base d'une analyse des caractéristiques physiques, l'Optima, la Vectra et la Blazer n'entrent pas en concurrence avec la Timor.

8.366 Troisièmement, les ventes de Timor n'affectent pas les ventes des constructeurs automobiles américains parce que d'autres facteurs les ont dissuadé, à tort ou à raison, d'investir les capitaux

⁵⁵⁸ Comme il l'a reconnu dans cette procédure, le Japon ne commercialise aucune voiture qui entre en concurrence avec la Timor.

⁵⁵⁹ Pièce n° 38 des États-Unis, pages 1 et 2.

⁵⁶⁰ Ford 10-Q (1996) et "Ford Motor Company – The History of Ford Motor Company – An American Legend".

⁵⁶¹ Pièce n° 39 des États-Unis, page 2.

nécessaires pour vendre avec succès des voitures particulières en Indonésie. Les États-Unis ont finalement admis que la décision des "trois grands" de "suspendre" leurs projets en Indonésie était fondée sur des facteurs autres que le Programme concernant la voiture nationale. Le marché indonésien est dominé par les Japonais, qui y sont bien implantés et qui en détiennent environ 90 pour cent.⁵⁶² Ce seul fait ne permet pas aux "trois grands" de justifier l'investissement de millions de dollars. De plus, l'infrastructure de transport routier en Indonésie est encore peu développée et son usage par les particuliers représente une petite part d'un marché relativement étroit.⁵⁶³

8.367 En somme, les raisons pour lesquelles les "trois grands se sont retirés" du marché indonésien ou "n'ont pas réussi à entrer" sur ce marché n'ont rien à voir avec le Programme concernant la voiture nationale. Ils se sont retirés parce que 1) le marché des petites voitures est trop étroit pour justifier et soutenir les investissements nécessaires et, de toute façon, il est dominé par les Japonais; 2) comme le revenu annuel par habitant est faible, il y a un tout petit créneau très lucratif dominé par Mercedes-Benz et BMW, ce qui exclut la pénétration des "trois grands"; 3) les automobiles de base bon marché, comme la Timor, ne procurent pas le bénéfice unitaire nécessaire pour que le rendement des investissements soit comparable à celui dont les "trois grands" bénéficient sur leurs grands marchés - Amérique du Nord et Europe, et 4) les incitations à l'investissement accordé dans des pays comme la Thaïlande sont plus importantes que celles qui sont accordées en Indonésie.⁵⁶⁴

8.368 En conclusion, les constructeurs américains n'ont pas subi de préjudice grave à cause du programme indonésien concernant la voiture nationale. La Timor, étant un produit d'appel bon marché, n'entre pas en concurrence avec les automobiles américaines, qui sont positionnées pour concurrencer les modèles japonais sur d'autres segments du marché, en Indonésie et dans le reste du monde. Le marché indonésien est dominé par les Japonais; les marges bénéficiaires unitaires seraient très réduites si les constructeurs américains entraient en concurrence, et le créneau où les bénéfices unitaires sont plus élevés est dominé par BMW et Mercedes Benz. Par conséquent, les investissements que les "trois grands" devraient réaliser pour soutenir la concurrence en Indonésie ne seraient pas compatibles avec les principes de maximisation des bénéfices trimestriels à court terme qui guident les constructeurs américains.

- 6) Même si l'on considérait que les automobiles des Communautés européennes et des États-Unis sont similaires à la Timor, il n'existe pas et il n'apparaîtra pas de préjudice grave car elles n'entrent pas en concurrence avec la Timor

8.369 À supposer, aux fins de l'argumentation, que les automobiles des Communautés européennes et des États-Unis sont considérées comme similaires à la Timor, cela ne signifie pas qu'il est établi que le Programme concernant la voiture nationale a causé ou causera un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes et des États-Unis. La détermination relative aux produits similaires fournit simplement le cadre analytique approprié pour examiner si les différents éléments du programme ont causé un préjudice grave aux intérêts des plaignants.⁵⁶⁵ En d'autres termes, il ne suffit

⁵⁶² Pièces n° 37 des États-Unis, page 1.

⁵⁶³ *Ibid.*

⁵⁶⁴ *Ibid.*

⁵⁶⁵ Ce principe de causalité apparaît clairement dans le texte de l'Accord sur les subventions, dont l'article 5 stipule: "Aucun Membre ne devrait causer, en recourant à l'une quelconque des subventions [spécifique] ... , c) ... un préjudice grave aux intérêts d'un autre Membre". (La note de bas de page a été omise.) Les articles 6.2 et 7.1 parlent des subventions qui "causent" un préjudice grave. Les alinéas a) etc) de l'article 6.3 disposent, respectivement, qu'un préjudice grave peut apparaître lorsque "la subvention a pour effet de détourner les importations d'un produit similaire d'un autre Membre du marché du Membre qui accorde la subvention ou d'entraver ces importations" et lorsque "la subvention se traduit pas une sous-cotation notable du prix ... par rapport au prix d'un produit similaire". Dans le Compact Oxford English Dictionary (page 496,

pas que les plaignants démontrent que la Timor est subventionnée et que, dans le même temps, leur situation commerciale s'est détériorée ou ne s'est pas améliorée comme ils l'escomptaient. Ils doivent plutôt démontrer l'existence d'un lien de causalité entre les deux événements. Comme cela est expliqué plus loin, les Communautés européennes et les États-Unis n'ont pas démontré et ne peuvent pas démontrer l'existence du lien de causalité requis car la Timor est une voiture bas de gamme bon marché qui n'occupe pas le même segment du marché que les voitures modernes plus perfectionnées que sont l'Escort, la Neon, l'Optima, la Vectra ou la Peugeot 306.⁵⁶⁶

8.370 Les données disponibles sur les ventes en 1996 et 1997 révèlent que la Timor a touché une nouvelle catégorie de consommateurs et a créé un créneau à l'extrémité inférieure du marché.⁵⁶⁷ Ces données indiquent aussi que les ventes sur les autres segments du marché ont augmenté malgré le lancement de la Timor. Les ventes totales de tous les constructeurs sont passées de 38 826 unités en 1995 à 42 346 unités en 1996, soit une augmentation de 3520 unités. La Timor a été lancée en 1996 et 4278 unités ont été vendues. Les ventes totales de tous les constructeurs sont passées de 28 265 unités au cours des trois premiers trimestres de 1996 à 53 033 unités au cours des trois premiers trimestres de 1997, soit 24 768 unités supplémentaires, ce qui représente une augmentation de près du double. Les ventes de Timor, qui se sont élevées à 11 853 unités au cours des trois premiers trimestres de 1997, ont représenté moins de la moitié de cette augmentation spectaculaire.

8.371 Les chiffres des ventes présentés dans le tableau ci-dessous montrent aussi que la position des Communautés européennes et des États-Unis (ainsi que celle du Japon) sur le marché s'est améliorée depuis le lancement de la Timor.⁵⁶⁸

deuxième édition, 1987), le terme "effet" est défini comme suit: "Something accomplished, caused or produced; a result, consequence. Correlative with CAUSE". Le terme "effet" signifie quelque chose qui a été accompli, causé ou produit; un résultat, une conséquence. Corrélat: CAUSE.

⁵⁶⁶ Les États-Unis prétendent aussi que la Timor J520i est similaire à l'Opel Blazer et constituera une menace pour les véhicules industriels légers des États-Unis. L'Indonésie n'a pas besoin de répondre à cette allégation car la Timor J520i n'est pas et ne sera pas visée par le Programme concernant la voiture nationale. Certificat d'enregistrement de la marque, du type et de la version du véhicule automobile n° 1039/DJ-IIMK/X/1997, Département de l'industrie et du commerce de la République d'Indonésie, Direction générale des industries métallurgique, mécanique et chimique (pièce n° 42 de l'Indonésie, annexe E).

⁵⁶⁷ Le marché indonésien des voitures particulières ne peut être convenablement analysé que par segment. Comme tous les autres marchés de véhicules automobiles, il est caractérisé par un très haut degré de différenciation et de spécialisation. Le consommateur qui achète une Mercedes Benz ou une BMW, ou même une Toyota, une Opel ou une Peugeot, a très peu de chances d'acheter une Timor, et inversement. Voir plus généralement Etats-Unis – Mesures affectant les boissons alcooliques et les boissons à base de malt (19 juin 1992), IBDD, S39/233, page 332, paragraphe 5.73.

Les constructeurs dépensent des ressources très importantes pour établir et cibler différents segments du marché et des créneaux plus étroits dans leurs activités de production, de publicité et de commercialisation. GM, par exemple, a pour stratégie de vendre des dizaines de modèles différents alors que ses concurrents n'en vendent que quelques-uns. Cette "segmentation des besoins" vise à mieux adapter les véhicules aux clients en fonction de leurs caractéristiques démographiques, de leurs attitudes et de leurs souhaits. Voir Daniel McGinn, Divide and Conquer: Meet the Researcher Behind GM's Controversial Marketing Strategy, Newsweek, 1^{er} décembre 1997, pages 50 et 52 (pièce n° 42 de l'Indonésie, annexe B).

⁵⁶⁸ Les ventes d'Opel Optima et Vectra sont attribuées aux CE.

Tableau 34

	1995	1996	1997 ⁵⁶⁹	T1/T3 1997	T1/T3 1996
CE	9 21	10 07	11 093	8 320	7 653
Etats-Unis	2 88	3 65	4 456	3 342	2 594
Japon	23 94	21 69	34 304	25 728	16 718
Autres/importations d'automobiles entièrement montées	2 79	2 64	5 053	3 790	1 300
Timor	0	4 27	15 804	11 853	0
TOTAL	38 82	42 34	70 710	53 033	28 265

Source: Gaikindo; gouvernement de la République d'Indonésie.

8.372 En somme, les données ci-dessus vont à l'encontre des allégations des Communautés européennes et des États-Unis selon lesquelles les ventes de Timor ont détourné du marché les importations des produits prétendument similaires ou ont entravé ces importations.⁵⁷⁰

8.373 L'Indonésie note enfin que le critère déterminant pour l'application de mesures correctives est l'existence d'"un préjudice grave". Cette notion n'est pas directement quantifiable et, par conséquent, son sens ne s'est pas figé, malgré sa pertinence dans de nombreuses procédures engagées dans le cadre du GATT. Cela ne signifie pas cependant qu'elle est vide de sens.

8.374 L'article 31.1 de la Convention de Vienne sur le droit des traités stipule qu'"[u]n traité doit être interprété de bonne foi suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but." Le terme "grave" est défini comme suit: "pesant, important, sérieux; (d'une quantité ou d'un degré) considérable, non négligeable".⁵⁷¹

8.375 Les Communautés européennes et les États-Unis citent des données précises et concrètes sur les ventes uniquement pour les Opel Optima et Vectra et pour la Peugeot 306. GM a vendu en Indonésie 549 Opel en 1996 et 284 de janvier à septembre 1997 (379 unités sur une base annuelle); 1 086 Peugeot 306 ont été vendues en 1996 et 762 jusqu'en septembre 1997 (1 016 sur une base annuelle). Par conséquent, même si l'on considère les trois modèles ensemble, leurs ventes n'ont diminué que de 240 unités environ entre 1996 (1 635 unités) et 1997 (1 395 unités). Ces ventes ne représentent que 1,5 pour cent environ du total des ventes prévues des Communautés européennes et

⁵⁶⁹ Données annualisées sur la base des ventes de janvier à septembre 1997.

⁵⁷⁰ Bien entendu, cette règle n'est pas applicable si le Groupe spécial détermine que les voitures montées en Indonésie par les constructeurs des CE ou des États-Unis à partir d'ensembles de pièces détachées importés ne sont pas similaires à la Timor. L'Indonésie note que les CE et les États-Unis s'appuient dans une large mesure sur l'évolution des parts de marché et que les États-Unis se réfèrent à l'article 6.4 de l'Accord sur les subventions pour examiner s'il y a détournement ou entrave. Premièrement, seuls les alinéas a) et c) de l'article 6.3 sont pertinents en l'espèce; or, ils ne mentionnent pas la part de marché comme un indice de l'existence d'un préjudice grave. Deuxièmement, les données passées et présentes sur les parts de marché ne signifient rien car, en créant un nouveau créneau, la Timor a fondamentalement transformé le marché indonésien des voitures particulières. Par conséquent, pour avoir une signification même limitée, les données sur les parts de marché doivent être compilées segment par segment. Quant à l'affirmation des CE selon laquelle les ventes d'Opel Optima et de Peugeot 306 n'auraient pas dû diminuer en 1997 en raison de la forte augmentation de la demande globale, il n'y a pas nécessairement de corrélation entre les ventes, la progression de la demande et la part de marché. Les CE ont elles-mêmes noté que "de 1992 à 1996, les exportations de voitures particulières des Communautés vers l'Indonésie ont augmenté plus rapidement que la demande, ce qui s'est traduit par une nette augmentation de la part de marché".

⁵⁷¹ The Compact Oxford English Dictionary, page 1716 (deuxième édition, 1987).

des États-Unis en 1997 (15 549 unités). Par conséquent, même si la baisse des ventes pouvait être attribuée à la Timor (ce qui n'est pas le cas), une diminution aussi minime ne pourrait guère être considérée que comme insignifiante et ne permet certainement pas de conclure à l'existence d'un préjudice grave.

7) Les CE n'ont pas prouvé l'existence d'un préjudice grave

8.376 Les Communautés européennes mettent l'accent sur les ventes, en Indonésie, de voitures produites dans les CE, en faisant référence au passage aux projets de Ford et de GM. (L'Indonésie reconnaît que les CE ne cherchent pas à inclure dans leur propre production des voitures produites par les constructeurs américains.) Les Communautés européennes ont d'abord prétendu que l'Opel Vectra était elle aussi similaire à la Timor, mais elles semblent maintenant admettre que c'était une erreur.

8.377 Par conséquent, abstraction faite de leurs allégations au sujet des projets de Ford et de GM, la plainte des Communautés européennes n'est recevable que si elles démontrent par des éléments de preuves positifs, premièrement, que l'Opel Optima et la Peugeot 306 sont similaires à la Timor et, deuxièmement, que les mesures appliquées par l'Indonésie ont causé un préjudice grave en affectant les ventes de ces voitures.

8.378 Les Communautés européennes n'ont satisfait à aucune de ces deux obligations. Même si l'on fait abstraction des nombreuses caractéristiques non physiques importantes qu'il faut prendre en considération pour déterminer en l'espèce si les produits sont similaires, l'Indonésie a déjà démontré que, compte tenu des seules caractéristiques physiques, la Timor n'est pas similaire à l'Optima ou à la 306, ce que confirme la matrice des produits similaires présentée par les Communautés européennes.⁵⁷² De plus, les Communautés européennes n'ont présenté aucun élément de preuve positif démontrant que la Timor a eu une incidence sur leurs ventes. Bien que l'Indonésie n'ait pas réalisé ou fait réaliser une étude économétrique ou une étude de marché sur ce point, les données disponibles indiquent que les modèles japonais, dont beaucoup sont similaires à l'Optima et à la 306, continuent de dominer les segments du marché supérieurs à celui de la Timor. Si les Communautés européennes perdent des ventes, c'est au profit de produits similaires japonais, et non au profit de la Timor qui n'est pas un produit "similaire". L'Indonésie demande donc que le Groupe spécial repousse les arguments des Communautés européennes et rejette leur plainte.

8.379 Sur ce dernier point, l'Indonésie note en outre que, malgré l'obligation de fournir des éléments de preuves positifs, aucun des plaignants n'a effectué une étude économétrique ou une étude de marché pour étayer leurs affirmations. Or, une étude permettrait au Groupe spécial d'évaluer les divers autres critères que les Communautés européennes jugent trop "subjectifs" ou trop "vagues". Mais elle n'a pas été faite. Si la charge de la preuve avait incombé à l'Indonésie, le Groupe spécial et les parties seraient déjà en possession des données. Les plaignants ont évité de procéder à une enquête ou à une analyse approfondie du marché indonésien parce qu'ils savent qu'elle aurait confirmé la position de l'Indonésie.

8.380 Au lieu d'examiner ces questions importantes, les Communautés européennes continuent de soutenir que toutes les voitures particulières sont des produits similaires, c'est-à-dire que les Mercedes Benz, les Bentley, les Yugo et les Timor s'adressent à la même clientèle. Elles ne peuvent pas faire autrement car c'est seulement en évitant d'établir un lien de causalité qu'elles peuvent avoir gain de cause.

8.381 Les Communautés européennes traitent à la légère les données sur les parts de marché, affirmant qu'elles détiennent 24 pour cent du marché indonésien, sans préciser que cela est dû pour l'essentiel aux ventes de "modèles haut de gamme" (BMW, Mercedes Benz et Volvo). Elles passent aussi sous silence le fait que les ventes du Japon ont augmenté de plus de 50 pour cent.

⁵⁷² Pièce D-3 des CE.

8.382 La vérité, ou le "truisme", au dire des Communautés européennes, c'est que la Timor s'adresse à un segment différent du marché. Les Communautés européennes affirment que "l'idée que la Timor a généré sa propre demande est purement spéculative et ne peut pas être démontrée". Mais, premièrement, cette affirmation de l'Indonésie n'a rien de spéculatif; elle repose sur une vision raisonnée du marché et sur les intentions de vente de TPN pour la Timor. A la différence des Communautés européennes, l'Indonésie tient compte de la croissance spectaculaire des ventes du Japon. Deuxièmement, cette affirmation peut être démontrée. Surtout, en l'occurrence, la charge de la preuve incombe non pas à l'Indonésie, mais aux Communautés européennes. Comme elles n'ont pas pu prouver leurs allégations, le Groupe spécial devrait repousser leurs arguments et rejeter leur plainte.

5. Article 6.3 c) de l'Accord SMC – Sous-cotation du prix

a) Arguments des Communautés européennes

8.383 Les arguments des **Communautés européennes** concernant la sous-cotation du prix des voitures nationales subventionnées sont les suivants:

- 1) Les prix des voitures nationales subventionnées sont nettement inférieurs à ceux des voitures particulières similaires importées de la Communauté

8.384 Conformément à l'article 6.3 de l'Accord SMC, un préjudice grave peut apparaître, entre autres, lorsque la subvention se traduit par une sous-cotation notable du prix du produit subventionné par rapport au prix du produit similaire d'un autre Membre.

8.385 Les subventions massives accordées à PT TPN ont permis à cette entreprise de fixer le prix de la Timor S515 à un niveau bien inférieur à celui des voitures particulières importées des Communautés.

8.386 Les voitures particulières d'une cylindrée ne dépassant pas 1 800 cm³ qui sont commercialisées en Indonésie sont classées dans le tableau 35 en fonction du prix catalogue. Il en ressort que la Timor S515 était le modèle le moins coûteux en novembre 1996 et, de nouveau, en mars 1997, la seule exception étant la Mazda MR-90, modèle relativement ancien vendu en très petite quantité.⁵⁷³

Tableau 35

Prix catalogue des voitures particulières d'une cylindrée
n'excédant pas 1 800cm³ en Indonésie

Novembre 1996

Modèle	Prix (en milliers de rupiahs)
Mazda MR-90	30 200
Timor S515 Solit	33 000
Timor S515 Metalic	33 500
Suzuki Baleno SY 416	43 500
Bimantara Cakra, boîte manuelle	45 000
Bimantara Cakra, boîte automatique	48 650

⁵⁷³ Cent deux unités en 1996 et 16 au premier semestre de 1997. Voir AV/3, annexe A-39/1-B.

Modèle	Prix (en milliers de rupiahs)
Toyota Starlet	47 800
Honda City GM	50 975
Ford Laser GHIA saloon	58 800
Peugeot 306, boîte manuelle	59 000
Bimantara Nenggala, boîte manuelle	53 100
Peugeot 306, boîte manuelle	62 500
Bimantara Nenggala, boîte automatique	63 500
Mitsubishi Lancer, boîte manuelle	64 000
Peugeot 306, boîte automatique	65 500
Mitsubishi Lancer, boîte automatique	67 000
Opel Optima GLS	70 000
Toyota Corolla, boîte manuelle	71 100
Lancer DOHC	72 000
Honda Civic 4 portes NB GKP	72 490
Toyota Corolla, boîte automatique	74 800
Honda Civic 4 portes NB AKP	76 190
Toyota Corona	80 700

Source: AV/3, annexe A-40/1.

Mars 1997

Modèle	Prix (en milliers de rupiahs)
Mazda MR-90	30 000
Timor S515 Solit	33 000
Timor S515 Metalic	33 500
Timor S515 I Solit	36 400
Timor S515 I Metalic	36 900
Bimantara Cakra, boîte manuelle	39 900
Daewoo Nexia DOHC	43 000
Bimantara Cakra, boîte automatique	43 450
Suzuki Baleno SY 416	44 750
Toyota Starlet	48 100
Honda City GM	51 300
Bimantara Nenggala, boîte manuelle	53 100
Bimantara Nenggala, boîte automatique	57 000
Ford Laser GHIA Saloon	59 000
Peugeot 306, boîte manuelle	59 500
Peugeot 306, boîte manuelle	63 000
Ford Laser GHIA Saloon	63 200

Modèle	Prix (en milliers de rupiahs)
Mitsubishi Lancer, boîte manuelle	65 000
Peugeot 306, boîte automatique	65 500
Mitsubishi Lancer, boîte automatique	68 000
Mazda Astina	68,300
Toyota Corolla, boîte manuelle	68 300
Opel Optima GLS	70 000
Honda Civic 4 portes NB GKP	71 160
Toyota Corolla, boîte automatique	71 800
Lancer DOHC	72 000
Honda Civic 4 portes	74 860
Toyota Corona	81 200

8.387 Plus particulièrement, les chiffres prouvent que le prix de la Timor S515 est notablement sous-coté par rapport aux prix des modèles communautaires les plus semblables en termes de spécifications. En novembre 1996, le prix de la version la plus chère de la Timor S515 était inférieur de 43 pour cent à celui de la version la moins chère de la Peugeot 306 et de 52 pour cent à celui de l'Opel Optima. En mars 1997, la marge de sous-cotation du prix était à peu près la même.

b) Arguments des États-Unis

8.388 Les **États-Unis** font valoir que les subventions tarifaires et fiscales accordées dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale se sont traduites par une sous-cotation notable du prix de la Timor Kia Sephia. Leurs arguments à cet égard sont les suivants.

8.389 Aux termes de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC, un préjudice grave existe lorsque "la subvention se traduit par une sous-cotation notable du prix du produit subventionné par rapport au prix d'un produit similaire d'un autre Membre sur le même marché" L'article 6.5 donne des précisions sur l'analyse de la sous-cotation du prix:

Aux fins du paragraphe 3 c), il y aura sous-cotation du prix dès lors qu'une telle sous-cotation du prix aura été démontrée par comparaison des prix du produit subventionné avec les prix d'un produit similaire non subventionné fourni au même marché. La comparaison sera effectuée pour un même niveau commercial et des périodes comparables, compte étant dûment tenu de tout autre facteur affectant la comparabilité des prix. Toutefois, si cette comparaison directe n'est pas possible, l'existence d'une sous-cotation du prix pourra être démontrée sur la base des valeurs unitaires à l'exportation.

1) Subventions tarifaires et fiscales

8.390 En termes simples, la Timor Kia Sephia est la voiture la moins chère existant en Indonésie.⁵⁷⁴ Grâce aux énormes allègements tarifaires et fiscaux dont elle bénéficie, elle peut être vendue à un prix inférieur de 50 pour cent au prix des voitures concurrentes.⁵⁷⁵

⁵⁷⁴ "Indon Domestic Car Sales Race up by 41 per cent in May", Business Times (Singapore), 17 juin 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 138 et 139).

8.391 Les informations données dans la presse concordent avec les données quantitatives. Comme cela est indiqué ci-dessus dans le tableau 31, la Timor Kia Sephia S515 coûtait 33,5 millions de rupiahs, alors que l'Optima Opel GLS (version la moins chère) se vendait à 69,5 millions de rupiahs. Autrement dit, le prix de la Timor Kia Sephia était inférieur de plus de moitié à celui de l'Opel Optima. En mars 1997, l'écart s'est légèrement creusé; le prix de la berline Timor Kia Sephia était toujours de 33,5 millions de rupiahs, tandis que celui de l'Optima Opel GLS avait légèrement augmenté, passant à 70 millions de rupiahs. Même la version à injection de la Timor Kia Sephia, la S515i, ne coûtait que 36,9 millions de rupiahs en mars 1997.

8.392 En ce qui concerne la Ford Escort, Ford a bien entendu renoncé à vendre cette voiture en Indonésie à cause du Programme concernant la voiture nationale. Toutefois, d'après les chiffres de Ford, le prix de Timor Kia Sephia S515 aurait été inférieur de plus de 5000 dollars à celui de la version la moins chère de l'Escort.⁵⁷⁶

8.393 De plus, la sous-cotation du prix de la Timor Kia Sephia était notable non seulement par rapport aux prix des voitures particulières américaines, mais aussi par rapport aux prix de toutes les voitures particulières de cette catégorie vendues en Indonésie, comme le montrent les tableaux 32 et 33.

8.394 Les raisons de cette sous-cotation notable du prix de la Timor Kia Sephia par rapport aux prix des voitures concurrentes sont évidentes. Premièrement, la Timor Kia Sephia était exonérée de droits d'importation, qu'elle soit importée de Corée entièrement montée (1996-1997) ou en pièces détachées (à partir de juillet 1997). Deuxièmement, elle n'est pas assujettie à la taxe de luxe de 35 pour cent.

8.395 Les renseignements communiqués par l'Indonésie (annexe A-28 du document AV/3) confirment d'ailleurs que les subventions tarifaires et fiscales accordées dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale sont à l'origine de la sous-cotation notable du prix. Le tableau contient des données pour 1998 et 1999 concernant la Timor Kia Sephia S-515i qui sera montée à l'usine de Karawang. La colonne 4 (Prix de vente unitaire) indique que les subventions tarifaires et fiscales se traduisent par une réduction du prix de la berline de l'ordre de 7 243 à 9 158 dollars.

8.396 Les États-Unis ne pensent pas forcément que les données présentées dans ce tableau sont exactes. D'une part, elles ne couvrent pas la période 1996-97, pendant laquelle la subvention tarifaire était encore plus importante du fait de l'exonération du droit de 200 pour cent des Kia Sephia importées entièrement montées. Il ne reflète donc pas l'incidence de cette subvention particulière sur les prix. En outre, au cours de la procédure prévue à l'annexe V, l'Indonésie a refusé de préciser la base de calcul du "coût unitaire" indiqué dans le tableau, dont était apparemment dérivé le "coût unitaire" à la distribution.⁵⁷⁷ Le tableau témoigne cependant de l'incidence considérable des subventions tarifaires et fiscales sur le prix de la Timor Kia Sephia.

⁵⁷⁵ "Bumpy Road Ahead for Motoring Plans", South China Morning Post, 8 juin 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 132 à 135).

⁵⁷⁶ Les États-Unis ont des chiffres précis concernant le prix de vente prévu de la Ford Escort en Indonésie. Mais, comme ces chiffres constituent des informations commerciales confidentielles, les États-Unis ne souhaitent pas les communiquer au Groupe spécial en l'absence de procédures adéquates pour protéger ces informations.

⁵⁷⁷ Dans le document AV/15, les États-Unis ont de nouveau demandé, dans la question 12/28a), une explication du coût unitaire estimatif des voitures devant être produites à l'usine de Karawang (district dans lequel est situé Cikampek). Dans le document AV/16 (page 3), l'Indonésie, au lieu de répondre à cette question, a renvoyé les États-Unis au tableau A-30/2 de l'annexe U-12. Or, ce tableau donne simplement une liste des coûts en termes relatifs et, en tant que tel, il ne peut pas servir de base à l'estimation des coûts unitaires en termes

c) Réponses de l'Indonésie

8.397 Les réponses de l'**Indonésie** aux arguments des plaignants concernant la sous-cotation du prix sont présentées ci-dessous.

1) Comparaison des prix

8.398 Les Communautés européennes et les États-Unis affirment qu'il y a sous-cotation du prix de la Timor, mais cette affirmation est fallacieuse car elle repose sur une comparaison simpliste et trompeuse des prix catalogue. L'Accord sur les subventions et les réalités commerciales exigent que l'on tienne compte des autres facteurs affectant la comparabilité des prix.

8.399 L'article 6.5 de l'Accord stipule que la comparaison des prix doit tenir dûment compte "de tout autre facteur affectant la comparabilité des prix". Cette prescription, conjuguée à l'obligation de présenter des éléments de preuve positifs, signifie qu'il incombe aux plaignants de quantifier les caractéristiques physiques ainsi que les goûts et les perceptions des consommateurs qui distinguent la Timor des produits de leurs constructeurs et d'ajuster les prix en conséquence. La tâche peut être difficile, mais elle est absolument indispensable. Dans le même esprit, l'article 6.3 c) dispose qu'il doit y avoir "une sous-cotation notable du prix". Comme cela est indiqué à l'article 6.5, pour démontrer l'existence d'une sous-cotation du prix et pour déterminer son importance, il faut procéder à une comparaison entre produits similaires.⁵⁷⁸

2) Facteurs affectant la comparabilité des prix

8.400 De nombreux facteurs physiques et non physiques et les perceptions des consommateurs influent sur la comparabilité des prix des voitures particulières. Ces facteurs sont notamment les suivants : fidélité à une marque, qualité, service après-vente, image de marque et réputation, fiabilité, conception, durabilité, usage, valeur de revente, confort et maniabilité, équipements de base, sécurité, options, dimensions habitabilité, consommation, cylindrée et technologie du moteur et type de transmission et de suspension. Comme le montrent les tableaux 26 et 27, il y a de nombreuses différences physiques entre les modèles à comparer et ces différences doivent être prises en compte pour comparer les prix. Il faut aussi tenir compte des caractéristiques non physiques et des perceptions des consommateurs indiquées ci-dessus.

8.401 Pour quantifier l'effet sur les prix de certaines différences physiques, on peut se baser sur les suppléments que les concessionnaires appliquent généralement aux modèles présentant des caractéristiques améliorées – par exemple, moteur plus puissant et plus perfectionné, équipements de sécurité spéciaux (système antiblocage et airbag), finitions, aménagements intérieurs (vitres et

absolus. Autrement dit, d'après ce tableau, si le coût initial est X, le prix final sera 616,9 X, mais le tableau ne permet pas de déterminer à quoi correspond X.

⁵⁷⁸Bien que cela ne soit pas directement applicable, il est intéressant de noter que les autorités locales chargées d'administrer les régimes de droits antidumping et de droits compensateurs conformément aux règles de l'OMC subdivisent en général une catégorie de produits similaires en plusieurs produits particuliers pour comparer les prix des produits aux fins de l'évaluation du dommage. Par exemple, dans l'enquête antidumping de 1992 concernant les monospaces importés du Japon, la Commission du commerce international des États-Unis et les parties ont reconnu qu'il était difficile de déterminer la comparabilité de différents modèles de monospaces et ont dû affronter cette difficulté. La Commission, avec le concours des parties, a finalement subdivisé la catégorie unique de produits similaires – les monospaces – en 15 produits distincts aux fins de la comparaison des prix. Voir, Minivans from Japan, USITC Pub. 2529 (juillet 1992), pages 5 et A-100 (pièce n° 45 de l'Indonésie).

verrouillage électriques, autoradio) et boîte de vitesses automatique. Mais ces suppléments ne peuvent guère servir de base d'ajustement car ils ne sont guère transposables d'un modèle à l'autre.

8.402 Il est beaucoup plus difficile de quantifier l'effet sur les prix des autres facteurs physiques et non physiques et des perceptions des consommateurs car il n'y a pas, dans ce cas, de supplément de prix. On peut évaluer le surprix que les consommateurs sont disposés à payer pour les équipements spécifiques à la Peugeot 306 ou à l'Opel Optima en effectuant une enquête ciblée auprès des consommateurs. Les enquêtes de ce genre sont courantes dans l'industrie automobile.⁵⁷⁹

6. Ajustements pour tenir compte des facteurs affectant la comparabilité des prix

a) Arguments de l'Indonésie

8.403 Comme on l'a vu, beaucoup d'"autres facteurs" affectent la comparabilité des prix de la Timor, de la Peugeot 306 et de l'Opel Optima et ces facteurs doivent être pris en compte dans l'examen des allégations des Communautés européennes (et des États-Unis) concernant la sous-cotation du prix. L'Indonésie se permet de faire remarquer qu'il incombe normalement aux plaignants de déterminer si les produits sont similaires.

b) Arguments des Communautés européennes

8.404 Les Communautés européennes ont démontré que:

- la Timor S515 était la voiture particulière la moins coûteuse vendue en Indonésie en novembre 1996 ainsi qu'en mars 1997;
- en particulier, en novembre 1996, le prix de la version la moins chère de la Timor S515 était inférieur de 43 pour cent au prix de la version la moins chère de la Peugeot 306 et de 52 pour cent au prix de l'Opel Optima. En mars 1997, les marges de sous-cotation du prix étaient à peu près les mêmes.

8.405 L'Indonésie n'a fourni aucun élément de preuve pour réfuter ces allégations. Au lieu de cela, ses seuls arguments concernant l'existence d'une sous-cotation du prix sont les suivants :

- l'article 6:5 de l'Accord SMC stipule que toute comparaison des prix doit être effectuée pour un même niveau commercial et des périodes comparables, compte dûment tenu de tout autre facteur affectant la comparabilité des prix. Les Communautés européennes n'ont pas cherché à tenir compte dans leur analyse de "tout autre facteur";
- les prix de la Mazda MR-90 et de la Ford Laser sont inférieurs au prix de la Timor.

8.406 Toutes les comparaisons de prix effectuées par les Communautés européennes sont basées sur les prix catalogue communiqués par l'Indonésie elle-même (annexe A-40/1 de sa réponse au titre de l'annexe V de l'Accord). Les Communautés européennes croient comprendre que tous les prix indiqués dans ce document correspondent au même niveau commercial (à savoir la vente au détail) et à la même période (novembre 1996 et mars 1997). Elles estiment qu'il n'y a pas d'"autre facteur" pertinent (y compris les différences dans les caractéristiques physiques) susceptible d'affecter sensiblement la comparabilité des prix de la Timor S515, de l'Opel Optima et de la Peugeot 306.

⁵⁷⁹ Voir, plus généralement, Daniel McGinn, Divide and Conquer: Meet the Researcher Behind GM's Controversial Marketing Strategy, Newsweek, 1^{er} décembre 1997, pages 50 à 52 (pièce n° 42 de l'Indonésie, annexe B).

L'Indonésie elle-même n'a pas pu identifier d'"autre facteur" pertinent, et encore moins des facteurs pouvant expliquer une sous-cotation du prix de 50 pour cent.

8.407 De plus, les Communautés européennes n'ont connaissance d'aucun "autre facteur" (y compris les différences dans les caractéristiques physiques) pouvant expliquer la forte sous-cotation du prix de la Timor. L'Indonésie ne peut pas imposer aux Communautés européennes la charge de prouver que quelque chose n'existe pas, c'est-à-dire qu'il n'existe pas d'"autre facteur" responsable de la sous-cotation du prix. Les éléments de preuve qu'elles ont fournis sont largement suffisants pour faire présumer que les subventions en cause se sont traduites par une sous-cotation notable du prix. Si l'Indonésie pense que les différences de prix sont dues à un "autre facteur", il lui incombe de le prouver.

8.408 En tout état de cause, les données fournies dans la réponse de l'Indonésie au titre de l'annexe V confirment que la sous-cotation du prix est imputable pour l'essentiel aux subventions accordées à PT TPN. Comme l'indique le tableau suivant (présenté par l'Indonésie dans le document AV/3, annexe A-28), le prix estimatif à la distribution de la Timor en 1998 est compris entre 22 170 dollars et 24 085 dollars "sans subvention" et il est de 14 927 dollars "avec subvention". Le prix estimatif "avec subvention" est presque le même que le prix catalogue de la Timor en mars 1997, lequel était inférieur de 39 pour cent au prix catalogue de la version la moins chère de la Peugeot 306 (24 405 dollars). Par contraste, le prix estimatif "sans subvention" de la Timor n'aurait été inférieur que de 1 à 9 pour cent au prix catalogue de la Peugeot 306. Autrement dit, les subventions accordées à PT TPN représentent entre 77 pour cent et 97 pour cent de la différence de prix entre la Timor et la Peugeot 306.

Tableau 36

Voitures timor produites à l'usine de karawang

1 dollar EU = 2 430 rupiahs

N°	Rubrique	1997	1998 (estimations)	1999 (estimations)	Remarques
1	Capacité (unitaire)	n.c.	63 000	63 000	
2	Production	n.c.	6 000	35 000	La seule Timor produite en Indonésie est la S515i DOHC 1 500 cm ³ .
3	Coût unitaire (en dollars EU)				
	a. avec subvention	n.c.	7 000 – 9 000	7 000 – 9 000	
	b. sans subvention	n.c.	9 664 – 12 852	9 664 – 12 852	
4	Prix unitaire à la distribution (en dollars EU)				
	a. avec subvention ¹	n.c.	14 927	14 927	
	b. sans subvention ²	n.c.	22 170 – 24 085	22 170 – 24 085	
5	Ventes en Indonésie				
	a. nombre d'unités	n.c.	6 000	25 000	
	b. millions de dollars EU	n.c.	89,56	373,18	
6	Exportations				
	a. nombre d'unités	n.c.	0	10 000	
	b. millions de dollars EU	n.c.	0	70 - 90	
7	Teneur en éléments d'origine locale (%)	n.c.	40	60	
8	Subvention (en millions de dollars EU)				
	a. droit d'importation	n.c.	15,99 – 23,12	51,80 – 74,89	
	b. taxe sur les ventes de produits de luxe	n.c.	27,47 – 31,84	96,81 – 110,97	

Note: ¹Ce prix est calculé sans la taxe sur les ventes de produits de luxe, le droit d'importation et les droits d'immatriculation.

²Ce prix est calculé sans les droits d'immatriculation.

8.409 Comme cela a été dit, la Mazda MR-90 est un modèle ancien. Les Communautés européennes pensent qu'aucune voiture de ce modèle n'a été vendue depuis mai 1997 et que 19 unités seulement l'ont été entre janvier et avril 1997. La Ford Laser est vendue exclusivement comme taxi, en franchise de droits de douane et de taxes sur les ventes. Par conséquent, une comparaison avec les prix de modèles assujettis à des droits d'importation et à des taxes sur les ventes n'a aucun sens.

c) Arguments des États-Unis

8.410 L'Indonésie soutient pour la forme que les analyses des prix effectuées par les États-Unis et par les Communautés européennes sont défectueuses. Elle prétend non pas que ces comparaisons de prix n'ont pas été faites pour le même niveau commercial et pour des périodes comparables, mais que les plaignants n'ont pas pris en compte "tout autre facteur" au sens de l'article 6.5. Hormis le fait que l'article 6.5 n'oblige pas la partie plaignante à tenir compte de "tout autre facteur", mais identifie plutôt les autres facteurs comme un élément qu'un groupe spécial doit prendre en considération, les États-Unis n'ont connaissance d'aucun autre facteur de ce genre et l'Indonésie n'en a indiqué aucun. L'Indonésie cherche pour l'essentiel à faire en sorte que le Groupe spécial impose aux États-Unis et aux Communautés européennes la charge de prouver que quelque chose n'existe pas, à savoir qu'il n'y a pas d'"autre facteur".

8.411 Par ailleurs, comme l'ont dit de nombreux commentateurs, les subventions et l'avantage de 50 à 60 pour cent qu'elles confèrent en matière de prix sont la seule cause de la sous-cotation notable du prix de la Timor Kia Sephia.⁵⁸⁰

8.412 Les États-Unis n'ont connaissance d'aucun autre facteur qui expliquerait la forte sous-cotation du prix de la Timor Kia Sephia par rapport aux prix des produits similaires. Comme l'ont admis de nombreux analystes, cette sous-cotation est imputable aux énormes subventions accordées par l'Indonésie.⁵⁸¹

8.413 De l'avis des États-Unis, il devrait incomber à la partie qui a intérêt à ce qu'un "autre facteur" soit pris en compte conformément à l'article 6.5 de prouver l'existence de ce facteur et son effet sur la comparabilité des prix. Sinon, comme ils l'ont déjà souligné, il appartiendrait à la partie adverse de prouver que quelque chose n'existe pas, ce qui imposerait une charge déraisonnable, généralement impossible à accomplir, ce que les rédacteurs de l'Accord SMC ne pouvaient pas avoir envisagé, puisque l'un des objectifs de l'Accord était d'établir des voies de recours multilatérales efficaces contre les subventions.

8.414 À cet égard, les dispositions pertinentes de l'Accord antidumping, qui traite abondamment de la question de la comparabilité des prix, donnent de précieuses indications sur ce point. D'ailleurs,

⁵⁸⁰ Voir, par exemple, "Jakarta's Car Wars", Business Times (Singapour), 28 mai 1996 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 46 et 48); "Indonesia Draws More Criticism Over Car Plan", The Nikkei Weekly, 17 juin 1996 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 80 et 81); "Bumpy Road Ahead for Motoring Plan", South China Morning Post, 8 juin 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 132 et 133); et "Indonesia Company: Suharto Clan's Business Activities", EIU Viewswire, 28 juillet 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 154 et 156).

⁵⁸¹ Voir, par exemple, "Jakarta's Car Wars", Business Times (Singapour), 28 mai 1996 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 46 et 48); "Indonesia Draws More Criticism Over Car Plan", The Nikkei Weekly, 17 juin 1996 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 80 et 81); "Bumpy Road Ahead for Motoring Plan", South China Morning Post, 8 juin 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 132 et 133); et "Indonesia Company: Suharto Clan's Business Activities", EIU Viewswire, 28 juillet 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 154 et 156).

l'Indonésie a reconnu précédemment que les concepts élaborés dans le contexte des mesures antidumping peuvent être utiles dans une analyse portant sur l'existence d'un préjudice grave.

8.415 L'article 2.4 de l'Accord antidumping stipule qu'il faut procéder à une comparaison équitable entre la valeur normale et le prix d'exportation et qu'il sera dûment tenu compte de différents facteurs, y compris "de toutes les autres différences dont il est aussi démontré qu'elles affectent la comparabilité des prix". Autrement dit, il incombe à la partie qui demande une compensation de démontrer l'effet d'un facteur sur la comparabilité des prix. La dernière phrase de cet article dit que: "[l]es autorités indiqueront aux parties en question quels renseignements sont nécessaires pour assurer une comparaison équitable, et la charge de la preuve qu'elles imposeront à ces parties ne sera pas déraisonnable". L'article 2.4 semble donc imposer la charge de la preuve à la partie qui demande une compensation ou un ajustement en fonction de la valeur normale ou du prix à l'exportation, mais la charge ainsi imposée ne peut pas être déraisonnable.

8.416 Les États-Unis ne peuvent pas parler de la pratique de tous les Membres, mais il est certain que leurs autorités chargées d'administrer la législation antidumping ont pour pratique d'imposer la charge de la preuve à la partie qui demande un ajustement, qu'il s'agisse d'un exportateur qui cherche à réduire la marge de dumping ou d'une partie nationale qui cherche à l'accroître.

8.417 De même, l'application équitable de l'article 6.5 voudrait que la charge de la preuve soit imposée à la partie qui invoque l'existence d'un "autre facteur affectant la comparabilité des prix". Cela évite d'imposer la charge déraisonnable de prouver que quelque chose n'existe pas.

8.418 Les États-Unis notent aussi que l'article 6.5 dit "compte étant dûment tenu de tout autre facteur". Dans son sens ordinaire, le terme "dûment" signifie "comme il convient" ou "de façon appropriée". Comme les États-Unis l'ont déjà dit, ils n'ont connaissance d'aucun facteur autre que les subventions accordées par l'Indonésie qui pourrait expliquer la forte sous-cotation du prix dont témoignent les ventes de Timor Kia Sephia. De plus, comme cela a déjà été dit, les données de l'Indonésie elle-même indiquent que, à cause des subventions, le prix de la Timor Kia Sephia est inférieur de 7 200 à 9 100 dollars à ce qu'il serait sans elles (AV/14, annexe A-28, note 4).

8.419 Même à supposer, aux fins de l'argumentation, qu'il incombe aux États-Unis de tenir "dûment" compte des autres facteurs, les États-Unis ont démontré, comme ils le devaient, qu'il ne "convient" pas en l'espèce de prendre en compte d'autres facteurs.

7. Arguments supplémentaires avancés par les CE à titre de réfutation des réponses de l'Indonésie aux arguments concernant l'existence d'un préjudice grave

a) Les subventions accordées à PT TPN en vertu du Décret présidentiel n° 42/96 n'ont pas été retirées

8.420 Le premier argument de l'Indonésie part du postulat erroné qu'il existe deux "programmes" distincts prévoyant chacun des subventions différentes. Mais en fait, il n'existe qu'un Programme concernant la voiture nationale, fondé sur la Directive présidentielle n° 2/96. Le Décret présidentiel n° 42/1996 n'introduit pas un nouveau "programme". Son seul objet était, d'après ses propres termes, d'appliquer provisoirement aux voitures nationales importées de Corée le "même traitement"⁵⁸² que celui qui avait été accordé en février 1996 aux voitures nationales montées en Indonésie.

⁵⁸² Voir l'article premier du Décret présidentiel n° 42/1996 dans la pièce A-13 des CE. D'après la traduction fournie par l'Indonésie (annexe 6), "le même traitement sera appliqué" aux voitures nationales importées ...

8.421 De plus, dans son premier argument, l'Indonésie fait l'erreur fondamentale de confondre la mesure par laquelle une subvention est accordée et la subvention elle-même. Une subvention continue d'exister – et, partant, elle peut être "retirée" ou ses effets défavorables peuvent être "éliminés" au sens de l'article 7.8 de l'Accord SMC – tant qu'elle favorise la vente des produits de l'entreprise qui en bénéficie, même si la mesure octroyant cette subvention est arrivée à expiration.

8.422 Dans le cas présent, l'autorisation donnée à PT TPN d'importer de Corée 45 000 Timor S515 en franchise de droits et de taxes a expiré le 30 juin 1997. Mais les subventions dont PT TPN a bénéficié en vertu de cette autorisation n'ont pas été "retirées". Elles ont encore profité aux ventes de voitures de PT TPN après le 30 juin 1997, causant toujours un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes.

8.423 À cet égard, les Communautés européennes notent et approuvent l'argument des États-Unis selon lequel les subventions accordées sous la forme de l'autorisation d'importer des voitures de Corée pendant un an en franchise de droits et de taxes sont des subventions non récurrentes et devraient partant être imputées sur des périodes ultérieures.

8.424 De plus, même si le montant total des subventions devait être attribué aux voitures importées de Corée avant le 30 juin 1997, il n'en reste pas moins que plus de 70 pour cent de ces voitures n'avaient pas encore été vendues à cette date. On peut estimer en fait que, si les ventes de Timor S515 se poursuivent au même rythme, la dernière Timor S515 importée de Corée en vertu du Décret présidentiel n° 42/1996 ne sera pas vendue avant mars 1999. Ce fait ne peut pas être imputé simplement à un excédent des stocks.

8.425 L'Indonésie ne traite pas directement des preuves de l'existence d'un préjudice grave présentées par les Communautés européennes sous prétexte qu'elle n'a pas besoin de le faire puisque la Timor S515 est différente de toute autre voiture particulière et que, de surcroît, le "programme de juin 1996" a déjà expiré. Cela tient en fait à ce que l'Indonésie ne peut fournir aucun élément de preuve pour réfuter l'allégation des CE, qui est fondée sur les éléments communiqués par l'Indonésie elle-même dans sa réponse au titre de l'annexe V.

- b) La thèse de l'Indonésie selon laquelle le fait que les avantages conférés par l'exonération des droits d'importation et de la taxe de luxe pour les voitures importées de Corée entièrement montées dans le cadre du programme de juin 1996 seront remboursés ou ne seront pas accordés empêche de conclure à l'existence d'un préjudice grave est inexacte.

8.426 D'après l'Indonésie, tous les avantages conférés dans le cadre du programme de juin 1996 avaient déjà été "accordés" avant le 30 juin 1996. La question pertinente est donc de savoir si ces avantages continuent de produire des effets. Tant que PT TPN n'a pas effectivement et définitivement remboursé les subventions (majorées du montant des intérêts appropriés), on ne peut pas considérer qu'elles ne produisent plus d'effet.

8.427 La lettre présentée par l'Indonésie, qui indique que les Timors importées de Corée entièrement montées ne remplissent pas les conditions légales pour bénéficier des avantages accordés pour la voiture nationale, est une lettre que la SUCOFINDO a adressée au gouvernement indonésien pour présenter les résultats d'un audit qu'elle avait effectué. Les Communautés européennes croient comprendre que le gouvernement indonésien n'a pas encore décidé officiellement d'ordonner le remboursement sur la base de cet audit. De plus, s'il prenait cette décision, il est probable que PT TPN ferait appel. Et si cet appel n'aboutissait pas, le gouvernement indonésien pourrait toujours "annuler" la dette de PT TPN.

8.428 En somme, PT TPN n'a encore versé aucune des taxes et aucun des droits impayés et il n'est pas encore certain qu'elle sera tenue de le faire dans l'avenir. Il n'y a donc aucune raison de supposer que les subventions ont cessé ou cesseront de causer un préjudice grave. Dans ces conditions, le Groupe spécial doit statuer sur cette allégation, ainsi que sur toutes les autres allégations entrant dans le cadre de son mandat.

c) Les subventions accordées pour le montage de voitures particulières dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale continueront de causer un préjudice grave à la branche de production communautaire

8.429 L'autorisation donnée à PT TPN d'importer de Corée des Timors S515 en franchise de droits et de taxes a expiré le 30 juin 1997. Néanmoins, les ventes de ces voitures ainsi que les ventes des voitures subventionnées montées en Indonésie par PT TPN continueront de causer un préjudice grave aux intérêts de la Communauté dans un avenir prévisible.

8.430 Au 30 juin 1997, le nombre de Timor S515 importées de Corée en franchise de droits et de taxes qui n'avaient pas encore été vendues était de 28 391. Par comparaison, la demande totale de voitures particulières en 1996 était de 42 345 unités. Par conséquent, le nombre de Timor S515 importées de Corée qui n'étaient pas encore vendues au 30 juin 1997 aurait permis de répondre à près de 70 pour cent de la demande totale de voitures particulières en Indonésie pendant toute l'année 1996. Comme cela a déjà été dit, ces voitures ne seront pas assujetties à la taxe sur les ventes de produits de luxe lorsqu'elles seront vendues.

8.431 De juin 1997 à mai 1998, PT TPN montera la Timor S515 à l'usine de Tambun. D'après l'Indonésie, cette usine a une capacité de production de 3 000 voitures par an et elle en produit actuellement 1 000.

8.432 À compter de mai 1998, PT TPN produira la Timor S515 dans sa propre usine de Karawang. D'après le permis d'investissement accordé par le BKPM, cette usine a la capacité de produire 120 000 véhicules par an, dont 80 000 berlines. Par comparaison, la demande prévue de voitures particulières en 1998 et 1999 est de 64 000 unités et de 72 000 unités, respectivement.⁵⁸³ La capacité de production de l'usine de Karawang sera donc largement suffisante pour répondre à 100 pour cent de la demande indonésienne au cours des deux prochaines années.

8.433 D'après les estimations plus prudentes présentées maintenant par les autorités indonésiennes aux fins du présent différend la capacité de production de l'usine de Karawang sera de 63 000 unités.⁵⁸⁴ Quoique inférieure aux prévisions initiales, cette capacité sera suffisante pour répondre à la quasi-totalité de la demande prévue en 1998.⁵⁸⁵

8.434 D'après les mêmes estimations, la production effective de Timor S515 sera de 6000 unités en 1998 et de 35 000 unités en 1999, dont 25 000 unités destinées au marché indonésien.⁵⁸⁶ Bien que le taux d'utilisation de la capacité soit inexplicablement faible, le gouvernement indonésien s'attend donc à ce que l'usine de Karawang produise en 1999 plus de 35 pour cent des voitures particulières qui

⁵⁸³Données provenant du rapport de DRI "East Asian Automotive Growth Markets", inclus à l'annexe 2 du document AV/2.

⁵⁸⁴AV/3, annexe A-28.

⁵⁸⁵Données provenant du rapport de DRI "East Asian Automotive Growth Markets", inclus à l'annexe 2 du document AV/2.

⁵⁸⁶AV/3, annexe A-28.

devraient être vendues en Indonésie, d'après les prévisions. Autrement dit, les autorités indonésiennes comptent sur une nouvelle augmentation de 10 pour cent de la part de marché de PT TPN d'ici à 1999.

8.435 Comme cela a été démontré précédemment, le taux de subventionnement estimatif (calculé sur la base de la valeur des ventes) des voitures montées par PT TPN en Indonésie est inférieur au taux de subventionnement des voitures importées de Corée, mais il est encore très élevé. Cela permettra à PT TPN de continuer à vendre à un prix nettement inférieur au prix des voitures de la Communauté. En fait, d'après les propres estimations de PT TPN, le prix de détail des voitures montées à l'usine de Karawang sera pratiquement le même que le prix de vente en 1997 des voitures importées de Corée.⁵⁸⁷

8.436 Les Communautés européennes ont démontré non seulement que le Programme de voiture nationale a causé un préjudice, mais aussi qu'il continuera de le faire dans un avenir prévisible. Cette allégation ne doit pas être confondue avec une allégation concernant une menace de préjudice grave. Comme le Programme a déjà causé un préjudice grave, il n'est pas nécessaire que les CE démontrent qu'il menace d'en causer un. Les CE ont aussi allégué une menace de préjudice grave, mais seulement à titre subsidiaire, c'est-à-dire dans l'éventualité où le Groupe spécial constaterait que le Programme n'a pas causé un préjudice grave effectif (voir la section VIII.B.7).

8.437 Les Communautés européennes ont démontré que:

- Au 30 juin 1997, le nombre de Timor S515 importées de Corée en franchise de droits et de taxes, qui n'étaient pas encore vendues était de 28 391. Comme cela a été dit précédemment, si les ventes se poursuivent au même rythme, il y a lieu de penser que la dernière Timor S515 importée de Corée ne sera pas vendue avec le mois de mars 1999.
- A compter de mai 1998, la Timor S515 sera assemblée à l'usine de Karawang. D'après le permis d'investissement que le gouvernement indonésien a délivré à PT TPN, cette usine est conçue pour produire 80 000 berlines par an.
- D'après la réponse de l'Indonésie au titre de l'annexe V, la production effective de Timor S515 à l'usine de Karawang sera de 6 000 unités en 1998 et de 35 000 unités en 1999, dont 25 000 unités destinées au marché indonésien. Par comparaison, jusqu'en septembre de cette année, PT TPN a vendu 13 476 unités. Cela signifie qu'elle s'attend à augmenter ses ventes de près de 40 pour cent d'ici à 1999.
- Dans sa réponse au titre de l'annexe V, l'Indonésie a admis que les prix actuels de la Timor S515 et, partant le degré de sous-cotation des prix, resteront inchangés en 1998 et 1999.

8.438 L'Indonésie n'a présenté aucun élément de preuve pour réfuter ces allégations. Elle aurait eu de la peine à le faire puisque celles-ci reposent toutes sur des données qu'elle a elle-même communiquées dans sa réponse au titre de l'annexe V.

8.439 Les Communautés européennes réfutent l'argument selon lequel la mesure a expiré et, partant, n'entre pas dans le cadre des travaux du Groupe spécial concernant leurs allégations au titre de l'article I:1 du GATT de 1994 (voir la section VII.E.2). De plus, en ce qui concerne les conséquences possibles du remboursement éventuel par TPN des subventions qui lui ont été accordées dans le cadre du programme, les Communautés européennes avancent les arguments suivants.

⁵⁸⁷À l'annexe A-28 du document AV/3, l'Indonésie a indiqué que le prix unitaire estimatif à la distribution "avec subvention" des Timors S515 montées à l'usine de Karawang en 1998 et 1999 sera de 14 927 dollars. Ce prix est presque le même que les prix actuels de PT TPN. D'après l'annexe A-40/1 du document AV/3, les prix catalogue de la Timor S515 étaient compris entre 13 535 et 14 861 dollars en mars 1997.

8.440 D'après l'Indonésie, tous les avantages conférés dans le cadre du prétendu programme de juin 1996 avaient déjà été "accordés" avant le 30 juin 1996. La question pertinente est donc de savoir si ces avantages continuent de produire des effets. Tant que PT TPN n'a pas effectivement et définitivement remboursé les subventions (majorées du montant des intérêts appropriés), on ne peut pas considérer qu'elles ne produisent plus d'effet.

8.441 La lettre présentée par l'Indonésie est une lettre que la SUCOFINDO avait adressée au gouvernement indonésien pour présenter les résultats d'un audit qu'elle avait effectué. Les Communautés européennes croient comprendre que le gouvernement indonésien n'a pas encore décidé officiellement d'ordonner le remboursement sur la base de l'audit de la SUCOFINDO. Par ailleurs, s'il prenait cette décision, il est probable que PT TPN ferait appel. Et si cet appel n'aboutissait pas, le gouvernement indonésien pourrait toujours "annuler" la dette de PT TPN.

8.442 En résumé, PT TPN n'a pas encore versé les taxes et les droits impayés et il n'est pas encore certain qu'elle sera obligée de le faire ultérieurement. Il n'y a donc aucune raison de supposer que les subventions ont cessé ou cesseront de causer un préjudice grave. Dans ces conditions, le Groupe spécial doit statuer sur l'allégation concernant l'existence d'un préjudice grave, ainsi que sur toutes les autres allégations entrant dans le cadre de son mandat.

8. Arguments additionnels des États-Unis au sujet du préjudice grave – prêt de 690 millions de dollars accordé sur instructions du gouvernement

8.443 Comme on l'a démontré précédemment, les subventions tarifaires et fiscales accordées dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale ont causé un préjudice grave aux intérêts des États-Unis. Le prêt de 690 millions de dollars consenti à TPN sur instructions du gouvernement n'a fait qu'aviver le préjudice grave qui existait déjà au moment où le gouvernement indonésien a donné instruction aux banques d'accorder le prêt.

8.444 Le prêt à des conditions de faveur accordé à TPN sur l'intervention du gouvernement indonésien va encore réduire les frais de gestion de TPN. La caution soutenue des pouvoirs publics va permettre à TPN et à Kia Timor, sa coentreprise, de continuer de jouir d'un avantage compétitif à l'égard de leurs concurrents sur le marché indonésien des voitures de tourisme, et les importations de voitures de tourisme des fabricants automobiles américains a) continueront d'être détournées du marché indonésien ou entravées; et b) continueront d'être affectées par une sous-cotation notable des prix de la berline Timor Kia Sephia subventionnée.

9. Allégations relatives à l'existence d'une menace de préjudice grave conformément à l'Accord SMC

a) Allégation des Communautés européennes

8.445 Les **Communautés européennes** soutiennent que, dans l'alternative, les subventions accordées aux voitures de tourisme au titre du Programme concernant la voiture nationale causent une menace de préjudice grave aux intérêts de la Communauté. Elles avancent les arguments ci-après à l'appui de cette allégation.

8.446 Comme on l'a démontré précédemment, les subventions accordées au titre du Programme concernant la voiture nationale ont causé un préjudice grave réel aux intérêts de la Communauté et il continuera d'en être ainsi dans un avenir prévisible.

8.447 Quoi qu'il en soit, à supposer que le Groupe spécial considère que les éléments de preuve disponibles ne permettent pas de rendre une constatation concluant à l'existence d'un préjudice grave

réel, les faits exposés ci-dessus en vue de démontrer que les subventions en question continueront de causer un préjudice grave à la branche de production communautaire sont plus que suffisants pour que l'on puisse conclure que le Programme concernant la voiture nationale cause une menace de préjudice grave aux intérêts de la Communauté.

b) Allégation des États-Unis

8.448 Les **États-Unis** soutiennent que les subventions accordées au titre du Programme concernant la voiture nationale ont causé une menace de préjudice grave pour les intérêts des États-Unis au sens des articles 6 et 27 de l'Accord SMC. Ils avancent les arguments ci-après à l'appui de cette allégation.

1) L'allégation telle qu'elle a été présentée

8.449 Les États-Unis ont démontré que le Programme concernant la voiture nationale avait déjà causé un préjudice grave pour les voitures de tourisme. Or, ces subventions menacent aussi de causer un préjudice grave aux exportations de véhicules utilitaires légers des États-Unis à destination du marché indonésien. Comme on l'a déjà dit, Kia Timor prévoit de monter sa propre version de la Kia Sportage, véhicule utilitaire léger qui se vendra en Indonésie sous le nom de Timor J520i. Comme on le verra plus loin, la Timor Kia Sportage bénéficiera aussi des subventions, et sa commercialisation aura vraisemblablement les mêmes effets défavorables envers les véhicules utilitaires légers des États-Unis que la Timor Kia Sephia envers les voitures de tourisme de ce pays.

8.450 À titre de référence, la note 13 relative à l'article 5 c) de l'Accord SMC prévoit que l'expression "préjudice grave" s'entend également de la "menace d'un préjudice grave". Même si l'Accord SMC ne précise pas les éléments qui constituent une menace de préjudice grave, ces éléments devraient, en bonne logique, être les mêmes que pour le préjudice grave, la principale différence étant qu'en cas de préjudice grave tous les éléments existent déjà alors qu'en cas de menace de préjudice grave tous les éléments ne se sont pas encore nécessairement concrétisés.

8.451 Dans cette affaire, les États-Unis ont démontré précédemment que trois des quatre éléments nécessaires existaient déjà. Le prêt de 690 millions de dollars accordé sur instructions du gouvernement 1) constitue une subvention, 2) est spécifique et 3) son montant dépasse 5 pour cent *ad valorem*. Le but manifeste de cette subvention étant de financer la construction des installations de Cikampek où la Timor Kia Sportage sera montée, le prêt a pour effet de conférer une subvention à la Sportage.⁵⁸⁸

8.452 En outre, les États-Unis ont démontré que les véhicules utilitaires légers américains importés et vendus en Indonésie étaient "similaires" à la Timor Kia Sportage. Comme il ressort du tableau 25, qui contient une comparaison des spécifications, la GM Opel Blazer est assez similaire à la Sportage pour être considérée comme un "produit similaire".⁵⁸⁹

8.453 La seule question qui demeure se rapporte aux effets qu'aura la Timor Kia Sportage une fois introduite sur le marché indonésien, dans le courant de l'année prochaine. À en juger par la stratégie de fixation des prix adoptée par TPN pour la Timor Kia Sephia, on est fondé à penser que TPN tirera avantage des subventions qu'elle reçoit du gouvernement pour sous-coter notablement ses prix par

⁵⁸⁸ À ce jour, le gouvernement indonésien a précisé que la Timor Kia Sportage ne portera pas la désignation de "voiture nationale" et ne bénéficiera pas des subventions tarifaires et fiscales accordées au titre du Programme concernant la voiture nationale. En tout état de cause, il reste à savoir si les subventions tarifaires et fiscales accordées à la Sephia confèrent aussi des avantages à la Sportage.

⁵⁸⁹ Les États-Unis pensent également que la Jeep Cherokee et la Jeep Wrangler sont "similaires" à la Sportage.

rapport à ses concurrents au sens de l'article 6.3 c). Dans ces conditions, il existe une menace de préjudice grave.

2) Allégation retirée par suite de la décision du Groupe spécial concernant la recevabilité de l'argument concernant le prêt de 690 millions de dollars accordé sur instructions du gouvernement

8.454 L'allégation des États-Unis relative à l'existence d'une menace de préjudice grave se limitait à l'impact de la Sportage subventionnée sur les véhicules utilitaires légers produits par les fabricants des États-Unis. Elle était fondée sur l'allégation connexe que le prêt de 690 millions de dollars EU accordé à TPN sur instructions du gouvernement (et destiné au financement de la construction de l'usine de Cikampek qui servira au montage de la Sportage), constitue une subvention pouvant donner lieu à une action. Le Groupe spécial ayant rejeté leur allégation au sujet du prêt, les États-Unis retirent leur allégation relative à l'existence d'une menace de préjudice grave.

8.455 Toutefois, si le Groupe spécial a considéré que les allégations des États-Unis au sujet du prêt étaient irrecevables, le prêt demeure pertinent en l'espèce. Voir *Argentine – Mesures affectant les importations de chaussures, textiles, vêtements et autres articles*, WT/DS56/R, rapport du Groupe spécial du 25 novembre 1997, paragraphe 6.15. À la première réunion du Groupe spécial, l'Indonésie a déclaré qu'après la phase de démarrage de TPN le marché dira, comme il se doit, qui sont les gagnants et qui sont les perdants. Déclaration de l'Indonésie devant le Groupe spécial, page 2. Cette déclaration est purement et simplement contredite par le fait que le gouvernement indonésien a donné instructions à un consortium de banques d'accorder à TPN un prêt assorti de conditions de faveur de 690 millions de dollars. Ce prêt est une subvention, et l'échéance du prêt étant de dix ans, la durée de la subvention est de dix ans. En d'autres termes, TPN sera réputée recevoir des subventions au titre du prêt pendant les dix années à venir. L'existence du prêt dément l'allégation de l'Indonésie selon laquelle, à partir de 1999, le "marché" dira qui sont les gagnants et qui sont les perdants. En outre, l'allégation de l'Indonésie selon laquelle le gouvernement indonésien n'a joué aucun rôle dans l'octroi du prêt est tellement en contradiction avec les faits signalés qu'elle met en question la crédibilité d'autres affirmations concernant des points de fait avancées par le gouvernement indonésien dans cette affaire.

c) Réponse de l'Indonésie

8.456 L'**Indonésie**, en répondant aux allégations relatives à la menace de préjudice grave avancées par les Communautés européennes et les États-Unis, fait valoir que les plaignants doivent démontrer qu'il y a menace de préjudice grave en présentant des éléments de preuve positifs conformément aux dispositions des paragraphes 3 à 8 compris de l'article 6. Elle s'appuie à cet égard sur les arguments ci-après.

8.457 Les allégations spécifiques relatives à l'existence d'une menace avancées par les CE se rapportent exclusivement aux effets supposés du Décret de février 1996 relatif au Programme concernant la voiture nationale et les allégations spécifiques relatives à l'existence d'une menace invoquées par les États-Unis aux effets supposés du prêt d'août 1997.⁵⁹⁰ Comme on l'a vu plus haut, ces allégations portent sur le critère de 5 pour cent *ad valorem* contenu à l'article 6.1 a) ainsi que sur les critères généraux relatifs au préjudice grave définis à l'article 6.3. On ne se trouve pas pour autant

⁵⁹⁰ Les CE parlent d'une manière générale des effets continus du programme de juin 1996, qui a pris fin, et du "taux estimatif de subventionnement (par rapport à la valeur des ventes) des voitures montées par PT TPN en Indonésie" et les États-Unis affirment d'une manière générale que les subventions au titre du Programme concernant la voiture nationale menacent de causer un préjudice grave aux exportateurs américains de véhicules utilitaires légers, mais cette argumentation générale ne répond même pas aux critères les plus élémentaires concernant la présentation d'éléments de preuve positifs ou le respect de la légalité.

devant des analyses différentes de l'existence d'une menace alors que les motifs d'engager une action sont différents.

8.458 En l'espèce, l'article 27.8 prévoit que les critères généraux énoncés à l'article 6.3 sont applicables à toute allégation au titre de l'article 6.1 a). Comme on le verra ci-après, les plaignants n'ont pas démontré, au moyen d'éléments de preuve positifs, comme le veut l'article 6.1a) ou 6.3, que leurs intérêts étaient menacés de subir un préjudice grave.⁵⁹¹

- 1) Les subventions réelles et alléguées accordées au titre du Programme concernant la voiture nationale de février 1996 ou du prêt d'août 1997 consenti à TPN respectivement ne menacent pas de causer un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes ou aux intérêts des États-Unis

8.459 Les alinéas a) et c) de l'article 6.3 sont applicables aux allégations relatives à la menace de préjudice grave avancées par les Communautés européennes et les États-Unis. Ces deux textes sont expressément axés sur l'effet de la subvention en cause sur un "produit similaire" d'un autre Membre. Ce concept fondamental réduit considérablement la portée de l'analyse des effets à laquelle il y a lieu de procéder ici. Comme on l'a déjà dit, l'Indonésie n'est pas d'accord avec la thèse du produit similaire avancée par les plaignants.

- a) Les allégations des plaignants relatives à l'existence d'une menace sont fondées sur une analyse erronée concernant le produit similaire

8.460 Les allégations des plaignants relatives à l'existence d'une menace sont fondées sur une analyse erronée concernant le produit similaire. Les Communautés européennes ont une approche trop vaste, et affirment ni plus ni moins que tous les véhicules automobiles de la catégorie des voitures de tourisme, au sens de la définition contenue dans les règlements de l'Indonésie, constituent une seule et même catégorie de produits similaires. Les États-Unis à l'inverse ont une approche trop restrictive et se bornent à prendre en compte les données concernant le moteur, la boîte de vitesses, les freins et les dimensions pour la comparaison entre la Sportage et l'Opel Blazer.⁵⁹² La Sportage n'est pas (et ne sera pas) une voiture nationale. En outre, l'application des critères habituels concernant le produit similaire fait apparaître le caractère spécieux de l'approche adoptée par chaque plaignant.

⁵⁹¹ Ainsi, bien que les calculs des États-Unis fondés sur l'annexe IV concernant le prêt d'août 1997 soient erronés sur plusieurs points importants, le gouvernement n'a pas ici à prendre en considération leur validité ou leur exactitude. Il en va de même pour l'application par les États-Unis et les CE des critères de 5 pour cent/15 pour cent aux éléments du Programme concernant la voiture nationale de février et de juin 1996, même si cela n'entre pas dans le cadre de leurs allégations spécifiques en matière de menace. Les calculs concernant le programme de juin 1996 sont sans objet puisque le programme a pris fin. Les calculs concernant le programme de février 1996 le sont également puisque les seuls éléments de preuve de l'existence d'un préjudice grave réel présentés portent exclusivement sur le programme de juin 1996 qui a cessé d'être en vigueur. L'article 6.1 a) est sans rapport avec le programme de février 1996 puisque, comme on le verra ci-après, les plaignants n'ont pas atteint le niveau de preuve exigé en vertu de l'article 27.8 en ce qui concerne la menace de préjudice grave.

⁵⁹² Cette approche erronée, bien que n'étant pas pertinente, fausse aussi l'analyse concernant le produit similaire faite par les États-Unis en ce qui concerne les voitures de tourisme. L'utilisation par les États-Unis, et dans une moindre mesure par les Communautés européennes, des catégories de segmentation du marché de DRI/McGraw-Hill, est également hors de propos. Tout d'abord, les catégories en question concernent le marché automobile européen, non le marché indonésien. Voir AV/2, Appendice 1, page 284. Ensuite, il n'est pas rare que les voitures portant la plaque du même constructeur présentent des différences notables d'un marché à l'autre. Enfin, les entités responsables ont des points de vue différents quant à la manière de segmenter le marché. Ainsi, une entité américaine place la version américaine plus moderne de la Kia Sephia dans la catégorie "Budget", soit une catégorie totalement différente de l'Escort, de la Neon et de n'importe quel modèle GM Opel Optima équivalent. Voir Indonésie, pièce n° 12.

8.461 Le critère de l'utilisation finale est sans intérêt en l'espèce car des véhicules très dissemblables – autobus, motocyclettes, camions et voitures – servent à transporter des personnes et des marchandises. En fait, des moyens de transport tractés par l'animal et par l'homme servent à ces mêmes fins.

8.462 En ce qui concerne les voitures, les goûts et habitudes des consommateurs et les propriétés, la nature et la qualité du produit sont indissociables. Contrairement à la position adoptée par les Communautés européennes et les États-Unis, le marché des voitures de tourisme et celui des véhicules utilitaires légers sont très différents. Il est largement admis qu'avant d'acheter les consommateurs prennent en compte de nombreuses caractéristiques, physiques ou non, parmi lesquelles: la qualité, la réputation, le prix, la valeur de revente, le confort, les caractéristiques standard, la sécurité, les options, les dimensions extérieures, l'espace intérieur, la taille du moteur et la technologie (puissance, disposition des cylindres en ligne/en V, type de soupapes), la consommation de carburant, etc.⁵⁹³

8.463 Enfin, en ce qui concerne le traitement tarifaire, celui-ci dépend, pour les voitures de tourisme de la cylindrée et du type de carburant (essence ou diesel), les diverses catégories étant, selon le Système harmonisé, de 1000 cm³, 1500 cm³ et 3000 cm³.⁵⁹⁴ À cet égard, il est particulièrement important de relever que Timor est l'une des rares voitures de tourisme vendues en Indonésie d'une cylindrée de plus de 1500 cm³.⁵⁹⁵

8.464 En résumé, il est peut-être difficile de fixer des catégories de produits similaires appropriées aux fins de la présente affaire, mais il est plus qu'évident que les catégories présentées par les Communautés européennes et les États-Unis ne sont pas appropriées, et ce d'autant moins qu'une interprétation restrictive de l'expression s'impose en l'espèce. Les Communautés européennes et les États-Unis n'ont pas assumé la charge de la preuve et démontré qu'il s'agit de produits similaires ni établi des catégories de produits similaires acceptables.⁵⁹⁶ Comme il ressort de l'argumentation qui suit, leur impossibilité de présenter des éléments de preuve appropriés les met dans l'impossibilité de démontrer de manière affirmative, comme cela leur incombe, que leurs intérêts sont menacés de subir un préjudice grave en raison des effets du programme de février 1996 ou du prêt de 1997 accordé à TPN.

⁵⁹³ En fait, si la seule chose qui comptait était le segment du marché automobile, il n'y aurait pas de tels écarts de prix entre des voitures d'un même segment. C'est ainsi que, comme le montre le tableau 31 présenté par les États-Unis, le prix de catalogue de mars 1997 de la Daewoo Nexia DOHC 1500 cm³ était de 43 millions de rupiahs et le prix de catalogue de la Honda Civic quatre portes, AKP 1600 cm³, de presque 75 millions.

⁵⁹⁴ Voir SH position 87.03. Un certain nombre de pays établissent davantage de subdivisions sur la base d'autres facteurs (espace intérieur, type de carrosserie, nombre de cylindres, hauteur), à des fins statistiques et autres.

⁵⁹⁵ Il faut également noter que deux autres véhicules correspondant à la catégorie des 1000 à 1500 cm³ du SH (la Mazda MR-90 (1400 cm³) et la Ford Taxi (1300 cm³)) sont vendus à des prix inférieurs à ceux de la Timor. Voir AV/14, annexe U-22/1 à 3; AV/13, annexe 7.

⁵⁹⁶ Voir Japon – Taxes sur les boissons alcooliques, WT/DS8/R (1^{er} novembre 1996), rapport du Groupe spécial, page 124, paragraphe 6.14 (il incombe aux plaignants de prouver que les produits sont des produits similaires - différend au titre de l'article III:2).

b) Les plaignants n'ont pas démontré que, par leurs effets, le programme de février 1996 ou le prêt d'août 1997 accordé à TPN menaçaient de causer un préjudice grave

1) Le critère de la menace de préjudice grave

8.465 À propos de cette question fondamentale, il importe de souligner que le critère de la menace de préjudice grave doit être très rigoureux.⁵⁹⁷ C'est ainsi que des conjectures, spéculations et hypothèses dénuées de fondement ne pourraient certainement pas constituer les "éléments de preuve positifs" requis en vertu de l'article 27.8. De plus, l'aspect temporel est lui aussi capital, étant donné la volatilité du climat économique et du climat des affaires (au niveau macro-économique et micro-économique). Les projections et les prévisions peuvent être élaborées soigneusement, elles sont trop sujettes à révision. Ainsi, plus un élément est éloigné dans le temps, moins il est fiable en tant qu'indicateur actuel de l'évolution future. En bref, la menace alléguée doit être réelle et imminente, et le critère de la menace doit être appliqué de manière prudente et judicieuse, surtout lorsque les droits d'un pays en développement Membre sont en jeu.

2) Les affirmations des CE

8.466 Les Communautés européennes: i) affirment que les ventes futures des voitures nationales importées au titre du programme de juin 1996 causeront un préjudice grave (non précisé); ii) donnent à entendre que les voitures nationales montées en Indonésie dans le cadre du programme de février 1996 vont détourner ou entraver les importations des Communautés européennes; et iii) font valoir que TPN sera en mesure, et prévoit dès à présent de fixer des prix de détail qui constitueront une sous-cotation notable par rapport à ceux des voitures des CE en 1998 et 1999. Or, aucun de ces points ne permet de rendre une constatation affirmative concluant à l'existence d'une menace.

8.467 En ce qui concerne les affirmations expresses des Communautés européennes tout excédent des stocks des voitures nationales importées est hors de propos dans cette affaire. Les voitures nationales n'ont bénéficié que du programme de juin 1996 et ce programme est terminé.

⁵⁹⁷ L'article 15.7 de l'Accord sur les subventions, qui se rapporte à l'imposition de mesures compensatoires, est très instructif à cet égard. Il stipule, dans la section pertinente: "La détermination concluant à une menace de dommage important se fondera sur des faits, et non pas seulement sur des allégations, des conjectures ou de lointaines possibilités. Le changement de circonstances qui créerait une situation où la subvention causerait un dommage doit être nettement prévu et imminent". L'article 15.8, quant à lui, contient une mise en garde supplémentaire, même pour les cas où l'imposition de mesures compensatoires est justifiée, et dispose que "dans les cas où des importations subventionnées menacent de causer un dommage, l'application de mesures compensatoires sera envisagée et décidée avec un soin particulier".

On peut également s'appuyer sur la position de divers organes du GATT qui se sont penchés sur ce même concept de la menace dans le domaine antidumping. Dans le rapport du Groupe d'experts intitulé "Les droits antidumping et les droits compensateurs", il est dit: "En ce qui concerne les cas où des opérations de dumping *menacent* de causer un préjudice important, le Groupe a souligné que le recours aux mesures antidumping doit être étudié et décidé avec un soin tout particulier" (13 mai 1959) (IBDD, S8/156 (paragraphe 16, page 161)) (italiques dans le texte original). Le Comité des pratiques antidumping a déclaré: "[L]a mise en œuvre de moyens de protection contre le dumping fondée sur la menace de préjudice doit être limitée aux cas où les conditions commerciales font clairement apparaître qu'un préjudice important est imminent si les tendances du commerce dont on peut démontrer qu'elles sont défavorables à la production nationale persistent ou s'il se produit des événements dont on peut clairement prévoir qu'ils seront défavorables". Recommandation concernant la détermination de l'existence d'une menace de préjudice important (21 octobre 1985), IBDD, S32/195 (paragraphe 5, page 196). Voir également Droits antidumpings appliqués par la Corée aux importations de polyacétals en provenance des États-Unis (28 avril 1993), IBDD, S40/236 (paragraphe 271, pages 342-343).

8.468 Les arguments des Communautés en matière de détournement/entrave⁵⁹⁸ et de sous-cotation des prix⁵⁹⁹ futurs, sont eux aussi dénués de fondement. Comme on l'a déjà dit, les Communautés européennes n'ayant pas exposé ni présenté de preuves spécifiques concernant les produits similaires, cela ôte toute valeur à leur allégation déjà sommaire relative à l'existence d'une menace.

8.469 Quoi qu'il en soit, les données rétrospectives confirment le fait que la voiture nationale ne fait pas et ne fera pas notablement concurrence aux voitures des CE. Ainsi, en dépit du programme de juin 1996, le nombre total de voitures de tourisme portant des marques des Communautés européennes vendues en Indonésie est passé de 8 554 à 9 526 entre 1995 et 1996.⁶⁰⁰ De plus, si l'on prend 1996 comme année de référence, la ventilation des ventes de voitures de tourisme par marque se présente comme suit : Mercedes-Benz 3 829 unités (40,2 pour cent des ventes totales des Communautés européennes), BMW 3 608 (37,9 pour cent); Peugeot 1 401 (14,7 pour cent) et Volvo 688 (7,2 pour cent).⁶⁰¹ Donner à croire que la petite Timor est ou sera la rivale de Mercedes-Benz, BMW, Peugeot ou Volvo suppose une sérieuse dose de crédulité. Les données rétrospectives sont donc un élément de plus permettant de réfuter les affirmations des Communautés européennes selon lesquelles la voiture nationale menace de causer (ou en fait a causé) un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes.

3) L'allégation des États-Unis

8.470 L'allégation des États-Unis relative à l'existence d'une menace est limitée à un seul facteur et ne prend en compte que les effets supposés de la Sportage, qui n'est pas encore en construction, sur les ventes de GM Opel Blazer. Les États-Unis commencent par affirmer que le prêt d'août 1997 accordé à TPN est une subvention spécifique qui dépasse 5 pour cent *ad valorem* et déclarent que tout ce qui est en cause c'est de savoir quels seront les effets de la Sportage sur le marché au moment de sa mise en

⁵⁹⁸ Même si cela ne s'applique pas au cas présent, les groupes spéciaux du GATT qui ont eu à examiner des allégations en matière de détournement ou d'entrave ont imposé aux plaignants une charge de la preuve contraignante et demandé qu'ils présentent des éléments de preuve évidents et substantiels à l'appui de leurs allégations. Voir Mesures d'encouragement appliquées par la France à l'exportation du blé et de la farine (21 novembre 1958), IBDD, S7/48 (paragraphe c), page 57); CEE - Restitutions à l'exportation de sucre (6 novembre 1979), IBDD, S26/317 (paragraphe 4.28, page 343 et alinéa f), page 349).

⁵⁹⁹ L'article 6.5 prévoit, cela va de soi, que la comparaison doit être effectuée pour un même niveau commercial et des périodes comparables, compte étant dûment tenu de tout autre facteur affectant la comparabilité des prix. Ni les CE ni les États-Unis n'ont cherché à prendre en compte "d'autres facteurs".

⁶⁰⁰ Voir AV/14, annexe U-21/1-B (la marque Opel n'est pas comprise). Les États-Unis et les CE comptent les ventes d'Opel dans leurs statistiques et dans leurs calculs visant à établir l'existence d'un préjudice grave. Le gouvernement demande que le Groupe spécial rende une décision concernant le plaignant qui est en droit d'inclure l'Opel dans ses ventes.

Les CE ferment les yeux, cela va de soi, sur l'augmentation notable de leurs ventes pour mettre l'accent sur la part de marché, faisant ressortir que leur part de marché a augmenté "de manière marginale seulement" entre 1995 et 1996 et qu'elle a "baissé de manière dramatique" au premier semestre de 1997. Toutefois, cette évolution des parts de marché est sans intérêt. Comme les CE elles-mêmes le relèvent: "Depuis 1992 et jusqu'en 1996 les exportations de voitures de tourisme de la Communauté ont augmenté à un rythme plus rapide que la demande, d'où des gains notables concernant la part de marché". Cela montre qu'il n'y a pas nécessairement de corrélation entre l'augmentation de la part de marché et celle de la demande. De nombreux facteurs externes influent sur le lien entre ces deux éléments, y compris l'évolution des goûts des consommateurs.

⁶⁰¹ Voir AV/14, Appendice U-21/1-B.

circulation.⁶⁰² Ils se contentent ensuite de dire qu'"à en juger par la stratégie de fixation des prix adoptés par TPN pour la Timor Kia Sephia, on est fondé à penser que TPN profitera des subventions qu'elle reçoit du gouvernement pour sous-coter notablement ses prix [ceux de la Sportage] au sens de l'article 6.3 c)". Ce n'est là rien d'autre que de la spéculation pure et simple, et sans fondement, qui n'a rien à voir, même de loin, avec les éléments de preuve positifs requis en vertu de l'Accord SMC. Ce fait, joint à l'analyse déficiente des États-Unis concernant le produit similaire examinée ci-dessus, vient à bout de l'allégation relative à l'existence d'une menace avancée par ce pays.

8.471 En outre, l'Indonésie a informé les plaignants et le Groupe spécial qu'elle n'accordera pas le statut de voiture nationale à un véhicule du type de la Sportage.⁶⁰³

C. Allégation au titre de l'article 28 de l'Accord SMC⁶⁰⁴

1. Allégation avancée par les États-Unis

8.472 Les **États-Unis** estiment que l'Indonésie a élargi la portée de ses subventions tarifaires et fiscales d'une manière incompatible avec l'article 28.2 de l'Accord SMC. Ils avancent les arguments ci-après à l'appui de cette allégation.

8.473 L'Indonésie a mis en place le régime d'incitations tarifaires et fiscales fondé sur la teneur en éléments d'origine locale en 1993, longtemps avant de signer l'Accord sur l'OMC et avant que l'Accord sur l'OMC entre en vigueur pour ce pays. Or, après que l'Accord de l'OMC soit entré en vigueur pour elle, elle a élargi la portée de ces subventions. Elle a donc violé l'article 28.2 de l'Accord SMC.

8.474 Pour commencer, les incitations tarifaires et fiscales accordées au titre du programme de 1993 constituent des "subventions à l'importation" ou subventions "liées à la "teneur en produits locaux" au sens de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC. Premièrement, elles correspondent à la définition du terme "subvention" contenue à l'article 1.1 de l'Accord SMC puisque a) des recettes publiques sont abandonnées et b) elles confèrent un avantage puisque la facture tarifaire ou fiscale d'une entreprise est réduite. En fait, l'Indonésie a reconnu que ces mesures constituaient des subventions. Deuxièmement, ces subventions tombent sous le coup de l'article 3.1 b) puisqu'elles sont "subordonnées ... à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés". Elles sont donc prohibées au sens de l'article 3 de l'Accord SMC.

8.475 Les incitations tarifaires et fiscales accordées par l'Indonésie correspondent effectivement à la définition des subventions prohibées, mais l'Indonésie, en sa qualité de pays en développement, n'est présentement pas tenue par la prohibition énoncée à l'article 3.1 b). Aux termes de l'article 27.3 de l'Accord SMC "[l]a prohibition énoncée au paragraphe 1 b) de l'article 3 ne s'appliquera pas aux pays en développement Membres pendant une période de cinq ans ... à compter de la date d'entrée en vigueur de l'Accord".

⁶⁰² Nonobstant l'allégation des États-Unis le prêt n'est pas une subvention car ses modalités sont pleinement conformes à des considérations commerciales et, de toute manière, il n'entre pas dans le cadre de la présente affaire. Toutefois, le gouvernement n'a pas à entrer en matière sur ce point puisque les effets allégués de cette mesure ne menacent pas de causer un dommage grave pour les intérêts des États-Unis.

⁶⁰³ À cet égard, l'Indonésie a transmis aux plaignants et au Groupe spécial une lettre émanant du Ministère de l'industrie et du commerce adressée à TPN dans laquelle celui-ci refuse d'accorder à un véhicule du type de la Sportage les avantages conférés à la voiture nationale (n° 1039/DJ-ILMK/X/1997 du 21 octobre 1977, Indonésie – Pièce n° 4, Appendice E).

⁶⁰⁴ Dans sa première communication, le **Japon** alléguait que l'Indonésie avait violé l'article 28 de l'Accord SMC, mais il n'a pas incéré cette allégation dans sa plainte.

8.476 En revanche, si l'Indonésie n'est présentement pas tenue par les dispositions de l'article 3.1 b), interdisant l'octroi de subventions liées à la teneur en produits locaux, elle est tenue par les dispositions de l'article 28.2 de l'Accord SMC interdisant d'étendre la portée des programmes de subventions incompatibles avec les dispositions de l'Accord SMC. L'article 28, qui s'intitule "*Programmes existants*", s'applique aux "programmes de subventions qui auront été mis en place sur le territoire de tout Membre avant la date à laquelle ce Membre aura signé l'Accord sur l'OMC et qui seront incompatibles avec les dispositions du présent accord ...".⁶⁰⁵ L'article 28.2 stipule: "Aucun Membre n'étendra la portée d'un tel programme et celui-ci ne sera pas reconduit quand il arrivera à expiration".

8.477 L'Indonésie a étendu de diverses manières la portée des subventions tarifaires et fiscales qu'elle accordait avant l'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC. D'abord, le Décret n° 223/1995 avait pour objet de réviser les subventions tarifaires accordées antérieurement en vertu du Décret n° 645/1993 pour les parties de voitures de tourisme, comme suit:

Tableau 37

Parties de voitures de tourisme

Teneur en éléments d'origine locale	Taux de droits d'importation Décret n° 645/1993	Taux de droits d'importation Décret n° 223/1995
Moins de 20%	100%	65%
20% - 30%	80%	50%
Plus de 30% - 40%	60%	35%
Plus de 40% - 50% ⁶⁰⁶	40%	20%
Plus de 50% - 60% ⁶⁰⁷	40%	10%
Plus de 60%	0%	0%

8.478 Comme le montre le tableau ci-dessus, en ce qui concerne les incitations tarifaires applicables aux parties de voitures de tourisme, le Décret n° 223/1995 élargit la gamme des incitations en créant de nouvelles catégories concernant la teneur en éléments d'origine locale. Ainsi, l'entreprise de montage de voitures de tourisme dont la teneur en éléments d'origine locale était de 41 pour cent avait dû, en vertu du Décret n° 645/1993, arriver à une teneur de plus de 60 pour cent pour avoir droit à l'avantage supplémentaire inhérent à un taux de droit d'importation de zéro pour cent. Comme il est probable qu'une teneur de 60 pour cent est un objectif impossible à atteindre, rien n'incitait l'entreprise en question à tenter d'atteindre une teneur supérieure à 41 pour cent.⁶⁰⁸ En revanche, en vertu du Décret n° 223/1995, l'entreprise considérée n'a pas à dépasser une teneur de 60 pour cent pour bénéficier d'une subvention supplémentaire; il lui suffit d'atteindre une teneur en éléments d'origine

⁶⁰⁵ Article 28.1, Accord SMC.

⁶⁰⁶ Le Décret n° 645/1993 prévoyait une seule catégorie, allant de 40 à 60 pour cent.

⁶⁰⁷ Le Décret n° 645/1993 prévoyait une seule catégorie, allant de 40 à 60 pour cent.

⁶⁰⁸ En fait, la plupart des observateurs estiment qu'il est extrêmement difficile d'arriver à une teneur en produits locaux de 60 pour cent pour les voitures de tourisme. "In Defence of the National Car Project", *Business Times (Singapore)*, 10 juin 1996 (EU, pièce n° 14, pages 72-74)

locale de 51 pour cent pour que le taux de droits applicable à ses importations soit ramené de 20 à 10 pour cent.

8.479 Le Décret n° 82/1996 étend lui aussi la portée des incitations tarifaires existant avant l'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC. En vertu de ce décret, l'entreprise de fabrication ou de montage de la "voiture nationale" est exonérée des droits d'importation sur les parties importées si le véhicule a une teneur en éléments d'origine locale de 20 pour cent au cours de la première année ou de 40 pour cent au cours de la deuxième année. Pour les voitures de tourisme, en vertu du Décret n° 645/1993, lorsque la teneur en éléments d'origine locale était de 20 pour cent, l'entreprise de fabrication ou de montage devait payer des droits d'importation de 80 pour cent; l'entreprise de fabrication ou de montage, lorsque cette teneur était de 40 pour cent, elle devait acquitter des droits de 60 pour cent. Il est évident que ramener des taux de droits d'importation de 80 et de 60 pour cent à zéro constitue une extension de la portée de la subvention tarifaire.

8.480 Ensuite, l'Indonésie a étendu la portée des incitations fiscales qu'elle accordait avant l'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC. On se rappellera qu'en vertu du Décret n° 647/1993 les voitures de tourisme d'une cylindrée de moins de 1600 cm³ et les jeeps étaient assujetties à une taxe de luxe préférentielle de 20 pour cent lorsque la teneur en éléments d'origine locale était supérieure à 60 pour cent. Le Décret n° 647/1993 constituait donc une subvention liée au remplacement des importations pour les jeeps et certaines voitures de tourisme, le montant de la subvention correspondant à la différence entre le taux préférentiel de 20 pour cent et le taux de 35 pour cent applicables aux véhicules correspondants d'une teneur en éléments d'origine locale de 60 pour cent ou moins.

8.481 Néanmoins, le montant de la subvention fiscale a été augmenté, ainsi que la gamme des véhicules admis à bénéficier de la subvention, en vertu du Règlement n° 36/1996. La taxe de luxe a été ramenée de 20 pour cent à zéro pour les véhicules automobiles d'une teneur en éléments d'origine locale supérieure à 60 pour cent. De plus, la subvention fiscale n'était plus limitée aux jeeps et l'exonération s'étendait à tous les véhicules utilitaires légers. Enfin, la "voiture nationale" était soumise à une taxe de luxe de zéro même si elle devait uniquement avoir une teneur en éléments d'origine locale de 20 pour cent la première année et de 40 pour cent la seconde.

8.482 En résumé, l'Indonésie a notablement élargi la portée des subventions liées à la teneur en éléments d'origine locale qu'elle accordait avant l'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC. Ce faisant, elle a agi de manière incompatible avec les dispositions de l'article 28.2 de l'Accord SMC.

8.483 L'Indonésie n'a pas contesté la description donnée par les États-Unis de la manière précise dont elle a étendu la portée de ces subventions. Elle répond en invoquant deux arguments: 1) l'article 27.3 ne contenant pas de disposition expresse en matière de statu quo comparable à celle que contient l'article 27.4 au sujet des subventions à l'exportation, les auteurs de l'Accord ont dû renoncer délibérément à insérer une disposition de cet ordre pour les subventions liées à la teneur en éléments d'origine locale; et 2) les subventions liées à la teneur en éléments d'origine locale accordées par les pays en développement Membres ne sont pas "incompatibles avec les dispositions de l'Accord" au sens de l'article 28.1. Les États-Unis estiment que ces deux arguments ne sont pas justes.

8.484 Le premier argument méconnaît le texte de l'article 28 et l'histoire de la rédaction de l'article 27.3. En ce qui concerne le texte de l'article 28, il y est dit qu'il s'applique à tous les Membres, et pas seulement aux pays développés Membres. Si ses auteurs avaient voulu qu'il ne s'applique qu'aux pays développés Membres, il est probable qu'ils l'auraient expressément indiqué. Or, les dispositions de l'article 28 s'appliquent à tous les Membres, sauf dans la mesure où elles sont modifiées par d'autres dispositions de l'Accord. Si l'article 27.3 permet de modifier les délais prévus à l'article 28.1 b) pour l'élimination des subventions incompatibles avec l'Accord SMC, il ne modifie en rien les prescriptions en matière de notification de l'article 28.1 a), ni les prescriptions en matière de statu quo de l'article 28.2.

8.485 En ce qui concerne l'histoire de la rédaction de l'article 27.3, dans l'examen de l'Accord sur les MIC décrit ci-dessus, les États-Unis ont montré comment l'article 27.3 avait été inséré à la dernière minute dans le texte de l'Accord SMC pour éviter d'interdire les subventions liées à la teneur en éléments d'origine locale qui seraient autorisées en vertu des dispositions transitoires de l'Accord sur les MIC. L'insertion de cette disposition en dernière minute a fait que toutes les modifications requises à des fins d'uniformisation n'ont pas pu être apportées. C'est ainsi que l'article 27.7 de l'Accord SMC prévoit que la procédure accélérée visée à l'article 4 ne s'applique pas aux pays en développement Membres en cas de subventions à l'exportation conformes aux dispositions des paragraphes 2 à 5 compris. Le texte de l'article 27.7 aurait dû être révisé pour comporter une référence aux subventions liées à la teneur en éléments d'origine locale, mais cela n'a pas été fait et l'on doit lire cette disposition en tenant compte de cette omission, comme toutes les parties à la présente affaire l'ont fait.

8.486 Le fait que l'article 27.3 ne contienne pas de disposition en matière de statu quo comparable à celle que contient l'article 27.4 ne doit donc pas être interprété comme une décision délibérée des auteurs d'exclure les subventions liées à la teneur en éléments d'origine locale accordée par les pays en développement de l'obligation générale en matière de statu quo contenue à l'article 28.2. Cela est d'autant plus vrai que l'article 5.4 de l'Accord sur les MIC contient une disposition comparable en matière de statu quo.

8.487 À propos de l'argument de l'Indonésie selon lequel les subventions liées à la teneur en éléments d'origine locale accordées par les Membres en développement ne sont pas "incompatibles" avec les dispositions de l'Accord SMC, le terme "incompatible" n'est pas simplement synonyme d'"interdit". Si les auteurs avaient voulu que l'article 28.1 recouvre uniquement les subventions prohibées par l'Accord SMC, ils auraient parfaitement pu utiliser le terme plus précis de "prohibées".

8.488 Enfin, l'interprétation restreinte de l'article 28 donnée par l'Indonésie est incompatible avec l'objet et le but de l'Accord SMC, qui était de renforcer les disciplines concernant le recours à des subventions liées à l'exportation et à la teneur en éléments d'origine locale. Si, pour certaines catégories de pays, le délai prévu pour la suppression de ces subventions est modulé, en revanche l'Accord SMC ne contient aucune disposition autorisant expressément l'extension de la portée ou l'augmentation de ces catégories de subventions pendant la période de suppression progressive, à titre unilatéral. À l'inverse, les deux seules dispositions de l'Accord SMC consacrées expressément à la question, les articles 27.4 et 28.2, condamnent de telles extensions ou augmentations.

8.489 En résumé, l'Indonésie n'a pas présenté d'arguments démentant l'existence d'une violation de l'article 28.2 de l'Accord SMC.

2. Réponse de l'Indonésie

8.490 L'**Indonésie** oppose à l'allégation présentée au titre de l'article 28.2 de l'Accord SMC que l'article 27.3 l'autorise, en sa qualité de pays en développement, à appliquer les subventions accordées en vertu des programmes de 1993 et de février 1996. Elle invoque à cet égard les arguments ci-après.

a) L'Indonésie est visée par les dispositions de l'article 27.3

8.491 Le droit à bénéficier des subventions accordées dans le cadre des programmes de 1993 et de février 1996 et le niveau de la subvention accordée à chaque bénéficiaire dépendent de la part en pourcentage des parties et composants provenant de sources locales que contiennent un modèle de voiture ou un composant déterminés. Comme on l'a relevé, ces subventions relèvent donc techniquement de l'article 3.1 b) en tant que "subventions subordonnées, soit exclusivement, soit parmi plusieurs autres conditions, à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés".

On l'a déjà vu, l'Indonésie en sa qualité de pays en développement entre dans le champ d'application de l'article 27.3 de l'Accord sur les subventions et est donc exemptée de l'interdiction énoncée à l'article 3.1 b) pour une période de cinq ans.

- b) L'article 27.3 n'interdit pas la mise en place ou l'élargissement de la portée de subventions liées à la teneur en éléments d'origine nationale

8.492 L'article 27.3 n'interdit pas à l'Indonésie, en sa qualité de pays en développement, de mettre en place des subventions liées à la teneur en éléments d'origine nationale ou d'en élargir la portée. Cet article dispose:

"La prohibition énoncée au paragraphe 1 b) de l'article 3 ne s'appliquera pas aux pays en développement Membres pendant une période de cinq ans ... à compter de la date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC".

L'article 27.4, à l'inverse, interdit à un "pays en développement visé au paragraphe 2 b)" [de l'article 27] (soit les pays en développement autres que les pays les moins avancés et les pays dont le revenu par habitant est inférieur à 1 000 dollars par an) de "relever le niveau de ses subventions à l'exportation".

8.493 Conformément aux règles d'interprétation des traités contenues dans la Convention de Vienne sur le droit des traités, le fait que l'article 27.4 contient une prohibition quant à la mise en place ou l'élargissement de subventions à l'exportation et que l'article 27.3 ne contient pas de prohibition de cet ordre concernant les subventions liées à la teneur en éléments d'origine nationale ne peut que signifier que l'article 27.3 ne prévoit pas d'interdiction de cet ordre. Si les auteurs de l'Accord sur les subventions avaient voulu interdire la mise en place ou l'élargissement de subventions liées à la teneur en éléments d'origine nationale, ils l'auraient indiqué expressément à l'article 27.3, comme ils l'ont fait à l'article 27.4 pour les subventions à l'exportation.

- c) La subvention liée à la teneur en éléments d'origine nationale n'entre pas dans le champ d'application de l'article 27.4, puisque ce n'est pas une subvention "à l'exportation" et que l'Indonésie figure parmi les pays en développement visés à l'Annexe VII

8.494 L'extrait pertinent de l'article 27.4 est le suivant:

"27.4 Tout pays en développement Membre visé au paragraphe 2 b) supprimera ses subventions à l'exportation dans le délai de huit ans, de préférence de façon progressive. Toutefois, un pays en développement Membre ne relèvera pas le niveau de ses subventions à l'exportation et les éliminera dans un délai plus court que celui qui est prévu dans le présent paragraphe, lorsque le recours à ces subventions ne correspond pas aux besoins de son développement." (Non souligné dans le texte original; note de bas de page supprimée).

8.495 Tel qu'il est énoncé, l'article 27.4 s'applique donc uniquement aux subventions "à l'exportation". L'expression "subventions à l'exportation" est une expression consacrée qui renvoie aux subventions définies à l'article 3.1 a) de l'Accord sur les subventions, à savoir:

"Subventions subordonnées, en droit ou en fait, soit exclusivement soit parmi plusieurs autres conditions, aux résultats à l'exportation, y compris celles qui sont énumérées à titre d'exemple dans l'Annexe I." (Notes de bas de page supprimées).

Cette expression ne recouvre pas les subventions au titre de la teneur en éléments d'origine nationale, qui sont définies séparément à l'article 3.1 b).

8.496 La distinction entre les subventions à l'exportation et les subventions au titre de la teneur en produits nationaux est également formulée de manière explicite à l'article 27 qui prévoit un traitement spécial et différencié pour chacune de ces deux catégories de subventions. L'article 27.2 et 27.4 traite des subventions à l'exportation (article 3.1 a)) et l'article 27.3 des subventions liées à la teneur en éléments d'origine nationale (article 3.1 b)). La condition énoncée à l'article 27.4 ne s'applique donc pas à la subvention liée à la teneur en éléments d'origine nationale définie à l'article 3.1 b) accordée par l'Indonésie.

8.497 En outre, même si l'article 27.4 s'appliquait aux subventions liées à la teneur en éléments d'origine nationale (ce qui, répétons-le, n'est pas le cas), l'interdiction de relever le niveau des subventions ne s'appliquerait pas à l'Indonésie. L'article 27.4 s'applique à "[t]out pays en développement Membre visé au paragraphe 2 b) [de l'article 27]". Tel qu'il est énoncé, il ne s'applique pas aux pays en développement Membres visés à l'article 27.2 a) – ceux qui sont "visés à l'Annexe VII" de l'Accord sur les subventions.⁶⁰⁹ L'Indonésie est un pays en développement Membre visé à l'Annexe VII, et figure à l'alinéa b) de ladite annexe. Pour cette raison également la subvention liée à la teneur en éléments d'origine nationale accordée par ce pays ne tombe pas sous le coup de l'article 27.4.

- d) La subvention liée à la teneur en éléments d'origine nationale n'entre pas dans le champ d'application de l'article 28.2 parce qu'elle n'est pas incompatible avec l'Accord SMC

8.498 L'article 28.2, qui a trait à l'élargissement de la portée des programmes de subvention, ne s'applique pas à l'Indonésie en sa qualité de pays en développement. L'article 28 prévoit la suppression progressive des programmes de subventions existants à la date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC et qui étaient incompatibles avec l'Accord sur les subventions. Cet article est ainsi libellé:

"28.1 Les programmes de subventions qui auront été mis en place sur le territoire de tout Membre avant la date à laquelle ce Membre aura signé l'Accord sur l'OMC et qui seront incompatibles avec les dispositions du présent Accord seront:

- a) notifiés au Comité au plus tard 90 jours après la date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC pour ce Membre; et
- b) rendus conformes aux dispositions du présent accord dans un délai de trois ans à compter de la date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC pour ce Membre et, jusque-là, ne seront pas soumis aux dispositions de la partie II.

⁶⁰⁹ Les plaignants ne peuvent pas soutenir que la deuxième phrase de l'article 27.4 ne se limite pas aux pays en développement Membres visés au paragraphe 2 b) de l'article 27. La première phrase de l'article 27.4 renvoie expressément aux pays visés au paragraphe 2 b). La troisième phrase se rapporte à la possibilité de proroger, si le pays intéressé en manifeste le désir, le délai de huit ans prévu pour la suppression progressive des subventions à l'exportation. Elle ne peut que s'appliquer aux pays visés au paragraphe 2 b) puisque ceux qui sont visés au paragraphe 2 a) (les pays visés à l'Annexe VII) ne sont pas tenus de supprimer progressivement leurs subventions à l'exportation dans un délai de huit ans. En outre, dans la deuxième phrase il est dit que les subventions à l'exportation seront éliminées "dans un délai plus court que celui qui est prévu dans le présent paragraphe". (Guillemets ajoutés). Il ne peut s'agir que du délai de huit ans consenti aux pays visés au paragraphe 2 b) pour la suppression des subventions à l'exportation. En conséquence, l'étude du texte de la deuxième phrase de l'article 27.4 et de son contexte confirme donc que l'article 27.4 dans sa totalité s'applique uniquement aux pays visés au paragraphe 2 b).

28.2 Aucun Membre n'étendra la portée d'un tel programme et celui-ci ne sera pas reconduit quand il arrivera à expiration." (Non souligné dans le texte original.)

8.499 L'article 28.2 s'applique uniquement aux programmes de subventions qui sont incompatibles avec les dispositions de l'Accord sur les subventions. En conséquence, l'expression "un tel programme" contenue à l'article 28.2 ne peut s'appliquer qu'aux programmes de subventions qui sont "incompatibles" avec l'Accord et ces programmes doivent être "rendus conformes" aux dispositions dudit accord.

8.500 Les subventions liées à la teneur en éléments d'origine nationale accordées par l'Indonésie au titre du Programme d'incitation de 1993 étaient en vigueur le 1^{er} janvier 1995 (date à laquelle l'Accord sur l'OMC est entré en vigueur) et n'étaient pas à l'époque (et ne sont pas aujourd'hui) incompatibles avec les dispositions de l'Accord sur les subventions. Seules les subventions prohibées sont incompatibles avec l'Accord sur les subventions. Un Membre "n'accordera ni ne maintiendra" de subventions prohibées (article 3.2) et s'il est constaté qu'il en existe une ce Membre "la retire[ra] sans retard" (article 4.7). Les subventions "pouvant donner lieu à une action" (y compris les subventions accordées par les pays en développement qui ne sont pas prohibées en vertu de l'article 27.3), en revanche, ne sont pas incompatibles avec l'Accord. De telles subventions peuvent être accordées, mais s'il est établi ultérieurement qu'elles causent des effets défavorables pour les intérêts d'un autre Membre "le Membre qui accorde ou maintient cette subvention prendra des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables ou retirera la subvention" (article 7.8). En d'autres termes, les subventions pouvant donner lieu à une action sont compatibles avec l'Accord, mais les effets défavorables qu'elles pourraient causer doivent être corrigés.

IX. ALLÉGATIONS AU TITRE DE L'ARTICLE X

A. Allégations au titre de l'article X:3 a) du GATT de 1994

1. Allégations avancées par le Japon

9.1 Le **Japon** fait valoir que le Programme concernant la voiture nationale tel qu'il a été prorogé a été appliqué en violation de l'article X:3 a) du GATT de 1994. Il invoque les arguments à l'appui de cette allégation:

a) L'article X:3 a) du GATT de 1994 prévoit que les règlements doivent être appliqués d'une manière uniforme, impartiale et raisonnable

9.2 L'article X:3 a) du GATT de 1994 stipule:

"Chaque partie contractante appliquera d'une manière uniforme, impartiale et raisonnable, tous les règlements, lois, décisions judiciaires et administratives visés au paragraphe 1 du présent article."

Les lois, règlements, décisions judiciaires et administratives visés à l'article X:1 comprennent, notamment, ceux qui touchent aux "taux des droits de douane, taxes et autres impositions".

9.3 Dans le rapport de l'Organe d'appel dans l'affaire CE – Bananes III, il est dit que les dispositions de l'article X:3 a) "ne visent pas les lois, règlements, décisions judiciaires et administratives elles-mêmes, mais l'application de ces lois, règlements, décisions judiciaires et administratives".⁶¹⁰

⁶¹⁰ Rapport de l'Organe d'appel dans l'affaire CE – Bananes III, paragraphe 200.

b) L'Indonésie a accordé des avantages aux automobiles importées par PT Timor, en violation de l'article X:3 a) du GATT de 1994

9.4 En juin 1996, l'Indonésie a autorisé PT Timor à importer des automobiles en franchise conformément aux dispositions du Décret présidentiel n° 42, alors que la prescription en matière de contre-achats, qui est clairement précisée dans le Décret du Ministre du commerce et de l'industrie n° 142/MPP/Kep/6/1996⁶¹¹ n'était pas remplie. Les statistiques du commerce de l'Indonésie montrent qu'il est tout à fait impossible que TPN et Kia aient rempli la prescription en matière de contre-achats de 25 pour cent qui est bien précisée dans le Décret gouvernemental.⁶¹² À la suite de cette décision, près de 40 000 automobiles ont été importées en franchise et leur vente a été également exonérée de la taxe de luxe, comme on l'a déjà vu. Il y a la violation de l'article X:3 a) du GATT de 1994, pour les raisons suivantes.

9.5 Premièrement, le Décret présidentiel n° 42/1996⁶¹³ et le Décret du Ministre du commerce et de l'industrie n° 142/MPP/Kep/6/1996 tombent sous le coup de l'article X:1 du GATT de 1994 puisqu'il s'agit de toute évidence de règlements qui touchent aux "taux des droits de douane, taxes et autres impositions".

9.6 Deuxièmement, l'Indonésie a accordé à PT Timor une autorisation qui s'est traduite par l'exonération des droits de douane et de la taxe de luxe, en violation flagrante du Décret présidentiel n° 42 et du Décret du Ministre du commerce et de l'industrie n° 142/MPP/Kep/6/1996. En d'autres termes, ce pays a appliqué ses règlements de manière partielle et déraisonnable.

9.7 L'Indonésie a donc accordé des avantages aux automobiles importées par PT Timor en violation de l'article X:3 a) du GATT de 1994.

2. Réponse de l'Indonésie

9.8 L'Indonésie fait valoir que le Japon soutient à tort que l'octroi du statut d'entreprise "pionnière" à TPN s'inscrit en violation de l'article X:3 a) du GATT de 1994. Elle invoque les arguments ci-après à l'appui de cette thèse.

a) Le Japon soutient à tort que l'octroi du statut d'entreprise "pionnière" à TPN s'inscrit en violation de l'article X:3 a) du GATT de 1994

9.9 Le Japon allègue à tort que l'Indonésie n'a pas respecté l'obligation qui lui incombe au regard de l'article X:3 a) de l'Accord général d'appliquer d'une manière uniforme, impartiale et raisonnable tous les règlements, lois, décisions judiciaires et administratives. L'Indonésie n'a pas violé les dispositions de l'article X:3 a).

⁶¹¹ Décret n° 142/MPP/Kep/1996 du Ministre du commerce et de l'industrie (Japon – Pièce n° 43).

⁶¹² Entre janvier et décembre 1996, la valeur totale des parties et composants d'automobiles exportés d'Indonésie vers la Corée a atteint 5777 843 dollars; ce montant ne comprend pas seulement les parties et composants de la "Berline/S515 1 500 cm³", mais ceux d'autres modèles produits par Kia Motors et de véhicules produits par d'autres sociétés coréennes (voir Japon – Pièce n° 50). Par ailleurs, la valeur des voitures nationales importées entre juin et la fin décembre 1996 provenant de Kia Motors a atteint 131 242 800 dollars (voir Japon – Pièces 30 et 31). Il est donc tout à fait évident que de juin à la fin décembre 1996 la valeur des contre-achats effectués par Kia n'a pas pu représenter 25 pour cent de la valeur des importations des voitures nationales (soit 32 810 700 dollars).

⁶¹³ Décret présidentiel n° 42/1996 (Japon – Pièce n° 9).

9.10 Premièrement, comme il est dit à propos de l'examen de l'article premier du GATT de 1994 (voir section VII.D), le programme de juin 1996 a pris fin, comme prévu, le 30 juin 1997 et ne sera pas reconduit. Le programme et le texte en vertu duquel il avait été accordé étant échus, il n'y a pas de motif que le Groupe spécial rende une détermination positive.

9.11 Deuxièmement, TPN a été chargée de la construction et de la production d'une voiture nationale en vertu de la Décision du Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux n° 02/SK/1996 (5 mars 1996).⁶¹⁴ Cette décision était fondée sur le fait que:

- TPN avait demandé à être retenue pour la construction d'une voiture (lettre de TPN n° 071/PD/TPN/II/96 (28 février 1996))⁶¹⁵;
- TPN avait obtenu l'autorisation d'investir dans le pays (n° 607/I/PMDN/1995 (9 novembre 1995))⁶¹⁶; et
- TPN répondait à tous les critères et prescriptions nécessaires pour être retenue pour construire une voiture nationale conformément aux dispositions du Décret du Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux n° 1/SK/1996 (27 février 1996)⁶¹⁷, mettant en œuvre l'Instruction présidentielle n° 2/1996 (19 février 1996).⁶¹⁸

9.12 N'importe quelle société japonaise aurait pu, comme Kia, demander à participer au Programme concernant la voiture nationale. Aucune ne l'a fait. Si des sociétés japonaises l'avaient fait, les critères qui leur auraient été appliqués sont ceux qui ont été appliqués à TPN (c'est-à-dire ceux qui sont définis dans l'Instruction présidentielle n° 2/1996 et dans les règlements et décrets relatifs à la mise en œuvre de ladite instruction). Le programme aurait été appliqué de manière uniforme, impartiale et raisonnable. Le Japon n'a donc aucun motif de soutenir que l'Indonésie n'a pas respecté ses obligations au regard de l'article X:3 a) de l'Accord général.

- b) L'Indonésie a respecté pleinement l'esprit et la lettre de l'article X qui, en tout état de cause, ne consacre pas d'obligations de fond

9.13 L'Indonésie a appliqué les lois, décrets, règlements et décisions judiciaires et administratives relatifs au Programme concernant la voiture nationale de manière uniforme et impartiale, conformément à l'article X:3 du GATT de 1994. Le Japon soutient néanmoins que ses fabricants automobiles ne comprennent toujours pas les subventions accordées ni la manière dont elles sont appliquées. Étonnant, les producteurs japonais les comprennent assez bien puisque leurs parts combinées du marché indonésien de toutes les voitures de tourisme, y compris le marché sur lequel la Timor est en concurrence, a augmenté de plus de 40 pour cent. Une telle croissance est sans précédent. Les constructeurs automobiles japonais sont arrivés à ce résultat en évinçant les fabricants des Communautés européennes et des États-Unis dont ils ont acquis les parts de marché et qui, eux, comprennent, semble-t-il, ces subventions, puisque ni les États-Unis ni les Communautés européennes n'ont jugé utile de feindre l'ignorance.

⁶¹⁴ Voir Indonésie – Pièce n° 5.

⁶¹⁵ Voir Indonésie – Pièce n° 14.

⁶¹⁶ Voir Indonésie – Pièce n° 15.

⁶¹⁷ Voir Indonésie – Pièce n° 4.

⁶¹⁸ Voir Indonésie – Pièce n° 1.

9.14 Enfin, l'objection du Japon n'est autre que la description de dispositions administratives touchant une mesure qui n'est plus en vigueur. La description du Japon ne donne la démonstration de rien de partial, de non uniforme ou de déraisonnable. Le gouvernement ne comprend pas pourquoi le Japon s'obstine à maintenir une allégation à l'évidence sans fondement en se prévalant de l'article X.

c) Le gouvernement indonésien n'a pas établi le Programme concernant la voiture nationale au seul bénéfice de TPN

9.15 L'allégation du Japon au titre de l'article X repose en bonne partie sur une affirmation erronée et non fondée voulant que le Programme concernant la voiture nationale ait été créé au seul bénéfice de TPN. Comme le gouvernement l'a déjà démontré, cette affirmation est fautive. Le programme a été créé au bénéfice de l'Indonésie; n'importe quelle société remplissant les conditions requises pouvait s'en prévaloir. TPN a été retenue parce que sa proposition était solide. En particulier, on a estimé que la proposition de TPN consistant à produire la "Timor" S515 en utilisant la technologie de Kia Motors de Corée du Sud satisfaisait aux exigences énoncées dans le Décret n° 31/1996 du Ministre de l'industrie et du commerce.

d) Le gouvernement indonésien examine comme il se doit la question de savoir si TPN a observé les décrets applicables; il s'agit au demeurant d'une question d'application interne de la législation indonésienne et non pas du respect de l'article X du GATT de 1994

9.16 Par ailleurs, le Japon confond à dessein les conditions énoncées dans les décrets et les rapports entre les décrets avec l'application de ces mêmes décrets, en cherchant en vain à déformer encore plus le comportement de l'Indonésie. A cet égard, l'Indonésie a indiqué dans sa deuxième communication qu'elle examinait la question de savoir si TPN avait observé les décrets et que, si le gouvernement constatait que TPN les avait enfreints, il prendrait les mesures voulues tel qu'il est prévu dans les décrets.⁶¹⁹ L'Indonésie a produit ultérieurement une lettre faisant état des résultats de cet examen, dans laquelle il était indiqué que TPN n'avait pas satisfait aux exigences des décrets. Par conséquent, le Ministre des finances donnerait pour instructions au Directeur général des douanes d'obliger TPN à acquitter les droits d'importation et la taxe sur les ventes de produits de luxe parce que TPN n'avait pas satisfait aux critères du Programme concernant la voiture nationale au cours de la première année.

3. Contre-arguments présentés par le Japon

9.17 Le Japon présente les arguments qui suivent pour réfuter les réponses de l'Indonésie aux allégations formulées au titre de l'article X:3 a) du GATT de 1994.

9.18 Le gouvernement indonésien, en accordant dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale des avantages à une société qui ne respecte pas les prescriptions réglementaires de l'Indonésie, contrevient à l'article X:3 a) du GATT. Le Japon a précisé que, selon les données commerciales de l'Indonésie, l'obligation de procéder à des achats de contrepartie à hauteur de 25 pour cent n'avait pas été respectée.

9.19 L'Indonésie n'a pas répondu clairement aux arguments du Japon. Elle a plutôt déclaré, de manière inappropriée, que "[PT Timor] avait été créée pour construire et produire une voiture nationale aux termes de la Décision n° 02/SK/1996 du Ministre d'Etat chargé de la mobilisation des capitaux [et que,] tout comme Kia, n'importe quelle société japonaise aurait pu chercher à prendre part au Programme concernant la voiture nationale". Il est évident que ni l'un ni l'autre de ces points ne

⁶¹⁹ Voir la pièce n° 43 de l'Indonésie à la page 3.

concernent d'une manière ou d'une autre les violations de l'article X:3 qui ont été constatées par le gouvernement japonais.

9.20 L'Indonésie ne cherche qu'à éluder la véritable question, en prétendant par exemple que "le Japon confond à dessein les décrets ... avec l'application de ces ... décrets". Néanmoins, l'obligation énoncée à l'article X:3 a) du GATT intéresse précisément l'administration ou l'application des règlements. Le Japon n'arrive pas à comprendre comment l'Indonésie peut croire que la manière dont elle met en œuvre le Programme concernant la voiture nationale n'a rien à voir avec l'article X:3 a) du GATT.

9.21 En outre, l'Indonésie a reconnu que "les données préliminaires semblent indiquer" que le Japon a raison de prétendre que PT Timor n'a pas satisfait aux exigences du Programme concernant la voiture nationale. Elle admet aussi qu'elle n'a pas terminé pour autant la vérification du respect des dispositions réglementaires, bien que le Programme de juin 1996 soit censé avoir pris fin il y a plus de cinq mois. L'Indonésie n'a pas demandé non plus à PT Timor de rembourser les sommes dont elle a bénéficié ni indiqué à quel moment la vérification serait terminée. Le gouvernement japonais en conclut que ce retard dans la vérification illustre bien lui aussi l'incurie du gouvernement indonésien dans la gestion du Programme concernant la voiture nationale et qu'il constitue lui aussi une violation de l'article X:3 a) du GATT.⁶²⁰

9.22 L'Indonésie a admis en gros qu'elle avait accordé des avantages à TPN en faisant fi de ses propres règlements. Pour pouvoir bénéficier des avantages accordés dans le cadre du Programme de juin 1996, les voitures nationales en provenance de Corée doivent, aux termes du Décret présidentiel n° 42, avoir été fabriquées par des ouvriers indonésiens et satisfaire à une prescription de contre-achat de 25 pour cent. Cependant, l'Indonésie indique dans ses réponses aux questions qui lui ont été posées par le Japon, s'agissant de la première exigence, que le "gouvernement est en train de vérifier les données". Et, chose encore plus étonnante, s'agissant de la deuxième exigence, le gouvernement indonésien a informé le Japon un jour à peine avant la tenue de la deuxième réunion du Groupe spécial qu'il avait procédé à une vérification le 9 janvier 1998 et que celle-ci avait confirmé que TPN n'avait pas satisfait à cette exigence. Par conséquent, il est clair que l'Indonésie a accordé une autorisation à TPN sans vérifier que les dispositions réglementaires étaient respectées ni même s'interroger sur la plausibilité qu'elles le soient.

9.23 Enfin, le gouvernement japonais note qu'il faut faire un gros effort d'imagination pour penser que 40 000 automobiles ont été fabriquées "par des travailleurs indonésiens" alors que seuls 100 ressortissants indonésiens auraient été envoyés en Corée et qu'ils s'y seraient trouvés en qualité de "stagiaires". En outre, la presse a signalé qu'un député du Parlement indonésien qui s'était rendu en visite en Corée en août 1996 n'avaient vu que trois ouvriers indonésiens à l'usine Kia.⁶²¹

⁶²⁰ Comme il est indiqué plus haut ainsi que dans la section X, l'**Indonésie** a communiqué au Groupe spécial une lettre concernant les résultats de la vérification (pièce n° 47 de l'Indonésie).

⁶²¹ Jakarta Post, "Kia Motors lacks Indonesian staff: House member" (30 janvier 1997) (pièce n° 73 du Japon); Jakarta Post, "Timor sends only 100 supervisors to Kia plant: Tunky" (31 janvier 1997) (pièce n° 74 du Japon); Far Eastern Economic Review, "The Timor Gap" (27 février 1997) (pièce n° 75 du Japon).

B. Allégations au titre de l'article X:1 du GATT de 1994

1. Allégations formulées par le Japon

9.24 Le **Japon** allègue que le Programme élargi concernant la voiture nationale contrevient également à l'article X:1 du GATT de 1994, qui exige la publication des règlements commerciaux. L'argumentation du **Japon** concernant cette allégation s'articule ainsi.

9.25 L'article X:1 du GATT de 1994 établit que:

Les lois, règlements, décisions judiciaires et administratives d'application générale rendus exécutoires par toute partie contractante qui visent ... les taux des droits de douane, taxes et autres impositions ... seront publiés dans les moindres délais, de façon à permettre aux gouvernements et aux commerçants d'en prendre connaissance. [...]

9.26 L'Indonésie n'a jamais énoncé clairement les exigences relatives aux voitures nationales importées et elle a administré les règlements applicables de manière partielle et arbitraire. L'aspect le plus frappant du Décret n° 31/MPP/SK/2/1996 du Ministre de l'industrie et du commerce, qui a été pris en février 1996, est son opacité, y compris l'exigence voulant que les voitures nationales soient "produites localement" et les prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale⁶²²; le sens de l'expression "par du personnel indonésien", qui figure dans le Décret présidentiel n° 42/1996, n'est pas très clair lui non plus.⁶²³ Non seulement l'Indonésie n'a pas exposé clairement ses exigences dans les règlements qui ont été publiés, mais elle ne les a même pas expliqué clairement dans le cadre des consultations avec le Japon.

9.27 En particulier, l'Indonésie a indiqué clairement que les conditions établies dans le Décret n° 31/1996 du Ministre de l'industrie et du commerce devaient elles aussi être respectées, en plus de celles énoncées dans le Décret n° 42/1996.⁶²⁴ Cependant, les voitures nationales importées ne peuvent manifestement pas remplir les conditions énoncées dans le Décret n° 31/1996, notamment celles qui figurent au paragraphe a) de l'article premier, en vertu desquelles elles doivent être "produites localement dans des installations appartenant à des sociétés industrielles nationales ou à des organes officiels indonésiens dont les actions appartiennent en totalité à des citoyens indonésiens".

9.28 Deuxièmement, s'agissant "des prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale qui sont énoncées par le Ministre de l'industrie et du commerce" à l'article premier du Décret présidentiel n° 42/1996, le gouvernement indonésien a déclaré⁶²⁵ qu'elles correspondent à celles qui sont énoncées à l'article 3 du Décret n° 31/MPP/SK/2/1996 du Ministère de l'industrie et du commerce (c'est-à-dire "qu'à la fin de la première année, la teneur en éléments d'origine locale doit être supérieure à 20 pour cent"). Toutefois, le gouvernement indonésien a indiqué en outre que

⁶²² Décret n° 31/MPP/SK/2/1996 du Ministre de l'industrie et du commerce (pièce n° 28 du Japon).

⁶²³ Décret présidentiel n° 42/1996 (pièce n° 9 du Japon).

⁶²⁴ Questionnaire du Japon relatif au Programme indonésien concernant la voiture nationale (pièce n° 44 du Japon), question n° 9; réponse de l'Indonésie aux questions posées par le Japon (pièce n° 45 du Japon), réponse n° 9. Voir aussi les questions additionnelles du gouvernement du Japon concernant le Programme automobile indonésien (pièce n° 46 du Japon), questions n° IV.3 et IV.4; réponse de la République d'Indonésie aux questions additionnelles posées par le gouvernement japonais (pièce n° 47 du Japon), réponses n° IV.3 et IV.4.

⁶²⁵ *Ibid.*, question n° 12 du Japon et réponse n° 12 de l'Indonésie (pièces n° 44 et 45 du Japon).

"l'exécution de l'obligation d'effectuer des achats de contrepartie à hauteur de 25 pour cent [énoncée dans le Décret n° 142/MPP/Kep/6/1996 du Ministre de l'industrie et du commerce] sera réputée correspondre à l'obtention d'une teneur de 20 pour cent en éléments d'origine locale [et que PT Timor] devrait exporter et Kia Motors acheter des pièces et des éléments représentant 25 pour cent de la valeur c.a.f. des voitures importées au cours de la période de un an".⁶²⁶ Le gouvernement indonésien semble donc indiquer que les automobiles importées sont réputées satisfaire aux "prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale" pour autant que l'obligation d'effectuer des achats de contrepartie à hauteur de 25 pour cent soit respectée par le producteur, même si celui-ci n'utilise aucune des pièces ou des parties importées d'Indonésie pour assembler les automobiles destinées à être exportées en Indonésie, sans tenir compte du Décret présidentiel n° 42/1996.

9.29 Troisièmement, l'article premier du Décret présidentiel n° 42/1996 exige que les voitures nationales soient fabriquées "par du personnel indonésien", mais le gouvernement indonésien n'a jamais expliqué dans quelle mesure la participation d'ouvriers indonésiens est nécessaire pour que cette obligation soit exécutée.⁶²⁷ À cet égard, le gouvernement indonésien s'est borné à dire que PT Timor "avait indiqué que, à la fin d'octobre 1996, 100 ouvriers avaient été envoyés en Corée et qu'ils participaient à la production en tant que stagiaires".⁶²⁸

9.30 Tel qu'il est expliqué plus haut, le Décret présidentiel n° 42/1996 et son règlement d'application tombent sous le coup de l'article X:1. Par conséquent, il conviendrait de conclure que l'Indonésie n'a pas publié tous les règlements nécessaires pour que ses exigences soient suffisamment claires ou, du moins, qu'elle n'a pas publié ses règlements "de façon à permettre aux gouvernements et aux commerçants d'en prendre connaissance", ce qui constitue dans un cas comme dans l'autre une violation de l'article X:1 du GATT de 1994.

9.31 En outre, l'Indonésie n'a pas tenu compte non plus de l'obligation qui lui est faite de publier ses règlements commerciaux "dans les moindres délais". La plupart des règlements relatifs au Programme concernant la voiture nationale, y compris l'Instruction présidentielle n° 2/1996⁶²⁹ et le Décret présidentiel n° 42/1996⁶³⁰, sont entrés en vigueur le jour de leur publication sans que le public ne soit informé au préalable des nouveaux règlements qui allaient être pris. Cependant, ces règlements affectent profondément les exportateurs et les investisseurs et il était nécessaire que les sociétés obtiennent les renseignements pertinents longtemps d'avance pour s'adapter aux nouveaux règlements afin, par exemple, d'obtenir des avantages après avoir satisfait aux prescriptions. Cela renforce la conclusion selon laquelle l'Indonésie a manqué à ses obligations au titre de l'article X:1 du GATT.

⁶²⁶ *Ibid.*, questions n° 13, 22 et 23 du Japon et réponses n° 13, 22 et 23 de l'Indonésie (pièces n° 4 et 45 du Japon).

⁶²⁷ Question n° 9 du Japon et réponse n° 9 de l'Indonésie (pièces n° 44 et 45 du Japon); voir aussi la question additionnelle n° IV.5 du Japon et la réponse de l'Indonésie à cette question (pièces n° 46 et 47 du Japon).

⁶²⁸ Question n° 4 du Japon et réponse n° 4 de l'Indonésie (pièces n° 44 et 45 du Japon); voir aussi la question additionnelle n° IV.2 du Japon et la réponse de l'Indonésie à cette question (pièces n° 46 et 47 du Japon).

⁶²⁹ Instruction présidentielle n° 2/1996 (pièce n° 8 du Japon).

⁶³⁰ Décret présidentiel n° 42/1996 (pièce n° 9 du Japon).

2. Réponse de l'Indonésie à l'allégation formulée au titre de l'article X:1

9.32 En réponse à l'allégation formulée au titre de l'article X:1, l'Indonésie rétorque que l'affirmation du Japon, selon laquelle elle n'aurait pas publié ses règlements dans les moindres délais, comme l'exige l'article X:1 du GATT de 1994, est fausse. L'argumentation de l'Indonésie à cet égard s'articule comme suit.

9.33 Le Japon affirme à tort que l'Indonésie n'a pas énoncé clairement les exigences relatives au Programme de juin 1996 et qu'elle n'a pas respecté de ce fait la prescription en matière de publication qui est énoncée à l'article X:1 du GATT. Contrairement à ce qu'affirme le Japon, le Décret n° 31/MPP/SK/2/1996 du Ministre de l'industrie et du commerce, daté du 19 février 1996⁶³¹, et tous les autres décrets relatifs au Programme de juin 1996 énonçaient toutes les exigences et conditions afférentes à ce programme.

9.34 Même si cela n'avait pas été le cas, il n'y aurait pas eu pour autant violation de l'article X:1. D'après les termes mêmes de cet article, ses objectifs sont circonscrits à: 1) la publication dans les moindres délais, 2) "de façon à permettre aux gouvernements et aux commerçants d'en prendre connaissance". Conformément à la législation indonésienne, tous les règlements et décrets sont publiés au Journal officiel dans les moindres délais, une fois qu'ils ont été promulgués. Cette publication officielle, qu'on peut consulter facilement, satisfait pleinement à la prescription de forme consistant à permettre aux gouvernements et aux commerçants de prendre connaissance des règlements et des décrets. L'article X:1 est une prescription en matière de transparence et non une obligation de fond qui ferait qu'un pays serait tenu de se conformer à un critère de fond subjectif établi par un autre pays quant à la question de savoir si le règlement qu'il a pris est "clair".

9.35 En outre, le Japon prétend à tort que l'article X:1 exige la publication des documents officiels avant leur date d'entrée en vigueur. Une telle obligation n'existe pas. De fait, les mots "seront publiés dans les moindres délais" prévoient manifestement la publication après l'entrée en vigueur.

9.36 Pour ces raisons, l'affirmation du Japon selon laquelle l'Indonésie n'a pas agi conformément à l'article X:1 de l'Accord général est dénuée de tout fondement.

9.37 Répondant aux arguments et aux questions du Japon, l'Indonésie a déclaré que le Décret n° 31 n'a rien à voir avec le Programme de juin 1996.⁶³²

3. Contre-arguments présentés par le Japon

9.38 Le **Japon** présente les arguments qui suivent pour réfuter les réponses de l'Indonésie à l'allégation formulée au titre de l'article X:1.

9.39 Le gouvernement indonésien, en ne publiant pas ses mesures dans les moindres délais, "de façon à permettre aux gouvernements et aux commerçants d'en prendre connaissance", contrevient à l'article X:1 du GATT. Comme il a été démontré, le gouvernement et les commerçants japonais ne connaissent toujours pas plusieurs exigences importantes du Programme de juin 1996, dont la signification exacte, par exemple, de l'expression "fabriquées par des ouvriers indonésiens".

9.40 La première communication de l'Indonésie ne renferme aucun argument clair à ce sujet. L'Indonésie se contente plutôt de faire valoir :

⁶³¹ Voir la pièce n° 2 de l'Indonésie.

⁶³² Voir la pièce n° 43 de l'Indonésie, question n° 1.

- i) que "l'article X: 1 [du GATT] est une prescription en matière de transparence et non une obligation de fond qui ferait qu'un pays serait tenu de se conformer à un critère de fond subjectif établi par un autre pays quant à la question de savoir si le règlement qu'il a pris est clair"; et
- ii) que "tous les règlements et décrets sont publiés au Journal officiel dans les moindres délais, une fois qu'ils ont été promulgués".

9.41 Cependant, les moyens de défense invoqués par l'Indonésie n'emportent pas la conviction parce qu'ils sont incompatibles avec le texte de l'article X:1. Plusieurs mesures importantes du gouvernement indonésien concernant la valorisation des importations n'ont pas été publiées "de façon à permettre aux gouvernements et aux commerçants d'en prendre connaissance".

9.42 Le Japon a relevé des points précis qui avaient besoin d'être clarifiés ou précisés "de façon à permettre aux gouvernements et aux commerçants [de] prendre connaissance" du Programme concernant la voiture nationale, mais l'Indonésie ne les a pas examinés. En conséquence, il est toujours impossible de connaître certains aspects essentiels de ce programme. Cependant, il faut souligner qu'une clarification tardive à ce stade ne pourrait plus être considérée comme ayant été donnée "dans les moindres délais" et qu'elle ne pourrait donc pas combler les carences antérieures sur le plan de la publication.

9.43 En particulier, l'Indonésie a confirmé qu'elle ne peut toujours pas expliquer le sens de l'obligation qui figure dans le Décret présidentiel n° 42 et qui veut que les voitures nationales importées de Corée soient "fabriquées ... par des travailleurs indonésiens". Le Japon a demandé si cela signifiait que les voitures nationales importées devaient être fabriquées exclusivement par des ouvriers indonésiens; dans la négative, il souhaitait connaître le pourcentage de participation requis. Pourtant, même à ce stade très avancé, l'Indonésie n'était pas en mesure de répondre à cette question fondamentale.

9.44 En outre, le débat au cours de la première réunion du Groupe spécial a mis en lumière quelques faits additionnels qui constituent une autre violation de l'article X:1 du GATT. A la première réunion du Groupe spécial, les Communautés européennes ont demandé: i) où est la décision par laquelle le Ministre de l'industrie et du commerce a accordé à PT Timor le statut d'entreprise pionnière? et ii) où se trouve la décision par laquelle le statut de voiture nationale a été accordé à la Timor S515? Le gouvernement indonésien: i) pour répondre à la première question, a distribué le Décret n° 002/SK/DJ-ILMK/II/1996 du Directeur général des industries métallique, mécanique et chimique, du 27 février 1996; et ii) s'agissant de la deuxième question, a répondu qu'il existait une lettre (n° 1039/DJ-ILMK/X/1997 du 21 octobre 1997) en indiquant qu'il en communiquerait la traduction en anglais. Cependant, le gouvernement japonais n'a jamais vu ces documents dans une publication accessible avant la réunion de décembre 1997. Autrement dit, ces règlements n'ont pas été publiés dans les moindres délais, de façon à permettre au gouvernement japonais d'en prendre connaissance.

9.45 Par conséquent, le gouvernement japonais prétend, outre l'argument selon lequel le gouvernement indonésien ne s'est pas conformé à l'article X:1 du GATT en ce qui concerne le Programme de juin 1996, qu'il a aussi contrevenu à ce même article en ce qui concerne le Programme de février 1996.

X. ARGUMENTS ADDITIONNELS CONCERNANT LA QUESTION DE SAVOIR SI LE PROGRAMME DE JUIN 1996 EST UNE MESURE ARRIVÉE À EXPIRATION ET, DANS L’AFFIRMATIVE, CONCERNANT LES CONSÉQUENCES

A. Arguments de l’Indonésie

10.1 L’**Indonésie** fait valoir, en répondant à toutes les allégations concernant le programme de juin 1996, que ce programme est terminé et qu’il n’est donc plus pertinent pour ce qui est des travaux du Groupe spécial. Elle fait valoir en outre que la loi obligera TPN à rembourser tous les avantages qu’elle a obtenus dans le cadre du programme parce que celle-ci n’a pas satisfait aux exigences du programme en ce qui concerne les contre-achats. A l’appui de cet argument, l’Indonésie a produit une lettre faisant état des résultats de la vérification du respect des dispositions réglementaires par TPN. Les arguments de l’**Indonésie** à cet égard s’articulent comme suit.

10.2 Les exonérations qui étaient accordées auparavant ont été supprimées. Les avantages conférés par la subvention (droits et taxe de luxe) ont été retirés; la subvention n’existe plus et le Groupe spécial devrait faire abstraction de tous les arguments concernant les mesures de juin 1996.

10.3 En outre, s’agissant des allégations au titre de l’article premier de l’Accord général, les parties plaignantes ont prétendu que les mesures de juin 1996 étaient encore en vigueur parce que le gouvernement ne renoncerait pas à percevoir la taxe de luxe sur les voitures invendues tant que celles-ci n’auraient pas été vendues. Cela est inexact. La taxe est exigible lorsque les droits sont exigibles et le consommateur rembourse ensuite la société au moment de la vente (TPN, bien entendu, a été exemptée de cette exigence). Deuxièmement, TPN n’a pas subi avec succès l’audit de Sucofindo et, par conséquent, aucune des voitures qui restent ne sera exonérée de la taxe de luxe. Ainsi, même si l’on acceptait la position des parties plaignantes, les mesures de juin 1996 étaient arrivées à expiration. Par conséquent, le Groupe spécial devrait rejeter les arguments des parties plaignantes concernant l’article premier.

10.4 Par ailleurs, en réponse à une question du Groupe spécial, l’**Indonésie** a fait valoir les arguments suivants.

Modalités d’application

10.5 Les résultats de l’audit effectué par Sucofindo ont été communiqués au Ministre de l’industrie et du commerce. Il examinera le rapport, puis informera le Ministre des finances de l’échec de TPN.

10.6 Le Ministre des finances donnera alors instructions au Directeur général des douanes de prendre les mesures voulues. Ces instructions sont transmises au Bureau de district du point d’entrée par où étaient importées les Timor et ce bureau enverra une lettre à TPN pour exiger le paiement des droits d’importation et de la taxe sur les ventes de produits de luxe parce que celle-ci n’a pas remplie les critères du Programme concernant la voiture nationale au cours de la première année.

10.7 TPN aura 30 jours pour répondre à cette mise en demeure. À l’intérieur de ce délai, elle pourra soit payer la somme exigible, soit faire recours auprès du Directeur général des douanes. Si elle ne répond pas dans un délai de 30 jours, le Bureau de district lui enverra une deuxième lettre en exigeant le paiement dans les 14 jours. Si TPN ne répond pas, des mesures seront prises pour recouvrer la somme exigible.

10.8 Si TPN fait recours auprès du Directeur général, celui-ci se prononcera sur l’opportunité de maintenir, de rejeter ou de modifier la décision du Bureau de district dans un délai de 60 jours.

10.9 Si le Directeur général maintient la décision du Bureau de district, TPN devra payer la somme exigible dans un délai de 60 jours ou faire recours devant l'Organe de règlement des contentieux fiscaux pour que l'affaire soit réexaminée. La décision de cet organe de contrôle indépendant est exécutoire. TPN serait tenue de payer les sommes qui correspondent aux droits et à la taxe de luxe qui seront jugées exigibles avant d'être habilitée à se pourvoir devant l'organe. Le paiement doit être versé en espèces.

10.10 Comme le requiert l'article 38 de la Loi douanière, TPN doit payer, en plus du principal exigible, des intérêts au taux légal de 2 pour cent par mois à compter de la date de la lettre de recouvrement qui lui sera envoyée par le Bureau de district. (C'est une sanction sévère. Comme il est indiqué au paragraphe 91 de la première communication des États-Unis ainsi que dans la lettre de Ford/GM (pièce n° 38 des États-Unis), l'augmentation de l'indice des prix à la consommation en Indonésie est habituellement de l'ordre de 8 à 10 pour cent par année. (Ce sont ces taux, plutôt que des taux d'intérêt à court terme aberrants et provisoires, attribuables à une dépréciation à court terme de la monnaie, qui devraient servir de référence.))

2. Effet du non-respect des conditions pendant la première année du programme

10.11 Le Décret n° 82/KMK.01/1996 du Ministre des finances dispose ce qui suit:

Si l'obligation qui est faite aux constructeurs automobiles nationaux d'atteindre à un certain stade la teneur en éléments d'origine locale qui a été fixée par le Ministre de l'industrie et du commerce n'est pas exécutée, le constructeur automobile national concerné devra payer les droits d'importation exigibles au stade en question avant de pouvoir continuer à bénéficier des avantages mentionnés au paragraphe 2).

10.12 Conformément à ce décret, les avantages liés à l'exonération des droits de douane et de la taxe sur les ventes de produits de luxe seront retirés une fois qu'il aura été "établi" que TPN n'a pas satisfait aux exigences du Programme concernant la voiture nationale au cours de la première année. Cette disposition sera prise 30 jours après que le Bureau de district aura exigé de TPN le paiement des droits d'importation et de la taxe sur les ventes de produits de luxe. À partir de ce moment-là et jusqu'à ce que TPN paye les droits et la taxe sur les ventes de produits de luxe qui auront été jugés exigibles, elle ne pourra pas dédouaner des voitures complètement démontées ou des pièces avant d'avoir payé en espèces les droits et les taxes normalement exigibles. Une fois qu'elle les aura payés, elle aura de nouveau droit à l'exonération.

B. Arguments des États-Unis

10.13 Les **États-Unis** réfutent l'argument selon lequel la mesure est arrivée à expiration et qu'elle n'est donc plus pertinente pour ce qui est des travaux du Groupe spécial concernant les allégations qu'ils ont formulées au titre de l'article I:1 du GATT de 1994. (Voir la section VII.E.3.) En outre, s'agissant des conséquences éventuelles d'un éventuel remboursement par TPN des avantages dont elle a bénéficié dans le cadre du programme, les **États-Unis** présentent les arguments suivants.

10.14 Le fait est qu'on ne sait tout simplement pas si les avantages fiscaux et tarifaires conférés à TPN au titre du Décret n° 42/96 seront remboursés un jour. Comme il ressort clairement du débat qui a eu lieu à la séance du 13 janvier pendant la période des questions et réponses, il faudra quelque temps seulement pour établir que TPN est tenue de rembourser le gouvernement indonésien. Premièrement, les autorités compétentes doivent envoyer la note à TPN, mesure qui apparemment n'a pas encore été prise et pour laquelle aucun délai n'aurait été fixé. Selon l'Indonésie, cette mesure ne sera pas prise avant que le rapport de vérification n'ait d'abord été examiné par le Ministre de l'industrie et du commerce, qui transmettra ensuite le dossier au Ministre des finances.

10.15 Une fois la note envoyée, TPN disposera d'un délai de 30 jours pour former un recours administratif devant le Directeur général des douanes. Une fois la chose faite, le Directeur général disposera alors de 60 jours pour statuer. Par la suite, en supposant que le Directeur général rejette le recours de TPN, celle-ci aura 60 jours pour engager une procédure devant le Bureau indonésien de règlement des contentieux fiscaux. L'Indonésie n'a pas répondu à la question des États-Unis concernant la durée habituelle de cette procédure, bien que l'Indonésie ait déclaré qu'il ne pouvait être fait recours des décisions du Bureau de règlement des contentieux fiscaux.

10.16 En outre, une autre question tout à fait distincte se pose, qui est celle de savoir si, à la fin de ce qui semble être une longue procédure, l'argent sera effectivement remboursé au gouvernement indonésien. Il ne faut pas oublier que, au moment où le Groupe spécial a entrepris ses travaux, le montant exigible au titre des seuls droits d'importation dépassait **736 millions de dollars EU**, ce qui ne comprend pas les sommes exigibles au titre de la taxe de luxe, qui n'a pas été acquittée. Cela ne comprend pas non plus les intérêts qui, selon l'Indonésie, sont de 2 pour cent par mois, même si l'Indonésie semble être entrée dans une période d'hyperinflation. TPN a déjà contracté un prêt de 690 millions de dollars (bien que seule une partie de ce prêt ait été retirée) qu'elle n'a pu obtenir que grâce à l'intervention directe de hauts fonctionnaires au niveau le plus élevé. Comment TPN remboursera-t-elle ces sommes? Si TPN ne peut payer ces sommes, le gouvernement renoncera-t-il à être remboursé? A la deuxième réunion du Groupe spécial, l'Indonésie a confirmé que le gouvernement indonésien, comme la plupart des gouvernements, avait le pouvoir de renoncer au remboursement de droits et de taxes exigibles. En outre, abstraction faite d'un pouvoir légal ou réglementaire de renonciation, il faut présumer, que comme les subventions ont été accordées au titre d'un décret présidentiel, le gouvernement pourrait aussi renoncer à être remboursé aux termes d'un décret présidentiel.

10.17 Le fait est qu'il faudra peut-être des années avant que cette question ne soit réglée et il serait injuste pour les États-Unis que le Groupe spécial reporte la publication de son rapport jusqu'à ce qu'elle le soit. Pour le moment, les États-Unis estiment qu'il convient de traiter les subventions comme si elles n'étaient pas soumises à une obligation de remboursement. TPN a profité des subventions depuis que le Décret n° 42/96 est entré en vigueur; elle reçoit encore des subventions, elle a fixé le prix de la Timor Kia Sephia et causé un préjudice grave aux intérêts des États-Unis en raison de ces subventions. Si TPN était finalement obligée de rembourser les subventions, l'Indonésie aurait alors le loisir de dire qu'elle a respecté la décision du Groupe spécial qui recommandera, nous l'espérons, que l'Indonésie cesse d'accorder cette subvention. Si TPN ne rembourse pas les subventions, la situation pourra alors être examinée à l'étape de la mise en œuvre. Toutefois, il serait vraiment malvenu de permettre que les subventions accordées en vertu du Décret n° 42/96 échappent à l'examen du fait de l'annonce des résultats d'un audit qui est tombée à point nommé (la veille de la deuxième réunion du Groupe spécial), audit qui ne signale apparemment que le début, plutôt que la fin, d'une longue procédure en Indonésie.

XI. ALLÉGATIONS FORMULÉES AU TITRE DE L'ACCORD SUR LES ADPIC

A. Allégations formulées par les États-Unis

11.1 Les **États-Unis** allèguent que l'octroi des avantages liés à la "voiture nationale" aux seules voitures portant une marque indonésienne unique appartenant à des ressortissants indonésiens a pour effet d'établir une discrimination contre les marques étrangères et leurs titulaires et qu'il est incompatible avec les articles 3, 20 et 65 de l'Accord sur les ADPIC. Les arguments présentés par les **États-Unis** pour étayer ces allégations sont les suivants.

11.2 Une des caractéristiques du Programme concernant la voiture nationale est l'exigence que celle-ci porte une marque indonésienne unique appartenant à des ressortissants indonésiens pour pouvoir bénéficier des avantages accordés dans le cadre du programme. L'Instruction

présidentielle n° 2/1996 dispose, en ce qui concerne "l'industrie automobile nationale", que l'un des critères applicables à cette industrie est "l'utilisation de marques de commerce créées par des sociétés industrielles appropriées". En établissant les exigences relatives à la "voiture nationale", le Décret n° 31/1996 oblige "à utiliser des marques de commerce créées par les sociétés industrielles elles-mêmes et qui n'ont pas encore été enregistrées par d'autres parties en Indonésie et qui appartiennent à des sociétés/citoyens indonésiens ...". Cette exigence établit une discrimination contre les marques étrangères et leurs titulaires et elle est incompatible avec les articles 3, 20 et 65 de l'Accord sur les ADPIC.

11.3 L'article 3 de l'Accord sur les ADPIC oblige les Membres à accorder le traitement national en ce qui concerne la protection des droits de propriété intellectuelle, y compris pour les marques de fabrique ou de commerce.⁶³³ Les dispositions pertinentes de l'article 3:1 se lisent ainsi:

1. Chaque Membre accordera aux ressortissants des autres Membres un traitement non moins favorable que celui qu'il accorde à ses propres ressortissants en ce qui concerne la protection de la propriété intellectuelle ... (La note de bas de page n'est pas reproduite.)

11.4 La note de bas de page n° 3 relative à l'article 3:1 se lit ainsi:

Aux fins des articles 3 et 4, la "protection" englobera les questions concernant l'existence, l'acquisition, la portée, le maintien des droits de propriété intellectuelle et les moyens de les faire respecter ainsi que les questions concernant l'exercice des droits de propriété intellectuelle dont le présent accord traite expressément.

11.5 En outre, l'article 20, qui porte expressément sur les marques de fabrique ou de commerce, interdit l'imposition de prescriptions spéciales concernant l'usage d'une marque. Les dispositions pertinentes de l'article 20 se lisent ainsi:

L'usage d'une marque de fabrique ou de commerce au cours d'opérations commerciales ne sera pas entravé de manière injustifiable par des prescriptions spéciales, telles que l'usage simultané d'une autre marque, l'usage sous une forme spéciale, ou l'usage d'une manière qui nuise à sa capacité de distinguer les produits ou les services d'une entreprise de ceux d'autres entreprises.

11.6 L'octroi d'avantages importants dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale aux fabricants d'une "voiture nationale" portant une marque indonésienne unique est incompatible à la fois avec l'article 3 et avec l'article 20. Premièrement, ces avantages ont pour effet de mettre dans une situation commerciale singulièrement défavorable les sociétés qui font des affaires en utilisant une marque établie ou une marque étrangère et qui n'ont d'autre choix, pour "rétablir l'équilibre des règles du jeu", de cesser d'utiliser leur propre marque et de tenter d'acquérir une marque indonésienne qui satisfasse aux prescriptions du Programme concernant la voiture nationale. En conséquence, les ressortissants étrangers sont traités de manière moins favorable que les ressortissants indonésiens, ce qui est contraire à l'article 3 de l'Accord sur les ADPIC.

11.7 Deuxièmement, le fait que les entreprises utilisant une marque établie ou une marque étrangère n'ont pas droit aux avantages accordés dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale constitue une prescription spéciale relativement à l'usage d'une marque de fabrique ou de

⁶³³ L'article 3 parle de "propriété intellectuelle", qui est définie à l'article 1:2 de l'Accord sur les ADPIC comme désignant "tous les secteurs de la propriété intellectuelle qui font l'objet des sections 1 à 7 de la Partie II". L'intitulé de la section 2 de l'Accord sur les ADPIC est: "Marques de fabrique ou de commerce".

commerce au cours d'opérations commerciales, ce qui est interdit par l'article 20 de l'Accord sur les ADPIC.

11.8 En outre, ces mesures sont incompatibles avec les dispositions transitoires de l'article 65 de l'Accord sur les ADPIC. L'article 65:2 dispose ce qui suit:

Un pays en développement Membre a le droit de différer pendant une nouvelle période de quatre ans la date d'application, telle qu'elle est définie au paragraphe 1, des dispositions du présent accord, à l'exclusion de celles des articles 3, 4 et 5. (Non souligné dans l'original.)

11.9 En vertu de l'article 65:2, l'Indonésie est actuellement assujettie aux prescriptions de l'article 3. Par conséquent, sa violation de l'article 3 n'est pas couverte par la période de transition de quatre ans prévue à l'article 65:2.

11.10 En outre, l'article 65:5 de l'Accord sur les ADPIC dispose ce qui suit:

Un Membre qui se prévaut des dispositions des paragraphes 1, 2, 3 ou 4 pour bénéficier d'une période de transition fera en sorte que les modifications apportées à ses lois, réglementations et pratiques pendant cette période n'aient pas pour effet de rendre celles-ci moins compatibles avec les dispositions du présent accord.

Parce que les restrictions du Programme concernant la voiture nationale relatives aux marques de fabrique ou de commerce ont été imposées après le 1^{er} janvier 1995 (date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC), elles sont incompatibles avec les dispositions de *statu quo* énoncées à l'article 65:5. Comme elles sont incompatibles avec l'article 65:5, la violation par l'Indonésie de l'article 20 n'est pas couverte par l'article 65:2.

B. Réponse de l'Indonésie aux allégations qui ont été formulées

11.11 Répondant aux allégations formulées au titre de l'Accord sur les ADPIC, l'**Indonésie** fait valoir que la disposition du Programme concernant la voiture nationale relative à l'usage de la marque de fabrique ou de commerce est conforme aux articles 3, 20 et 65 de cet accord. Les arguments de l'**Indonésie** à cet égard se présentent ainsi.

11.12 L'Instruction présidentielle n° 2 de 1996 énonce les prescriptions auxquelles il faut satisfaire pour obtenir la désignation d'entreprise "pionnière". L'une de ces prescriptions veut que la société qui obtient cette désignation utilise "une marque distincte". Autrement dit, pour recevoir les subventions offertes dans le cadre du programme, la société doit vendre sa voiture sous une "nouvelle" marque; il ne peut s'agir d'une marque qui a déjà été enregistrée ou qui est enregistrée parallèlement dans un autre pays et utilisée pour vendre des voitures.

11.13 Les États-Unis affirment que la prescription relative à la marque constitue un manquement aux obligations qui découlent pour l'Indonésie des articles 3, 20 et 65 de l'Accord sur les aspects des droits de propriété intellectuelle qui touchent au commerce (l'Accord sur les ADPIC). Comme il est démontré ci-après, cette affirmation est inexacte.

1. La prescription relative à la marque est compatible avec l'obligation de traitement national énoncée à l'article 3 de l'Accord sur les ADPIC

11.14 L'article 3 de l'Accord sur les ADPIC fait l'obligation d'accorder le traitement national en ce qui concerne la propriété intellectuelle. Selon l'article 3:

Chaque Membre accordera aux ressortissants des autres Membres un traitement non moins favorable que celui qu'il accorde à ses propres ressortissants en ce qui concerne la protection de la propriété intellectuelle ... (La note de bas de page n'est pas reproduite.)

11.15 L'Indonésie s'est conformée à cette directive. La prescription relative à la marque s'applique exactement de la même manière aux sociétés indonésiennes et aux sociétés étrangères. Ni les unes ni les autres ne peuvent utiliser pour une voiture nationale une marque qui existe déjà ou qui a déjà été enregistrée. Les sociétés indonésiennes et les sociétés étrangères doivent satisfaire à la même prescription: elles doivent créer une nouvelle marque pour une voiture nationale.

11.16 Ainsi, le fait qu'une voiture nationale indonésienne ne peut s'appeler "Ford Mustang", "Chrysler Le Baron", "Chevrolet Camaro" ou "Cadillac Coupé De Ville" est sans intérêt en l'occurrence. Cela ne signifie pas que les dispositions de l'article 3 n'ont pas été respectées, car la prescription relative à la marque s'applique à toutes les parties exactement de la même manière. Quel que soit le constructeur qui fabrique une voiture nationale, ses voitures doivent être vendues sous une nouvelle marque enregistrée en Indonésie.

2. La prescription relative à la marque est compatible avec les obligations découlant de l'article 20 de l'Accord sur les ADPIC

11.17 À l'article 20 de l'Accord sur les ADPIC sont énoncées d'"autres prescriptions" spécifiques concernant les marques de fabrique ou de commerce. Cependant, comme il est démontré ci-après, aucune de ces prescriptions n'est apparentée à la prescription relative à la marque. Selon l'article 20, "[l]usage d'une marque de fabrique ou de commerce ... ne sera pas entravé de manière injustifiable par des prescriptions spéciales, telles que l'usage simultané d'une autre marque, l'usage sous une forme spéciale, ou l'usage d'une manière qui nuise à sa capacité de distinguer les produits ou les services d'une entreprise de ceux d'autres entreprises". Dans une communication officielle, qu'il était tenu par la loi de présenter au Congrès, le gouvernement des États-Unis a déclaré que l'article 20 avait pour objet de protéger le rôle de la marque de fabrique ou de commerce en tant qu'indication de l'origine du produit protégé par une marque.⁶³⁴

11.18 L'article 20 n'a donc pas de rapport avec la prescription relative à la marque. Exiger qu'une nouvelle marque soit utilisée pour avoir droit aux subventions dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale n'a pas pour objet de tromper les gens concernant l'origine du produit protégé par une marque ni de créer la confusion. Cela n'a pas pour effet d'entraver une marque existante avec des "prescriptions spéciales" de nature spécifique.

⁶³⁴ Dans le "Statement of Administrative Action" que le gouvernement des États-Unis était tenu en vertu de la loi de présenter au Congrès dans le cadre du processus de mise en œuvre des Accords de l'OMC, les États-Unis décrivent l'objet de l'article 20 de l'Accord sur les ADPIC de la manière suivante:

L'article 20 protège le rôle de la marque de fabrique ou de commerce en tant qu'indication de l'origine du produit ou du service protégé par une marque en interdisant l'imposition de prescriptions spéciales, telles que l'usage simultané d'une autre marque, qui pourrait compromettre ce rôle. Cependant, les pays Membres peuvent obliger l'entreprise ou la personne qui fabrique les produits ou fournit les services à utiliser sa propre marque parallèlement à celle qui distingue les produits ou les services en question, mais pas de manière exclusive.

Uruguay Round Trade Agreements, Texts of Agreements, Implementing Bill, Statement of Administrative Action and Required Supporting Statements, House Document 103-316, volume I, page 984, 103d Cong., 2d Sess. (27 septembre 1994) (non souligné dans l'original).

11.19 En outre, même si l'article 20 ne portait pas uniquement sur les entraves injustifiées aux marques existantes, il ne s'appliquerait quand même pas à l'obligation d'utiliser une nouvelle marque. Les États-Unis disent que la prescription relative à la marque empêche l'usage de marques américaines, ce qui constituerait une infraction très sérieuse si cela était exact. Si les négociateurs avaient voulu que l'article 20 s'applique à une infraction aussi sérieuse que celle alléguée par les États-Unis, ils l'auraient précisé dans le texte de l'article. Mais ils ne l'ont pas fait. L'article 20 concerne les entraves à l'usage d'une marque qui peuvent découler de l'utilisation simultanée d'autres marques ou de prescriptions qui réduisent la reconnaissance de la marque. Cependant, la prescription relative à la marque dont il est question en l'occurrence ne pose pas ces problèmes importants.

11.20 De plus, comme il est indiqué ci-après, conformément aux dispositions de l'article 65:2, l'Indonésie n'est pas soumise actuellement à l'article 20.

3. L'article 65 exempte l'Indonésie de certaines dispositions de l'Accord sur les ADPIC

11.21 L'article 65 fixe la date à partir de laquelle les pays Membres doivent se conformer à l'Accord sur les ADPIC. Tous les Membres bénéficient d'un délai de grâce de un an (généralement calculé à partir du 1^{er} janvier 1995 (date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC)) avant de devoir se conformer à l'Accord sur les ADPIC.⁶³⁵ Les pays en développement Membres bénéficient d'un autre délai de grâce de quatre ans avant de devoir se conformer à l'Accord sur les ADPIC (sauf pour ce qui est de certains articles bien précis).⁶³⁶

11.22 Ainsi, en vertu de l'article 65, l'Indonésie a jusqu'au 1^{er} janvier 2000 pour se conformer à la plupart des dispositions de l'Accord sur les ADPIC. Comme l'article 3 fait partie des exceptions en question, l'Indonésie n'est pas exemptée de l'obligation d'accorder le traitement national. Cependant, les exceptions prévues à l'article 65:2 ne comprennent pas l'article 20. Par conséquent, outre les raisons invoquées précédemment, compte tenu du délai de grâce accordé en vertu de l'article 65:2, l'Indonésie ne peut pas pour le moment être reconnue coupable d'avoir violé l'article 20 de l'Accord sur les ADPIC.

4. Un constructeur de voitures américain aurait pu fabriquer une voiture nationale

11.23 Comme il a été démontré plus haut, la plainte des États-Unis au titre de l'Accord sur les ADPIC se ramène à l'argument selon lequel un constructeur américain ne peut fabriquer une voiture nationale. Si un constructeur américain avait fait une offre acceptable à TPN, la marque de ce constructeur n'aurait pas été contrefaite ou détournée parce qu'il aurait conservé la possibilité de vendre ses voitures en Indonésie, sous une marque américaine, en même temps qu'il s'associait à TPN. De toute façon, les voitures n'auraient pas été identiques. La voiture américaine, fabriquée par un constructeur américain, aurait occupé sur le marché indonésien un créneau très différent (plus élevé) de celui occupé par la voiture nationale construite par une société indonésienne. En outre, comme en ce qui concerne la Sephia par rapport à la Timor, les spécifications des voitures auraient sans doute été fort différentes.

⁶³⁵ Voir l'Accord sur les ADPIC, article 65:1.

⁶³⁶ Voir l'Accord sur les ADPIC, article 65:2. L'examen de l'article 65:5 révèle que la longueur de ce délai n'est pas abrégée par l'article 65:5, comme le soutiennent les États-Unis. Même s'il en était ainsi, comme il est indiqué plus haut, la prescription relative à la marque ne contrevient pas aux dispositions de l'Accord sur les ADPIC et, par conséquent, l'article 65:5 n'est pas en cause.

C. Contre-arguments présentés par les États-Unis

11.24 Les **États-Unis** ont présenté les arguments qui suivent pour réfuter la réponse de l'Indonésie aux allégations formulées au titre des dispositions de l'Accord sur les ADPIC.

11.25 S'agissant de l'Accord sur les ADPIC, l'Indonésie prétend qu'il n'y a pas eu violation de l'article 3 parce que la prescription du Programme concernant la voiture nationale relative à la marque s'applique de la même manière aux sociétés indonésiennes et aux sociétés étrangères. Cela est tout simplement faux, parce que selon les mesures de mise en œuvre pertinentes, seules des sociétés indonésiennes peuvent participer au Programme concernant la voiture nationale et seules des sociétés indonésiennes peuvent obtenir une marque de "voiture nationale". Il s'agit d'une discrimination flagrante contre les ressortissants étrangers.

11.26 En outre, dans son examen de l'article 3, l'Indonésie omet commodément de faire mention de la note de bas de page n° 3 relative à cet article, qui dispose que, aux fins des articles 3 et 4, la "protection" englobera "les questions concernant l'exercice des droits de propriété intellectuelle dont le présent accord traite expressément".

11.27 Compte tenu de cette note de bas de page, les pratiques de l'Indonésie concernant les marques de voitures nationales établissent une discrimination contre les ressortissants étrangers et la protection accordée à leurs droits sous plusieurs aspects. Premièrement, l'Indonésie établit une discrimination en ce qui concerne l'acquisition d'une marque de voiture nationale. L'Indonésie admet qu'une marque qui pourrait être utilisée pour une voiture nationale doit être acquise par une société indonésienne, que cette société soit une coentreprise ou une société à capital entièrement indonésien. Il s'agit là d'un manquement évident à l'obligation de traitement national.

11.28 Deuxièmement, l'obligation d'utiliser une "nouvelle" marque indonésienne pour une voiture nationale établit une discrimination contre les titulaires de marques existantes en ce qui concerne le maintien de leurs marques. Il est peu probable que le titulaire de la marque normalement utilisée (marque mondiale) pour le véhicule commercialisé comme "voiture nationale" en Indonésie soit capable d'utiliser cette marque sans créer de la confusion (confusion résultant de l'usage de marques différentes pour une même voiture). Par conséquent, il est plus probable que la marque mondiale devra être radiée pour défaut d'usage en Indonésie. Enfin, l'Indonésie établit une discrimination en ce qui concerne la protection accordée aux marques mondiales parce que ce genre de marques ne peut être utilisée pour une voiture nationale.

11.29 Parce que la définition de "protection" donnée à l'article 3 de l'Accord sur les ADPIC englobe l'obligation d'accorder le traitement national en ce qui concerne l'exercice des droits de propriété intellectuelle se rapportant aux questions dont l'Accord sur les ADPIC traite expressément, l'usage d'une marque est expressément visé à l'article 20 de l'Accord. Bien que l'article 3 et la note de bas de page relative à cet article n'exigent pas qu'une pratique contrevienne à la fois à l'obligation de traitement national et à la disposition portant expressément sur l'usage particulier du droit, c'est le cas en l'occurrence. La pratique de l'Indonésie contrevient à la fois à l'article 3 et à l'article 20 de l'Accord sur les ADPIC.

11.30 Les États-Unis estiment que les pratiques de l'Indonésie contreviennent à l'article 20 de l'Accord sur les ADPIC parce qu'elles constituent une prescription spéciale qui entrave de manière injustifiable l'usage d'une marque au cours d'opérations commerciales. On ne peut utiliser une marque existante pour une voiture nationale même si elle renseigne mieux le consommateur sur l'origine véritable de la voiture que la nouvelle marque qu'il faut obtenir pour qu'elle soit considérée comme une voiture nationale. Par ailleurs, les avantages conférés à une voiture nationale sont tels qu'il devient difficile de commercialiser d'autres voitures (sous une marque qui existe déjà). Cette stratégie

est injustifiable parce qu'elle revient à dire que le gouvernement indonésien souhaite créer une marque, c'est-à-dire une marque de fabrique ou de commerce, et qu'il le fera en écartant les autres marques de voitures du marché.

11.31 En outre, lorsqu'elle cite l'article 20, l'Indonésie omet là encore, parce que cela l'arrange, de reprendre le membre de phrase "au cours d'opérations commerciales". Ce membre de phrase est néanmoins très important. Si l'usage d'une marque enregistrée auparavant ou simultanément empêche de bénéficier des avantages accordés dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale, cela a certainement pour effet de décourager l'usage d'une marque au cours d'opérations commerciales, ce qui en entrave l'usage au sens de l'article 20. Il s'agit là à tout le moins d'une discrimination de fait contre les ressortissants étrangers qui sont titulaires d'une marque, parce que les titulaires indonésiens d'une marque qui satisfait aux prescriptions relatives à la voiture nationale sont mieux traités que les titulaires étrangers de marques internationales. Autrement dit, l'entrave imposée par la prescription relative à la marque en ce qui concerne les marques enregistrées auparavant ou simultanément revient à prohiber – ce qui est l'entrave suprême – l'usage de ces marques pour certains produits.

11.32 En outre, l'exigence voulant que le titulaire d'une marque utilise une marque différente de celle qu'il utilise dans le reste du monde pour obtenir un avantage particulier en Indonésie fait que la marque habituelle pourrait être radiée pour défaut d'usage en Indonésie. Parce que le titulaire de la marque choisirait d'utiliser la marque indonésienne unique, il ne serait pas en mesure de faire valoir que le défaut d'usage découle de circonstances indépendantes de sa volonté.

11.33 En résumé, l'interprétation restrictive que l'Indonésie donne à l'objet de l'article 20 n'est pas corroborée par le texte. En outre, la citation par l'Indonésie de l'Énoncé des mesures administratives des États-Unis ("SAA") ne prouve rien, car ce document fait simplement état d'une série de pratiques qui pourraient être combattues avec l'article 20. Ce document n'avait pas pour objet d'énumérer toutes les façons possibles de contrevenir à l'article 20, ce qui était impossible. En particulier, les rédacteurs de ce document ne pouvaient pas prévoir la méthode singulière à laquelle l'Indonésie a eu recours pour contrevenir à l'article 20.

11.34 L'Indonésie affirme que les entreprises indonésiennes qui cherchaient à produire la voiture nationale "auraient sauté sur l'occasion de conclure un arrangement" avec un constructeur automobile américain. Autrement dit, Chrysler, par exemple, aurait pu se trouver à la place de Kia Motors et devenir le fournisseur de la "Timor Chrysler Neon", même si elle n'aurait pas pu bénéficier des subventions accordées dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale.

11.35 Cependant, regardons le prix que Chrysler aurait eu à payer pour être fournisseur de la "Timor Chrysler Neon". Elle aurait pu fournir à TPN (ou à une autre société indonésienne) des Neon montées ou en pièces détachées mais, dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale, elle n'aurait pu le faire que si elle avait accepté que ces Neons soient rebaptisées "Timor". Si elle avait accepté pareil arrangement, la société Chrysler aurait dû renoncer à tous les avantages qui sont liés à la vente d'un produit et à l'établissement d'un produit sur un marché en utilisant sa propre marque. Les acheteurs indonésiens de notre hypothétique "voiture nationale Neon" auraient appris à connaître la marque Timor et à lui devenir fidèle, mais il en serait allé autrement pour la marque Chrysler.

11.36 Bref, la prescription spéciale du Programme concernant la voiture nationale relative à la marque constitue une entrave injustifiable à l'usage d'une marque de fabrique ou de commerce au cours d'opérations commerciales. Une société étrangère qui a sa propre marque et qui souhaite participer au Programme concernant la voiture nationale doit renoncer à ses droits de marque. Si elle choisit de ne pas le faire, elle devra faire face à une concurrence déloyale sur le marché.

11.37 Étant donné tous ses problèmes, il est peut-être vrai que Kia était disposé à renoncer aux droits qui lui sont garantis en vertu de l'Accord sur les ADPIC. Néanmoins, le fait que Kia était disposé à

renoncer à ses droits ne signifie pas qu'il est acceptable ou conforme à l'Accord sur les ADPIC d'entraver ainsi les droits des ressortissants d'autres Membres.

11.38 Aux termes de l'article 20 de l'Accord sur les ADPIC, il ne serait pas légitime non plus d'exiger que deux marques soient apposées sur un même produit. Les négociateurs de l'Accord sur les ADPIC voulaient mettre un terme à ce genre de pratique; ils avaient examiné notamment une pratique antérieure de l'Inde, qui imposait ce genre de jumelage, et s'étaient intéressés à des marques jumelées comme "Lahil-Pepsi" et "Modi-Xerox".

11.39 De fait, le libellé explicite de l'article 20 condamne ce genre de pratique dans les termes suivants: "L'usage d'une marque de fabrique ou de commerce au cours d'opérations commerciales ne sera pas entravé de manière injustifiable par des prescriptions spéciales, telles que l'usage simultané d'une autre marque ..." (non souligné dans l'original). Par conséquent, même si les autorités indonésiennes pouvaient permettre que deux marques soient apposées sur une voiture nationale, dont une marque appartenant à une société étrangère (ce qui semblait être interdit selon le libellé des mesures applicables), pareille pratique contreviendrait à l'article 20.

11.40 L'article 20 de l'Accord sur les ADPIC interdit les entraves injustifiables qui sont imposées au moyen de prescriptions spéciales relativement à l'usage d'une marque de fabrique ou de commerce au cours d'opérations commerciales. On y trouve ensuite une liste exemplative de ce genre d'entraves. Les entraves qui sont interdites doivent certainement comprendre les mesures qui affectent une question aussi fondamentale que le droit ou la capacité d'utiliser la marque. Si une marque existante ne peut être apposée sur une voiture nationale, même si cette marque correspond exactement à l'origine de la voiture ou aux techniques qu'elle utilise, l'usage de cette marque a manifestement été entravé et, de l'avis des États-Unis, sans que cela soit justifié si ce n'est par le désir de restreindre l'accès aux avantages associés au Programme concernant la voiture nationale.

11.41 Les États-Unis estiment que l'article 20 ne concerne pas tant la "prescription spéciale" en tant que telle qu'à l'effet de cette prescription; c'est-à-dire la question de savoir si elle entrave de manière injustifiable l'usage d'une marque de fabrique ou de commerce. Le fait qu'il soit fait mention dans le libellé de l'article 20 de "l'usage d'une manière qui nuise à sa capacité de distinguer les produits ou les services d'une entreprise de ceux d'autres entreprises" pour donner un exemple de prescription spéciale indique clairement que d'autres prescriptions spéciales peuvent avoir pour effet d'entraver l'usage d'une marque au cours d'opérations commerciales. Bien que l'élimination des entraves qui affectent de manière injustifiable la capacité d'une marque de distinguer les produits ou les services d'une entreprise de ceux d'autres entreprises soit un objectif clé de l'article 20, ce n'est pas le seul. Le droit d'enregistrer une marque, même sous sa forme privilégiée, n'a aucun intérêt si l'on ne dispose pas du droit ou de la capacité de l'utiliser sous cette forme au cours d'opérations commerciales.

11.42 Par conséquent, l'interdiction d'utiliser une marque établie ou une marque étrangère pour une voiture nationale constitue une entrave injustifiable à l'usage d'une marque de fabrique ou de commerce au cours d'opérations commerciales. La prescription spéciale à laquelle on a recours pour imposer cette entrave injustifiable consiste pour l'essentiel à exiger qu'une nouvelle marque appartenant à un ressortissant indonésien soit enregistrée et utilisée pour la voiture. De l'avis des États-Unis, c'est l'entrave suprême, puisqu'elle prohibe l'usage d'une marque de fabrique ou de commerce pour certains produits.

11.43 Enfin, s'agissant des règles transitoires énoncées à l'article 65, l'Indonésie ne tient tout simplement pas compte du libellé de l'article 65:5. Aux termes de cette disposition, un Membre qui se prévaut d'une période de transition, comme l'Indonésie en l'occurrence, fera en sorte que "les modifications apportées à ses lois, réglementations et pratiques pendant cette période n'aient pas pour effet de rendre celles-ci moins compatibles avec les dispositions du présent accord". Comme le Programme concernant la voiture nationale a été adopté après l'entrée en vigueur de l'Accord sur

l'OMC et qu'il contrevient à l'article 20, il est incompatible avec l'article 65:5 et l'Indonésie doit revenir à la situation qui prévalait avant la violation.

XII. ARGUMENTS DES TIERCES PARTIES

A. Inde

12.1 L'**Inde** a présenté les arguments suivants en qualité de tierce partie aux travaux du Groupe spécial.

12.2 S'agissant de la violation alléguée de l'Accord sur les MIC, l'Indonésie a notifié les mesures qu'elle avait déjà prises au Comité des mesures concernant les investissements et liées au commerce en mai 1995. Cependant, en octobre 1996, après avoir réexaminée ses mesures, l'Indonésie a estimé qu'elles ne pouvaient pas être qualifiées de MIC et elle a donc retiré la notification en question.

12.3 Avant d'aborder la question de fond, nous aimerions formuler des observations sur deux questions de procédure portant sur ce point et qui ont été soulevées par les parties plaignantes en l'occurrence. Premièrement, on a *laissé entendre* qu'un Membre ne peut pas retirer une notification une fois qu'elle a été présentée à l'OMC. Nous ne pouvons souscrire à cette affirmation. Nous avons le sentiment profond que les Membres ont le droit de modifier ou même de retirer n'importe laquelle de leurs notifications, à condition qu'ils aient des raisons suffisantes de le faire. Par conséquent, nous estimons que l'Indonésie avait parfaitement le droit de retirer la notification qu'elle a présentée au Comité des mesures concernant les investissements et liées au commerce.

12.4 La deuxième question de procédure, mentionnée dans la première communication des parties plaignantes, concerne la soi-disant incapacité de l'Indonésie de se prévaloir de certaines dispositions transitoires du simple fait que sa notification n'a pas été présentée à temps. Nous notons au passage que les mesures de l'Indonésie ne sont pas des MIC; nous reviendrons sur ce point un peu plus loin. Cependant, nous insistons pour dire que la notification tardive d'une mesure, quelle que soit la disposition dont elle relève, ne peut absolument pas être interprétée de manière à réduire les avantages qu'un Membre peut avoir du fait de son appartenance à une catégorie spéciale, comme celle des pays en développement. Nous sommes d'accord pour dire qu'il ne devrait pas y avoir de retard idéalement dans la notification des mesures mais, parallèlement, il faut aussi se rendre compte que les petites délégations sont souvent à court de ressources, ce qui provoque parfois des retards involontaires dans la notification des mesures. C'est pour cette raison que nous estimons que les retards dans la procédure ne devraient pas réduire les avantages auxquels un Membre peut avoir droit au titre d'un accord visé.

12.5 S'agissant du fond du point de droit concernant l'Accord sur les MIC, les parties plaignantes ont déclaré que les mesures prises par l'Indonésie contreviennent à l'article 2 de l'Accord sur les MIC. Comme chacun le sait, l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC dispose qu'"aucun Membre n'appliquera de MIC qui soit incompatible avec les dispositions de l'article III du GATT de 1994". Sans aucun doute, l'accent est mis ici sur l'application par les Membres d'une mesure qui peut être qualifiée de mesure concernant les investissements et liée au commerce. Il est donc évident que nous devons pour commencer répondre clairement à la question de savoir si les mesures prises par l'Indonésie peuvent oui ou non être considérées comme des mesures concernant les investissements et liées au commerce.

12.6 Si l'on se reporte à l'époque au cours de laquelle l'Accord sur les MIC a été rédigé, on s'aperçoit qu'il a été essentiellement conçu pour établir des règles du jeu identiques en ce qui concerne l'investissement étranger dans les pays tiers. Il est évident qu'une mesure prise par un pays concernant ses taxes ou ses subventions, comme celle qui a été prise par l'Indonésie, ne peut pas être considérée automatiquement comme une mesure concernant les investissements et liée au commerce. Cela revêt une importance particulière lorsque nous examinons le détail de l'Accord sur les MIC qui, de fait, ne crée aucune nouvelle obligation pour les Membres, puisqu'il dispose simplement qu'une

mesure qui est une mesure concernant les investissements et liée au commerce ne devrait contrevenir ni à l'article III ni à l'article XI du GATT de 1994. Cette interprétation a été confirmée récemment dans le rapport du Groupe spécial qui a examiné le régime des Communautés européennes applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, qui a dit: "l'Accord sur les MIC interprète et précise, pour l'essentiel, les dispositions de l'article III (ainsi que celles de l'article XI) pour ce qui est des mesures concernant les investissements et liées au commerce. En conséquence, l'Accord sur les MIC n'augmente pas et n'affaiblit pas les obligations découlant du GATT".

12.7 L'Indonésie a souligné dans sa communication que ses mesures s'apparentent plus à des subventions accordées expressément à l'industrie automobile et qu'elles tombent donc sous le coup de l'Accord sur les subventions et non de l'Accord sur les MIC. Nous avons examiné soigneusement les premières communications présentées par les parties plaignantes ainsi que celle présentée par la République d'Indonésie. Nous aimerions qu'il soit consigné au dossier que nous partageons l'opinion de l'Indonésie, c'est-à-dire que les mesures qu'elle a prises revêtent entièrement la forme de subventions et que leur légalité ou leurs autres aspects devraient donc être examinés en tenant compte des dispositions de l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires et non des dispositions de l'Accord sur les MIC. Comme elle l'a déjà déclaré dans d'autres enceintes, l'Indonésie a le sentiment profond que les subventions devraient être régies uniquement par l'Accord sur les subventions. La position et l'interprétation que nous avons défendues dans diverses instances n'ont pas varié: tout comme on ne peut présumer que les mesures d'investissement sont une forme de subventionnement, on ne peut présumer non plus que les subventions sont des mesures concernant les investissements et liées au commerce.

12.8 S'agissant de l'interprétation de certaines dispositions de l'Accord sur les subventions, nous appuyons sans réserve ce qui a été dit par l'Indonésie dans sa communication écrite. En particulier, nous tenons à dire que nous sommes entièrement d'accord avec l'Indonésie lorsqu'elle déclare: a) que l'article 27.3 de l'Accord sur les subventions n'empêche pas d'accorder des subventions relatives à l'apport local ni d'en élargir le champ d'application; b) que les subventions relatives à l'apport local ne tombent pas sous le coup de l'article 27.4 de l'Accord sur les subventions puisqu'il ne s'agit pas de subventions à l'exportation et que l'Indonésie est un pays en développement; et c) que les subventions relatives à l'apport local ne tombent pas sous le coup de l'article 28.2 parce qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'Accord sur les subventions.

12.9 S'agissant de la deuxième question au sujet de laquelle nous aimerions faire connaître notre position, à savoir celle qui concerne l'article premier du GATT portant sur l'octroi du traitement NPF. On a fait valoir que, en raison des mesures prises par l'Indonésie, la voiture Kia fabriquée en Corée bénéficie d'un traitement spécial et différencié par rapport aux voitures fabriquées ailleurs et que cela est contraire au principe NPF. Nous avons examiné soigneusement les règlements et les décrets qui ont été pris par la République d'Indonésie en 1996. Nous n'avons trouvé dans ces décrets aucune mention d'un pays particulier, ni même de la Corée. Il est donc évident que bien que le décret présidentiel et les autres instruments présidentiels concernent les voitures nationales, ils n'ont absolument pas pour effet de prescrire l'octroi d'un traitement préférentiel aux automobiles ou aux parties et pièces détachées d'automobiles en provenance d'un pays. D'un point de vue strictement juridique, il est donc clair que les règlements en question ne vont pas à l'encontre du principe NPF puisqu'ils n'ont pas pour effet de conférer des privilèges particuliers aux voitures ou aux pièces détachées qui sont fabriquées dans un pays donné.

12.10 Cela étant, nous ne pouvons nous rallier à l'argument avancé par certaines des parties plaignantes selon lequel un règlement va à l'encontre du principe NPF même s'il n'y est fait mention du nom d'aucun pays, pourvu qu'il ait pour effet de profiter à un producteur ou à un pays en particulier. Pour l'Inde, cet argument n'a aucune valeur juridique puisqu'il est clair que n'importe quel constructeur automobile établi dans n'importe quel pays aurait pu et, de fait, peut se prévaloir des avantages particuliers et du programme de subventions offerts par l'Indonésie, à condition de remplir les

conditions indiquées dans ledit règlement. Le fait qu'aucun autre pays n'ait approché jusqu'ici la République d'Indonésie à ce sujet ne peut donc être interprété comme une indication que la disposition en question va à l'encontre du principe NPF.

12.11 Avant de conclure, nous aimerions revenir sur certains arguments qui ont été mis en avant par l'Indonésie concernant les dispositions qu'elle a prises pour diversifier sa production et déréglementer ses échanges extérieurs de manière à maintenir son engagement en faveur de la réforme économique. Il importe de noter que ces dispositions ont été prises bien que la dette extérieure totale de l'Indonésie ait atteint 108 milliards de dollars EU en 1995 et que le déficit de la balance des opérations courantes ait plus que doublé en une année pour atteindre 6,8 milliards de dollars EU cette année-là. Nous convenons que ces statistiques n'ont aucune incidence directe sur les questions qui sont examinées par le Groupe spécial, mais nous aimerions souligner le fait que les pays en développement doivent souvent prendre des mesures pour stimuler leur économie et surmonter des problèmes de déséquilibre en matière de développement régional. Nous estimons que le système commercial multilatéral devrait examiner dans leur contexte les initiatives prises par ces pays en vue de poursuivre de manière générale leur développement économique.

12.12 Nous avons tous à gagner du système de l'OMC, à condition d'élaborer des interprétations raisonnables et cohérentes qui vont au-delà des intérêts économiques et commerciaux à court terme. Cela aiderait les groupes spéciaux à trouver les interprétations qui sont justes, en particulier dans des domaines en évolution comme l'Accord sur les MIC et l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires.

B. Corée

12.13 La **Corée** a présenté les arguments suivants en qualité de tierce partie aux travaux du Groupe spécial.

1. Question juridictionnelle préliminaire

12.14 L'un des principes sur lesquels repose le Mémoire d'accord sur le règlement des différends est la possibilité pour la partie plaignante qui a des griefs commerciaux de faire connaître clairement les mesures qui seraient fautives et qu'elle conteste pour les faire déclarer incompatibles avec les obligations au regard de l'OMC. Cette disposition a manifestement pour objet de donner à l'État Membre la possibilité de bien examiner et de réfuter les accusations selon lesquelles sa législation ou sa pratique contrevient aux Accords de l'OMC et, s'il y a lieu, de prendre des mesures correctives pour remédier à la situation. Cela a été corroboré par la décision de l'Organe d'appel dans l'affaire Communautés européennes - Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, qui a dit : "les allégations ... doivent toutes être indiquées de manière suffisante dans la demande d'établissement d'un groupe spécial pour permettre à la partie défenderesse et aux éventuelles tierces parties de connaître le fondement juridique de la plainte". Conscients de l'importance qu'il y avait à indiquer les mesures faisant l'objet d'une contestation, les rédacteurs du Mémoire d'accord ont ajouté l'article 6:25 qui se lit ainsi:

La demande d'établissement d'un groupe spécial ... indiquera les mesures spécifiques en cause et contiendra un bref exposé du fondement juridique de la plainte, qui doit être suffisant pour énoncer clairement le problème.

12.15 Les États-Unis examinent dans le détail la façon dont le prêt de 690 millions de dollars EU accordé à Timor Putra Nasional contrevient à l'article III:4 du GATT de 1994 et à l'article 2 de l'Accord sur les MIC. Ils font valoir en outre que le prêt constitue une subvention spécifique qui cause un préjudice grave.

12.16 Cependant, le prêt auquel les États-Unis font allusion n'entre pas dans le mandat du Groupe spécial parce qu'il n'a jamais été indiqué spécifiquement qu'il s'agissait d'une mesure en cause dans la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis le 12 juin 1997. La décision la plus récente de l'Organe d'appel dans l'affaire des bananes permet de mieux comprendre la condition posée par l'article 6:2 du Mémoire d'accord. L'Organe d'appel dit:

Nous ne sommes pas d'accord avec le Groupe spécial lorsqu'il dit que "même s'il subsistait une incertitude sur la question de savoir si la demande d'établissement du Groupe spécial répondait aux prescriptions de l'article 6:2, les premières communications écrites des plaignants avaient "remédié" à cette incertitude car elles étaient suffisamment détaillées pour présenter clairement toutes les questions factuelles et juridiques". [...] Si une allégation n'est pas indiquée dans la demande d'établissement d'un groupe spécial, les arguments présentés par une partie plaignante dans sa première communication écrite au groupe spécial ou dans d'autres communications ou exposés présentés ultérieurement pendant la procédure du groupe spécial ne peuvent ensuite "remédier" à une demande qui présente des lacunes.

12.17 Il convient de noter en outre que le prêt a été accordé après l'établissement du Groupe spécial. Dans l'affaire États-Unis - Mesures affectant les boissons alcooliques et les boissons à base de malt, le Canada a tenté de se réserver le droit de contester de nouvelles mesures qui pourraient être adoptées pendant les travaux du Groupe spécial. Celui-ci a conclu que son "mandat ne lui permettait pas d'examiner toute mesure nouvelle qui pourrait entrer en vigueur pendant la durée des travaux du Groupe spécial".

12.18 Comme il n'est pas fait mention du prêt dans le mandat et que cette lacune ne peut être comblée ultérieurement au moyen de la première communication, le Groupe spécial devrait éviter de se prononcer sur des allégations formulées par les États-Unis concernant le prêt qui a été consenti en août 1997.

2. Questions de fond

12.19 Premièrement, comme il a été souligné à juste titre dans les communications des parties au différend, aucune disposition de la législation indonésienne établissant le Programme de février 1996 ou celui de juin 1996 n'oblige expressément à accorder un traitement préférentiel aux produits en provenance d'un pays donné. Un constructeur de voitures nationales a la faculté de choisir l'origine de la technologie ainsi que des éléments et des pièces qui sont utilisés pour la production.

12.20 Kia Motor Corporation a bénéficié de ce traitement préférentiel du simple fait qu'elle a été choisie par PT Timor Putra Nasional comme partenaire pour former une coentreprise. Le terme "coentreprise" est utilisé ici dans un sens général, non pas pour qualifier du point de vue juridique l'arrangement prévu dans les lois indonésiennes pertinentes.

12.21 Deuxièmement, dans sa première communication, le gouvernement indonésien fait valoir que les exonérations et les réductions concernant les droits d'importation et la taxe de luxe qui sont accordées aux producteurs de la voiture nationale ne sont pas incompatibles avec les dispositions de l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires ("SMC") parce que, en vertu de l'article 27.3 de cet accord et en tant que pays en développement, l'Indonésie n'est pas soumise aux dispositions de l'article 3.1 b) de l'Accord sur les SMC pendant une période de cinq ans.

12.22 Dans l'éventualité où pareil argument serait admis par le Groupe spécial, la Corée est d'avis que les subventions accordées par l'Indonésie en ce qui concerne les droits d'importation et la taxe de luxe ne devraient tomber sous le coup ni de l'article premier ni de l'article III du GATT de 1994 parce que, en cas de conflit entre l'Accord sur les SMC et le GATT de 1994, les dispositions de l'Accord sur

les SMC prévaudront dans la limite du conflit, tel qu'il est prévu dans la Note interprétative générale relative aux accords multilatéraux sur le commerce des marchandises. Le gouvernement coréen ne fait allusion à l'article premier et à l'article III du GATT de 1994 ainsi qu'à l'Accord sur les SMC qu'à titre préliminaire sans préjuger des positions des parties directement intéressées sur ce point particulier.

12.23 Enfin, comme l'a indiqué correctement l'Indonésie, la Sportage ne remplit pas et ne remplira pas les conditions requises pour bénéficier du Programme concernant la voiture nationale. Par conséquent, les plaintes concernant la Kia Sportage sont étrangères à l'affaire.