

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

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

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.<sup>334</sup> 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 frontière<sup>335</sup> 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".<sup>336</sup> 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

---

<sup>334</sup> 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).

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

<sup>336</sup> 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"<sup>337</sup>, 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.<sup>338</sup>

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.<sup>339</sup>

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.<sup>342</sup>

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. D défcsérentiel ne peut non 37718 Tn

7.23 De plus, dans le Rapport de 1989 du Groupe spécial du GATT chargé de l'affaire États-Unis

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

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

7.30





CEE - Importations de viande de bœuf en provenance du Canada<sup>351</sup>; et Japon – Droit de douane appliqué aux importations de bois d'œuvre d'épicéa, de pin et de sapin (EPS) coupé à dimensions.<sup>352</sup>

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.<sup>353</sup> 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.

<sup>351</sup> 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).

<sup>352</sup> 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.

<sup>353</sup> "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<sup>er</sup> 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, PTs autoritr52 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 s auto(Ppn BM) pour lesdits véhicules.

7.45 La mise en œuvre subséquente du Décret présidentiel n° 42/96 vient encore confirmer que s autocette mesure a été exclusivement conçue pour permettre à PTritr5d'importer, en franchise de droits s autoet 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  
000 1996 5 - (-372.75 -122n TD 0.12n1.8602 en -372.75 -122n TD n875 Tw rlicroit) Tj présidentiel n°point

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 appliquée aux voitures de tourisme entièrement montées importées.

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".<sup>356</sup>

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

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)<sup>358</sup>, 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.<sup>359</sup> 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.<sup>360</sup> 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.)<sup>361</sup>

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.<sup>362</sup> 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.

---

<sup>358</sup> Pièce n° 6 de l'Indonésie.

<sup>359</sup> Pièce n° 7 de l'Indonésie.

<sup>360</sup> Pièce n° 13 de l'Indonésie.

<sup>361</sup> Pièce n° 13 de l'Indonésie.

<sup>362</sup> *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 Mémorandum 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 Mémorandum 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



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)<sup>363</sup>

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 1996<sup>364</sup> n'impose le traitement préférentiel d'automobiles, de pièces détachées ou de parties provenant d'un pays particulier.<sup>365</sup> Le Décret du ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux

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

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.<sup>369</sup>

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".<sup>370</sup>

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 a vu des pièces de rechange pour des voitures de marque Toyota qui sont fabriquées en Chine et qui sont vendues sous le nom de Toyota.)

On voit également que les pièces de rechange pour des voitures de marque Toyota qui sont fabriquées en Chine et qui sont vendues sous le nom de Toyota.

isr lepour y aiteons critermmmat.les

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° 42/1996<sup>371</sup>, 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.<sup>372</sup> 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.<sup>373</sup>

---

<sup>371</sup> 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.

<sup>372</sup> 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.

<sup>373</sup> 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° 10/1995<sup>374</sup> dispose qu'un produit est considéré comme "importé" lorsqu'il arrive sur le territoire douanier de l'Indonésie (c'est

que l'Indonésie prévoyait que TPN s'associerait avec

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 express 0.8606m Tw (indonés1,353 Tc 1.0728 Tw (iitement une discrim 0.7954 T

7.106 En particulier, le Programme concernant la voiture nationale a commencé d'être examiné au plus tard en octobre 1995.<sup>376</sup> 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.<sup>377</sup> 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".<sup>378</sup> 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.<sup>379</sup> 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



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.<sup>383</sup> 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".<sup>384</sup> 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.<sup>385</sup> 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  
3i i7/dèle Timor r1996. Le 27



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* l'D /F0 11.25 Tf -0.1656 -09618 Tw5975

WT/DS54/R, WT/DS55/R,

aux protéines destinées à l'alimentation des animaux<sup>389</sup>, 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.

Bananes III.<sup>391</sup> 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".<sup>392</sup> 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

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.<sup>394</sup>

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.<sup>395</sup>

---

<sup>394</sup> 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).

<sup>395</sup> 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 Trondheim<sup>396</sup> 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).

<sup>396</sup> 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 cigarettes<sup>397</sup> 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

---

<sup>397</sup> Rapport du Groupe spécial

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

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.<sup>399</sup> 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.

---

<sup>398</sup> 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.)

<sup>399</sup> La base de cette décision est douteuse. Il semblerait qu'une société pionnière ne soit pas requise et qu'une société pionnière ne soit pas requise.

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 spéciaux<sup>400</sup> 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 établi<sup>401</sup>, 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 formules<sup>402</sup>, 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 ."<sup>403 404</sup>

---

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".

<sup>400</sup> 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 nn7

- b) Le fait que le gouvernement indonésien n'ait pas expressément obligé PT TPN à



WT/DS54/R, WT/DS55/R,  
WT/DS59/R, WT/DS64/R

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".

accordée une fois que l'audit relatif à la teneur en éléments d'origine locale [sera] terminé".<sup>421</sup> 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





## 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

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).<sup>426</sup>

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."

---

organismes publics.

L

ant quecle nestu ps 'une

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.<sup>427</sup> 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 réservé à certaines parties pres

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.<sup>430</sup> 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 6.1 (pièce B-4 des CE).

<sup>430</sup> 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.<sup>431</sup> A un moment où le gouvernement indonésien resserrait le crédit et annulait d'autres grands projets<sup>432</sup>, TPN a pu obtenir un prêt massif à des conditions très avantageuses que n'auraient pas pu

---

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

<sup>432</sup> 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 stemp5g3.5 0 1. 5m la





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

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

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<sup>er</sup>

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%	<del>1999</del> Lent réionnement

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.<sup>435</sup>

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.

---

<sup>435</sup> 4se.3259 Group.10Is néece66 p soix r -12.75 351n4j 168 TD -0.1404 TcL 0.2478 Tw ,c 1. 0.3937 Tc 0315 -e r6i 0.3937 Tc 0315 -3nd1.25 Tes ven14

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

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 BT 72 354.7x ad 3tm iue.

montage droits d'impo 22 354.7x a 90575

Juin-décembre 1996	262 485 600 dollars EU (= 629 965 440 000 rupiahs <sup>438</sup> )
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'Indonésie<sup>439</sup>, la valeur des ventes des voitures importées était la suivante:

OctobreOctobre474



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 cent121

121

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

"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.<sup>446</sup> 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 subvention<sup>447</sup>, le montant de cette dernière dépasse encore largement le seuil de 5 pour cent.

---

<sup>446</sup> Voir le tableau 14 et la note jointe.

<sup>447</sup> 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

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 ( <b>736 906 132,00 \$/603 150 854,42\$ = 122,18%</b> ).

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

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. <sup>453</sup> 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 ( <b>61 408 844,33 dollars/603 150 854,42 dollars = 10,18 pour cent</b> ).

<sup>452</sup> 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.

<sup>453</sup> 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 cent<sup>454</sup>







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)<sup>456</sup>, qui indique que, à la fin de février 1997, le taux moyen des certificats de la Banque d'Indonésie était de 8,75

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.<sup>461</sup> 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. ~~Par conséquent,~~ il faut d'abord calculer la valeur actuelle nette des paiements au tian7, on0.2424"s p1x, WTa338ng4actuelle

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



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 <sup>462</sup>	89 560 000	453 180 0

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 graveormé.d l'articleT

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

8.127

dc 0 Tw5 etTj 173.25 02TD -0.19 Tc 0 Tw (Tw (2 Tw5 et46 0 TTc 4353552 T122 Tw5 etd414.75 -22.75 T

8.131 Essayer de définir deux ou plusieurs sous-catégories de "produits similaires" à l'intérieur de la



WT/DS54/R, WT/DS55/R,  
WT/DS59/R, WT/DS64/R

Marque	Peugeot 306	Peugeot 306	Opel Optima	Opel Optima
Modèle	1,8	1,8	1,8	1,8
Modèle de base	ST	ST LM	GLS	Nouvelle





de tourisme.<sup>471</sup> 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 cm<sup>3</sup> contre 1 498 cm<sup>3</sup> 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.<sup>472</sup>

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
<b>Dimensions</b>				
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	--
<b>Moteur</b>				
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 <sup>3</sup> )	1 498	1 597	1 796	1 998
3. Puissance maximale	85PS/5500tr/min	175/5500	118PS/5 400 tr/min	136 ch
<b>Transmission</b>				
Rapports de transmission:				
en première	3,417	3,10	3,58	--

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

<sup>472</sup> Source: Sociétés des États-Unis.



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

WT/DS54/R, WT/DS55/R,



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.<sup>477</sup>

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,

WT/DS54/R, WT/DS55/R,  
WT/DS59/R, WT/DS64/R  
Page



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 que le choix des

injection qui était importé au bénéfice d'une autorisation d'une année et qui, selon la propre réponse de

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



- 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.<sup>481</sup>

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.<sup>482</sup> 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

---

<sup>481</sup> Voir Japon - Taxes sur les boissons alcooliques (1<sup>er</sup> 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.

<sup>482</sup> 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.<sup>483</sup> Comme l'a déclaré l'Organe d'appel<sup>484</sup>:

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.<sup>485</sup> Le traitement tarifaire des produits est un autre facteur qui a été pris en considération.<sup>486</sup> 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.<sup>487</sup> Dans le cas d'espèce, l'expression "produit similaire" doit être définie de façon très étroite.

---

<sup>483</sup> 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).

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

<sup>485</sup> 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).

<sup>486</sup> 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).

<sup>487</sup> 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).



- 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.<sup>495</sup>

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".<sup>496</sup> 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.<sup>497</sup>

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.

---

<sup>495</sup> 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.

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

<sup>497</sup> 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.<sup>498</sup>

cif.T 142. 71Clevl7711 T3nscrl4fféf498

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

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:

---

<sup>501</sup> 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

	<b>Ford Escort</b>	<b>Peugeot 306</b>	<b>Chrysler Neon</b>	<b>Opel Vectra</b>	<b>Opel Optima</b>
Moteur <sup>502</sup>	Non	Non	Non	Non	Non
Direction et suspension <sup>503</sup>	Non	Non	Non	Non	Non
Équipements de sécurité <sup>504</sup>	Non	Non	Non	Non	Non
Habitacle <sup>505</sup>	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:

---

<sup>502</sup> 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.

<sup>503</sup> 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.

<sup>504</sup> 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.

<sup>505</sup> 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.





Rubrique	Timor S515	Ford Escort	Chrysler (Dodge Neon)	Opel Vectra	Opel Optima	Peugeot 306	Mercedes Benz C180
----------	------------	-------------	--------------------------	-------------	-------------	-------------	-----------------------

8.

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.<sup>506</sup>

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.<sup>507</sup> 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, l'ome9vendue evaux

8.231

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







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*
	-	-	-	10,10	26,52
	9,9	18,28	23,72	24,09	16,15
	89,8	81,52	69,08	59,85	50,49
	0,2	0,21	7,19	5,95	6,83

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.

(données tirées des Appendices A-39/1-A à A-39/5-B).

Entre 1992 et 1996, les exportations de voitures de tourisme communautaires ont progressé en raison de la demande, d'où une augmentation notable en termes de parts de marché. Comme il est indiqué au tableau 29, la part de marché des voitures de tourisme importées de la Communauté a augmenté entre 1993 et 1994, passant de 9,9 pour cent à 18,28 pour cent, et elle a augmenté à la période suivante pour atteindre 23,72 pour cent.

En 1996, cette tendance a été brusquement interrompue par l'arrivée sur le marché de la Communauté de voitures de tourisme importées de la Communauté. 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 de voitures de tourisme de la Communauté européenne a enregistré une baisse spectaculaire, tombant à son plus bas niveau depuis 1993.

Tableau 30

Ventes de l'Opel Optima et de la Peugeot 306 (Unités)

	1995	1996	1997*	1997**
	419	359	165	257
	-	1 017	443	656

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.<sup>508</sup>

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.<sup>509</sup> 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:

---

<sup>508</sup> 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

<sup>509</sup> 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 Le programme 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

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 dansite

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.<sup>511</sup> 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.<sup>512</sup>

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.<sup>513</sup> En raison des

---

<sup>511</sup> "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).

<sup>512</sup> "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).

<sup>513</sup> "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.<sup>514</sup>

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.<sup>515</sup>

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 <sup>3</sup>	69,5 millions	70 millions

Toyota Corolla M/T 1 600 cm<sup>3</sup>

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

al Motors

110 millions de dollars dans une usine de montage à Bekasi (Java) produisant annuellement environ 7 000 Chevy Blazers (appelés "Opel" en Indonésie),<sup>517</sup> En novembre 1996, GM avait en Indonésie 34 concessionnaires.<sup>518</sup> Il envisageait d'investir dans l'extension de ses installations et avait prévu de nouveaux modèles d'Opel Optima et Vectra.<sup>519</sup> Bien que les prévisions soient optimistes, le plan d'activité de GM prévoyait la vente de plus de 1 000 Opel en 1996 et d'environ 3 000 en 1997, les ventes devant augmenter progressivement

programme concernant la voiture nationale, GM a dû suspendre ses projets en Indonésie.<sup>521</sup> Il a dû aussi ramener de deux à une les équipes de travail.<sup>522</sup> D'après les données de l'Indonésie elle-même, GM n'a vendu que 150 unités en 1995, et que 176 au premier semestre de 1997.<sup>523</sup>

L'arrivée de la Kia Sephia subventionnée a affecté non seulement le volume des ventes mais aussi les prix. Entre septembre 1995 et septembre 1996, ses prix de transaction en Indonésie ont baissé de 15 à 20 % par unité.<sup>524</sup> Par ailleurs, son plan d'activité et son budget ont été ajustés en fonction des prix des Opel Optima et Vectra, compte tenu de l'évolution des prix dans le pays. Dans le passé, l'indice des prix à la consommation augmentait d'environ 10 % par an et les prix des automobiles suivent de près cet indice. L'arrivée de la Kia Sephia a provoqué la stagnation artificielle des prix des automobiles qui ne pouvaient plus augmenter.<sup>525</sup>

"Like Father, Like Son; Indonesia's Proposed "National Car" Has Plenty of Familiar Face at the Helm", Time, 10 juin 1996, page 40 (pièce n° 14 des annexes); voir aussi "GM Halts Plans for Indonesia Car; Firm Requests Clarification on National Car", Morning News, 12 juin 1996, page 6B (pièce n° 14 des États-Unis, pages 75-76).

Américaines

Américaines.

Les prix sont généralement supérieurs aux projections relatives à la production et au montage. Les ventes ont suivi de , 10





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

- 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

Segments

Juin (total depuis le début Septembre  
de l'année)

WT/DS54/R, WT/DS55/R,  
WT/DS59/R, WT/DS64/R  
Page

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

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

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







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

- 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 D 7270 -12.75mt, commdonésie, se09

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.<sup>540</sup> 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.<sup>541</sup>

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.<sup>542</sup> 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.<sup>543</sup>

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.<sup>544</sup>

---

<sup>540</sup> 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

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 effets nationaux. Ils ont pu être évités.

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.<sup>545</sup> 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.<sup>546</sup> 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

---

<sup>545</sup> Source: sociétés américaines.

<sup>546</sup> 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.





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

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.<sup>551</sup>

- 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 prohibée<sup>552</sup>; 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.<sup>553</sup>

---

<sup>551</sup> 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.

<sup>552</sup> 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.

<sup>553</sup> 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.<sup>554</sup>

8.349 Par ailleurs, les deux<sup>555</sup> 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 n c3

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.<sup>556</sup>

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.

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

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.<sup>558</sup> 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.<sup>559</sup> Ford emploie 370 000 personnes dans le monde et, dans le seul secteur automobile, son chiffre d'affaires est de 118 milliards de dollars.<sup>560</sup> 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,"<sup>561</sup> 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

---

<sup>558</sup> Comme il l'a reconnu dans cette procédure, le Japon ne commercialise aucune voiture qui entre en concurrence avec la Timor.

<sup>559</sup> Pièce n° 38 des États-Unis, pages 1 et 2.

<sup>560</sup> Ford 10-Q (1996) et "Ford Motor Company – The History of Ford Motor Company – An American Legend".

<sup>561</sup> 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.<sup>562</sup> 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





Tableau 34

	1995	1996	1997 <sup>569</sup>	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.<sup>570</sup>

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".<sup>571</sup>

8.375 Les Communautés européennes et les États-Unis citent des données précises et concrètes sur les ventes uniquement pour les Opel Optima et

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.<sup>572</sup> 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.

---

<sup>572</sup> 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 cm<sup>0</sup> .Tc 0

Modèle

Modèle	Prix (en milliers de rupiahs)
Mitsubishi Lancer, boîte manuelle	65 000
<b>Peugeot 306, boîte automatique</b>	<b>65 500</b>
Mitsubishi Lancer, boîte automatique	68 000
Mazda Astina	68,300
Toyota Corolla, boîte manuelle	68 300
<b>Opel Optima GLS</b>	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.<sup>574</sup> 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.<sup>575</sup>

---

<sup>574</sup> "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.<sup>576</sup>

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.<sup>577</sup> Le tableau témoigne cependant de l'incidence considérable des subventions tarifaires et fiscales scotatious l'incidence de cet165.76 o4.D -0.165 Tc 0.3525 Tw (Kia ) Tj 19.5 0 TD -



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.<sup>579</sup>

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



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

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 <sup>3</sup> .
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 <sup>1</sup>	n.c.	14 927	14 927	
	b. sans subvention <sup>2</sup>	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:

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

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 antidumpi

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.

8.428 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

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 PTTPN d'ici à 1999.

8.435

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



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.<sup>591</sup>

- 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.<sup>592</sup> 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 spéculaire de l'approche adoptée par chaque plaignant.

---

<sup>591</sup> 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, cela ne doit pas empêcher de prendre en compte.

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.<sup>593</sup>





circulation.<sup>602</sup> 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

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 ...".<sup>605</sup> 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% <sup>606</sup>	40%	20%
Plus de 50% - 60% <sup>607</sup>	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.<sup>608</sup> 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

---

<sup>605</sup> Article 28.1, Accord SMC.

<sup>606</sup> Le Décret n° 645/1993 prévoyait une seule catégorie, allant de 40 à 60 pour cent.

<sup>607</sup> Le Décret n° 645/1993 prévoyait une seule catégorie, allant de 40 à 60 pour cent.

<sup>608</sup> 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* (Singapour), 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 cm<sup>3</sup> 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

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 incompatiTD -0.1568 Tc 0.3551

8.486

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

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 vi Tc .346s63511émenale (ce qu s'apgh126 Tc9 0.4219 Tw15 0 TDc (des subveTc 5.26 T9

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<sup>er</sup> 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".<sup>610</sup>

---

<sup>610</sup> 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/6/1996<sup>611</sup> 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

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).<sup>614</sup> 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))<sup>615</sup>;
- TPN avait obtenu l'autorisation d'investir dans le pays (n° 607/I/PMDN/1995 (9 novembre 1995))<sup>616</sup>; 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)<sup>617</sup>, mettant en œuvre l'Instruction présidentielle n° 2/1996 (19 février 1996).<sup>618</sup>

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.

---

<sup>614</sup> Voir Indonésie – Pièce n° 5.

<sup>615</sup> Voir Indonésie – Pièce n° 14.

<sup>616</sup> Voir Indonésie – Pièce n° 15.

<sup>617</sup> Voir Indonésie – Pièce n° 4.

<sup>618</sup> Voir Indonésie – Pièce n° 1.

WT/DS54/R, WT/DS55/R,  
WT/DS59/R, WT/DS64/R



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

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

"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".<sup>626</sup> 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  
9.29 76La page 69 773rait exp64 n°626

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 fautive. 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 1996<sup>631</sup>, 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.<sup>632</sup>

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 :

---

<sup>631</sup> Voir la pièce n° 2 de l'Indonésie.

<sup>632</sup> 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  
a8 Tc 0.3483 Twom19ost 035 Tj 338mai.75 ir,Tj ments desol’indmodifia tayed291.75s351cial, de l’industriua

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 rembo

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



présidentielle n° 2/1996 dispose, en ce qui concerne "l'industrie automobile nationale", que l'un des

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<sup>er</sup> janvier 1995 (date d'entrée en vigueur de

Chaque Membre accordera aux ressortissants des autres Membres un traitement non

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.

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  
s i m p l e m e n m p l g e n r l s u l t a n t d e r q u e e 0 r e s . i s c r i m i n

11.28905j 36 0 T5\* -0.16Psimplemn 0.537inident ç Tc 0.5327 mi 0.5359 Tw (ns son examen246e, aux fin) T1TD -0.s

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 En outre elle peut l'Indonésie dénoncer en me351 dscrnreg relate la "SAA"), il n'est pas possible d'imposer une mesure de

w ( ce erpr serave isibld1 siTw age particu,ntre lerprducteu ce la)- 183

41.33 utisrque indonésingers rchoutremer (à prcont40 la voie la)- OTj 4

51.33 às que un avantage spécial radiative au local. Si bit  
Oumar (e da. Anale rach indoneque indonesi), Pwain

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

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





WT/DS54/R, WT/DS55/R,



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.