

XIII. RÉEXAMEN INTÉrimAIRE⁶³⁷

13.1 Le 6 avril 1998, l'Indonésie a demandé au Groupe spécial de réexaminer, conformément à l'article 15:2 du Mé-morandum d'accord, certains aspects du rapport intérimaire qui avait été remis aux parties le 24 mars 1998. Le 7 avril 1998, les Communautés européennes, les États-Unis et le Japon ont également demandé au Groupe spécial de réexaminer le rapport intérimaire. Aucune des parties n'a demandé au Groupe spécial de tenir une nouvelle réunion.

13.2 Nous avons examiné les arguments présentés par les quatre parties ainsi que les changements qu'elles ont proposés au texte et nous avons mis la dernière main à notre rapport en tenant compte des observations des parties qui nous ont paru justifiées. Nous avons donc clarifié le libellé de certains paragraphes portant sur certains aspects factuels des différents instruments législatifs que nous devons examiner, et révisé en conséquence les paragraphes 2.1, 2.3, 2.28, 2.37, 2.44, 3.4 a), 5.126, 6.100, 7.87 à 7.91, 7.161, 7.163, 8.13, 8.160, 8.199, 8.332, 8.393, 8.418, 8.443, 8.444 et 10.4 à 10.12 de la Partie descriptive ainsi que les paragraphes 14.10, 14.86, 14.92, 14.107 et 14.115 des constatations. Des parties ont également présenté des arguments concernant la description de leurs allégations. Nous avons examiné attentivement les allégations des parties plaignantes, telles qu'elles étaient formulées dans les originaux de leurs demandes d'établissement d'un groupe spécial, et révisé en conséquence les paragraphes 14.15, 14.18, 14.20, 14.21, 14.94, 14.124, 14.125 et 14.148. Nous avons également révisé les paragraphes 14.210 à 14.213 des constatations pour décrire plus précisément les arguments des Communautés européennes. De plus, nous avons décidé, compte tenu des observations formulées par les Communautés européennes, de supprimer les paragraphes 14.198 et 14.199 et de modifier le paragraphe 14.247. En outre, nous avons apporté d'autres modifications mineures, entre autres aux paragraphes 14.9, 14.38, 14.68, 14.73, 14.76, 14.77, 14.94, 14.95, 14.133, 14.134, 14.149, 14.152, 14.176 et 15.1 a).

13.3 Enfin, nous tenons à aborder la question de la confidentialité du rapport intérimaire. Lorsque nous avons remis le rapport intérimaire aux parties, le 24 mars 1998, nous avons clairement indiqué que ce rapport était confidentiel. De fait, tous les travaux des groupes spéciaux demeurent confidentiels jusqu'à ce que le rapport soit distribué aux Membres de l'OMC. Selon le paragraphe h) de l'Appendice 1 de la Décision du Conseil général concernant les procédures de distribution et de mise en distribution générale des documents de l'OMC⁶³⁸, il est possible de maintenir les rapports des groupes spéciaux en régime de distribution restreinte pendant une période de dix jours après qu'ils ont été distribués aux Membres. Lors de notre première réunion avec les parties, nous avons aussi souligné expressément que les travaux du Groupe spécial étaient confidentiels et que nous nous attendions à ce que toutes les délégations traitent les travaux en cours avec la plus grande circonspection et avec la plus grande discrétion, ce qui a été accepté par les parties. Nous sommes donc sérieusement préoccupés de constater que des parties (des fuites en provenance du Japon et des États-Unis ont été portées à notre attention) n'ont pas respecté cette obligation et ont divulgué des aspects du rapport intérimaire. Nous estimons que ce non-respect d'une exigence spécifique imposée par le Groupe spécial affecte les droits des parties et l'intégrité du processus de règlement des différends et qu'il ne devait pas être passé sous silence.

⁶³⁷ Conformément à l'article 15:3 du Mé-morandum d'accord, les constatations du rapport final du Groupe spécial comprendront un examen des arguments avancés durant la phase de réexamen intérimaire. Par conséquent, la section ci-après, intitulée dist.W83 Tw (oRn intérimaire. Par) T,us leet l'inmentsions du rapport fupésl'arinal du2

3. Renseignements commerciaux exclusifs

14.5 À trois reprises dans leur première communication, les États-Unis ont indiqué qu'ils étaient en possession d'autres renseignements en rapport avec leurs allégations concernant l'existence d'un préjudice grave, mais qu'il s'agissait de renseignements "commerciaux exclusifs" qu'ils hésitaient à communiquer au Groupe spécial vu qu'il n'y avait pas de "procédures adéquates" pour les protéger.

14.6 À la première réunion du Groupe spécial, l'Indonésie a dit qu'elle craignait que les États-Unis n'attendent leur deuxième communication pour présenter les renseignements en question, ce qui l'empêcherait d'y répondre dans sa deuxième communication. L'Indonésie a donc demandé au Groupe spécial d'ordonner aux États-Unis de communiquer immédiatement leurs données confidentielles. Elle a également demandé à pouvoir examiner les données et les éventuels arguments additionnels y afférents, et à pouvoir y répondre en détail. Les arguments des parties figurent aux paragraphes 4.51 à 4.60 de la Partie descriptive du présent rapport.

14.7 Le Groupe spécial a examiné la demande de l'Indonésie et, le 3 décembre 1997, le Président a annoncé la décision suivante au nom du Groupe spécial:

"Nous encourageons toutes les parties à communiquer les données pertinentes au Groupe spécial aussi rapidement que possible. Toutefois, nous avons conclu qu'il ne serait pas indiqué que nous exigeons des États-Unis qu'ils fournissent les renseignements en question lors de cette réunion. Il appartient à chaque partie de décider s'il y a lieu de présenter des renseignements et des arguments et de choisir le moment pour le faire, compte tenu du calendrier fixé par le Groupe spécial. À cet égard, nous notons que le Mémorandum d'accord et nos procédures de travail ne contiennent aucune règle exigeant que les parties présentent tous les renseignements factuels dans leurs premières communications. De fait, les renseignements factuels sont souvent présentés dans les deuxièmes communications ou en réponse aux questions posées par un groupe spécial à mesure que les questions en cause se précisent. Nous ne voyons aucune raison de procéder différemment en l'espèce.

Cela ne signifie pas que nous ne prenons pas au sérieux la préoccupation de l'Indonésie, qui souhaite avoir la possibilité d'examiner toutes données nouvelles et tous arguments additionnels y relatifs et pouvoir y répondre. Nous notons que, à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, les parties pourront considérer les nouvelles données et les arguments connexes figurant dans les deuxièmes communications. Si, toutefois, une partie estime au moment de cette réunion qu'elle n'a pas eu une possibilité adéquate d'examiner ces données et arguments, elle devrait alors nous en informer. Je puis vous assurer que le Groupe spécial prendra toutes les

inadéquat, ils peuvent proposer au Groupe spécial par écrit, dès que possible, une procédure qu'ils jugent suffisante pour protéger les renseignements en question."

14.8 Les États-Unis n'ont pas proposé au Groupe spécial d'adopter une telle procédure, ni le lui ont demandé de le faire.

4. Question de savoir si le Programme concernant la voiture nationale est arrivé à expiration et ne devrait donc pas être examiné par le Groupe spécial

14.9 Le 25 février 1998, l'Indonésie a envoyé au Président du Comité des subventions une lettre dans laquelle elle indiquait que, le 21 janvier 1998, il avait été mis fin au Programme concernant la voiture nationale et que les règlements et décrets y afférents avaient été abrogés. Selon l'Indonésie, l'Instruction présidentielle établissant le Programme concernant la voiture nationale était donc devenue "caduque". Une copie de cette lettre a été officiellement notifiée au Président du Groupe spécial. À la demande de celui-ci, toutes les parties ont fait des observations sur cette notification de l'Indonésie.⁶⁴¹ Nous notons que cette communication de l'Indonésie est arrivée après l'échéance du 30 janvier 1998 fixée par le Groupe spécial pour la communication des renseignements et arguments. Par ailleurs, les plaignants contestent qu'il a été mis fin au Programme concernant la voiture nationale et ont demandé au Groupe spécial de statuer sur toutes les allégations dont il était saisi. En tout état de cause, compte tenu de notre mandat et du fait que le retrait d'une mesure incriminée pourrait avoir un rapport avec l'état d'avancement du processus de règlement du différend, nous jugeons approprié de formuler des constatations au sujet du Programme concernant la voiture nationale. À cet égard, nous notons que, dans des affaires antérieures examinées dans le cadre du GATT/de l'OMC, où une mesure visée dans le mandat avait été supprimée ou modifiée après le commencement de la procédure, les groupes spéciaux ont tout de même formulé des observations au sujet de la mesure en question.⁶⁴² Nous allons donc examiner toutes les allégations des plaignants.

B. Allégations

1. Allégations des plaignants

14.10 Les diverses mesures indonésiennes en cause sont exposées aux paragraphes 2.3 à 2.43 de la Partie descriptive du présent rapport. Aux fins des présentes constatations, nous allons d'une manière générale classer et désigner les mesures comme étant celles qui ont été adoptées dans le cadre du

⁶⁴¹ Voir les paragraphes 4.61 à 4.110 de la Partie descriptive.

⁶⁴² Voir, par exemple, les rapports des groupes spéciaux suivants: *États-Unis – Mesure affectant les importations de chemises, chemisiers et blouses, de laine, tissés en provenance d'Inde*, WT/DS33, rapport adopté le 23 mai 1997 (ci-après dénommé "*Chemises, chemisiers et blouses*"): la restriction appliquée par les États-Unis a été retirée peu avant la remise du rapport du Groupe spécial; *CEE – Restrictions à l'importation de pommes de table, plainte du Chili*, rapport adopté le 22 juin 1989, IBDD, S36/100; *CEE – Restrictions à l'importation de pommes, plainte des États-Unis*, rapport adopté le 22 juin 1989, IBDD, S36/148; *États-Unis - Interdiction des importations de thon et de produits du thon en provenance du Canada*, rapport adopté le 22 février 1982, IBDD, S29/96; *CEE - Restrictions à l'importation de pommes en provenance du Chili*, rapport adopté le 10 novembre 1980, IBDD, S27/107; et *CEE – Mesures appliquées aux protéines destinées à l'alimentation des animaux*, rapport adopté le 14 mars 1978, IBDD, S25/53. Dans l'affaire *États-Unis - L'article 337 de la Loi douanière de 1930*, IBDD, S36/386, rapport adopté le 7 novembre 1989 (ci-après dénommé "*L'article 337*"), la mesure incriminée a été modifiée durant la procédure, mais le Groupe spécial a refusé d'en tenir compte. Nous notons que l'Organe d'appel a adopté la même position dans l'affaire *Argentine – Mesures affectant les importations de chaussures, textiles, vêtements et autres articles*, WT/DS56, rapport adopté le 22 avril 1998, paragraphe 6.4.

Programme automobile de 1993⁶⁴³, du Programme automobile de février 1996⁶⁴⁴ et du Programme automobile de juin 1996.⁶⁴⁵ Lorsque nous parlons des "programmes automobiles indonésiens", surtout dans l'analyse du rapport général existant entre les dispositions de l'Accord SMC et l'article III du GATT, nous entendons toutes les mesures adoptées en application des trois programmes automobiles. Lorsque nous parlons du Programme concernant la voiture nationale, nous entendons les mesures adoptées en application des programmes automobiles de février et juin 1996. L'utilisation de ces désignations générales ne nous empêchera pas d'analyser la compatibilité avec les règles de l'OMC d'aspects plus particuliers des divers programmes automobiles. Nous notons, toutefois, que le Japon considère que la plupart des dispositions du Règlement du gouvernement n° 20/1996 et du Règlement du gouvernement n° 36/1996 sont sans rapport avec le Programme concernant la voiture nationale. Nous notons également que le Règlement du gouvernement n° 36/1996 a eu une incidence sur le niveau des avantages résultant du Programme automobile de 1993.

14.11 D'après les demandes d'établissement d'un groupe spécial, nous considérons que les allégations des plaignants sont les suivantes:

i) Prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale

14.12 Les Communautés européennes et les États-Unis font valoir que les prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale du Programme automobile de 1993 (auxquelles sont associés des avantages fiscaux pour les véhicules automobiles finis comportant un certain pourcentage, en valeur, de produits d'origine nationale et des avantages tarifaires pour les parties et pièces détachées importées utilisées dans les véhicules automobiles comportant un certain pourcentage, en valeur, de produits d'origine nationale) sont contraires aux dispositions de l'article III:4 de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994 (ci-après dénommé "GATT")⁶⁴⁶ et de l'article 2 de l'Accord sur les mesures concernant les investissements et liées au commerce (ci-après dénommé "Accord sur les MIC").

14.13 Le Japon, les Communautés européennes et les États-Unis font valoir que les prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale du Programme automobile de février 1996 (auxquelles sont associés des avantages fiscaux pour les voitures nationales comportant un certain

⁶⁴³ Y compris le Décret du Ministre de l'industrie n° 114/M/S/6/1993, daté du 9 juin 1993, et ses modifications, le Décret du Ministre des finances n° 645/KMK.01/1993, daté du 10 juin 1993, le Décret du Ministre des finances n° 647/KMK.04/1993, daté du 10 juin 1993, et le Décret du Ministre des finances n° 223/KMK.01/1995, daté du 23 mai 1995.

⁶⁴⁴ Comprenant l'Instruction présidentielle n° 2 et tous ses règlements et décrets d'application (par exemple, Règlement du gouvernement n° 20/1996, Décret du Ministre de l'industrie et du commerce n° 31/MAP/S/2/1996, Décret du Ministre des finances n° 82/KMK.01/1996), le Décret du Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux/Président du Conseil de coordination des investissements n° 01/SK/1996, 201/0t6r(juin) Tj 1882/KM399, le Décret du Ministre d'État chargé 2230KMK.0ord sur-0.1812 Tw (1cr640stisements n°) Tj 39

pourcentage, en valeur, de produits d'origine nationale et des avantages tarifaires pour les parties et pièces détachées importées utilisées dans les voitures nationales) sont contraires aux dispositions de l'article III:4 du GATT et de l'article 2 de l'Accord sur les MIC.

ii) Discrimination fiscale

14.14 Les Communautés européennes et les États-Unis font valoir que les avantages fiscaux pour

v) Préjudice grave

14.22 Les Communautés européennes et les États-Unis font valoir que les Programmes automobiles de février et juin 1996 constituent des subventions spécifiques qui causent un préjudice grave à leurs intérêts au sens de l'article 6 de l'Accord SMC.

vi) Extension de la portée de subventions existantes

14.23 Les États-Unis font valoir que l'adoption du Programme concernant la voiture nationale et certaines modifications apportées au Programme automobile de 1993 représentent une extension de la portée de programmes de subventions existants, en violation de l'article 28 de l'Accord SMC.

vii) Violation du principe du traitement national en ce qui concerne l'acquisition et le maintien de marques, ainsi que l'usage de marques

14.24 Les États-Unis font valoir que les dispositions du Programme concernant la voiture nationale établissent une discrimination à l'encontre des ressortissants d'autres Membres de l'OMC en ce qui concerne l'acquisition et le maintien de marques, ainsi que l'usage de marques dont il est expressément question à l'article 20, en violation de l'article 3 de l'Accord sur les ADPIC.

viii) Adoption de prescriptions spéciales en ce qui concerne l'usage de marques

14.25 Les États-Unis font valoir que les dispositions du Programme concernant la voiture nationale qui ont été adoptées par l'Indonésie pendant la période de transition dont elle bénéficiait au titre de l'Accord sur les ADPIC imposent des prescriptions spéciales aux ressortissants d'autres Membres de l'OMC en ce qui concerne l'usage de leurs marques de façon incompatible avec l'article 20 de l'Accord sur les ADPIC et sont donc contraires aux obligations de l'Indonésie au titre de l'article 65:5 de cet accord.

2. Moyen de défense général invoqué par l'Indonésie

14.26 Le moyen de défense général invoqué par l'Indonésie pour réfuter ces allégations est que l'Accord SMC est en l'espèce *lex specialis*. Pour l'Indonésie, ce principe signifie que, puisque les mesures en cause sont des subventions, elles sont régies exclusivement par l'article XVI du GATT et l'Accord SMC.

14.27 Plus précisément, nous croyons comprendre que l'argument de l'Indonésie présente deux facettes. Premièrement, à l'appui de son moyen de défense selon lequel le seul instrument juridique applicable en l'espèce est l'Accord SMC, l'Indonésie fait valoir ce qui suit:

1. Il y a un conflit général⁶⁴⁷ entre l'article III du GATT et l'Accord SMC (c'est-à-dire qu'il y a conflit entre l'Accord SMC dans son ensemble et l'article III dans son ensemble). Dans sa deuxième communication, l'Indonésie étend cet argument aux allégations au titre de l'article premier du GATT.
2. L'application en l'espèce de l'article III du GATT rendrait l'Accord SMC "inutile"icatioqui

3. Les règles générales d'interprétation des traités imposent de revoir la portée de l'article III:8 b).
4. Vu que l'article III n'est pas applicable, l'Accord sur les MIC ne l'est pas non plus.

Deuxièmement, l'Indonésie fait valoir que si l'article III et/ou l'Accord sur les MIC devaient être considérés comme applicables en l'espèce, il y aurait des conflits spécifiques entre certaines des dispositions de l'Accord SMC, d'une part, et certaines dispositions de l'article III sur lesquelles les plaignants fondent leurs allégations, d'autre part. Pour l'Indonésie, l'Accord SMC devrait prévaloir pour tous les conflits; selon elle, cet accord autorise les programmes automobiles en question. Nous allons d'abord examiner l'argument de l'Indonésie selon lequel le seul instrument juridique applicable en l'espèce est l'Accord SMC.

C. L'Accord SMC est-il le seul "instrument juridique" applicable en l'espèce?

1. Considérations générales

14.28 En ce qui concerne le moyen de défense de l'Indonésie selon lequel il y a un conflit général entre les dispositions de l'Accord SMC et celles de l'article III du GATT et que, par conséquent, l'Accord SMC est le seul instrument juridique applicable, nous rappellerons d'abord qu'en droit international public il existe une présomption d'absence de conflit.⁶⁴⁹ Cette présomption est particulièrement importante dans le contexte de l'OMC⁶⁵⁰ puisque tous les Accords de l'OMC, y

d'adopter une interprétation qui aurait pour résultat de rendre redondants ou inutiles des clauses ou des paragraphes entiers d'un traité.", WT/DS2/AB/R, adopté le 20 mai 1996.

⁶⁴⁹ En droit international, pour qu'il y ait conflit entre deux traités, trois conditions doivent être remplies. Premièrement, les traités considérés doivent avoir les mêmes parties. Deuxièmement, ils doivent porter sur la même matière. S'il en était autrement, il ne pourrait pas y avoir de conflit. Troisièmement, les dispositions doivent être en conflit, en ce sens que les dispositions doivent imposer des obligations s'excluant mutuellement. "... Théoriquement, il y a conflit lorsque deux traités (ou plus) contiennent des obligations qui ne peuvent pas être respectées simultanément ... Toutes divergences de ce genre ne constituent cependant pas un conflit ... L'incompatibilité en ce qui concerne la teneur est une condition essentielle de l'existence d'un conflit". (Encyclopedia of Public International Law (North-Holland 1984), page 468). Le principe *lex specialis derogat legi generali* "qui est indissociablement lié à la question du conflit" (*ibid.*, page 469) entre deux traités ou entre deux dispositions (dont une serait plus spécifique que l'autre) ne s'applique pas si les deux traités "... traitent de la même matière d'un point de vue différent ou sont applicables dans des circonstances différentes, ou qu'une disposition a une portée plus vaste que celles de l'autre mais n'est pas incompatible avec elle" (Wilfred Jenks, "The Conflict of Law-Making Treaties", The British Yearbook of International Law (BYIL) 1953, pages 425 et suivantes). Car en pareil cas, il est possible pour un État qui est signataire des deux traités de respecter en même temps les deux instruments. La présomption d'absence de conflit est particulièrement forte dans les cas où des accords distincts sont conclus entre les mêmes parties, car on peut présumer qu'ils doivent être compatibles, s'il n'y a rien qui prouve le contraire. Voir aussi E.W. Vierdag, "The Time of the "Conclusion" of a Multilateral Treaty: Article 30 of the Vienna Convention on the Law of Treaties and Related Provisions", BYIL, 1988, page 100; Sir Robert Jennings/Sir Arthur Watts (ed.), Oppenheim's International Law, Vol. I, parties 2 à 4, 1992, page 1280; Sir Gerald Fitzmaurice, "The Law and procedure of the International court of Justice", BYIL, 1957, page 237; Sir Ian Sinclair, The Vienna Convention of the Law of Treaties, 1984, page 97.

⁶⁵⁰ Dans ce contexte, nous notons que l'Accord sur l'OMC contient une règle 9.75 Tf.1955 0.75A 0 TD 0, nous nob418 dan La préreunecuestion rnt t fies, ce, noexaminnotode rgstrumles deIn (pr ieunelstiler7llas, yion autefoati ou

compris le GATT de 1994, lequel a été modifié par des Mémoires d'accord lorsque cela a été jugé nécessaire, ont été négociés en même temps, par les mêmes Membres et dans la même enceinte. Dans ce contexte, nous rappelons le principe de l'interprétation effective⁶⁵¹ selon lequel toutes les dispositions d'un traité (et tous les accords conclus dans le cadre de l'OMC) doivent avoir un sens, suivant le sens ordinaire des mots. Deuxièmement, nous notons que l'article

taxes perçues également sur tous les produits importés et produits nationaux pour accorder une subvention aux producteurs nationaux (à l'exclusion des producteurs établis à l'étranger).⁶⁵⁵

14.35 Enfin, le fait que, par suite du Cycle d'Uruguay, l'Accord SMC porte dans une certaine mesure sur des matières qui étaient déjà couvertes par d'autres disciplines du GATT n'est pas exceptionnel. Cette situation peut être comparée au rapport qui existe entre le GATT de 1994 et l'AGCS. Dans les affaires

14.38 La même distinction vaut pour les mesures fiscales. Lorsque des subventions aux producteurs résultent d'exonérations ou de réductions de taxes indirectes frappant les produits, l'article III:2 du GATT est applicable. En revanche, les subventions accordées en ce qui concerne les taxes directes ne sont généralement pas couvertes par l'article III:2 mais peuvent être contraires à l'article III:4 dans la mesure où elles sont liées à d'autres conditions qui favorisent l'utilisation, l'achat, etc. de produits d'origine nationale.

14.39 Ainsi, les seules subventions qui seraient visées par les dispositions de l'article III sont celles qui comporteraient une discrimination entre produits nationaux et produits importés. S'il peut sembler que l'article III du GATT et l'Accord SMC se recourent pour ce qui est de certaines mesures, les deux séries de dispositions ont des objets différents et des champs d'application différents. En outre, elles prévoient des voies de recours différentes, des délais différents pour le règlement des différends et des prescriptions différentes en matière de mise en œuvre. Aussi rejetons-nous l'argument de l'Indonésie selon lequel l'application de l'article III aux subventions rendrait "inutile" l'Accord SMC.

14.40 Nous notons par ailleurs que, selon l'argument de l'Indonésie, chaque fois qu'une mesure comporte une discrimination fiscale en ce qui concerne les produits, elle devrait être considérée comme une subvention régie exclusivement par l'Accord SMC, l'article III:2 étant exclu. Il nous apparaît que cette argumentation rendrait "inutile" l'article III:2, puisque celui-ci a pour objet clairement établi (et pour seul objet pourrait-on dire) de traiter de la discrimination fiscale en ce qui concerne les produits.

4. Article III:8 b) du GATT

14.41 Dans la logique de ses deux arguments précédents, l'Indonésie défend la thèse selon laquelle "l'attribution ... de subventions" mentionnée à l'article III:8 b) du GATT doit se rapporter à toutes les subventions définies à l'article premier de l'Accord SMC, pas simplement à un sous-ensemble de subventions "directes". Dans le cadre de cette approche, toute mesure constituant une subvention au sens de l'Accord SMC ne serait pas soumise à l'article III du GATT. De l'avis de l'Indonésie, seule cette interprétation évite de vider l'Accord SMC de son sens.

14.42 L'article III:8 b) du GATT a la teneur suivante:

"Les dispositions du présent article n'interdiront pas l'attribution aux seuls producteurs nationaux de subventions, y compris les subventions provenant du produit des taxes ou impositions intérieures qui sont appliquées conformément aux dispositions du présent article et les subventions sous la forme d'achat de produits nationaux par les pouvoirs publics ou pour leur compte."

14.43 Nous considérons 25 T398g3j -consi4(I 36 0Ecle 5 -25.5 TD -0.150iene util4o2es de disp3r l'Accords

14.44 Nous rappelons également que le type d'interprétation préconisée par l'Indonésie a été expressément exclu par les rédacteurs de l'article III:8 b), lesquels ont rejeté une proposition faite par Cuba à la Conférence de La Havane en vue de modifier comme suit les dispositions de cet article:

"Les dispositions du présent article n'empêcheront pas l'exonération des produits nationaux des taxes intérieures comme moyen de subvention indirecte dans les cas prévus par l'article [XVI].⁶⁶²

14.45 Les arguments avancés par l'Indonésie pour démontrer que ses mesures sont régies uniquement par l'Accord SMC ne sont à l'évidence pas étayés par les termes de l'article III:8 b) du GATT. De fait, l'article III:8 b) confirme que les obligations énoncées à l'article III et celles qui sont énoncées à l'article XVI (et dans l'Accord SMC) sont différentes et complémentaires: les subventions aux producteurs sont soumises aux dispositions de l'article III relatives au traitement national lorsqu'elles établissent une discrimination entre produits importés et produits nationaux.

14.46 Nous constatons, par conséquent, que l'article III du GATT est d'une manière générale applicable aux mesures en cause.

5. L'Accord sur les MIC est-il applicable en l'espèce?

14.47 L'Indonésie fait valoir que l'Accord sur les MIC n'est pas applicable en l'espèce. Selon elle, puisque l'article III ne s'applique pas aux mesures à l'examen, étant contraires aux dispositions de l'Accord SMC, l'Accord sur les MIC ne s'applique pas non plus. L'Indonésie fait valoir également que ses programmes automobiles sont des subventions et ne peuvent donc pas être des mesures concernant les investissements et liées au commerce.

14.48 Nous notons que nous avons déjà constaté que les dispositions de l'article III sont d'une manière générale applicables en l'espèce. Nous rejetons donc l'argument de l'Indonésie selon lequel l'Accord sur les MIC n'est pas applicable aux mesures considérées parce que l'article III ne s'applique pas à ces mesures. Nous devons maintenant voir si les programmes automobiles indonésiens à l'examen peuvent être couverts simultanément par les dispositions de l'Accord sur les MIC et par celles de l'Accord SMC.

14.49 Pour savoir si une mesure couverte par l'Accord SMC peut également être soumise aux obligations énoncées dans l'Accord sur les MIC, nous devons voir s'il y a un conflit général entre l'Accord SMC et l'Accord sur les MIC. Nous notons d'abord que la note interprétative relative à l'Annexe 1A de l'Accord sur l'OMC n'est pas applicable au rapport entre l'Accord SMC et l'Accord sur les MIC. La question de savoir s'il peut y avoir un conflit général entre l'Accord SMC et l'Accord sur les MIC devrait donc être examinée compte tenu de la présomption d'absence de conflit établie en droit international général et du fait qu'en droit international public, un conflit existe dans la situation bien précise d'obligations s'excluant mutuellement pour des dispositions qui portent sur la même matière.

l'importation de machines agricoles, IBDD, S7/64, adopté le 23 octobre 1958; et *Boissons à base de malt*, *op. cit.*

⁶⁶¹ *Périodiques, op. cit.*

⁶⁶² E/CONF.2/C.3/6, page 26, et E/CONF.2/C.3/A/W.32, page 2 (anglais).

de cette mesure examinée au regard de chaque accord seraient différents. En l'espèce, il y a de fait deux aspects différents, même s'ils sont liés, des programmes automobiles au sujet desquels les plaignants ont avancé des allégations. Certaines allégations concernent l'existence de prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale, qui seraient contraires à l'Accord sur les MIC, et les autres allégations concernent l'existence de subventions, qui causeraient un préjudice grave au sens de l'Accord SMC.

14.54 Pour répondre à un argument avancé par l'Indonésie lors de son analyse du rapport entre l'article III du GATT et l'Accord SMC, nous ne considérons pas que l'application de l'Accord sur les MIC en l'espèce rendrait "inutiles" l'Accord SMC et son article 27.3. Au contraire, en vertu de l'article 27.3 de l'Accord SMC, les mesures de subventionnement des pays en développement qui sont subordonnées au respect de MIC (sous la forme de prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale), et qui sont autorisées pendant la période de transition prévue à l'article 5 de l'Accord sur les MIC, ne sont pas prohibées par l'article 3.1 b) de l'Accord SMC pendant la période de transition indiquée à l'article 27.3 de l'Accord SMC.

14.55 Nous constatons qu'il n'y a pas de conflit général entre l'Accord SMC et l'Accord sur les MIC. Par conséquent, dans la mesure où les programmes automobiles indonésiens constituent des MIC et des subventions, aussi bien l'Accord sur les MIC que l'Accord SMC sont applicables en l'espèce.

6. Conclusion

14.56 Compte tenu des constatations qui précèdent, nous rejetons le moyen de défense général invoqué par l'Indonésie, à savoir que le seul instrument juridique applicable en l'espèce est l'Accord SMC. Nous considérons que les obligations énoncées dans l'Accord sur l'OMC sont d'une manière générale cumulatives et peuvent être respectées simultanément et que différents aspects et parfois les mêmes aspects d'un acte législatif peuvent être soumis à diverses dispositions de l'Accord sur l'OMC.

14.57 Nous allons maintenant examiner les allégations des plaignants.

D. Allégations concernant les prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale

14.58 Les Communautés européennes et les États-Unis font valoir que le Programme automobile de 1993, qui prévoit des prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale associées à des avantages fiscaux pour les voitures finies comportant un certain pourcentage, en valeur, de produits d'origine nationale, et à des avantages tarifaires pour les parties et pièces détachées importées utilisées dans les voitures comportant un certain pourcentage, en valeur, de produits d'origine nationale, est contraire aux dispositions de l'article 2 de l'Accord sur les MIC et de l'article III:4 du GATT.

14.59 Le Japon, les Communautés européennes et les États-Unis font valoir également que le Programme automobile de 1996, qui prévoit des prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale associées à des avantages fiscaux pour les voitures nationales (qui, par définition, comportent un certain pourcentage, en valeur, de produits d'origine nationale), et à des avantages tarifaires pour les parties et pièces détachées importées utilisées dans les voitures nationales, est contraire aux dispositions de l'article 2 de l'Accord sur les MIC et de l'article III:4 du GATT.

1. Rapport entre l'Accord sur les MIC et l'article III du GATT

14.60 Étant donné que les plaignants ont formulé des allégations selon lesquelles les prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale des programmes automobiles sont contraires aussi bien aux dispositions de l'article III:4 du GATT qu'à celles de l'article 2 de l'Accord sur les MIC, nous devons voir par quelles allégations il convient de commencer. Pour l'Indonésie, cette question ne se

pose pas parce que l'Accord sur les MIC n'ajoute rien à l'article III; il ne fait qu'interpréter l'article III, développer les principes établis dans le rapport du Groupe spécial *Loi sur l'examen de l'investissement étranger*⁶⁶⁵ et les appliquer aux mesures concernant les investissements et liées au commerce. Avant

distinctes et indépendantes, nous constatons que, même si l'une des deux séries de dispositions n'était pas applicable, l'autre resterait applicable. Et dans la mesure où les plaignants ont formulé des allégations séparées et distinctes au titre de l'article III:4 du GATT et de l'Accord sur les MIC, chaque allégation doit être examinée séparément.

14.63 S'agissant du point de savoir quelles sont les allégations, celles au titre de l'article III:4 du GATT ou celles au titre de l'article 2 de l'Accord sur les MIC, qu'il convient d'examiner en premier, nous estimons que nous devrions commencer par examiner les allégations au titre de l'Accord sur les MIC puisque celui-ci est plus spécifique que l'article III:4 pour ce qui est des allégations considérées. Une question semblable s'est posée dans l'affaire *Bananes III*, dans laquelle l'Organe d'appel a examiné le rapport entre l'article X du GATT et l'article 1:3 de l'Accord sur les licences et a conclu que, puisque l'Accord sur les licences était plus spécifique, il aurait dû être appliqué d'abord.⁶⁶⁹ Cela est aussi conforme à l'approche suivie par le Groupe spécial et l'Organe d'appel dans l'affaire *Hormones*⁶⁷⁰, dans laquelle la mesure en cause a d'abord été examinée au regard de l'Accord SPS parce qu'il était allégué que c'était une mesure SPS.

2. Application de l'Accord sur les MIC

14.64 L'article 2:1 de l'Accord sur les MIC dispose ce qui suit:

" ...

14.66

européennes ont fait valoir à titre subsidiaire que, même s'il était nécessaire d'établir qu'il existe un rapport entre une mesure et les investissements, cette prescription serait satisfaite en l'espèce.

14.72 Par conséquent, nous allons d'abord voir si les mesures indonésiennes sont des MIC. Pour ce

- Les "considérants" du texte de 1995 portant modification du Programme automobile de 1993 indiquent ce qui suit:

"Afin de promouvoir encore le développement de l'industrie automobile et/ou des pièces détachées produites dans le pays, il est jugé nécessaire de modifier ..."⁶⁷²

14.76 En ce qui concerne le Programme automobile de février 1996, nous notons ce qui suit:

- Le titre de l'instruction présidentielle relative au Programme concernant la voiture nationale (n° 2) est "Développement de l'industrie automobile nationale".⁶⁷³

- Le paragraphe a) des "considérants" du Règlement du gouvernement n° 20 indique ce qui suit:

"Afin de favoriser la croissance de l'industrie automobile nationale, il est jugé nécessaire d'adopter des règlements concernant la taxe sur les ventes de produits de luxe perçue au moment de la livraison des véhicules automobiles produits dans le pays".⁶⁷⁴

- En outre, le Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux/Président du Conseil de coordination des investissements a publié un décret intitulé "Réglementation de l'investissement dans le cadre de l'établissement de l'industrie automobile nationale"⁶⁷⁵, qui soulignait que les nouvelles mesures devaient promouvoir l'investissement et dont le cinquième considérant indiquait ce qui suit:

"5. il est donc nécessaire de publier un décret réglementant l'investissement dans l'industrie automobile nationale."

- L'article 2 du même règlement concernant l'investissement émanant du Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux/Président du Conseil de coordination des investissements dispose ce qui suit:

"Afin d'établir l'industrie automobile nationale visée à l'article premier:

1. ...
2. Pour établir cette industrie automobile nationale, l'autorisation d'investir sera accordée au secteur automobile, qui bénéficiera aussi d'avantages fiscaux conformément aux dispositions légales adoptées à cette fin."

⁶⁷² Décret du Ministre de l'industrie n° 108/M/S/5/1995 concernant la modification de l'appendice I du Décret du Ministre de l'industrie n° 114/M/S/6/1993, 23 mai 1995.

⁶⁷³ Instruction du Président de la République d'Indonésie n° 2 de 1996, 19 février 1996.

⁶⁷⁴ Règlement du gouvernement n° 20 de 1996, 19 février 1996.

⁶⁷⁵ Décret du Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux/Président du Conseil de coordination des investissements n° 01/SK/1996, 27 février 1996.

- La décision sur les incitations à l'investissement concernant la désignation de PT. Timor Putra National comme entreprise chargée de créer et de produire une voiture nationale, intitulée "Décision du Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux/Président du Conseil de coordination des investissements", indique ce qui suit:

"1. Pour établir une industrie automobile nationale, il est jugé nécessaire d'accorder une autorisation d'investir pour une industrie automobile qui construira et produira une voiture nationale.

2. Dans le contexte de l'investissement destiné à l'industrie automobile, PT. Timor Putra National a demandé à créer une industrie automobile nationale et présenté un programme de travail à cet effet et a obtenu une autorisation d'investir dans le pays (PMDN) n° 607/PMDN/1995, daté du 9 novembre 1995".⁶⁷⁶

14.77 S'agissant du Programme automobile de juin 1996, nous notons que les "considérants" du Décret du Président de la République n° 42⁶⁷⁷ concernant la prorogation (juin) du Programme automobile de février 1996 indiquent ce qui suit:

"a. la création de la voiture nationale vise à renforcer la capacité de la nation à subvenir à ses propres besoins ... et dans cette optique une bonne préparation et un soutien permanent sont nécessaires;

b. la préparation en vue de la production de voitures nationales dans le pays exige d'énormes moyens financiers et se déroulera donc par étapes;

c. dans le cadre de la préparation, il est jugé nécessaire d'arrêter une politique concernant le calendrier pour la production de voitures nationales."

- Les "considérants" du Règlement du gouvernement n° 36⁶⁷⁸ indiquent ce qui suit:

"Afin de promouvoir le développement de l'industrie automobile et l'utilisation croissante de pièces détachées produites dans le pays, il est jugé nécessaire d'accorder les avantages concernant la taxe sur les ventes de produits de luxe au groupe des articles de luxe au moment de la livraison de certains véhicules automobiles."

- La note interprétative relative au Règlement du gouvernement n° 36 indique ce qui suit:

"Afin d'accélérer la création d'une production de véhicules automobiles nationaux utilisant des parties détachées fabriquées dans

⁶⁷⁶ Décision du Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux/Président du Conseil de coordination des investissements n° 02/SK/1996, 5 mars 1996.

⁶⁷⁷ Décret présidentiel n° 42 concernant la production d'automobiles nationales, 4 juin 1996.

⁶⁷⁸ Règlement du gouvernement n° 36/1996: Modifications du Règlement du gouvernement n° 50 de 1994 concernant l'application de la Loi n° 8 de 1993 sur la taxe sur la valeur ajoutée applicable aux biens et services et la taxe sur les ventes de produits de luxe modifiée par la Loi n° 11 de 1994, laquelle a été modifiée en dernier lieu par le Règlement du gouvernement n° 20 de 1996, 4 juin 1996.

le pays, il est nécessaire de soutenir l'industrie automobile nationale pour promouvoir sa croissance, notamment face à la concurrence mondiale. L'un des moyens qui peuvent être utilisés est l'octroi d'un avantage fiscal sous la forme d'une exonération de la taxe sur les ventes de produits de luxe perçue au moment de la livraison de certains véhicules automobiles qui ont une certaine teneur en éléments d'origine locale."

14.78 Nous notons également que l'Indonésie indique⁶⁷⁹ que les objectifs du Programme concernant la voiture nationale sont notamment les suivants:

- améliorer la compétitivité des entreprises locales et consolider le développement industriel dans son ensemble;
- multiplier les sources de production de parties et pièces d'automobiles;
- encourager le développement de l'industrie automobile et de l'industrie des pièces détachées;
- restructurer en profondeur l'industrie automobile indonésienne;
- encourager le transfert de technologie et contribuer à la création d'emplois à grande échelle;
- encourager les entreprises à accroître leur apport local, ce qui devrait entraîner une augmentation rapide des investissements dans l'industrie des pièces détachées d'automobiles.

14.79 L'Indonésie a aussi indiqué que PT TPN est une "entreprise à capitaux nationaux".⁶⁸⁰

14.80 Après avoir examiné les mesures appliquées par l'Indonésie dans le cadre des Programmes automobiles de 1993 et 1996, qui comportent des objectifs et des dispositions en matière d'investissement et qui concernent des programmes d'investissement, nous constatons que ces mesures visent à encourager la mise en place d'une capacité de production de véhicules automobiles finis et de parties et pièces de véhicules automobiles en Indonésie. Cet objectif implique que les mesures en question ont nécessairement une incidence notable sur l'investissement dans ces secteurs. Pour cette raison, nous considérons que ces mesures relèvent de toute interprétation raisonnable de l'expression "mesures concernant les investissements". Nous n'entendons pas donner une définition générale de ce que constitue une mesure concernant les investissements. Nous soulignons que nous qualifions les mesures de "mesures concernant les investissements" après avoir examiné la manière dont elles se rapportent en l'espèce aux investissements. Il peut y avoir d'autres mesures qui peuvent être considérées comme des mesures concernant les investissements au sens de l'Accord sur les MIC parce qu'elles concernent les investissements d'une manière différente.

14.81 S'agissant des arguments de l'Indonésie selon lesquels les mesures en cause ne sont pas des mesures concernant les investissements parce que le gouvernement indonésien ne considère pas les programmes comme des programmes d'investissement et parce que les mesures n'ont pas été adoptées par les autorités chargées de la politique d'investissement, nous estimons qu'il n'y a dans le texte de l'Accord sur les MIC rien qui indique qu'une mesure n'est pas une mesure concernant les investissements simplement au motif qu'un Membre ne la qualifie pas comme telle, ou au motif que la mesure n'est pas expressément adoptée en tant que réglementation de l'investissement. En tout état de cause, nous notons que certains des règlements et décisions adoptés dans le cadre des programmes automobiles l'ont été par des organismes responsables des investissements.

⁶⁷⁹ Voir le paragraphe 6.51 de la Partie descriptive.

⁶⁸⁰ Voir le paragraphe 6.50 de la Partie descriptive.

de plusieurs sources (multiplication des sources), si la production a atteint/peut atteindre une certaine teneur en éléments d'origine locale. (...)

3) La teneur en éléments d'origine locale des véhicules automobiles et/ou pièces détachées fabriquées dans le pays qui peuvent bénéficier d'incitations, y compris les taux de celles-ci, est indiquée dans l'Appendice I du présent décret." (non souligné dans le texte original)

L'Instruction du Président de la République d'Indonésie n° 2 de 1996 relative au Programme concernant la voiture nationale (datée du 19 février 1998) prévoit dans la disposition "ORDONNE ... DEUXIÈMEMENT:

"AFIN d'établir l'industrie automobile nationale:

1. Le Ministre de l'industrie et du commerce est chargé de promouvoir, coordonner et mettre en place des moyens, en application des dispositions législatives en vigueur, de manière que l'industrie automobile nationale:

- a. utilise une marque distincte;
- b. utilise dans la mesure du possible des pièces détachées produites dans le pays;
- c. soit en mesure d'exporter ses produits." (non souligné dans le texte original)

Plus précisément, le Règlement n° 20/1996 établissait le barème suivant pour la taxe de luxe: les voitures d'une cylindrée excédant 1 600 cm³ et les jeeps ayant une teneur en éléments d'origine locale inférieure à 60 pour cent devaient acquitter une taxe de 35 pour cent; les voitures de tourisme d'une cylindrée inférieure à 1 600 cm³, les jeeps ayant une teneur en éléments d'origine locale supérieure à 60 pour cent et les véhicules utilitaires légers (autres que les jeeps à moteur à essence) devaient acquitter une taxe de 20 pour cent; pour les voitures nationales, la taxe était de zéro pour cent.⁶⁸² Nous rappelons que, pour pouvoir être désigné comme "voiture nationale", un véhicule devait notamment avoir une teneur en éléments d'origine locale de 20 pour cent à la fin de la première année, de 40 pour cent à la fin de la deuxième année et de 60 pour cent à la fin de la troisième année.⁶⁸³

14.87 Nous notons également que, pour ce qui est du Programme automobile de juin 1996, l'article premier du Décret du Président de la République d'Indonésie n° 42 de 1996⁶⁸⁴ concernant la production de voitures nationales dispose ce qui suit:

"Les voitures nationales qui sont fabriquées à l'étranger par des travailleurs indonésiens et qui satisfont aux prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale établies par le Ministre de l'industrie et du commerce seront traitées de la même façon que les voitures fabriquées en Indonésie."

⁶⁸² Voir les paragraphes 2.28 et suivants de la Partie descriptive. Le Règlement n° 36/1996 a accru l'incitation fiscale en prévoyant que, pour les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires légers ayant une teneur en éléments d'origine locale supérieure à 60 pour cent, la taxe serait de zéro pour cent. Voir les paragraphes 2.36 et suivants de la Partie descriptive.

⁶⁸³ Voir les paragraphes 2.24 et suivants de la Partie descriptive.

⁶⁸⁴ Décret du Ministre de l'industrie et du commerce n° 142/MPP/Kep/6/1996 concernant la production de la voiture nationale, 5 juin 1996.

Les articles premier, 2 et 3 du Décret du Ministre de l'industrie et du commerce adopté en application du Décret présidentiel n° 42 disposent ce qui suit:

"Article premier

Au cours de préparation, les voitures nationales pourront être produites à l'étranger pendant une période maximale de 1 (un) an à la condition que des parties et pièces détachées fabriquées en Indonésie soient utilisées.

Article 2

Les parties et pièces détachées indonésiennes seront achetées au moyen de contre-achats de parties et pièces détachées de véhicules automobiles effectués par l'entreprise étrangère produisant les voitures nationales et les réexportant vers l'Indonésie.

Article 3

La valeur du contre-achat visé à l'article 2 représentera au minimum 25 pour cent (vingt-cinq pour cent) de la valeur à l'importation des voitures nationales montées à l'étranger (valeur C.F.)."

14.88 Nous pensons que, pour les mesures en question, il est nécessaire de se conformer aux dispositions régissant l'achat et l'utilisation de produits déterminés d'origine nationale pour obtenir les avantages fiscaux et tarifaires prévus par les programmes automobiles, comme l'indique le point 1 a) de la liste exemplative de MIC.

14.89 Nous devons maintenant établir si ces avantages fiscaux et tarifaires sont des "avantages" au sens du texte introductif du paragraphe 1 de la liste exemplative. Dans le contexte des allégations au titre de l'article III:4 du GATT, l'Indonésie a fait valoir que les droits de douane réduits ne sont pas une réglementation intérieure et ne peuvent donc pas relever des dispositions de l'article III:4. Nous ne considérons pas que la question dont nous sommes saisis en ce qui concerne les obligations de l'Indonésie au titre de l'Accord sur les MIC est l'allègement des droits de douane en tant que tels, mais plutôt la réglementation intérieure, c'est-à-dire les dispositions relatives à l'achat et à l'utilisation de produits d'origine nationale auxquelles il est nécessaire de se conformer pour obtenir un avantage, l'avantage étant en l'espèce l'allègement des droits de douane. Les taux de droits réduits constituent manifestement des "avantages" au sens du texte introductif de la liste exemplative annexée à l'Accord sur les MIC et, par conséquent, nous constatons que les mesures indonésiennes relèvent du point 1 de cette liste.

14.90 L'Indonésie fait valoir également que les prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale de ses programmes automobiles ne constituent pas des prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale classiques au sens des constatations du Groupe spécial *Examen de la Loi sur l'investissement étranger* (affaire qui concernait un contrat liant un investisseur et le gouvernement canadien) parce qu'elles permettent aux entreprises de décider auprès de quelle source acheter les parties et pièces détachées. Nous notons que les producteurs ou assembleurs indonésiens de véhicules automobiles (ou de parties de véhicules automobiles) doivent respecter la teneur en éléments d'origine locale fixée par les mesures considérées pour pouvoir bénéficier des avantages tarifaires et fiscaux offerts par le gouvernement. Les termes de la liste exemplative annexée à l'Accord sur les MIC indiquent clairement qu'un simple avantage subordonné à l'utilisation de produits d'origine nationale est considéré comme étant contraire à l'article 2 de l'Accord sur les MIC même si la prescription relative à la teneur en éléments d'origine locale n'est pas en soi une disposition impérative. Nous notons en outre que cet argument a également été rejeté par le Groupe spécial *Pièces détachées et composants*.⁶⁸⁵

⁶⁸⁵ Dans l'affaire *Pièces détachées et composants*, le Groupe spécial a admis que les prescriptions qu'une entreprise accepte volontairement afin d'obtenir du gouvernement un avantage constituent tout de même des "prescriptions" (souligné dans le texte original): "5.21 Le Groupe spécial a noté que l'article III:4 se réfère

14.91 Nous constatons par conséquent que les avantages fiscaux et tarifaires subordonnés au respect des prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale prévues par ces programmes automobiles constituent des "avantages". Cela étant, et compte tenu de l'analyse que nous avons faite du point de savoir si ces prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale constituent des MIC et relèvent de la liste exemplative annexée à l'Accord sur les MIC, nous constatons également qu'ils sont contraires à l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC.

14.92 Nous notons qu'une violation de l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC peut être justifiée au titre des articles 3, 4 ou 5 de cet accord.⁶⁸⁶ Toutefois, l'Indonésie n'a invoqué aucune des exceptions générales prévues dans le GATT qui sont mentionnées à l'article 3 de l'Accord sur les MIC, ni les dispositions dont peuvent bénéficier les pays en développement et qui sont mentionnées à l'article 4. En outre, l'Indonésie ne prétend pas que les mesures incriminées bénéficient de la période de transition prévue à l'article 5 de l'Accord sur les MIC.⁶⁸⁷

3. Article III:4 du GATT

14.93 Les plaignants font valoir que les prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale à l'examen, dont nous constatons qu'elles sont incompatibles avec l'Accord sur les MIC, sont aussi contraires aux dispositions de l'article III:4 du GATT. Suivant le principe de l'économie jurisprudentielle⁶⁸⁸, un groupe spécial ne doit traiter que les allégations qui doivent l'être pour résoudre un différend ou qui peuvent aider une partie perdante à mettre ses mesures en conformité avec l'Accord sur l'OMC. Les aspects des mesures en cause liés aux prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale ont été traités dans le cadre des allégations faites par les plaignants au titre de l'Accord sur les MIC. Nous considérons donc que toute action destinée à remédier aux incompatibilités avec les obligations de l'Indonésie au titre de l'Accord sur les MIC que nous avons constatées remédierait nécessairement à toute incompatibilité avec les dispositions de l'article III:4 du GATT que nous pourrions constater. Nous rappelons notre conclusion selon laquelle la non-applicabilité de l'article III n'affecterait pas en soi l'application de l'Accord sur les MIC. Nous considérons par conséquent que nous n'avons pas à traiter les allégations au titre de l'article III:4, ni

à "toutes lois, tous règlements ou toutes prescriptions affectant la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation ... sur le marché intérieur". Il a considéré que le caractère général de cette disposition - "*toutes lois, tous règlements ou toutes prescriptions affectant*" ... la vente, etc., des produits importés sur le marché intérieur conduit à penser que non seulement les prescriptions qu'une entreprise est juridiquement contrainte de respecter, ... mais aussi celles qu'une entreprise accepte volontairement afin d'obtenir du gouvernement un avantage, constituent des "prescriptions" au sens de cette disposition." Rapport du Groupe spécial *CEE – Règlement relatif aux importations de pièces détachées et composants*, IBDD, S37/142, adopté le 16 mai 1990.

⁶⁸⁶ Nous rappelons que nous avons estimé que l'article III:8 b) du GATT ne constitue pas un moyen de défense à l'appui d'une mesure établissant une discrimination entre produits importés et produits nationaux, y compris les prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale. Voir le paragraphe 14.43 *supra*.

⁶⁸⁷ L'article 5 de l'Accord sur les MIC offre une période de transition aux pays en développement, qui leur permet de maintenir les MIC notifiées qui étaient en vigueur 180 jours avant le 1^{er} janvier 1995. Ces MIC doivent être progressivement éliminées d'ici au 1^{er} janvier 2000. Les notifications au titre de l'article 5 devaient être présentées pour le 31 mars 1995. Nous notons que, le 23 mai 1995, l'Indonésie a adressé au Comité des MIC une notification concernant son système d'incitation de 1993 au titre de l'article 5 de l'Accord sur les MIC. Le 28 octobre 1996 l'Indonésie a notifié au Comité des MIC qu'elle retirait sa notification concernant les automobiles parce qu'elle considérait que le programme en question n'était pas une MIC.

⁶⁸⁸ Tel que défini par l'Organe d'appel dans l'affaire *Chemises, chemisiers et blouses*, *op. cit.*, pages 20 à 22.

les allégations concernant l'existence d'un conflit entre l'article III:4 du GATT et les dispositions de l'Accord SMC.

E. Allégations concernant l'existence d'une discrimination fiscale

14.94 Les trois plaignants font valoir que les avantages concernant la taxe sur les ventes prévus par le Programme automobile de février 1996 sont contraires à l'article III:2 du GATT. Les États-Unis et les Communautés européennes font valoir également que les avantages concernant la taxe sur les ventes prévus par les Programmes automobiles de 1993 et de juin 1996 sont incompatibles avec l'article III:2. Enfin, les Communautés européennes font valoir que, puisque les Programmes de 1993 et de 1996 prévoient pour un produit fini une taxe dont le niveau est fonction de sa teneur en éléments d'origine locale, les parties et pièces détachées importées sont frappées "indirectement" d'une taxe qui est supérieure à celle qui frappe indirectement les parties et pièces détachées nationales similaires.

14.95 Nous notons que l'Indonésie n'a pas présenté beaucoup d'éléments de preuve ou arguments pour réfuter les allégations des plaignants selon lesquelles les programmes automobiles taxent, directement ou indirectement, les produits importés similaires ou directement concurrents en violation de l'obligation d'accorder le traitement national prévue à l'article III:2. L'Indonésie a indiqué que la plupart des parties et pièces détachées (mais pas toutes) étaient fabriquées sur mesure et que les voitures importées n'étaient pas des voitures nationales similaires. Toutefois, elle n'a pas prétendu que ces produits importés n'étaient pas directement concurrents des produits nationaux ou ne pouvaient pas leur être directement substitués.

14.96 En fait, il apparaît que le principal moyen de défense de l'Indonésie face à ces allégations au titre de l'article III:2 est qu'il y a conflit entre l'article III:2 du GATT et l'Accord SMC et qu'appliquer l'article III:2 aux subventions rendrait "inutile" l'Accord SMC. Nous allons d'abord examiner ce moyen de défense invoqué par l'Indonésie.

1. Y a-t-il conflit entre les dispositions de l'Accord SMC et l'article III:2 du GATT?

14.97 L'Indonésie fait valoir qu'il y a conflit entre l'article III:2 et l'Accord SMC en ce sens que les obligations énoncées à l'article III:2 du GATT et dans l'Accord SMC s'excluent mutuellement.⁶⁸⁹

Selon elle, les obligations découlant des deux accords ne peuvent pas être respectées en même temps

sans qu'il soit nécessaire de renoncer à des droits ou autorisations expressément prévus dans l'Accord SMC.

WT/DS54/R/25 -12.765 TD -0.1405 Tc 019954 T4.049dui

14.95

produits nationaux de préférence à des produits importés (question sur laquelle nous ne nous prononcerons pas), cet article est sans rapport avec l'imposition de taxes discriminatoires sur les produits et ne peut pas raisonnablement être considéré comme "autorisant" une telle pratique.

14.99 Nous rappelons en outre que les obligations énoncées dans l'Accord SMC et à l'article III:2 ne s'excluent pas mutuellement. Il est possible pour l'Indonésie de respecter ses obligations au titre de l'Accord SMC sans violer l'article III:2 puisque celui-ci concerne la taxation discriminatoire des produits, et non l'octroi de subventions en tant que tel. De même, il est possible pour l'Indonésie de respecter les obligations énoncées à l'article III:2 sans violer ses obligations au titre de l'Accord SMC puisque celui-ci ne concerne pas les taxes sur les produits en tant que telles, mais plutôt les subventions aux entreprises. Tout au plus, l'Accord SMC et l'article III:2 traitent chacun d'aspects différents des mêmes dispositions législatives.⁶⁹⁰

14.100 Nous constatons, par conséquent, que l'article III:2 est applicable en l'espèce.

14.101 Nous allons maintenant voir si les allégations des plaignants au titre de l'article III:2 du GATT sont fondées.

2. Article III:2 du GATT

14.102 L'article III:1 et III:2 du GATT dispose ce qui suit:

"Traitement national en matière d'impositions et de réglementation intérieures

1. Les parties contractantes reconnaissent que les taxes et autres impositions intérieures, ainsi que les lois, règlements et prescriptions affectant la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution ou l'utilisation de produits sur le marché intérieur et les réglementations quantitatives intérieures prescrivant le mélange, la transformation ou l'utilisation en quantités ou en proportions déterminées de certains produits ne devront pas être appliqués aux produits importés ou nationaux de manière à protéger la production nationale.*

2. Les produits du territoire de toute partie contractante importés sur le territoire de toute autre partie contractante ne seront pas frappés, directement ou indirectement, de taxes ou autres impositions intérieures, de quelque nature qu'elles soient, supérieures à celles qui frappent, directement ou indirectement, les produits nationaux similaires. En outre, aucune partie contractante n'appliquera, d'autre façon, de taxes ou autres impositions intérieures aux produits importés ou nationaux d'une manière contraire aux principes énoncés au paragraphe premier.*"

La note interprétative relative à l'article III:2 a la teneur suivante:

"Paragraphe 2

Une taxe satisfaisant aux prescriptions de la première phrase du paragraphe 2 ne doit être considérée comme incompatible avec les dispositions de la deuxième phrase que dans le cas où il y a concurrence entre, d'une part, le produit imposé et, d'autre part, un produit directement concurrent ou un produit qui peut lui être directement substitué et qui n'est pas frappé d'une taxe semblable."

⁶⁹⁰ Nous renvoyons à ce que nous avons dit à ce sujet dans la section C, paragraphes 14.28 et suivants *supra*.

14.103 Il a été établi⁶⁹¹ que l'article III:2 contient deux critères, selon que les produits importés et les produits nationaux sont considérés comme des "produits similaires" soumis aux prescriptions de la première phrase de l'article III:2 ou que les produits importés et les produits nationaux sont plutôt considérés comme des "produits directement concurrents ou directement substituables" soumis aux prescriptions de la deuxième phrase de l'article III:2. Si un plaignant formule une allégation au titre de la première phrase de l'article III:2, il doit établir que les produits importés sont frappés de taxes "supérieures" à celles qui frappent les produits nationaux similaires. Si un plaignant formule une allégation au titre de la deuxième phrase de l'article III:2, il doit établir que les produits importés "ne sont pas frappés d'une taxe semblable" à celle qui frappe les produits nationaux "directement concurrents ou directement substituables" et que la différence d'imposition est "appliquée ... de manière à protéger la production nationale".

a) Article III:2, première phrase

14.104 Les Communautés européennes présentent une série de catégories de produits qui, selon elles, doivent être considérées comme des "produits similaires" aux fins d'application de la première phrase de l'article III:2 en l'espèce.⁶⁹² Elles font valoir que les exonérations fiscales prévues par les divers programmes automobiles à l'examen ne sont pas liées à un facteur qui en soi affecte les propriétés, la nature ou la qualité des produits considérés ou leurs utilisations finales. Les exonérations sont plutôt liées aux facteurs suivants: pays de fabrication des produits; teneur des produits en éléments d'origine locale; question de savoir si un véhicule automobile est une voiture nationale et satisfait à certaines prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale ou incorpore un certain pourcentage de parties et pièces détachées exportées d'Indonésie et ayant fait l'objet de "contre-achats"; ou les caractéristiques des fabricants de voitures.

14.105 Le Japon fait valoir que les avantages fiscaux prévus par les Programmes automobiles de 1996 sont contraires à la première phrase de l'article III:2, mais limite son allégation concernant les produits similaires aux voitures nationales et aux automobiles importées similaires. Les États-Unis font valoir que les voitures nationales et les autres voitures indonésiennes ayant une teneur en éléments d'origine locale supérieure à 60 pour cent sont des véhicules automobiles importés similaires. Aussi bien le Japon que les États-Unis font valoir que ces produits importés sont frappés de taxes supérieures à celles qui frappent les produits nationaux similaires.

14.106 L'Indonésie ne prétend pas expressément que les plaignants n'ont pas démontré l'existence des éléments nécessaires pour établir qu'il y a violation de l'article III:2 (à savoir produits similaires et différence d'imposition)⁶⁹³; elle fait valoir plutôt que l'article III:2 du GATT est inapplicable parce qu'il interdit ce que l'Accord SMC autorise. Nous avons déjà rejeté cet argument de l'Indonésie.

14.107 Pour établir qu'il y a violation de la première phrase de l'article III:2, les plaignants doivent prouver que les produits importés sont frappés de taxes "supérieures" à celles qui frappent les produits

⁶⁹¹ *Boissons alcooliques (1996)*, *op. cit.*, rapport de l'Organe d'appel, page 19.

⁶⁹² Voir le paragraphe 5.16 de la Partie descriptive.

⁶⁹³ Au sujet de la charge de la preuve, nous rappelons que celle-ci incombe aux parties plaignantes, lesquelles doivent établir qu'il y a à première vue incompatibilité avec une disposition avant que la charge de la preuve ne se déplace et incombe à la partie défenderesse. Mais, comme l'a noté l'Organe d'appel dans l'affaire *Hormones*: "Il convient également de garder à l'esprit qu'un commencement de preuve, en l'absence de réfutation effective par la partie défenderesse, fait obligation au groupe spécial, en droit, de statuer en faveur de la partie plaignante fournissant le commencement de preuve". Rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *Hormones*, *op. cit.*, paragraphe 104.

nationaux similaires. Lorsque nous examinons les allégations des plaignants, nous notons que l'Indonésie ne conteste pas que, dans le cadre des Programmes automobiles de 1993 et 1996, les véhicules automobiles importés sont frappés de taxes supérieures à celles qui frappent les produits nationaux en cause. Par exemple, plus précisément, dans le cadre des Programmes automobiles de 1996, les voitures nationales sont complètement exonérées de la taxe sur les ventes, et, dans le cadre du Programme automobile de 1993 (tel que modifié par le Règlement n° 36/1996), les voitures de tourisme nationales d'une cylindrée inférieure à 1600 cm³ et dont la teneur en éléments d'origine locale est supérieure à 60 pour cent sont exonérées de la taxe sur les ventes, alors que les berlines importées ou les berlines nationales ayant une teneur en éléments d'origine locale n'excédant pas 60

Corolla aux fins de l'article III:2. Puisque l'Indonésie n'a présenté aucun élément de preuve ou argument pour réfuter la présomption de similarité aux fins de l'article III:2, nous constatons qu'il existe des produits importés similaires à la voiture nationale aux fins de l'article III:2.

14.111 Nous notons que les Communautés européennes et les États-Unis n'ont pas indiqué de modèles de voitures particuliers qui, selon eux, seraient des produits similaires à la voiture nationale ou à d'autres voitures indonésiennes aux fins de l'article III:2, mais qu'ils l'ont fait dans le contexte de leurs allégations au titre de l'Accord SMC. À cet égard⁷⁰⁴, nous avons constaté, après avoir procédé à un examen détaillé, que plusieurs modèles du segment C1 (Ford Escort, Peugeot 306 et Opel Optima) étaient similaires à la Timor. Nous pensons qu'en l'espèce les mêmes faits qui justifient une constatation établissant l'existence d'une similarité aux fins de l'Accord SMC justifient aussi une constatation établissant l'existence d'une similarité aux fins de la première phrase de l'article III:2 du GATT.

14.112 Chose plus importante, nous notons que, en raison de la structure du régime d'imposition à l'examen, n'importe quel produit importé similaire serait nécessairement frappé d'une taxe supérieure à celle qui frappe les produits nationaux similaires. Lorsque nous examinons les arguments plus généraux formulés par les plaignants selon lesquels les mesures fiscales en cause sont contraires à l'article III:2 parce qu'elles établissent une discrimination non pas sur la base de facteurs liés aux propriétés, à la nature, à la qualité ou à l'utilisation finale des produits, mais sur la base de critères liés à l'origine, nous rappelons que les décisions prises par l'Organe d'appel dans les affaires *Boissons alcooliques (1996)* et *Périodiques* donnent à penser que l'expression "produits similaires" figurant à l'article III:2 devrait être interprétée de façon étroite.⁷⁰⁵ Nous notons, cependant, qu'en l'espèce la question des "produits similaires" n'est pas la même que dans l'affaire *Boissons alcooliques (1996)*. Dans cette affaire, la taxe intérieure frappant le shochu d'origine nationale était la même que celle qui frappait le shochu importé; la taxe plus élevée imposée sur la vodka importée frappait aussi la vodka d'origine nationale. Les produits identiques (sans tenir compte des différences de marques) étaient imposés de façon identique. La question était de savoir si les différences entre les deux produits - shochu et vodka -, telles que définies à des fins fiscales, étaient si minimes que le shochu et la vodka devaient être considérés comme des produits similaires et donc être soumis à la prescription de la première phrase de l'article III:2, à savoir qu'un produit ne devrait pas être frappé d'une taxe supérieure à la taxe frappant l'autre produit. Dans la présente affaire, la situation est très différente. La distinction faite entre les produits, qui se traduit par des niveaux d'imposition différents, n'est pas fondée sur les produits proprement dits, mais plutôt sur des facteurs tels que la nationalité du producteur ou l'origine des parties et pièces détachées incorporées dans les produits. Un produit importé identique à tous égards à un produit national, sauf pour ce qui est de son origine ou de l'origine de ses parties et pièces détachées ou d'autres facteurs sans rapport avec le produit lui-même, serait assujéti à un niveau d'imposition différent.

14.113 Dans l'affaire *Périodiques*, l'Organe d'appel a admis la possibilité de prendre en considération des importations hypothétiques pour déterminer si une mesure est contraire à l'article III:2, même si en l'espèce il a rejeté l'exemple hypothétique utilisé par le Groupe spécial.⁷⁰⁶ Mais la présente affaire est différente. Dans le cadre des programmes automobiles indonésiens, la distinction faite entre les produits à des fins fiscales est fondée sur des facteurs comme la nationalité du producteur ou l'origine des parties et pièces détachées incorporées dans les produits. Il est donc facile de donner des

⁷⁰⁴ Voir le paragraphe 14.193 *infra*.

⁷⁰⁵ *Boissons alcooliques (1996)*, *op. cit.*, rapport de l'Organe d'appel, pages 21 et 22; *Périodiques*, *op. cit.*, rapport de l'Organe d'appel, page 25.

⁷⁰⁶ *Périodiques*, *op. cit.*, rapport de l'Organe d'appel, pages 23 et 24.

exemples hypothétiques. Un véhicule automobile importé présentant tous les aspects similaires pertinents pour une détermination de similarité serait imposé à un taux supérieur simplement du fait de son origine ou de l'absence de teneur suffisante en éléments d'origine locale.⁷⁰⁷ Il est certain que de tels véhicules peuvent exister (et, comme démontré ci-dessus, ils existent réellement). Selon nous, une telle distinction fondée sur l'origine en ce qui concerne les taxes intérieures est en soi suffisante pour qu'il y ait violation de l'article III:2, sans qu'il soit nécessaire de démontrer que des produits similaires ont effectivement fait l'objet d'échanges commerciaux.⁷⁰⁸ Cela est parfaitement en accord avec l'objectif fondamental de l'article III:2 décrit par l'Organe d'appel (voir le paragraphe 14.108 ci-dessus).

14.114 Ainsi, en prévoyant l'imposition aux produits importés de taxes supérieures aux taxes frappant les produits nationaux similaires, les dispositions des programmes automobiles indonésiens en matière d'imposition sont contraires aux dispositions de la première phrase de l'article III:2 du GATT.

b) Article III:2, deuxième phrase

14.115 Compte tenu de la constatation que nous avons faite au titre de la première phrase de l'article III:2, nous jugeons qu'il n'est pas nécessaire d'examiner les mêmes programmes au regard de la deuxième phrase de l'article III:2. Nous notons, cependant, qu'un véhicule automobile importé qui serait en concurrence directe avec un produit national en cause ou qui pourrait lui être directement substitué ne serait pas frappé d'une taxe semblable à la taxe frappant une voiture nationale ou un véhicule automobile fini ayant une teneur en éléments d'origine locale d'une certaine valeur. De fait, l'importante différence de taxation (par exemple, dans le cadre des Programmes automobiles de 1996, les voitures nationales sont complètement exonérées de la taxe sur les ventes, et, dans le cadre du Programme automobile de 1993 – tel que modifié par le Règlement n° 36/1996 – les berlines nationales d'une cylindrée inférieure à 1 600 cm³ et ayant une teneur en éléments d'origine locale supérieure à 60 pour cent sont exonérées de la taxe sur les ventes alors que les berlines importées ou les berlines nationales dont la teneur en éléments d'origine locale ne dépasse pas 60 pour cent sont soumises à une taxe sur les ventes de 35 pour cent) montre à l'évidence que les produits considérés ne sont pas frappés de taxes semblables. Enfin, la nature de la discrimination – il s'agit de promouvoir

⁷⁰⁷ sont pas frap. " 0 b01996su 1.1974 eapar4 Tc gnan Tc br sonTj pp .75 te t51s de 2F0 9. 9 la t32.25bs3es

une industrie nationale en lui accordant des avantages par rapport aux produits importés - a manifestement pour objet de protéger la production nationale, ce qui est contraire à la deuxième phrase de l'article III:2 du GATT.

14.116 Nous constatons par conséquent que les diverses mesures adoptées en application des programmes automobiles indonésiens à l'examen sont incompatibles avec les première et deuxième phrases de l'article III:2, en ce sens que la structure du régime d'imposition est telle que les produits

Même si le produit de taxes non discriminatoires sur des produits pouvait être utilisé pour accorder ultérieurement des subventions, le producteur national, comme ses concurrents étrangers, devait acquitter les taxes dues sur les produits. La distinction entre ces deux catégories de règles contribuait à accroître la transparence. Elle pouvait aussi faire qu'il était plus difficile d'appliquer abusivement des politiques fiscales à des fins protectionnistes, par exemple dans le cas où les aides aux producteurs nécessitaient l'adoption de décisions législatives ou gouvernementales additionnelles permettant d'établir un équilibre entre les différents intérêts en jeu."⁷¹⁰ (non souligné dans le texte original)

Nous souscrivons aussi à ce qui est dit dans l'extrait ci-après du rapport sur l'affaire *Boissons à base de malt*:

"5.9 ... Étant donné que toute charge fiscale imposée par des taxes intérieures discriminatoires sur les marchandises importées se traduirait vraisemblablement par un avantage faussant les échanges pour les producteurs nationaux en concurrence avec les importations, l'interdiction des taxes intérieures discriminatoires prévue à l'article III:2 serait inopérante si l'on pouvait d'une manière générale justifier ces taxes sur les produits importés en faisant valoir qu'il s'agissait de subventions accordées aux producteurs nationaux concurrents conformément à l'article III:8 b)."

14.121 Nous constatons par conséquent que les subventions qui résultent d'une discrimination opérée par les taxes sur les produits sont soumises aux prohibitions énoncées à l'article III:2 du GATT. Autrement dit, les mesures indonésiennes comportant des exonérations et réductions de taxes - en l'espèce pour les véhicules automobiles finis, y compris les voitures nationales - sont pleinement soumises à la prohibition de la discrimination opérée par les taxes sur les produits énoncée à l'article III:2.

14.122 Ainsi, l'article III:8 b) du GATT ne permet pas à l'Indonésie de se défendre contre les allégations selon lesquelles ses programmes automobiles sont contraires aux dispositions de l'article III:2 du GATT.

F. Allégations concernant l'existence d'une discrimination NPF

14.123 Les trois plaignants font valoir que les exonérations de la taxe sur les ventes prévues par le Programme automobile de juin 1996 sont contraires à l'article I:1 du GATT parce qu'elles confèrent des avantages du type visé audit l'article qui sont assortis d'une condition (prescription en matière de contre-achats de 25 pour cent) et dont ne peuvent *de facto* bénéficier que les véhicules automobiles importés de Corée, et non les produits similaires importés des autres Membres de l'OMC.

14.124 Le Japon, les Communautés européennes et les États-Unis font valoir également que les exonérations de droits de douane prévues par le Programme automobile de juin 1996 sont contraires à l'article I:1 du GATT parce qu'elles confèrent des avantages du type visé audit article qui sont assortis d'une condition (prescription en matière de contre-achats de 25 pour cent) et dont ne peuvent *de facto* bénéficier que les véhicules automobiles importés de Corée, et non les produits similaires importés des autres Membres de l'OMC.

⁷¹⁰ *Périodiques, op. cit.*, rapport de l'Organe d'appel, page 38.

14.125 Le Japon et les Communautés européennes font valoir que les exonérations de droits de douane pour les parties et pièces détachées prévues par le Programme automobile de février 1996 sont contraires à l'article I:1 du GATT parce qu'elles confèrent des avantages du type visé audit article qui sont assortis d'une condition (doivent être utilisées dans les voitures nationales) et dont ne peuvent *de facto* bénéficier que les parties et pièces détachées importées de Corée, puisque la seule voiture nationale montée en Indonésie est une réplique de la Kia Sephia coréenne, et cela au détriment des parties et pièces détachées "similaires" importées des autres Membres.

14.126 Les Communautés européennes font valoir en outre que l'exonération de la taxe sur les ventes prévues pour les voitures nationales montées en Indonésie dans le cadre du Programme automobile de février 1996 est contraire à l'article I:1 du GATT parce qu'elle confère un "avantage indirect" aux parties et pièces détachées montées dans les voitures nationales; par conséquent, ce sont essentiellement, sinon exclusivement, les importations de parties et pièces détachées originaires de Corée qui bénéficient de cet avantage indirect (visé à l'article premier du GATT) puisque seule la voiture nationale montée en Indonésie est une réplique de la Kia Sephia coréenne, et cela au détriment des parties et pièces détachées "similaires" importées des autres Membres.⁷¹¹

14.127 L'Indonésie fait valoir que ses mesures sont des subventions régies exclusivement par l'Accord SMC et qu'elles ne sont donc pas soumises à l'article premier du GATT pour les mêmes raisons que celles qu'elle a avancées pour dire que l'article III du GATT n'est pas applicable en l'espèce.

14.128 L'Indonésie note par ailleurs que, dans toutes les affaires antérieures dans lesquelles des groupes spéciaux ont constaté l'existence de violations entraînant une discrimination *de facto*, un résultat particulier était imposé par les pouvoirs publics. Dans aucun cas il n'a été constaté que le choix du fournisseur opéré par le bénéficiaire de la subvention appartenant au secteur privé constituait une discrimination *de facto* imposée par les pouvoirs publics. Pour l'Indonésie, le fait essentiel demeure qu'un choix du secteur privé, et non une instruction des pouvoirs publics, était la raison pour laquelle il y avait des importations en provenance de Corée. Un tel choix du secteur privé ne relève pas de l'article premier.

14.129 L'Indonésie ajoute que le Programme automobile de juin 1996 est arrivé à expiration et ne sera pas renouvelé. Selon elle, toutes les allégations concernant ce programme sont donc sans objet. Les plaignants répondent que le gouvernement indonésien ne renoncera pas à la taxe sur les ventes tant qu'une voiture n'est pas vendue et, comme il y a quelque 20 000 voitures qui n'ont pas encore été vendues et/ou importées, le Groupe spécial devrait examiner la mesure. En réponse à des questions additionnelles posées par le Groupe spécial après la deuxième réunion, l'Indonésie a indiqué que PT TPN, la seule société admise à bénéficier d'avantages dans le cadre du Programme automobile de juin 1996, n'avait pas subi avec succès l'"audit de SUCOFINDO"⁷¹² et que, par conséquent, aucune des voitures restantes ne bénéficierait de l'exonération du droit de douane ou de la taxe.

14.130 L'Indonésie fait valoir en outre que la voiture nationale et ses parties et pièces détachées importées ne sont pas "similaires" aux voitures de tourisme et parties ou pièces détachées importées

⁷¹¹ Toutefois, les Communautés européennes ne semblent pas avoir formulé cette allégation (pour ce qu'elles appellent la mesure d) dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial. Nous notons en outre que, dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial, les Communautés européennes faisaient valoir que l'allègement du droit de douane (qu'elles appellent mesure a) prévu par le Programme automobile de 1993 était contraire aux dispositions de l'article I:1 du GATT. Or, elles n'ont pas repris ces dernières allégations dans leurs communications et exposés oraux au Groupe spécial.

⁷¹² Voir les paragraphes 10.1 à 10.12 de la Partie descriptive.

du territoire des plaignants puisque les parties et pièces détachées sont faites sur mesure pour les voitures nationales indonésiennes.

1. Moyens de défense généraux invoqués par l'Indonésie
- a) L'Accord SMC est-il le seul accord applicable en l'espèce, l'article premier du GATT étant exclu?

14.131

2.

14.141 Lorsque nous avons examiné la question des produits similaires au regard de l'article III:2, nous avons constaté que certains véhicules automobiles importés étaient similaires à la voiture nationale.⁷¹⁴ Les mêmes considérations permettent de constater que ces véhicules importés peuvent être jugés similaires aux voitures nationales importées de Corée aux fins de l'article premier. Nous estimons également que les parties et pièces détachées importées du territoire des plaignants sont similaires aux importations en provenance de Corée. L'Indonésie admet que certaines parties et pièces détachées sont exactement les mêmes pour toutes les voitures. Quant aux parties et pièces détachées dont il est allégué qu'elles sont spécifiquement destinées à la voiture nationale, l'Indonésie ne conteste pas qu'elles peuvent être produites par les entreprises des plaignants. Ce fait confirme que les parties et pièces détachées importées destinées à la voiture nationale ne sont pas uniques en leur genre. Comme précédemment, nous notons en outre que les critères permettant de bénéficier de droits de

question les produits achetés par les pouvoirs publics, lorsque ces produits sont originaires du Luxembourg et des Pays

programmes automobiles, l'octroi des avantages tarifaires et fiscaux est subordonné à l'obtention, pour la voiture finie, d'une teneur en éléments d'origine locale d'une certaine valeur. L'existence de ces conditions est incompatible avec les dispositions de l'article I:1, qui prévoit que les avantages fiscaux et tarifaires accordés aux produits d'un Membre (en l'espèce des produits coréens) doivent "immédiatement et sans condition" être étendus aux produits similaires importés des autres Membres.

14.147 Pour les raisons exposées ci-dessus, nous considérons que le Programme automobile de juin 1996, qui a établi une discrimination entre les importations parce que l'octroi des avantages fiscaux et tarifaires était lié à diverses conditions et autres critères sans rapport avec les importations elles-mêmes, et que le Programme automobile de février 1996, qui a lui aussi établi une discrimination entre les importations parce que l'octroi des avantages tarifaires était lié à diverses conditions et autres critères sans rapport avec les importations elles-mêmes, sont incompatibles avec les dispositions de l'article premier du GATT.

14.148 Étant donné que les Communautés européennes n'ont pas dûment fait valoir que les avantages tarifaires prévus par le Programme automobile de février 1996 étaient contraires à l'article premier⁷¹⁹, nous ne pouvons pas examiner l'allégation connexe selon laquelle, dans le cadre de ce même programme, les parties et pièces détachées importées de Corée bénéficient d'un avantage fiscal indirect (visé à l'article premier).

G. Allégations concernant la publication inadéquate et l'application partielle

14.149 Seul le Japon a formulé des allégations au titre de l'article X du GATT. Le Japon fait valoir que le Programme concernant la voiture nationale est contraire à l'article X:1 parce que l'Indonésie n'a pas publié les règlements relatifs au commerce "dans les moindres délais, de façon à permettre aux gouvernements et aux commerçants d'en prendre connaissance". Il fait valoir également que l'Indonésie n'a pas présenté les prescriptions prévues par le Programme concernant la voiture nationale et n'a pas non plus donné d'explications à ce sujet durant les consultations.

14.150 Le Japon fait valoir en outre que le Programme concernant la voiture nationale de juin 1996 était appliqué d'une manière contraire à l'article X:3 a), qui dispose que les règlements, y compris ceux qui visent les taux des droits de douane, taxes et autres impositions, doivent être administrés d'une manière uniforme, impartiale et raisonnable. Il soutient que, en juin 1996, l'Indonésie a autorisé PT Timor à importer des automobiles en franchise de droits, alors que la prescription en matière de contre-achats mentionnée dans le décret n'était pas satisfaite. Pour le Japon, ces faits constituent des violations de l'article X:3 a) puisque l'Indonésie a appliqué sa réglementation d'une manière partielle et déraisonnable.

14.151 L'Indonésie répond simplement que l'article X n'établit pas des obligations de fond, mais plutôt des obligations procédurales et administratives. En tout état de cause, l'Indonésie soutient qu'elle a publié ses règlements et décrets dans les recueils de lois et au Journal officiel dans les moindres délais après leur adoption, en conformité avec l'article X.

14.152 Nous avons déjà constaté que les mesures adoptées en application du Programme concernant la voiture nationale étaient contraires aux dispositions des articles premier et/ou III du GATT. Par conséquent, nous jugeons qu'il n'est pas nécessaire d'examiner les allégations du Japon au titre de l'article X du GATT.

⁷¹⁹ On l'a vu, dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial, les Communautés européennes n'ont pas fait valoir que les avantages fiscaux prévus par le Programme de février 1996 (ce qu'elles appelaient la mesure d)) étaient contraires à l'article premier. Voir le paragraphe iii) de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les CE.

H. Allégations concernant l'existence d'un préjudice grave au titre de la Partie III de

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

subventions relèvent des dispositions de l'article 6.1 a) parce que, en application du paragraphe 4 de l'annexe IV de l'Accord, PT TPN est dans une situation de démarrage et le taux global de subventionnement dépasse 15 pour cent des capitaux totaux investis. Les plaignants considèrent donc qu'ils sont en droit, au titre de l'article 27.8, de faire valoir qu'il existe un préjudice grave.

14.158 Nous considérons que l'article 27.8 permet

sur les ventes de produits de luxe est de 29,54 pour cent pour les Timor importées de Corée, de 26,20 pour cent pour les Timor montées dans l'usine de Tambun et de 18,68 pour cent pour les Timor devant être montées dans l'usine de Karawang. Les parties s'accordent donc à penser que le subventionnement *ad valorem* dépasse 5 pour cent. Nous ne voyons aucune raison de ne pas être d'accord avec les parties sur ce point. Au contraire, étant donné que la taxe sur les ventes de produits de luxe dont les Timor sont exonérées représente à elle seule 35 pour cent du coût des voitures vendues, il paraît inévitable, quelle que soit la méthode de calcul raisonnable utilisée, que le subventionnement *ad valorem* résultant de cette exonération dépasse 5 pour cent.

14.162 Pour les raisons qui précèdent, nous constatons que l'article 27 ne dispense pas les plaignants de démontrer, par des éléments de preuve positifs, que l'Indonésie a causé, par les effets des subventions en cause, un préjudice grave à leurs intérêts.⁷²⁴

3. Analyse de la notion de produit similaire

14.163 Comme nous l'avons vu, tant les Communautés européennes que les États-Unis affirment que l'Indonésie a causé, par le biais des subventions accordées dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale, un préjudice grave à leurs intérêts. Ils allèguent aussi que ce préjudice grave est occasionné à la fois par le détournement de leurs exportations de voitures de tourisme du marché indonésien ou une entrave à ces exportations et par la sous-cotation notable du prix de la Timor subventionnée sur le marché indonésien par rapport aux prix de leurs voitures de tourisme.

14.164 Les dispositions pertinentes de l'article 6.3 se lisent comme suit:

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 ces importations;

.....

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

a) Types de voiture

14.165 Le premier point lié à la notion de "produit similaire" soulevé en l'espèce est la question de savoir lesquels des véhicules automobiles des CE et des États-Unis vendus en Indonésie, le cas échéant, peuvent être correctement considérés comme étant des "produits similaires" à la Timor au sens de l'Accord SMC. Les parties ont exprimé des opinions divergentes sur l'interprétation, plus ou moins large ou étroite, qu'il convient de donner de la notion de "produit similaire" dans le présent différend.

14.166 Les Communautés européennes affirment que tous les véhicules automobiles relevant de la catégorie des "voitures de tourisme" constituent une catégorie unique de "produits similaires" aux fins de l'Accord SMC, puisqu'ils ont tous les mêmes caractéristiques essentielles et sont destinés à une utilisation finale identique. Elles soutiennent qu'il y a des variantes pour ainsi dire illimitées de voitures de tourisme et que tout effort tendant à diviser ces voitures en deux catégories de "produits similaires" ou plus aboutirait inévitablement à des résultats arbitraires car le Groupe spécial serait obligé soit de choisir entre les critères, soit d'appliquer plus de critères simultanément. Elles soulignent que, de plus, beaucoup de ces critères correspondent à des éventails de produits entre lesquels il serait arbitraire d'établir des lignes de démarcation, quel que soit l'endroit où ces lignes sont situées. Les Communautés européennes font valoir à titre subsidiaire qu'il faut, pour le moins, considérer l'Opel Optima et la Peugeot 306 comme étant "similaires" à la Timor car, sans être identiques à celle-ci, ces modèles présentent des caractéristiques qui ressemblent étroitement à celles de la Timor.

14.167 Les États-Unis envisagent la notion de "produit similaire" dans une optique plus étroite que celle qui est proposée par les Communautés européennes. Ils affirment que quatre voitures de tourisme américaines vendues ou qu'il est prévu de vendre en Indonésie – l'Opel Vectra et l'Opel Optima, la Ford Escort et la Chrysler Neon – sont des "produits similaires" à la Timor. Pour étayer cette assertion, ils soutiennent que ces produits sont destinés à des utilisations finales semblables (transport de personnes) et que, du fait que leurs caractéristiques physiques (par exemple, dimension, poids, hauteur et cylindrée) sont semblables ou quasiment identiques à celles de la Timor, ces voitures "ressemblent étroitement" à cette dernière. À l'appui de leurs allégations, les États-Unis citent une analyse très pertinente à leur avis de la segmentation du marché effectuée par le GlobalAutomotive Group de DRI, qui figure dans plusieurs extraits de publications de DRI communiqués au Groupe spécial⁷²⁵ et selon laquelle la Timor, l'Optima, l'Escort et la Neon sont toutes classées comme voitures de tourisme du segment C (segment moyen inférieur) tandis que la Vectra est classée dans le segment D (segment moyen supérieur).

14.168 rc 4.194 s

produits ne peuvent pas être considérés comme des produits similaires à la Timor. L'Indonésie considère que la Timor et la Bimantara Cakra constituent en fait à eux seuls un segment du marché, celui des "petites voitures économiques", alors que même les voitures américaines et communautaires les plus proches de la Timor appartiennent au segment des "petites voitures normales/ordinaires".

14.169 Dans l'évaluation des arguments des parties, nous n'oublions pas que les plaignants sont tenus de démontrer par des éléments de preuve positifs l'existence d'un préjudice grave. Nous pensons donc comme l'Indonésie qu'il incombe aux plaignants de présenter des arguments et des éléments de preuve pour chaque élément de leurs allégations relatives au préjudice grave, y compris l'existence d'effets sur un "produit similaire". Cela est conforme au principe général, énoncé par l'Organe d'appel dans l'affaire

Bien que cette définition figure dans la Partie V de l'Accord SMC (concernant les mesures compensatoires), les mots "dans le présent accord" montrent clairement qu'elle est également applicable aux dispositions de la Partie III, y compris à l'article 6 qui traite du préjudice grave.

14.171 La définition du "produit similaire" contenue dans l'Accord SMC est apparue pour la première fois dans le Code antidumping issu des Négociations Kennedy⁷²⁸ et, malgré des propositions de modification présentées lors de différentes négociations, a été reprise pratiquement telle quelle dans le

pertinents pour l'analyse du concept de produit similaire. L'expression "caractéristiques ressemblant étroitement", dans son sens ordinaire, comprend les caractéristiques physiques, mais non exclusivement, et nous ne voyons rien dans le contexte ainsi que dans l'objet ou le but de l'Accord SMC qui nous obligerait à conclure autrement.⁷³⁰

14.174 Bien que nous soyons tenus dans le présent différend d'interpréter l'expression "produit similaire" conformément à la définition précise figurant dans l'Accord SMC, nous estimons que l'on peut utilement s'inspirer des analyses antérieures des aspects de la notion de "produit similaire" au regard d'autres dispositions de l'Accord sur l'OMC. Ainsi, nous notons que l'Organe d'appel a déclaré dans l'affaire *Boissons alcooliques (1996)*⁷³¹ que, dans ce contexte comme dans n'importe quel autre, la question des "produits similaires" devait être examinée cas par cas, que pour appliquer les critères pertinents, les groupes spéciaux ne pouvaient qu'agir au mieux de leur jugement pour déterminer si, en fait, des produits étaient similaires, et que cela impliquerait toujours inévitablement un élément de jugement personnel, discrétionnaire. En gardant cette déclaration à l'esprit, nous examinons maintenant l'application de ces principes généraux à la présente affaire.

14.175 En ce qui concerne tout d'abord l'argument des Communautés européennes selon lequel toutes les voitures de tourisme devraient être considérées comme des "produits similaires" à la Timor, nous estimons qu'une approche aussi large n'est pas appropriée dans le présent différend. Certes, il est vrai que toutes les voitures de tourisme "ont les mêmes caractéristiques physiques essentielles et sont destinées à une utilisation finale identique", mais nous convenons avec l'Indonésie que ces voitures sont des produits fortement différenciés. Les Communautés européennes n'ont pas fourni au Groupe spécial de renseignements sur l'éventail des caractéristiques physiques des voitures de tourisme, mais tous les conducteurs savent que ces véhicules peuvent être très différents les uns des autres quant à leur dimension, leur poids, la puissance de leur moteur, la technologie, et les équipements. L'importance de ces grandes différences physiques, aussi bien pour le coût de production des voitures que pour leur image dans l'esprit des consommateurs, se concrétise par de très fortes différences de prix entre les marques et les modèles. Il est évident que les différences, physiques et non physiques, entre une Rolls Royce et une Timor sont énormes, et que le degré de substituabilité entre ces deux voitures est très bas. Dans l'optique de l'Accord SMC, il est presque inconcevable qu'une subvention accordée aux Timor puisse détourner ou entraver des importations de Rolls Royce, ou que l'on puisse analyser sérieusement une sous-cotation des prix impliquant ces deux modèles. En résumé .1452 Tm3e- 142.5 -

de précision la position des véhicules sur le marché, nous avons subdivisé les segments C à E en classe inférieure (1) et en classe supérieure (2).

Ainsi, DRI a pris en compte dans son analyse les caractéristiques physiques des voitures en question pour établir sa segmentation du marché. Elle a utilisé comme filtre initial la dimension des véhicules puis réparti les voitures ayant une dimension donnée en classes supérieure et inférieure, les voitures de luxe, quelle que soit leur dimension, étant classées dans le segment E et non dans les segments inférieurs. Nous estimons que cette approche, qui consiste à segmenter le marché en combinant la dimension des véhicules, leur prix et leur position sur le marché, est rationnelle et compatible avec les critères applicables à l'analyse de la notion de "produit similaire" au regard de l'Accord SMC.

14.179 L'Indonésie note que l'analyse de la notion de "produit similaire" peut varier selon le marché en question et que la segmentation établie par DRI a été conçue pour le marché européen. Elle fait valoir aussi que la Timor vendue en Indonésie n'est en fait pas identique à la Kia Sephia, mais qu'elle est plutôt un modèle plus ancien de la Sephia avec un moteur plus petit et moins d'équipements que la nouvelle Sephia. À l'appui de cette affirmation, elle attire l'attention sur une pièce communiquée par les États-Unis selon laquelle les modèles Sephia vendus aux États-Unis à partir de 1996 étaient équipés d'un moteur de 1,8 litre et d'équipements nouveaux tels qu'une suspension améliorée et des coussins gonflables de sécurité. L'Indonésie a aussi fourni des données montrant que la Sephia vendue aux États-Unis est plus lourde que la Timor S515, avec une différence de poids variant entre 68 et 103 kg. Elle n'a présenté aucun élément de preuve concernant la dimension du moteur des Sephia

de l'Accord SMC. Par contre, dans l'analyse de DRI, la Vectra et la Neon sont classées dans des segments différents du marché (D1 et C2 respectivement), ce qui affaiblit, à notre avis, la thèse des plaignants selon laquelle ces produits devraient être considérés "similaires" à la Timor.⁷³⁴ Les plaignants n'ont pas expliqué pourquoi le Groupe spécial devrait juger pertinente la segmentation du marché de DRI et néanmoins ne pas la prendre en compte lorsqu'elle leur est défavorable. Bien au contraire, l'argument des États-Unis concernant la Vectra en particulier démontre l'inverse de ce qu'ils ont voulu dire. Les États-Unis admettent que la Vectra "occupe une position légèrement plus élevée sur le marché que la Timor", qu'elle est plus longue et équipée d'un moteur plus puissant. Ils se contentent d'affirmer que la Vectra "n'est pas tellement différente" de la Timor, ce qui semblerait bien sommaire par rapport à la définition contenue dans l'Accord SMC.

14.182 L'analyse de la segmentation du marché par DRI est utile mais nous ne sommes pas disposés à nous fonder sur elle sans avoir confirmation, au moyen d'une comparaison indépendante des caractéristiques physiques, que les modèles communautaires et américains en question sont "similaires" à la Timor. Les Communautés européennes, les États-Unis et l'Indonésie ont tous communiqué au Groupe spécial des données comparatives détaillées concernant les caractéristiques physiques et la performance des modèles en cause. Ces renseignements diffèrent sur certains points précis et il n'apparaît pas toujours clairement quelle version de tel ou tel modèle est comparée avec quoi.⁷³⁵ Néanmoins, les renseignements dont nous disposons permettent dans l'ensemble de voir assez bien les similitudes et les différences entre les modèles en question. Cependant, les parties ont parfois choisi de mettre l'accent sur des caractéristiques physiques et équipements différents ou de caractériser différemment l'importance des différences existantes. Pour évaluer l'approche de DRI en matière de segmentation du marché, nous rappellerons donc dans les grandes lignes l'opinion de l'Indonésie sur la segmentation du marché dans ce pays puis l'évaluerons d'après les caractéristiques physiques et autres critères dont l'Indonésie a souligné l'importance.

14.183 L'Indonésie affirme que la Timor est une "voiture techniquement élémentaire, économique et toute simple" qui correspond à un créneau unique au bas de la gamme sur le marché indonésien. Elle soutient que pour établir une segmentation correcte du marché des voitures de tourisme, il faudrait répartir celles-ci en trois catégories - petites, moyennes et grosses voitures -, puis subdiviser chaque catégorie en classes économique, normale ou ordinaire et de luxe. L'Indonésie déclare que la catégorie des petites voitures économiques se compose uniquement de la Timor et d'un autre modèle (Mantara Cakra).⁷³⁶ Elle considère que tous les modèles communautaires et américains vendus en Indonésie dont il est allégué qu'ils sont similaires à la Timor appartiennent à la même catégorie, celle des petites voitures normales ou ordinaires.

L'Indonésie commence par comparer diverses caractéristiques physiques de la Timor avec d'autres modèles Optima, la Vectra, la Neon - dont les plaignants allèguent qu'ils sont "produits similaires" à la Timor. Elle affirme qu'il existe quatre caractéristiques essentielles ou groupes de spécifications qui permettent de différencier les modèles, le groupe moteur, la direction et la suspension, et les équipements de sécurité. L'analyse de ces quatre groupes de spécifications montre que les cinq modèles

⁷³⁴ Ni les Communautés européennes ni les États-Unis ne vendent de voitures du segment B sur le marché indonésien et il ne nous a pas été demandé de valuer l'approche de l'Indonésie.

modèles sembleraient équipés du frein à disque à l'avant et du frein à tambour à l'arrière. La Vectra possède le système de freinage antiblocage (ABS), de même que, apparemment, certains modèles de l'Optima et de la 306, tandis que la Timor et l'Escort en sont dépourvues (la Neon l'offre en option). Pour ce qui est de la contenance du réservoir, les modèles se classent comme suit, dans l'ordre croissant: Timor (50 litres), Optima (52 litres), Escort (55 litres), Neon (57 litres), 306 (60 litres) et Vectra (61 litres). Pour la plupart des modèles, les chiffres de consommation de carburant ne sont pas disponibles. Le poids des modèles s'établit comme suit: Optima (980 kg), Timor (1 055 kg), 306 (1 100 kg), Neon (1 102 kg), Escort (1 110 kg) et Vectra (1 150 kg). D'après les documents présentés par l'Indonésie, tous les modèles, sauf la Timor et la 306, sont équipés de coussins gonflables; cependant, les États-Unis ont indiqué que la version indonésienne de l'Escort n'en n'aurait pas été équipée, tandis qu'il ressort des documents des Communautés européennes qu'un modèle de l'Optima est équipé d'un seul coussin gonflable et qu'un autre en est dépourvu.

14.189 À notre avis, les données communiquées par les parties tendraient à confirmer la segmentation du marché selon l'analyse de DRI. Même si l'on s'en tient aux éléments sur lesquels l'Indonésie a choisi de mettre l'accent, la Timor ne semble pas être notablement inférieure à la 306, à l'Optima ou à l'Escort et serait en fait supérieure, à certains égards, à ces modèles. En ce qui concerne la Vectra, par contre, la supériorité semble relativement claire: la Vectra est la plus lourde voiture de tourisme du groupe (95 kg de plus que la Timor), elle se classe avec la Neon au premier rang pour la cylindrée (environ 500 cm³ de plus que la Timor), elle est le seul des véhicules cités à pouvoir accueillir cinq personnes et elle est dotée de tous les équipements mentionnés par l'Indonésie (direction assistée, ABS, coussins gonflables). La Neon occupe une position intermédiaire: elle est plus lourde et a une plus grande cylindrée que la Timor et la plupart des autres modèles en question, mais elle n'est pas notablement mieux équipée que la Timor à d'autres égards. Les données concordent donc avec l'évaluation de DRI selon laquelle la Vectra appartient à un autre segment du marché que la Timor tandis que la Neon se situe dans la classe supérieure du même segment que la Timor.

14.190 Plusieurs autres facteurs considérés conjointement donnent à penser que la Timor appartient en fait au segment C. D'abord, d'après l'étude *World Forecast* de DRI, Kia - producteur de la Sephia, modèle apparenté à la Timor - produit et vend sur le marché coréen une gamme de voitures de tourisme, y compris des modèles classés dans les segments A (Morning) et B (Avella et Pride). Ensuite, contrairement à l'affirmation de l'Indonésie, il ressort des données de DRI que plusieurs voitures de tourisme classées par cette société dans le segment B (Suzuki Baleno et Toyota Starlet) sont actuellement vendues sur le marché indonésien et que plusieurs autres (Daihatsu Charade et Maleo Maleo) étaient déjà vendues en 1996 en Indonésie. Nous notons que ces voitures du segment B sembleraient nettement plus petites et, dans l'ensemble, moins puissantes que la Timor.⁷⁴⁰ Cela infirme les arguments de l'Indonésie selon lesquels la Timor et la Bimantara Cakra constituent une classe à part au bas de la gamme sur le marché indonésien.

14.191 Outre la comparaison des caractéristiques physiques, l'Indonésie fait valoir que la Timor diffère, sur la base de plusieurs caractéristiques non physiques, des autres modèles dont il est allégué qu'ils sont des "produits similaires". Bien qu'elle n'ait pas clairement identifié les caractéristiques qu'elle considère comme étant non physiques, parmi les facteurs qu'elle a énumérés qui, vraisemblablement, ne sont pas des "caractéristiques physiques", on peut citer la fidélité à la marque, l'image/la réputation de la marque, le prestige, le service après-vente et la valeur de revente. Cependant, le seul élément de preuve cité par l'Indonésie à l'appui de son affirmation selon laquelle il

⁷⁴⁰ La voiture désignée par l'Indonésie comme étant de la série Daihatsu G102 est apparemment une Charade rebaptisée. D'après les chiffres communiqués par l'Indonésie, la Starlet, la Charade et la Baleno pèsent 725 kg, 845 kg et 965 kg (contre 1 055 kg pour la Timor), et sont équipées de moteur produisant 53, 56 et 87

montée en Indonésie à partir d'un jeu de pièces détachées importé est un "produit similaire d'un autre Membre".

14.195 En réponse aux questions posées par le Groupe spécial, les plaignants ont donné les renseignements ci-après sur la forme sous laquelle leurs voitures de tourisme étaient importées. D'après les Communautés européennes, la quasi-totalité des voitures sont exportées vers l'Indonésie sous forme de jeux de pièces détachées, qui comprennent "presque toutes" les parties et pièces nécessaires au montage des voitures, les seules parties et pièces achetées en Indonésie étant des éléments universels bon marché comme les batteries et les pneus, ou des accessoires tels que les appareils de radio, les lecteurs de disques compacts et les haut-parleurs. Les Communautés européennes ont aussi dit (et l'Indonésie ne l'a pas contesté) que d'après les données communiquées par l'Indonésie au cours des consultations, la "teneur en éléments d'origine locale" des voitures de tourisme communautaires montées dans ce pays variait entre 6,4 et 8,3 pour cent en 1996 (on ne sait pas très bien si l'Indonésie considérait l'Optima comme une voiture américaine ou communautaire; il ressort des mêmes données que les voitures de tourisme américaines avaient en 1996 une teneur en éléments d'origine locale variant entre 7,7 et 11,1 pour cent).⁷⁴² Les États-Unis ont dit que les Escort auraient été commandées par groupes de 20 véhicules, emballés dans des colis étanches et conditionnés spécialement. Le jeu de pièces détachées aurait contenu "toutes les parties nécessaires au montage d'une Escort complète, sauf les éléments à acheter sur place, comme l'huile et l'essence". La teneur en éléments d'origine locale aurait été dans un premier temps bien inférieure à 20 pour cent, même si Ford envisageait de l'accroître progressivement. La Neon aurait été expédiée en lots de 72 véhicules, contenus dans 85 caisses. Les articles à acheter auprès de fournisseurs locaux auraient été la peinture, l'huile, l'essence et d'autres produits. Aucune voiture de tourisme américaine ou communautaire n'a atteint le pourcentage requis de 20 pour cent d'éléments d'origine locale pour pouvoir bénéficier d'une réduction des droits de douane sur les parties et pièces importées.

14.196 L'Indonésie ne conteste pas que les jeux de pièces détachées importés ou dont il est allégué qu'il est prévu d'importer en Indonésie soient des produits "d'un autre Membre". La question est donc de savoir si ces jeux "présentent des caractéristiques ressemblant étroitement" à celles des Timor finies et sont donc "similaires" à ces dernières. À cet égard, nous notons, tout d'abord, que les utilisations finales des jeux de pièces détachées importés sont les mêmes que celles des voitures de tourisme finies (même si des étapes additionnelles sont nécessaires avant que cette utilisation finale ait lieu). Ensuite, étant donné que les jeux de pièces détachées ont un pourcentage très faible d'éléments d'origine locale, l'écrasante majorité des pièces qu'ils contiennent non seulement ressemblent étroitement mais encore sont physiquement identiques à celles qui se trouvent dans le produit final, la seule différence étant le fait que ces pièces sont détachées et non montées. Il s'agit donc de savoir si l'on peut à bon droit considérer les pièces non montées comme étant "similaires" au produit fini monté à partir d'elles, c'est-à-dire de savoir si la différence entre un produit monté et un produit non monté est suffisamment importante pour que le produit non monté ne "ressemble" pas "étroitement" au produit monté.

14.197 Nous ne considérons pas qu'un produit non monté ne soit pas *ipso facto* un produit similaire au même produit une fois monté. Rappelant l'opinion de l'Organe d'appel selon laquelle une classification tarifaire peut être utile pour l'analyse de la similarité des produits⁷⁴³, nous notons que, aux termes des Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé:

⁷⁴² D'après l'Indonésie, "la teneur en éléments d'origine locale des voitures montées en Indonésie est calculée d'après la valeur ajoutée locale ... On attribue à chaque partie ou pièce détachée une valeur moyenne pondérée par rapport à un véhicule fini (le coefficient de pondération est établi d'après la moyenne pour chaque catégorie de voitures). Le niveau des activités de fabrication qui ont lieu en Indonésie est aussi pris en compte, comme facteur, dans le calcul de la teneur en éléments d'origine locale".

⁷⁴³ *Boissons alcooliques (1996)*, rapport de l'Organe d'appel, *op. cit.*, pages 24 et 25.

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.

Nous pensons qu'il est judicieux dans le contexte du présent différend d'adopter une approche comparable pour ce qui est du rapport entre les produits montés et non montés. Il apparaît que, afin de ne pas avoir à payer des droits de 200 pour cent sur les voitures de tourisme entièrement montées, les constructeurs automobiles des CE et des États-Unis expédient vers l'Indonésie des jeux de pièces détachées quasiment complets qui sont en réalité des "voitures en boîte". Nous estimons par conséquent que l'on peut à bon droit considérer que ces jeux de pièces présentent des caractéristiques ressemblant étroitement à celles d'une voiture finie.

c) Produits non originaires d'un Membre plaignant

14.198 Avant d'aborder l'analyse des effets défavorables, nous devons d'abord voir si les États-Unis peuvent alléguer qu'ils ont subi un préjudice grave à la suite d'un détournement d'importations ou d'une entrave aux importations ou d'une sous-cotation des prix s'agissant d'un produit qui n'est pas originaire de ce pays pour la seule raison que le producteur dudit produit est une "société américaine".

14.199 Nous avons déterminé que les sociétés américaines et communautaires vendent, ou, selon les allégations, auraient vendu en l'absence des subventions accordées dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale, quatre modèles de voitures de tourisme qui sont (ou, dans le cas de la Neon, pourraient être) des "produits similaires" à la Timor: l'Escort, l'Optima, la 306 et la Neon. Au cours de la procédure, tant les Communautés européennes que les États-Unis ont affirmé avoir subi un préjudice grave à la suite d'un détournement d'importations ou d'une entrave aux importations et d'une sous-cotation des prix par rapport aux prix de l'Optima et de l'Escort. En réponse à une question du Groupe spécial, les États-Unis ont confirmé que les jeux de pièces détachées pour l'Optima provenaient de fournisseurs des Communautés européennes et que, si le projet de vendre l'Escort avait été mis à exécution, les jeux de pièces pour ce modèle auraient aussi été obtenus auprès de fournisseurs communautaires. Ils font valoir cependant que les producteurs de ces jeux de pièces détachées (General Motors et Ford) sont indéniablement des sociétés américaines et qu'un préjudice grave peut être causé aux intérêts américains du fait d'un détournement d'importations ou d'une entrave aux importations ou d'une sous-cotation des prix s'agissant de leurs produits, quel que soit l'endroit où ceux-ci sont fournis.

14.200 Pour examiner cette question, nous partons du fait que tant l'article XVI du GATT que l'Accord SMC font partie des accords multilatéraux sur le commerce des marchandises figurant à l'Annexe 1A. Il n'est donc pas surprenant qu'à propos du préjudice grave, l'article XVI:1 met l'accent sur les effets de la subvention sur le commerce des marchandises. Cet article se lit comme suit:

Si une partie contractante accorde ou maintient une subvention, y compris toute forme de soutien des revenus ou des prix, qui a directement ou indirectement pour effet d'accroître les exportations d'un produit du territoire de ladite partie contractante ou de réduire les importations de ce produit

contractantes intéressées ou avec les PARTIES CONTRACTANTES, la possibilité de limiter la subvention (non souligné dans le texte original).

On retrouve dans la Partie III de l'Accord SMC la même importance accordée aux effets de la subvention sur le commerce. L'article 5 prévoit qu'aucun Membre ne devrait causer, en recourant à une subvention quelconque, d'"effets défavorables pour les intérêts d'autres Membres". L'un de ces effets défavorables est le fait de causer un "préjudice grave aux intérêts d'un autre Membre", l'Accord SMC précisant que cette expression est utilisée avec le même sens qu'à l'article XVI:1.⁷⁴⁴ L'article 6.3 dispose qu'un préjudice grave peut apparaître dès lors qu'il existe l'une ou plusieurs des quatre situations énumérées. Comme nous l'avons vu, les États-Unis allèguent que deux de ces situations existent, à savoir i) que "la subvention a pour effet de détourner les *importations d'un produit similaire d'un autre Membre* du marché du Membre qui accorde la subvention ou d'entraver ces importations"; et ii) que "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" (non souligné dans le texte original).

14.201 À notre avis, le libellé de l'article XVI et de la Partie III de l'Accord SMC montre clairement qu'un préjudice grave peut apparaître lorsque les intérêts commerciaux d'un Membre ont été affectés par la subvention. Selon nous, rien dans l'article XVI ni dans la Partie III ne donne à penser que les États-Unis puissent affirmer avoir subi des effets défavorables du simple fait qu'ils estiment qu'il a été porté atteinte aux intérêts de *sociétés* américaines là où des *produits* américains ne sont pas en cause. Les États-Unis n'ont cité aucun terme figurant à l'article XVI:1 ou dans la Partie III qui laisserait penser qu'il faut prendre en compte la nationalité des producteurs pour établir l'existence d'un préjudice grave. Par conséquent, étant donné qu'un préjudice grave ne peut apparaître en l'espèce que lorsqu'il y a "détournement d'importations ou entrave à des importations d'un produit similaire d'un autre Membre" ou sous-cotation des prix "par rapport au prix d'un produit similaire d'un autre Membre", nous n'estimons pas que les États-Unis puissent transformer ces effets sur des produits originaires des Communautés européennes en un préjudice grave causé aux intérêts américains simplement en affirmant que les produits affectés ont été produits par des sociétés américaines.

14.202 Comme nous avons estimé que l'existence d'une atteinte prétendument portée à des *sociétés* américaines ne permet pas d'alléguer qu'un préjudice grave a été causé aux intérêts des États-Unis, il reste à savoir si un Membre peut alléguer qu'un autre Membre a subi un préjudice grave en raison de la subvention. À notre avis, la réponse est négative. Il convient de rappeler que l'article 7 de l'Accord SMC énonce les dispositions qu'un Membre doit prendre lorsqu'il estime avoir subi des effets défavorables au sens de la Partie III. L'article 7.2 se lit comme suit:

Toute demande de consultations au titre du paragraphe 1 comportera un exposé des éléments de preuve disponibles au sujet *a)* de l'existence et de la nature de la subvention en question et *b)* du dommage causé à la branche de production nationale, de l'annulation ou de la réduction d'avantages ou du préjudice grave [note de base de page omise] causé aux intérêts du Membre qui demande les consultations.

Il ressort clairement de l'article 7.2 qu'un Membre ne peut recourir aux procédures de règlement des différends énoncées à l'article 7 que lorsqu'il estime avoir subi lui-même un préjudice grave en raison de la subvention.

14.203 Notre opinion sur ces questions est confirmée par l'article 6.7 qui permet à un Membre accordant une subvention de se défendre contre une allégation concernant l'existence d'un

⁷⁴⁴ Accord SMC, note 13 relative à l'article 5.

notre analyse de la question de l'existence d'un préjudice grave car ce sont des "mesures qui ont pris fin" tandis que des mesures futures ne peuvent pas avoir causé de préjudice grave effectif, il serait difficile d'imaginer une situation dans laquelle un groupe spécial serait à même de déterminer l'existence d'un préjudice grave effectif. Nous refusons donc de suivre la démarche proposée par l'Indonésie.⁷⁴⁷

5. Détournement et entrave

14.207 Ayant déterminé que certains modèles de voiture de tourisme communautaires et américains sont (ou, dans le cas de la Neon, peuvent être) des produits similaires à la Timor, nous devons ensuite examiner si les plaignants ont démontré que les subventions accordées dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale ont eu pour effet de détourner les exportations de ces modèles du marché indonésien ou d'entraver ces exportations.

subvention ou une entrave à ces importations. L'Indonésie, par contre, soutient que l'article 6.4 ne s'applique pas au présent différend.

14.209 Cette question a une incidence très importante sur les obligations qui incombent aux plaignants. Si le type d'analyse prévu à l'article 6.4 est approprié en l'espèce, on peut considérer que les plaignants pourraient établir une présomption de détournement d'importations ou d'entrave à des importations simplement en démontrant que la part de marché d'un produit subventionné s'est accrue au cours d'une période dûment représentative. Si, au contraire, le type d'analyse prévu à l'article 6.4 n'est pas approprié en l'espèce, les plaignants doivent alors démontrer que "*la subvention a pour effet*" de détourner les importations du marché indonésien ou d'entraver les importations dans ce pays, autrement dit qu'ils ont perdu des débouchés en Indonésie qu'ils auraient pu avoir autrement et que ces débouchés ont été perdus en raison des subventions accordées dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale.

14.210 Nous convenons avec l'Indonésie que l'article 6.4 n'est pas applicable en l'espèce. Le libellé de cette disposition est sans ambiguïté et la mention expresse de l'article 6.3 b) est une solide raison de conclure qu'une analyse du type prévu à l'article 6.4 n'est pas appropriée dans le cas d'allégations formulées au titre de l'article 6.3 a). Les plaignants n'ont rien signalé dans le libellé de la disposition ou dans l'objet et le but de l'Accord SMC qui inciterait à conclure différemment.

14.211 Notre conclusion ne signifie pas, bien entendu, que des données concernant les parts de marché soient sans intérêt pour la question de savoir s'il y a eu détournement des importations du marché du Membre qui accorde la subvention ou entrave à ces importations. Au contraire, ces données peuvent être des éléments de preuve très pertinents pour l'analyse d'une allégation en ce sens. Cependant, elles prouvent uniquement l'existence d'un détournement et d'une entrave imputables à la subvention, et il ne suffit pas de démontrer que la part de marché du produit subventionné sur le marché du Membre qui accorde la subvention s'est accrue pour satisfaire *ipso facto* aux prescriptions de l'article 6.3 a).

ii) Ventes effectives et données concernant les parts de marché

14.212 Ayant déterminé que les modèles communautaires et américains du segment C1 (et vraisemblablement ceux du segment C2) sont "similaires" à la Timor subventionnée, nous estimons qu'il est opportun d'analyser les parts de marché pour les voitures du segment C.⁷⁴⁸ Un examen des données communiquées par l'Indonésie lors de la procédure au titre de l'annexe V montre que la Timor s'est rapidement taillé, dès son apparition, une part très substantielle du segment C du marché indonésien des voitures de tourisme. Comme il ressort du tableau 1, la Timor n'était pas vendue en 1995 et sa part du segment C était donc nulle. En 1996, année de son introduction sur le marché, elle a obtenu une part de 16,9 pour cent du segment C en Indonésie, qui est passée à 42,4 pour cent pendant la période allant de janvier à mai 1997 (période la plus récente pour laquelle des données nous ont été fournies). Le tableau 2 donne une ventilation trimestrielle des parts de marché, qui montre qu'il n'y a eu aucune vente de Timor jusqu'au quatrième trimestre de 1996. Au cours de ce trimestre, la part de marché de la Timor dans le segment C a atteint 40,9 pour cent. Elle est tombée à 38,8 pour cent pendant le premier trimestre de 1997 mais est remontée à 47,7 pour cent pendant la partie du deuxième trimestre pour laquelle nous disposons de données (avril-mai).

⁷⁴⁸ D'après les données communiquées pendant la procédure au titre de l'annexe V, un seul modèle de voiture de tourisme du segment C2 est actuellement vendu en Indonésie (la Mitsubishi Lancer). Ainsi, si l'on calcule les parts de marché en excluant les voitures de tourisme du segment C2, cela majorerait quelque peu les parts en valeur absolue de la Timor et des modèles communautaires du segment C1 mais ne modifierait pas les parts en valeur relative.

14.213 Pour savoir si cette évolution des parts de marché traduisait en fait un détournement des importations de produits originaires des CE et des États-Unis du marché indonésien ou une entrave à ces importations, nous prenons comme point de départ les parts de marché effectives correspondant aux trois modèles communautaires dont nous avons constaté qu'ils sont des produits similaires, et au seul modèle américain dont nous supposons, pour les besoins de l'argumentation, qu'il est un produit similaire à la Timor. La Neon n'a jamais été introduite sur le marché indonésien (d'après les allégations en raison du Programme concernant la voiture nationale), et la part de marché des voitures de tourisme originaires des États-Unis dans le segment C du marché indonésien des voitures de tourisme était donc nulle. L'Escort n'ayant également jamais été introduite sur le marché indonésien, les parts de marché des CE sont uniquement calculées d'après les ventes de 306 et d'Optima. Comme le montre le tableau 1 ci-après, la part de marché des CE dans le segment C en Indonésie était de 2,4 pour cent en 1995. Elle est montée à 5,7 pour cent en 1996 mais est revenue à 3,7 pour cent pendant la période pour laquelle nous disposons de données (janvier-mai 1997). Le tableau 2 ci-après contient une ventilation trimestrielle de ces données. Il en ressort que, pendant les trois premiers trimestres de 1996, la part de marché des CE dans le segment C variait entre 6,9 et 7,8 pour cent. Pendant le quatrième trimestre de 1996 (au moment où la Timor est apparue sur le marché), cette part est tombée à 3,7 pour cent. Pendant le premier trimestre de 1997, elle a encore diminué pour s'établir à 3,3 pour cent, et est restée à un niveau relativement bas, soit 4,2 pour cent, pendant la partie du deuxième trimestre pour laquelle nous disposons de données (avril-mai 1997).

14.214 Si l'on considère uniquement les parts de marché, les données dont nous disposons font apparaître une corrélation peut-être notable entre l'introduction de la Timor subventionnée et le fléchissement de la part de marché des CE dans le segment C du marché indonésien. Les données trimestrielles montrent que la part de marché des CE pour les voitures du segment C en Indonésie s'est fortement accrue pendant les trois premiers trimestres de 1996 mais que, pendant le quatrième trimestre de 1996, au moment de l'introduction de la Timor, elle est tombée à 3,7 pour cent et y est restée en moyenne pendant les cinq premiers mois de 1997. Ainsi, il ne semble guère douteux que la part de marché des CE dans le segment C a fortement diminué par rapport à celle de la Timor subventionnée, et que l'étroite corrélation temporelle entre l'introduction de la Timor et le recul de la part de marché des CE laisse croire à un lien de causalité entre les deux faits.

14.215 Si l'article 6.4 de l'Accord SMC était applicable au présent différend, ce constat d'une modification des parts de marché en valeur relative au détriment du produit similaire non subventionné aurait peut-être bien suffi pour établir le bien-fondé de la présomption de détournement ou d'entrave formulée par les Communautés européennes.⁷⁴⁹ En l'absence de cet article, toutefois, il ne suffit pas que les Communautés européennes démontrent qu'il y a eu baisse de la part de marché relative; elles doivent en fait démontrer que "la subvention a pour effet de détourner les importations d'un produit similaire" d'origine communautaire du marché indonésien ou "d'entraver ces importations", autrement dit, que des importations qui auraient eu lieu n'ont pas eu lieu à la suite des subventions. La diminution d'une part de marché peut être prise en compte pour établir la réalité d'une telle situation, mais nous estimons que nous devons aller plus loin dans l'analyse et considérer les chiffres de vente effectifs pour les produits en question.

14.216 Malgré le recul des parts de marché, le volume des ventes, en chiffre absolu, des modèles en question des CE n'a pas fléchi de manière notable après l'introduction de la Timor. En fait, les ventes de véhicules du segment C en provenance des CE étaient de 419 unités en 1995 et de 1 445 unités en 1996. Pour 1997, nous ne disposons de données complètes concernant le segment C, communiquées lors de la procédure au titre de l'annexe V, que pour la période allant de janvier à mai, et il en ressort

⁷⁴⁹ À supposer que les huit mois auxquels se rapportent les données postérieures à l'introduction de la Timor soient considérés comme étant "une période dûment représentative, suffisante pour démontrer des tendances manifestes dans l'évolution du marché du produit considéré" au sens de l'article 6.4.

que les ventes des CE ont atteint 611 unités, ce qui équivaut à 1 466 unités en chiffre annuel. Nous disposons aussi des chiffres de vente, communiqués par les Communautés européennes, concernant l'Optima (257 unités) et la 306 (656 unités) pour la période allant de janvier à août 1997. D'après ces chiffres, cumulés et annualisés, les ventes s'établissent à 1 370 unités pour 1997. En chiffres trimestriels, les ventes sont restées relativement stables pour l'Optima et la 306 pendant la période allant du quatrième trimestre de 1996 à mai 1997, soit entre 300 et 400 unités par trimestre.⁷⁵⁰

14.217 Le fait que la perte de part de marché ne s'est pas accompagnée d'une diminution du volume des ventes en chiffre absolu s'explique par l'expansion du marché indonésien après l'introduction de la Timor. Ce qu'il faut surtout prendre en compte ici, c'est le fait que l'expansion du marché était en grande partie imputable aux ventes de Timor. En particulier, entre les troisième et quatrième trimestres de 1996, le marché des voitures du segment C s'est accru de 6 326 unités, dont 4 278 unités (68 pour cent) étaient des Timor. La même tendance a marqué les cinq premiers mois de 1997. Ainsi, la stabilité relative du volume des ventes communautaires sur un marché en expansion rapide s'est traduite par une diminution des parts de marché mais non des volumes en chiffres absolus.

14.218 Nous convenons avec les Communautés européennes qu'un plaignant n'a pas besoin de démontrer que les ventes ont diminué pour prouver qu'il y a eu détournement ou entrave. Cela découle du sens ordinaire même de ces termes. Ainsi, le détournement s'entend d'une situation dans laquelle des volumes de vente ont diminué, tandis que l'entrave s'entend d'une situation dans laquelle des ventes qui, autrement, auraient eu lieu ont été empêchées. Il s'agit donc pour nous de savoir si les données susmentionnées concernant les parts de marché et les ventes permettraient de considérer que, sans l'introduction de la Timor subventionnée, les ventes communautaires de voitures de tourisme du segment C auraient été plus importantes qu'elles ne l'ont été.

14.219 D'ordinaire, une diminution de la part de marché sur un marché stable ou en expansion, coïncidant avec l'introduction d'un produit subventionné, pourrait donner à penser que les ventes auraient été plus élevées sans l'introduction du produit subventionné. Tel serait particulièrement le cas si, pendant la période antérieure à l'introduction du produit subventionné, la part de marché du produit non subventionné a progressé. En l'espèce, toutefois, l'Indonésie affirme que l'introduction de la Timor subventionnée a été elle-même à l'origine de l'expansion rapide du marché avec la commercialisation d'une nouvelle voiture de tourisme très abordable, à la portée des personnes n'ayant jamais acheté de voiture. Les Communautés européennes écartent cet argument en le qualifiant de "spéculation pure", mais les chiffres de vente en volume indiqués plus haut corroborent jusqu'à un certain point cette affirmation. Ainsi, il est possible d'interpréter les données comme signifiant que, sans l'introduction de la Timor subventionnée, le marché indonésien des voitures du segment C serait resté relativement stable ou, en tout état de cause, aurait enregistré pendant le dernier trimestre de 1996 et les huit premiers mois de 1997 une progression plus graduelle, comparable à celle qui est intervenue pendant la période allant du premier trimestre de 1995 au deuxième trimestre de 1996.

14.220 À supposer que, sans l'introduction de la Timor subventionnée sur le marché, le marché indonésien du segment C soit resté stable ou ait progressé à un rythme plus modéré pendant la période pour laquelle nous disposons de données, il s'agit de savoir si les ventes communautaires de modèles du segment C, en chiffres absolus, auraient été plus élevées que celles qui ont été effectivement réalisées. Sur ce point, les données ne permettent pas de trancher. Les Communautés européennes soutiennent que leur part de marché avait progressé régulièrement et aurait continué à le faire sans l'introduction de la Timor subventionnée, mais les ventes effectives ne concernaient que deux

⁷⁵⁰ En fait, le chiffre trimestriel pour la partie du deuxième trimestre, s'il était maintenu pour le reste de ce trimestre, aurait été de 423 unités, soit le volume le plus élevé pour la période allant de 1995 au deuxième trimestre de 1997. Si l'on considère la période de juin à août comme un trimestre, les ventes communautaires dans le segment C se chiffraient à 302 unités.

modèles, l'Optima et la 306.⁷⁵¹ Comme le montre le tableau 2, les chiffres de vente trimestriels pour l'Optima ne font ressortir aucune tendance claire à la hausse pendant les six trimestres antérieurs à l'introduction de la Timor subventionnée.⁷⁵² En fait, l'accroissement des ventes communautaires était imputable à l'introduction de la 306 pendant le premier trimestre de 1996. Les Communautés européennes affirment que les ventes de 306 en 1996 (1 086 unités) ont été de 400 unités inférieures au chiffre prévu, mais nous ne savons pas sur quelle base ces prévisions ont été établies. Les ventes de 306 pour une partie de l'année 1997 se montaient, en chiffres annuels, à 984 unités (janvier à août) et à 1 070 unités (janvier à mai), soit légèrement moins que le chiffre annualisé pour le premier semestre de 1996, à savoir 1 214 unités.⁷⁵³ Ainsi, si nous supposons qu'en l'absence de la Timor, le marché soit resté stable ou ait continué à progresser de façon plus graduelle jusqu'en août 1997⁷⁵⁴, et que la 306 ait conservé la part de marché obtenue pendant le premier semestre de 1996, il y aurait eu sans doute une progression tout au plus modeste de ces ventes. En tout état de cause, une telle conclusion relève surtout de la spéculation compte tenu des faits disponibles.⁷⁵⁵

14.221 Enfin, nous notons les limitations propres aux données dont nous disposons. Des renseignements complets sur les ventes dans le segment C du marché indonésien ne sont disponibles que pour la période allant jusqu'à mai 1997, c'est-à-dire pour moins de trois trimestres suivant l'introduction de la Timor. Les renseignements additionnels sur les ventes d'Optima et de 306 effectuées jusqu'en août 1997 ne peuvent pas être envisagés dans le contexte de la situation globale du marché. De plus, le volume des ventes des modèles communautaires en question est modeste, au point où l'on peut douter que les variations en volume soient statistiquement significatives. Nous notons, par exemple, que le volume des ventes d'Optima en 1995 (année non touchée par l'incidence de la Timor subventionnée) est monté en flèche pour passer de 36 unités pendant le premier trimestre à 186 unités au deuxième trimestre, avant de retomber à 98 et 99 unités pendant les troisième et quatrième trimestres, respectivement.

14.222 En résumé, la diminution spectaculaire de la part de marché des CE dans le segment C n'est pas, en l'espèce, un élément de preuve déterminant de l'existence d'un détournement ou d'une entrave, car les données corroborent jusqu'à un certain point l'opinion de l'Indonésie selon laquelle l'expansion

⁷⁵¹ Dans leurs communications, les Communautés européennes ont mis l'accent sur la croissance rapide de leur part globale du marché indonésien des voitures de tourisme entre 1993 (9,9 pour cent) et 1995 (23,72 pour cent). Cependant, cette croissance rapide de la part de marché, imputable à la progression des CE pour les véhicules de haut de gamme comme les Mercedes et les BMW, est sans rapport avec un détournement d'importations de "produits similaires" à la Timor ainsi qu'avec une entrave à ces importations.

⁷⁵² On peut penser que les ventes d'Optima auraient progressé après l'introduction d'un nouveau modèle. Nous analysons plus loin, aux paragraphes 14.228 à 14.232, les projets d'Opel concernant l'introduction d'un nouveau modèle de l'Optima.

⁷⁵³ Les Communautés européennes ont déclaré qu'Opel n'avait commandé depuis juin 1996 aucune nouvelle Optima en pièces détachées, bien que des Optima continuent à être montées (vraisemblablement à partir de stocks).

⁷⁵⁴ Nous notons que l'économie indonésienne a commencé à être aux prises avec de graves difficultés à partir de la fin de l'été de 1997. Nous devons donc considérer avec circonspection les données des Communautés européennes pour la période de janvier à août 1997, d'autant que nous ne disposons pas de chiffres globaux concernant le marché indonésien après mai 1997.

⁷⁵⁵ Les ventes de 306 ont en fait un peu progressé entre le troisième trimestre (229 unités) et le quatrième trimestre (250 unités) de 1996, après l'introduction de la Timor. Il se peut cependant que, comme l'ont fait valoir les États-Unis, le marché dans son ensemble ait été déprimé pendant le troisième trimestre en anticipation de l'introduction de la Timor. Ainsi, les données relatives au troisième trimestre de 1996 ne sont peut-être pas fiables.

du marché a été en fait imputable, pour une grande part, à l'introduction de la Timor subventionnée. Il nous faut donc conjecturer la manière dont le marché aurait évolué sans l'introduction de la Timor, et la part de marché que les modèles communautaires auraient vraisemblablement obtenue dans cette situation hypothétique. On peut parfaitement imaginer que le marché indonésien serait resté stable ou aurait légèrement progressé à la fin de 1996 et au début de 1997, même sans l'introduction de la Timor subventionnée, et que les modèles communautaires auraient au moins maintenu leurs parts de marché, entraînant une modeste augmentation des ventes des CE. Cette conclusion est cependant surtout théorique et, à notre avis, elle ne satisfait pas à l'obligation, dans la présente affaire, de démontrer par des éléments de preuve positifs l'existence d'un préjudice grave.

Tableau 1

Analyse des parts de marché pour les voitures du segment C en Indonésie, par année

(Unités)

Modèle	1995	1996	Janvier-mai 1997	Janvier-août 1997
Toyota Corolla/Corona	8 415	7 116	2 537	n.d.
Honda City/Civic	2 358	4 112	2 317	n.d.
Nissan Sunny/Sentra	960	1 686	864	n.d.
Ford Laser	2 814	3 597	1 720	n.d.
Mitsubishi Lancer	1 597	1 360	149	n.d.
Mazda 323/MR 90	868	597	80	n.d.
Bimantara Cakra*	0	1 058	1 012	n.d.
Daewoo Nexia*	0	20	305	n.d.
Opel Optima	419	359	165	257
Peugeot 306	0	1 086	446	656
Timor*	0	4 278	7 058	n.d.
Total	17 431	25 269	16 653	n.d.
Modèles européens: Quantité	419	1 445	611	913
Part de marché	2,4%	5,7%	3,7%	n.d.
Timor: Part de marché	0%	16,9%	42,4%	n.d.

n.d.: Non disponible.

* Les chiffres de vente établis par DRI, sur la base desquels les modèles du segment C ont été identifiés, se rapportent à la Bimantara Cakra sous l'appellation d'Hyundai Accent, à la Daewoo Nexia sous l'appellation de Daewoo Cielo, et à la Timor sous l'appellation de Kia Sephia.

Source: AV/3, appendice A-39/1-B, sauf les données concernant la période allant de janvier à août, qui ont été communiquées par les Communautés européennes.

Tableau 2

Analyse des parts de marché pour les voitures du segment C en Indonésie, par trimestre

(Unités)

Marque/Modèle	1995				1996				1997		
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II (avril-mai)	III (juin-août)
Toyota Corolla/Corona	2 093	2 451	2 044	1 827	2 405	1 687	1 420	1 604	1 448	1 089	n.d.
Honda City/Civic	703	566	440	649	1 209	1 477	522	904	1 767	550	n.d.
Nissan Sunny/Sentra	0	223	233	504	233	307	646	500	561	303	n.d.
Ford Laser	0	748	799	1 267	611	1 179	759	1 048	951	769	n.d.
Mitsubishi Lancer	543	204	421	429	100	357	231	672	75	74	n.d.
Mazda 323/MR 90	54	107	322	385	181	183	147	86	69	11	n.d.
Bimantara Cakra*	0	0	0	0	0	0	89	969	709	303	n.d.
Daewoo Nexia*	0	0	0	0	0	0	0	20	163	142	n.d.
Opel Optima	36	186	98	99	74	57	95				

b) Non-introduction de modèles nouveaux

14.223 Les arguments des plaignants relatifs au détournement et à l'entrave ne se limitent pas à l'effet des subventions accordées dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale sur les modèles actuellement vendus en Indonésie. Les plaignants semblent en fait fonder essentiellement leurs arguments sur l'idée que, sans ces subventions, ils auraient mis à exécution leur projet d'introduire de nouveaux modèles du segment C, accroissant ainsi leurs ventes et leurs exportations vers le marché indonésien de voitures de tourisme similaires à la Timor. Plus concrètement, ils affirment que, sans le Programme concernant la voiture nationale, l'Escort et la Neon auraient été introduites sur le marché indonésien. Ils allèguent aussi qu'un nouveau modèle d'Optima aurait été introduit.

14.224 Comme nous l'avons déjà dit, nous estimons qu'il peut y avoir détournement et entrave non seulement lorsque des ventes ont diminué mais aussi lorsqu'il est démontré que, en l'absence d'une subvention, les ventes auraient progressé. Bien entendu, il incombe aux plaignants de démontrer par des éléments de preuve positifs leur allégation concernant l'existence d'un préjudice grave. En gardant ce fait présent à l'esprit, examinons maintenant les renseignements présentés par les plaignants à l'appui de ces assertions.

i) Modèles originaires des CE

14.225 Les plaignants ont fait valoir que Ford aurait introduit sur le marché indonésien l'Escort originaire des CE s'il n'y avait pas les subventions accordées à la Timor dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale. Plus exactement, les Communautés européennes ont allégué qu'"au moment où le Programme concernant la voiture nationale était adopté, Ford allait commencer à importer des Escort en pièces détachées fabriquées dans son usine de Sarrelouis (Allemagne)". Tant les Communautés européennes que les États-Unis ont déclaré que Ford avait déjà engagé 1 million de dollars EU au programme Escort. Ces déclarations sembleraient se fonder sur une lettre conjointe adressée par GM et Ford au Représentant des États-Unis pour les questions commerciales internationales, datée du 27 novembre 1996.⁷⁵⁶ D'après cette lettre, le montant de 1 million de dollars EU engagé correspondait à "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". La lettre indique aussi que Ford avait fait approuver un "plan d'investissement de 56 millions de dollars EU", que "la faisabilité d'investissements ultérieurs dans le montage devait être déterminée en fonction des besoins du marché et des activités de fabrication", et que "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 Communautés européennes ont dit que, d'après un plan d'activité adopté en 1995, Ford aurait exporté des quantités substantielles d'Escort en pièces détachées vers l'Indonésie⁷⁵⁷, tandis que la lettre conjointe fait état de prévisions concernant la vente de 15 100 Escort au cours des quatre premières années.⁷⁵⁸

⁷⁵⁶ Voir le paragraphe 8.298 de la Partie descriptive.

⁷⁵⁷ Les Communautés européennes affirment que, d'après un plan d'activité adopté en 1995, Ford aurait exporté vers l'Indonésie les quantités suivantes d'Escort en pièces détachées:

1996	1 323	1997	3 468	1998	5 156	1999	7 370	2000	12 026	2001	13 867
2002	16 026	2003	18 433								

⁷⁵⁸ La lettre conjointe contient aussi plusieurs déclarations générales sur l'importance attachée par Ford au marché indonésien. Cependant, eu égard aux éléments de preuve versés au dossier qui donnent à penser que Ford se procure ses produits indonésiens auprès de fournisseurs de différents pays, y compris le Japon, ces

14.226 Les plaignants ont aussi allégué l'existence de projets visant à remplacer le modèle Optima existant par un nouveau modèle. Les Communautés européennes affirment qu'Opel avait des "projets bien avancés" pour agrandir et moderniser ses installations de montage en Indonésie, en vue notamment d'introduire un nouveau modèle d'Optima, tandis que d'après les États-Unis, GM "envisageait d'investir dans l'extension de ses installations et avait obtenu l'autorisation d'introduire de nouveaux modèles d'Opel Optima et Vectra". Les États-Unis affirment que, bien que les chiffres exacts soient confidentiels, le plan d'activité de GM prévoyait la vente "de plus de 1 000 Opel Optima et Vectra en 1996 et d'environ 3 000 en 1997, les ventes devant augmenter progressivement par la suite". La lettre conjointe mentionnée plus haut contient des renseignements analogues. Les parties n'ont pas dit au Groupe spécial quelle proportion de ces ventes prévues aurait correspondu à l'Optima.

14.227 Dans le contexte d'une allégation concernant l'existence d'un préjudice grave imputable à un détournement ou une entrave, nous devons examiner les renseignements mentionnés plus haut en essayant de voir s'ils démontrent i) qu'il y avait des projets concrets d'accroître les ventes de voitures de tourisme d'origine communautaire sur le marché indonésien par l'introduction de nouveaux modèles; et ii) que les nouveaux modèles n'ont pas été introduits en raison des subventions relevant du Programme concernant la voiture nationale.

14.228 Plusieurs éléments factuels ont été allégués qui pourraient étayer les assertions des Communautés européennes relatives à l'existence de projets concrets d'introduire l'Escort en Indonésie. Nous notons que les Communautés européennes ont déclaré qu'il y avait un "projet approuvé" d'investir 56 millions de dollars EU pour le montage de l'Escort en Indonésie. De toute évidence, des renseignements de ce genre pourraient présenter un grand intérêt pour notre analyse. Les renseignements factuels dont nous disposons au sujet d'un tel projet sont cependant extrêmement limités, et il n'existe aucun document justificatif. Ainsi, nous ne savons pas, par exemple, par qui et à quel niveau ce projet a été "approuvé".⁷⁵⁹ De même, le fait que Ford projetait de vendre des quantités substantielles d'Escort en Indonésie pourrait être très pertinent, mais nous ne savons rien de ce qui a servi de base aux projections. Dans ces conditions, le Groupe spécial peut difficilement juger l'importance à accorder à ces facteurs. La réalité des projets de Ford est confirmée jusqu'à un certain point par la déclaration des Communautés européennes selon laquelle Ford avait déjà dépensé 1 million de dollars EU pour acquérir du matériel de production qui se trouvait déjà en Indonésie; le fait d'engager des ressources laisse croire que Ford avait dépassé le stade du simple examen du projet Escort pour passer à la phase de la réalisation.⁷⁶⁰ Quant aux raisons pour lesquelles Ford a renoncé à son projet d'introduire l'Escort en Indonésie, les plaignants n'ont cependant présenté aucun élément de preuve direct. Les États-Unis citent des estimations de Ford selon lesquelles, si cette société avait introduit l'Escort sur le marché indonésien, la version la moins chère aurait été vendue à un prix supérieur de 5 000 dollars au moins à celui de la Timor. Cependant, rien ne nous permet de dire si cette évaluation a été effectuée au moment où Ford a renoncé à son projet ou si c'est sur la base de cette évaluation que ces projets ont été abandonnés.

14.229 En ce qui concerne l'Optima, il y a encore moins d'éléments de preuve factuels à l'appui des assertions des Communautés européennes que dans le cas de l'Escort. Pour l'essentiel, les plaignants

allégations de caractère général présentent un intérêt limité pour la question de savoir précisément si des *produits d'origine communautaire similaires* à la Timor auraient été vendus sur le marché indonésien.

⁷⁵⁹ Apparemment, le projet n'a pas été "approuvé" par le gouvernement indonésien, car l'Indonésie a déclaré que Ford n'avait pas "présenté la moindre demande d'approbation entre 1993 et ce jour, pour l'établissement en Indonésie d'installations de production ou de montage de voitures particulières". Voir le paragraphe 8.357 de la Partie descriptive.

⁷⁶⁰ L'Indonésie ne nie pas que cette déclaration soit factuellement correcte. Elle s'efforce néanmoins de minimiser l'importance du montant en question eu égard à la taille de Ford et à l'ampleur de son volume global de ventes.

demandent au Groupe spécial de conclure que le nouveau modèle d'Optima aurait été introduit s'il n'y

Société Chrysler – Indonésie

- Avant le lancement du Programme concernant la voiture nationale, Chrysler assemblait déjà des Jeeps Cherokee et Wrangler à Cikarang (Java occidentale). Avec Lippo Group et Ningz Pacific, elle envisageait de créer une coentreprise de montage à 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 Taiwan 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 allée 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, si elle 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.

14.232 Les éléments de preuve communiqués au Groupe spécial au sujet de l'intention d'introduire la Neon sur le marché indonésien sont, à notre avis, extrêmement limités. Il nous est dit que Chrysler "envisageait" de créer une coentreprise de montage pour produire la Neon en Indonésie, mais nous ne disposons d'aucun élément permettant de juger jusqu'à quel point ces projets étaient concrets.⁷⁶³ Quant à la raison pour laquelle ces projets ont été abandonnés, il ne nous a été présenté aucun argument ou élément de preuve autre que les simples déclarations des États-Unis et de Chrysler.

iii) Évaluation

14.233 Le Groupe spécial note certains éléments factuels qui indiquent l'existence de projets visant à introduire l'Escort, un nouveau modèle d'Optima et la Neon sur le marché indonésien. Ces renseignements, s'ils avaient été correctement détaillés et documentés, auraient été très probants. Or les éléments de preuve sont de caractère très général et il n'existe aucun document justificatif, hormis des articles de journaux et les lettres rédigées par GM, Ford et Chrysler aux fins du présent différend. Le Groupe spécial peut donc très difficilement évaluer l'importance accordée par les sociétés à ces projets et encore moins les raisons pour lesquelles ces derniers ont été abandonnés.⁷⁶⁴

⁷⁶³ Comme en ce qui concerne Ford, l'Indonésie affirme que Chrysler n'a présenté depuis 1993 aucune demande d'approbation en vue de développer des installations de production et de fabrication de voitures de tourisme.

⁷⁶⁴ L'Indonésie a proposé plusieurs explications sur la décision de Chrysler, Ford et GM de ne pas donner suite à leur projet d'introduire de nouveaux modèles sur le marché indonésien: marché modeste et dominé par les constructeurs japonais; rendement insuffisant des investissements en raison de la faiblesse des marges bénéficiaires sur les modèles de base; et meilleures incitations à l'investissement dans d'autres pays d'Asie. À défaut d'éléments de preuve adéquats provenant des parties plaignantes, le Groupe spécial n'a pas de base factuelle pour accepter ou rejeter ces explications complémentaires.

14.234 Nous ne voulons pas dire que le système de règlement des différends de l'OMC comporte des règles rigides en matière de preuve concernant la recevabilité des articles de journaux ou la nécessité de démontrer des assertions factuelles par des renseignements récents de première main. Nous déplorons cependant que les plaignants nous demandent de trancher des questions fondamentales relatives aux effets défavorables sur le commerce en nous fondant sur ce qui n'est guère que des affirmations générales. Cela est d'autant plus fâcheux que les sociétés affectées ont certainement eu à leur disposition d'abondants éléments de preuve à l'appui des allégations des plaignants tels que les plans d'activité effectifs relatifs aux modèles nouveaux, les documents émanant des administrations publiques indiquant l'approbation de ces projets (à supposer que l'"approbation" mentionnée par les plaignants au sujet de l'Optima signifie une approbation donnée par le gouvernement indonésien), et les comptes rendus ou documents internes des sociétés concernant aussi bien l'approbation initiale que l'abandon ultérieur des projets en question.⁷⁶⁵

14.235 Nous notons que les États-Unis se déclarent soucieux de préserver le caractère confidentiel des plans d'activité des sociétés. Cependant, ils n'ont pas formulé, comme le Groupe spécial les y avait invités, de proposition en vue d'assurer une protection adéquate de ces renseignements.⁷⁶⁶ Les plaignants ne peuvent pas être contraints à communiquer des renseignements commerciaux confidentiels aux groupes spéciaux de l'OMC chargés du règlement des différends, mais ils ne peuvent pas non plus invoquer la confidentialité pour justifier le fait de ne pas présenter les éléments de preuve positifs qui sont requis, en l'espèce, pour démontrer l'existence d'un préjudice grave au regard de l'Accord SMC.

c) Conclusion

14.236 De l'avis du Groupe spécial, ni les Communautés européennes ni les États-Unis n'ont démontré par des éléments de preuve positifs que les subventions accordées à la Timor dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale ont eu pour effet de détourner du marché indonésien les importations de voitures de tourisme similaires ou d'entraver ces importations au sens de l'article 6.3 a) de l'Accord SMC.

6. Sous-cotation du prix

14.237 Outre qu'ils allèguent qu'un préjudice grave a été causé à leurs intérêts en raison du détournement de leurs exportations du marché indonésien ou d'une entrave à ces exportations, les plaignants affirment que le prix de la Timor subventionnée constitue une sous-cotation notable par rapport aux prix des produits similaires des CE et des États-Unis sur le marché indonésien.

14.238 Pour savoir si un préjudice grave au sens de l'article 5 c) a été provoqué par une sous-cotation du prix, nous devons d'abord considérer l'article 6.3 c) de l'Accord SMC. Cette disposition prévoit ce qui suit:

⁷⁶⁵rapaurTD a4cpueignement9 Tc 2.02nt

"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:

.....

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;

....."

Des indications plus précises sur l'application de l'article 6.3 c) sont données à l'article 6.5 de l'Accord SMC, qui se lit comme suit:

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.

a) États-Unis

14.239 Comme nous l'avons dit au paragraphe 14.213, aucune voiture de tourisme originaire des États-Unis qui soit un "produit similaire" à la Timor subventionnée n'est actuellement vendue en Indonésie. En l'absence de ventes d'un tel produit sur le marché indonésien, les États-Unis, par définition, ne peuvent pas démontrer que les subventions accordées dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale se traduisent par une sous-cotation notable du prix du produit subventionné par rapport au prix d'un produit similaire des États-Unis sur le marché indonésien. En tout état de cause, nous notons qu'ils n'ont communiqué aucun renseignement sur le prix auquel la Neon, la seule voiture de tourisme originaire des États-Unis qu'il était prévu de vendre en Indonésie d'après les allégations, aurait été vendue sur ce marché. En fait, les États-Unis ont simplement affirmé, sans donner de preuve, que si Chrysler avait donné suite à son projet de vendre la Neon en Indonésie, le prix de la Timor aurait été de plus de 5 000 dollars EU inférieur au prix du modèle Neon le moins cher. Nous n'estimons pas qu'une déclaration aussi catégorique, qui n'est étayée par aucune explication et aucun calcul ou document, soit suffisante pour permettre aux États-Unis de démontrer, comme ils en ont l'obligation, par des éléments de preuve positifs l'existence d'une sous-cotation notable du prix.

14.240 Pour les raisons exposées plus haut, nous constatons que les États-Unis n'ont pas démontré par des éléments de preuve positifs que les subventions accordées à la Timor dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale ont eu pour effet de causer un préjudice grave à leurs intérêts du fait d'une sous-cotation notable du prix par rapport aux prix des produits similaires originaires des États-Unis sur le marché indonésien.

b) Communautés européennes

14.241 Nous examinons maintenant l'argument des CE selon lequel les prix des voitures nationales subventionnées sont notablement inférieurs aux prix des voitures de tourisme similaires importées des Communautés européennes. À l'appui de leurs arguments relatifs à la sous-cotation du prix, les Communautés mentionnent des données concernant les prix de catalogue et prix sur le marché des voitures de tourisme vendues en Indonésie, d'après lesquelles tant le prix de catalogue que le prix sur

le marché de la Timor sont nettement inférieurs aux prix correspondants de la 306 et de l'Optima, dont nous avons déterminé qu'elles sont des produits (d'un autre Membre) similaires à la Timor.

14.242 En ce qui concerne les prix de catalogue, les données communiquées par l'Indonésie lors de la

européennes font valoir qu'il n'y a aucune différence physique pertinente qui puisse affecter de manière notable la comparabilité des prix et déclarent qu'il n'y a aucune différence physique ou autre entre les produits et aucun autre facteur qui puissent expliquer la sous-cotation des prix variant entre 43 et 52 pour cent dont ils allèguent l'existence.

14.246 Pour examiner les arguments des parties, nous abordons d'abord la question des différences physiques identifiables entre la Timor, l'Optima et la 306. Le dossier constitué pour le présent différend comprend de nombreux renseignements sur les caractéristiques physiques des modèles en question⁷⁷⁰, qui montrent qu'il y a diverses différences peut-être notables entre ces caractéristiques. Il s'agit notamment des différences entre la Timor et l'un des deux autres modèles ou ces deux modèles à la fois sur les aspects suivants: dimensions, équipements et puissance du moteur; dimension des pneus; équipements de sécurité (ABS, coussins gonflables); et équipements supplémentaires (système d'alarme, sièges arrière rabattables, garniture intérieure). Ces différences ne suffisent pas pour rendre les trois modèles non similaires mais elles doivent manifestement affecter jusqu'à un certain point la comparabilité des prix.

14.247 Étant donné que l'existence de ces différences physiques ressort clairement du dossier, et qu'il incombe en l'espèce aux plaignants de démontrer par des éléments de preuve positifs l'existence d'un préjudice grave, les travaux du Groupe spécial auraient été grandement facilités si les Communautés européennes avaient fait l'effort de quantifier l'incidence de ces différences sur la comparabilité des prix. Nous avons expressément demandé aux Communautés de signaler toutes les différences, y compris entre les caractéristiques physiques, qui pourraient affecter la comparabilité des prix et d'expliquer comment il conviendrait d'en tenir compte.⁷⁷¹ Les Communautés n'ont pas répondu de manière détaillée à cette demande de sorte que le dossier sur ce point est mince et, dans une affaire portant sur une question moins clairement tranchée où la différence de prix ne serait pas aussi marquée, cela aurait bien pu enlever tout crédit à leur allégation.

14.248 Les renseignements versés au dossier dans la présente affaire nous permettent néanmoins de prendre en compte certaines des principales caractéristiques physiques entre les trois modèles. À cet égard, nous notons tout d'abord que la différence la plus notable, apparemment, entre la Timor, d'une

pas contesté - que tout avantage sur le plan de la puissance que l'Optima et la 306 pourraient avoir sur la S515 grâce à leur plus grande cylindrée était compensé par l'introduction d'un moteur à 16 soupapes et à double arbre à cames en tête dans la S515i; en fait, le moteur de la S515i produit plus de

Même s'il est évident que les différences physiques entre la Timor, l'Optima et la 306 que nous n'avons pas pu prendre en compte affecteraient les prix de ces véhicules, nous convenons avec les Communautés européennes que les différences signalées dans le paragraphe précédent ne pourraient en tout cas pas expliquer ces énormes écarts de prix.

14.252 En effet, d'après les données sur les prix communiquées par l'Indonésie, la Timor non seulement est moins chère que l'Optima et la 306 dans le segment C mais encore était proposée en mars 1997 sur le marché indonésien à un prix de catalogue⁷⁷⁴ qui était aussi notablement inférieur aux prix de catalogue de voitures du segment B telles que la Toyota Starlet (48,1 millions de rupiahs) et la Suzuki Baleno (44,75 millions de rupiahs). Une comparaison des caractéristiques physiques de la Timor S515 avec celles de la Starlet est particulièrement instructive. La Starlet est inférieure à la Timor S515 à presque tous les égards: longueur (3,72 mètres pour la Starlet et 4,36 mètres pour la Timor); poids (725 kg pour la Starlet, 1 055 kg pour la Timor); cylindrée (1 296 cm³ pour la Starlet et 1 498 cm³ pour la Timor); et puissance du moteur (53 kw/6 200 t-mn pour la Starlet, 58 kw/5 500 t-mn pour la Timor S515 et 77 kw/5 500 t-mn pour la Timor S515i). Comme la Timor, la Starlet n'est pas équipée de système de freinage antiblocage ni de coussins gonflables. Cependant, le prix de catalogue de la Timor S515i la plus chère est de 11,2 millions de rupiahs inférieur à celui de la Starlet.

14.253 L'Indonésie fait aussi valoir qu'il existe de nombreuses différences non physiques entre la Timor, l'Optima et la 306. Nous notons cependant que si le dossier établit clairement l'existence de différences entre les caractéristiques physiques des modèles en question, l'Indonésie n'a pour ainsi dire présenté aucun élément de preuve à l'appui de son affirmation concernant les différences non physiques (telles que l'image de marque ou le service après-vente) entre les modèles. Nous convenons avec l'Indonésie qu'il incombe aux Communautés européennes de démontrer l'existence de tous les éléments de leur allégation relative à un préjudice grave, y compris l'existence d'une sous-cotation du prix, mais il ne ressort pas du dossier qu'il y ait des différences non physiques notables dont il faudrait dûment tenir compte, et encore moins des différences qui pourraient expliquer l'ampleur des écarts de prix entre la Timor, l'Optima et la 306.

14.254 Nous notons qu'aux termes de l'article 6.3 c), un préjudice grave ne peut apparaître que lorsque la sous-cotation du prix est "notable". Le terme "notable" n'est pas défini mais l'inclusion de ce qualificatif dans l'article 6.3 c) avait vraisemblablement pour objet de faire en sorte que des marges de sous-cotation trop modestes pour pouvoir affecter de façon tangible les fournisseurs du produit importé par rapport auquel il y a sous-cotation du prix ne soient pas considérées comme donnant lieu à un préjudice grave. Tel n'est manifestement pas le cas ici. Bien au contraire, à notre avis, même compte tenu des effets que ces différences physiques pourraient avoir sur la comparabilité des prix, la sous-cotation du prix de la Timor par rapport au prix de l'Optima et de la 306 ne peut raisonnablement pas être considérée autrement que notable.

14.255 Enfin, nous notons qu'il ne peut y avoir préjudice grave au sens de l'article 6.3 c) que lorsque "la subvention se traduit" par la sous-cotation du prix. En l'espèce, nous convenons avec les Communautés européennes que l'Indonésie, dans les renseignements qu'elle a fournis lors de la procédure au titre de l'annexe V, a effectivement admis que le niveau notable de la sous-cotation du prix est imputable aux subventions tarifaires et fiscales relevant du Programme concernant la voiture nationale. Le tableau cité par les Communautés européennes contient des données pour 1998 et 1999 relatives à la Timor S515i qui sera montée dans l'usine de Karawang. La quatrième ligne de ce tableau ("Prix unitaire à la distribution") montre que les subventions tarifaires et fiscales relevant du

⁷⁷⁴ Trente-trois millions de rupiahs pour la S515i Solit et 36,9 millions de rupiahs pour la S515i Metalic.

Programme concernant la voiture nationale ont pour effet d'abaisser le prix de la Timor S515i d'un montant variant entre 7 243 et 9 158 dollars EU, soit d'environ 33 à 38 pour cent.⁷⁷⁵

14.256 Pour les raisons exposées plus haut, nous constatons que les subventions accordées à la Timor dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale ont pour effet de causer un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC par le biais d'une sous-cotation notable du prix par rapport au prix des produits similaires originaires des CE sur le marché indonésien.

7. Menace de préjudice grave

14.257 Les Communautés européennes font valoir que si le Groupe spécial devait constater que les éléments de preuve ne justifient pas une constatation de l'existence d'un préjudice grave effectif, les faits permettent de constater que les subventions accordées dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale menacent de causer un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes. Eu égard à notre constatation positive de l'existence d'un préjudice grave effectif, il n'est pas nécessaire de se prononcer sur cette allégation subsidiaire.

I. Allégations au titre de l'article 28 de l'Accord SMC

14.258 Enfin, nous abordons l'allégation formulée par les États-Unis au titre de l'article 28 de l'Accord SMC. Les États-Unis font valoir que, par le biais du Décret n° 223/1995, du Décret n° 82/1996 et du Règlement n° 36/1996, l'Indonésie a étendu la portée de ses subventions tarifaires et fiscales fondées sur la teneur en éléments d'origine locale en faveur de certains véhicules automobiles, violant ainsi l'article 28.2. L'Indonésie répond que l'article 28.2 s'applique uniquement aux subventions qui sont "incompatibles" avec l'Accord SMC, et, étant donné qu'en vertu de l'article 27.3 de l'Accord, les subventions indonésiennes fondées sur la teneur en éléments d'origine locale ne sont pas visées par la prohibition qui aurait été sinon applicable en vertu de l'article 3.1 b), ces subventions ne sont pas "incompatibles" avec l'Accord et ne tombent donc pas sous le coup de l'article 28.

14.259 L'article 28 de l'Accord se lit comme suit:

Programmes existants

28.1 Les programmes de subventions qui auront été mis en place sur le territoire de tout Membre avant la date à laquelle ce Membre aura signé l'Accord sur l'OMC *et qui seront incompatibles avec les dispositions du présent accord* seront:

- a) notifiés au Comité au plus tard 90 jours après la date d'entrée en vigueur

14.260 L'article 28.1 de l'Accord SMC dispose que les programmes de subventions qui sont "incompatibles avec les dispositions du présent accord" doivent être notifiés au Comité dans les 90 jours suivant la date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC pour le Membre en question et rendus conformes aux dispositions de l'Accord SMC dans un délai de trois ans à compter de cette date. L'article 28.2 précise qu'aucun Membre n'étendra la portée d'"un tel programme". À notre avis, l'expression "un tel programme" ne peut que renvoyer aux types de programmes indiqués à l'article 28.1. Par conséquent, il s'agit pour nous de savoir si l'Indonésie a étendu la portée d'un programme de subventions qui est "incompatible" avec les dispositions de l'Accord SMC.

14.261 Nous estimons que le sens ordinaire de l'expression "incompatibles avec les dispositions du présent accord", lorsque celle-ci est lue dans son contexte, ne peut pas raisonnablement être considérée comme s'appliquant aux programmes indonésiens de subventions visés dans le présent différend. Les États-Unis admettent que, en vertu de l'article 27.3 de l'Accord SMC, la prohibition prévue à l'article 3.1 b) de cet accord ne s'applique pas aux programmes indonésiens 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'en l'an 2000. Ils soutiennent que le terme "incompatible" n'est pas synonyme de "prohibé" et implique qu'un programme de subventions peut être incompatible avec les dispositions de l'Accord SMC s'il satisfait aux conditions de fond énoncées à l'article 3, que les prohibitions prévues à l'article 3 soient applicables ou non. Dans l'Accord SMC, cependant, les rédacteurs ont choisi d'exprimer la notion de conformité des subventions avec les conditions de fond prévues à l'article 3 en parlant de subventions "relevant des dispositions de l'article 3" (voir l'article 2.3). S'ils avaient voulu exprimer la même notion à l'article 28, ils auraient pu utiliser des termes comparables.

14.262 Puisque nous considérons que les programmes indonésiens de subventions visés dans le présent différend ne sont pas "incompatibles" avec les dispositions de l'Accord SMC au sens de l'article 28, nous rejetons les allégations des États-Unis selon lesquelles l'Indonésie a étendu la portée de certaines mesures de subventions en violation de l'article

exceptions déjà prévues dans, respectivement, la Convention de Paris (1967), la Convention de Berne (1971), la Convention de Rome ou le Traité sur la propriété intellectuelle en matière de circuits intégrés. En ce qui concerne les artistes interprètes ou exécutants, les producteurs de phonogrammes et les organismes de radiodiffusion, cette obligation ne s'applique que pour ce qui est des droits visés par le présent accord. Tout Membre qui se prévaut des possibilités offertes par l'article 6 de la Convention de Berne (1971) ou par le paragraphe 1 b) de l'article 16 de la Convention de Rome présentera une notification au Conseil des ADPIC, comme il est prévu dans ces dispositions.

2. Les Membres pourront se prévaloir des exceptions autorisées en vertu du paragraphe 1 en ce qui concerne les procédures judiciaires et administratives, y compris l'élection de domicile ou la constitution d'un mandataire dans le ressort d'un Membre, uniquement dans les cas où ces exceptions seront nécessaires pour assurer le respect des lois et réglementations qui ne sont pas incompatibles avec les dispositions du présent accord et où de telles pratiques ne seront pas appliquées de façon à constituer une restriction déguisée au commerce.

³Aux fins des articles 3 et 4, la "protection" englobera les questions concernant l'existence, l'acquisition, la portée, le maintien des droits de propriété intellectuelle et les moyens de les faire respecter ainsi que les questions concernant l'exercice des droits de propriété intellectuelle dont le présent accord traite expressément."

14.265 Comme nous l'avons dit plus haut, au sujet des questions englobées dans l'expression "protection de la propriété intellectuelle" et pour lesquelles les Membres de l'OMC sont tenus d'accorder le traitement national, les États-Unis ont formulé des allégations se rapportant à trois des éléments mentionnés dans la note de bas de page, à savoir les termes "acquisition", "maintien", et "les questions concernant l'exercice des droits de propriété intellectuelle dont le présent accord traite expressément", en l'espèce l'article 20.

14.266 À titre préliminaire, nous notons que l'Indonésie a depuis le 1^{er} janvier 1996 l'obligation d'appliquer les dispositions de l'article 3, car cet article n'est pas couvert par la possibilité de recourir à la période de transition supplémentaire de quatre ans prévue d'une manière générale à l'article 65:2 en faveur des pays en développement Membres.

a) Acquisition de marques

14.267 D'après les États-Unis, l'Indonésie établit une discrimination à l'encontre de ressortissants étrangers en ce qui concerne l'acquisition de marques, car toute marque pouvant s'appliquer à une "voiture nationale" doit être acquise par une société indonésienne, que celle-ci soit une coentreprise ou une société à capital entièrement indonésien.

14.268 L'Accord sur les ADPIC fait obligation aux Membres de l'OMC d'accorder un certain traitement aux ressortissants des autres Membres de l'OMC en ce qui concerne la protection de leur propriété intellectuelle. Il s'agit donc de savoir, pour ce qui est de l'allégation des États-Unis relative à l'"acquisition" de marques, si, d'après la loi et la pratique indonésiennes que nous devons examiner, le traitement accordé aux ressortissants étrangers pour l'acquisition de droits de marque, par le biais des procédures applicables, est moins favorable que celui qui est accordé à la société indonésienne dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale. Nous estimons qu'aucun élément de preuve n'a été présenté en l'espèce à l'appui de cette allégation. Les faits portés à notre connaissance ne font apparaître aucune différence dans la loi régissant l'acquisition des droits de marque entre ce qui s'applique aux sociétés d'autres Membres de l'OMC et ce qui s'applique à la société qui opère dans le

cadre du Programme concernant la voiture nationale. Il est vrai que les voitures commercialisées dans le cadre de ce programme doivent porter une marque appartenant à une société à capital indonésien et créée par celle-ci, et que les marques détenues par les sociétés américaines et d'autres sociétés étrangères ne peuvent donc pas être utilisées à cette fin. Cela peut certes inciter à s'interroger sur la portée de l'usage des marques détenues par les sociétés américaines sur les véhicules relevant du Programme concernant la voiture nationale, mais, à notre avis, cela ne constitue pas un problème relatif à l'acquisition des droits de marque. Le fait que seuls certains signes, à l'exclusion de nombreux autres, peuvent être utilisés comme marques pour satisfaire aux prescriptions pertinentes du Programme concernant la voiture nationale ne signifie pas que l'acquisition des droits de marque, tels qu'ils sont régis par la loi indonésienne pertinente, soit rendue impossible d'une manière non discriminatoire pour ces autres signes.

14.269 Nous constatons donc que les États-Unis n'ont pas démontré que l'Indonésie a manqué à ses obligations au titre de l'article

beaucoup de circonspection les arguments de ce type, qui font appel à la notion "*de facto*", car on risque de voir dans une disposition des obligations qui vont beaucoup plus loin que la lettre de cette disposition et les objectifs de l'Accord. Il ne serait pas raisonnable d'interpréter l'obligation, énoncée dans l'Accord sur les ADPIC, d'accorder le traitement national en relation avec le maintien des droits de marque comme empêchant l'octroi à des sociétés nationales d'avantages tarifaires, de subventions ou d'un soutien sous la forme d'autres mesures au motif que cela rendrait relativement plus difficile le maintien des droits de marque par des sociétés étrangères qui souhaitent exporter vers ce marché.

14.274 Pour les raisons exposées ci-dessus, nous constatons que les États-Unis n'ont pas démontré que l'Indonésie a manqué à ses obligations au titre de l'article 3 de l'Accord sur les ADPIC en ce qui concerne le maintien des droits de marque.

c) Usage des marques tel qu'il est expressément visé à l'article 20

14.275 Comme il ressort clairement de la note de bas de page relative à l'article 3 de l'Accord sur les ADPIC, la règle du traitement national énoncée dans cet article ne s'applique pas à l'exercice des droits de propriété intellectuelle d'une manière générale mais uniquement aux "questions concernant

indonésienne bénéficient d'allègements tarifaires, de subventions et d'autres avantages découlant dudit programme. En ce qui concerne cet argument, nous estimons aussi pertinents les points que nous avons analysés plus haut, en particulier au paragraphe 14.273, au sujet des allégations des États-Unis concernant le maintien de marques. Par ailleurs, les États-Unis n'ont pas expliqué de manière satisfaisante selon nous comment le fait de ne pas pouvoir bénéficier des avantages résultant du Programme concernant la voiture nationale pourrait constituer des "prescriptions" imposées aux titulaires de marques étrangères, au sens de l'article 20 de l'Accord sur les ADPIC.

14.279 Pour les raisons exposées plus haut, nous constatons que les États-Unis n'ont pas démontré que l'Indonésie a manqué à ses obligations au titre de l'article 3 de l'Accord sur les ADPIC en ce qui concerne l'usage de marques dont il est expressément question à l'article 20.

2. Article

