**ORGANISATION MONDIALE**

**DU COMMERCE**

**WT/DS54/R**
**WT/DS55/R**
**WT/DS59/R**
**WT/DS64/R**
2 juillet 1998
(98-2505)

Original: anglais

# INDONÉSIE – CERTAINES MESURES AFFECTANT L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

## RAPPORT DU GROUPE SPÉCIAL

Le rapport du Groupe spécial "Indonésie – Certaines mesures affectant l'industrie automobile" est distribué à tous les Membres conformément au Mémorandum d'accord sur le règlement des différends. Il est mis en distribution générale le 2 juillet 1998, en application des procédures de distribution et de mise en distribution générale des documents de l'OMC (WT/L/160/Rev.1). Il est rappelé aux Membres que, conformément au Mémorandum d'accord sur le règlement des différends, seules les parties au différend pourront faire appel du rapport d'un groupe spécial. L'appel sera limité aux questions de droit couvertes par le rapport du Groupe spécial et aux interprétations du droit données par celui-ci. Il n'y aura pas de communication *ex parte* avec le Groupe spécial ou l'Organe d'appel en ce qui concerne les questions que l'un ou l'autre examine.

Note du Secrétariat: Le présent rapport du Groupe spécial sera adopté par l'Organe de règlement des différends (ORD) dans les 60 jours suivant la date de sa distribution sauf si une partie au différend décide de faire appel ou si l'ORD décide par consensus de ne pas l'adopter. Si le rapport du Groupe spécial fait l'objet d'un appel formé devant l'Organe d'appel, il ne sera pas examiné aux fins d'adoption par l'ORD avant l'achèvement de la procédure d'appel. Des renseignements sur la situation à cet égard peuvent être obtenus auprès du Secrétariat de l'OMC.

TABLE DES MATIÈRES

Page

I. INTRODUCTION ..... 1

A. Rappel des faits ..... 1

1. Plainte du Japon ..... 1
2. Plainte des Communautés européennes ..... 1
3. Plainte des États-Unis ..... 2

B. Établissement et composition du Groupe spécial ..... 2

C. Procédure de collecte de renseignements prévue à l'annexe V de l'Accord SMC ..... 3

D. Procédure du Groupe spécial ..... 3

II. Éléments factuels ..... 3

A. Traitement fiscal et tarifaire appliqué aux véhicules automobiles entièrement montés importés en Indonésie ..... 4

B. Mesures en cause ..... 4

1. Programme de 1993 ..... 5

a) Décret n° 114/1993 ..... 5
b) Décret n° 645/1993 ..... 6
c) Décret n° 647/1993 ..... 7
d) Décret n° 223/1995 ..... 7
e) Décret n° 36/1997 ..... 9

2. Programme concernant la voiture nationale ..... 9

a) Programme de février 1996 ..... 10
b) Programme de juin 1996 ..... 13

3. Décret n° 142/1996 ..... 14

C. Notifications de l'Indonésie aux Comités de l'OMC ..... 15

III. CONSTATATIONS ET RECOMMANDATIONS DEMANDÉES PAR LES PARTIES ..... 16

A. Japon ..... 16

B. Communautés européennes ..... 17

C. États-Unis ..... 18

D. Indonésie ..... 19

Page

IV. DEMANDES DE DÉCISIONS PRÉJUDICIELLES ..... 19

A. Participation de conseils juridiques privés ..... 19

1. Objection des États-Unis ..... 20
2. Réponse de l'Indonésie ..... 21

a) Les principes généraux du droit international étayent le droit souverain de l'Indonésie de recourir aux conseils de son choix et d'organiser et de présenter sa défense ..... 23
b) La pratique devant les organes juridictionnels internationaux confirme le droit de l'Indonésie ..... 24
c) L'Organe d'appel de l'OMC confirme le droit de l'Indonésie ..... 24
d) La pratique antérieure du GATT ne fruste pas et ne peut pas frustrer l'Indonésie de son droit souverain ..... 25
e) Des raisons pratiques et des considérations en matière d'équité exigent que l'Indonésie ne se voie pas privée de son droit ..... 26

B. Exception préliminaire à l'encontre des allégations des États-Unis concernant le prêt de 690 millions de dollars EU accordé à TPN ..... 27

1. Exception soulevée par l'Indonésie ..... 27

a) Premièrement, le prêt n'a pas été indiqué dans la demande d'établissement ni dans le mandat du Groupe spécial ..... 28
b) Deuxièmement, la question du prêt a été soulevée après l'établissement du Groupe spécial ..... 28
c) Troisièmement, les États-Unis ne peuvent pas "remédier" à l'omission du prêt dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial en évoquant le prêt dans leur première communication ..... 29

2. Réponse des États-Unis ..... 29

C. Renseignements commerciaux exclusifs ..... 30

1. Demande de l'Indonésie ..... 30
2. Réponse des États-Unis ..... 31

D. Demande de l'Indonésie visant à ce qu'il soit mis fin à la procédure du Groupe spécial pour ce qui est du Programme concernant la voiture nationale ..... 32

1. Demande de l'Indonésie ..... 33
2. Réponse du Japon ..... 34

a) On ne voit toujours pas bien s'il a été entièrement mis fins au Programme concernant la voiture nationale ..... 35
b) Le gouvernement indonésien n'a pas donné l'assurance qu'il n'adopterait pas des mesures de même nature que le Programme concernant la voiture nationale, c'est-à-dire des mesures discriminatoires destinées à avantager des produits d'origine nationale spécifiques ..... 35

Page

c) Même si les mesures sont éliminées, un groupe spécial peut et devrait rendre une décision à leur sujet ..... 35

3. Réponse des Communautés européennes ..... 36

4. Réponse des États-Unis ..... 37

a) Les mesures en cause relèvent du mandat du Groupe spécial ..... 38
b) La pratique des groupes spéciaux du GATT et de l'OMC est de faire des constatations sur des mesures qui sont retirées après l'établissement du mandat d'un groupe spécial ..... 38
c) Il n'est pas établi que les mesures sont, en fait, arrivées à expiration ..... 39
d) Mettre fin aux différends diminuerait les droits des États-Unis au titre du Mémorandum d'accord ..... 40
e) Conclusion ..... 42

V. ALLÉGATIONS AU TITRE DE L'ARTICLE III DU GATT DE 1994 ..... 42

A. Allégations au titre de la première phrase de l'article III:2 du GATT de 1994 ..... 42

1. Allégations du Japon ..... 42

a) En vertu de la première phrase de l'article III:2, les ventes de produits importés ne doivent pas être taxées à des taux supérieurs à ceux qui s'appliquent aux produits nationaux similaires ..... 42
b) La taxe de luxe est une taxe intérieure ..... 43
c) Les voitures nationales sont des produits nationaux ..... 43
d) Les voitures nationales et les automobiles importées sont des produits "similaires" ..... 43
e) Les produits importés sont taxés moins favorablement que les produits nationaux similaires ..... 44
f) Le fait que les berlines importées ne représentent qu'une part de marché insignifiante ne constitue pas un argument valable ..... 45

2. Allégations des Communautés européennes ..... 46

a) La taxe sur les ventes de produits de luxe est "une taxe intérieure" ..... 47
b) Les produits importés sont "similaires" aux produits nationaux exonérés de la taxe ..... 47
c) Les véhicules automobiles importés sont frappés de taxes "supérieures" à celles qui frappent les automobiles similaires ..... 50
d) Les parties et pièces détachées importées sont "indirectement" soumises à des taxes "supérieures" à celles qui frappent les parties, pièces détachées et matériaux nationaux similaires ..... 52

3. Allégation des États-Unis ..... 52

Page

B. Allégations concernant la deuxième phrase de l'article III:2 du GATT de 1994 ..... 53

1. Allégations du Japon ..... 53

a) Les voitures nationales et les automobiles importées sont "des produits directement concurrents ou directement substituables" ..... 54
b) Les voitures nationales et les automobiles importées ne sont pas "frappées d'une taxe semblable" ..... 54
c) L'exonération de taxe est appliquée "de manière à protéger la protection nationale" ..... 54

2. Allégations des États-Unis ..... 55

C. Allégations au titre de l'article III:4 du GATT de 1994 ..... 56

1. Allégations du Japon ..... 56

a) L'article III:4 du GATT de 1994 fait obligation à chaque Membre de l'OMC d'assurer des chances égales, sur le plan de la concurrence, aux produits nationaux et aux produits importés ..... 57
b) Les parties et pièces détachées importées et les parties et pièces détachées d'origine indonésienne sont des produits "similaires" ..... 57
c) Les parties et pièces détachées importées sont soumises à un traitement moins favorable que celui accordé aux produits similaires d'origine nationale à deux égards ..... 58

2. Allégations des Communautés européennes ..... 60

a) Les mesures à l'examen sont bien des "lois, règlements ou prescriptions" ..... 61
b) Les mesures "affectent … l'utilisation sur le marché intérieur" des parties et pièces détachées utilisées pour le montage de véhicules automobiles ..... 62
c) Les parties et pièces détachées importées et les parties et pièces détachées d'origine nationale sont des produits "similaires" ..... 63
d) Les mesures en cause ont pour effet de soumettre les parties et pièces détachées importées à un "traitement moins favorable" ..... 63
e) Les prescriptions concernant la teneur en éléments d'origine locale ont déjà été déclarés contraires à l'article III:4 du GATT ..... 63
f) L'Accord sur les MIC confirme que les mesures sont incompatibles avec l'article III:4 du GATT ..... 64

3. Allégations des États-Unis ..... 64

a) Résumé des mesures ..... 64
b) Les incitations tarifaires et fiscales et le prêt de 690 millions de dollars EU accordé sur instruction du gouvernement sont incompatibles avec l'article III:4 ..... 71

Page

c) Les mesures d'incitation tarifaires et fiscales discriminatoires appliquées par l'Indonésie et le prêt de 690 millions de dollars EU accordé sur instruction du gouvernement ne constituent pas une subvention directe aux producteurs nationaux au sens de l'article III:8 b) ..... 73

D. Réponse générale de l'Indonésie aux allégations présentées au titre de l'article III du GATT de 1994: les dispositions de l'Accord SMC prévalent en la matière ..... 75

1. L'Accord SMC et la *ex specialis* aux fins de l'examen des programmes de subventions de 1993 et 1996 que l'Indonésie, en tant que pays en développement, a le droit d'appliquer ..... 75

a) Le Programme d'incitation de 1993 accorde une exonération ou des réductions des droits d'importation et de la taxe de luxe ouvertes à toutes les sociétés du secteur automobile ..... 76
b) Le Programme de février 1996 concernant la voiture nationale accorde des exonérations des droits d'importation et de la taxe de luxe aux producteurs d'une "voiture nationale" ..... 77
c) L'octroi par le gouvernement d'exonérations et de réductions des droits d'importation et de la taxe de luxe à certaines entreprises de fabrication et de montage/assemblage d'automobiles et de pièces et parties automobiles est une subvention ..... 78
d) L'article 27.3 de l'Accord SMC permet à l'Indonésie en tant que pays en développement de maintenir les subventions au titre des programmes de 1993 et de février 1996 ..... 78
e) Introduction du Programme de subventions de février 1996 n'était pas incompatible avec les obligations de l'Indonésie au titre de l'Accord SMC ..... 79

2. Les subventions concernant la taxe de luxe que l'Indonésie accorde à l'industrie automobile sont régies par les dispositions de l'Accord SMC et non par l'article III du GATT de 1994 ..... 79

a) Aussi bien le Programme d'incitation de 1993 que le Programme concernant la voiture nationale de février 1996 subventionnent certains producteurs automobiles en accordant des réductions sur la taxe de luxe ..... 79
b) Les subventions sont régies par et soumises aux disciplines de l'Accord SMC ..... 80
c) Les règles générales d'interprétation des traités empêchent de constater qu'une subvention admissible au titre de l'Accord sur les SMC est proscrite au titre de l'article III du GATT de 1994 ..... 81
d) L'interprétation juste de l'article III:8 b) du GATT de 1994 étaye le point de vue selon lequel l'article III ne prévaut pas sur l'Accord sur les SMC ..... 83
e) En cas de conflit entre l'Accord SMC et l'article III du GATT de 1994, c'est l'Accord SMC qui prévaut ..... 86
f) L'Accord SMC donne la définition des subventions et énonce tous les droits et obligations en la matière ..... 87
g) La définition du terme "subvention" donnée dans l'Accord SMC est une définition exhaustive, contrairement à l'affirmation des États-Unis ..... 88

Page

h) L'article VI:5 de 1994 n'est pas pertinent et a pour objet de limiter les risques qu'un plaignant fasse usage d'un recours à titre unilatéral ..... 88
i) L'interprétation des États-Unis de la note de bas de page n° 56 de l'article 32.1 de l'Accord SMC est viciée ..... 88
j) Le droit de l'Indonésie, en tant que pays en développement, de maintenir des subventions concernant la teneur en éléments d'origine locale est soumis à la seule obligation pour l'Indonésie de ne pas causer de préjudice grave à un produit similaire ..... 89
k) L'application de l'article III du GATT de 1994 au présent différend, comme le demandent les plaignants, videra l'Accord SMC de son sens ..... 90
l) Presque toutes les subventions sont conçues pour profiter aux seuls produits nationaux, ce qu'elles font effectivement ..... 90
m) L'affirmation des plaignants selon laquelle l'Accord SMC ne peut pas être *lex specialis* car, si tel était le cas, il n'y aurait pas de limites aux subventions de caractère général et aux subventions visées à l'article 8, est incorrecte ..... 93
n) Même si l'exemple produit par les États-Unis était pertinent, l'argument que les États-Unis cherchent à avancer est juridiquement incorrect – l'Accord SMC prend en considération les subventions de caractère général et les autres subventions visées à l'article 8 ..... 94
o) Les allégations du Japon et des États-Unis selon lesquelles les mesures prises par l'Indonésie violent la deuxième phrase de l'article III:2 sont incorrectes ..... 94
p) L'opinion du Japon selon laquelle le raisonnement de l'Indonésie vide la Note interprétative générale de son sens est incorrecte ..... 94
q) Les parties et les pièces ne sont pas "indirectement" frappées de taxes supérieures à celles qui frappent les produits nationaux similaires ..... 94

E. Contre-arguments concernant la réponse générale de l'Indonésie aux allégations formulées au titre de l'article III du GATT de 1994 ..... 95

1. Contre-arguments du Japon ..... 95

a) L'argument de l'Indonésie relatif à la *lex specialis* n'a aucun fondement ..... 96
b) L'Accord SMC ne serait pas rendu inutile par l'article III:2 du GATT ..... 97
c) L'article III n'est pas en "conflit" avec l'Accord SMC ..... 99
d) L'article III:8 b) du GATT n'a jamais excusé la discrimination fiscale et il ne faut pas le "repenser" de façon qu'il l'excuse à présent ..... 103

2. Contre-arguments des Communautés européennes ..... 105

a) L'article III du GATT et l'Accord SMC ne s'excluent pas mutuellement ..... 105
b) Il n'y a pas conflit entre l'article III du GATT et l'Accord SMC ..... 116

Page

3. Contre-arguments des États-Unis ..... 119

a) Les incitations tarifaires et fiscales relevant du Programme de 1993 et du Programme concernant la voiture nationale sont contraires à l'article III du GATT de 1994..... 119
b) L'argument de l'Indonésie selon l'Accord SMC prévaut sur l'article III n'est pas étayé par le texte de l'Accord SMC et du GATT de 1994, entraînerait une abrogation effective de l'article III:2 et n'est pas compatible avec l'historique de la négociation du Cycle d'Uruguay, les principes établis du droit international public et la jurisprudence de l'OMC..... 119
c) Les incitations fiscales prévues dans le Programme de 1993 et dans le Programme concernant la voiture nationale ne sont pas protégées par l'article III:8 b) du GATT de 1994..... 134

F. Arguments additionnels concernant les allégations au titre de l'article III:4 du GATT de 1994 relatives aux mesures tarifaires..... 135

1. Réponse spécifique de l'Indonésie..... 135

a) Les barèmes de droits d'importation appliqués aux sociétés automobiles utilisant différents niveaux d'apport local sont compatibles avec l'article III:4 du GATT de 1994 parce que ce sont des mesures à la frontière qui ne sont pas visées par l'article III:4 du GATT de 1994 et des subventions que l'Indonésie est autorisée à maintenir..... 135
b) La subvention relative aux droits d'importation accordée par l'Indonésie ne comporte pas une "prescription" qu'il est nécessaire de remplir pour "obtenir un avantage" relevant de l'article III:4 du GATT de 1994..... 137

2. Contre-argumentation du Japon concernant les arguments de l'Indonésie..... 139

a) Le Programme de février 1996 enfreint l'article III:4 du GATT..... 139
b) L'argument de la "mesure à la frontière" invoquée par l'Indonésie pour sa défense est sans fondement..... 139
c) L'argument "mesure d'application facultative" invoqué par l'Indonésie pour sa défense est dénué de fondement..... 142

3. Contre-argumentation des Communautés européennes concernant les arguments de l'Indonésie ..... 143

4. Contre-argumentation des États-Unis concernant les arguments de l'Indonésie..... 145

VI. ALLÉGATIONS AU TITRE DE L'ACCORD SUR LES MIC ..... 146

A. Allégations du Japon..... 146

1. Les programmes de l'Indonésie constituent des MIC selon la définition qui en est donnée dans l'Accord sur les MIC..... 147

Page

2. Même si les mesures appliquées par l'Indonésie sont réputées constituer des subventions, elles constituent aussi des MIC ..... 148
3. L'Indonésie ne peut pas bénéficier de la période de transition ..... 148

B. Allégations des Communautés européennes ..... 149

C. Allégations des États-Unis ..... 150

D. Réponse de l'Indonésie aux allégations formulées au titre de l'Accord sur les MIC ..... 152

1. Résumé ..... 152
2. La "Liste exemplative" de MIC ne change rien au fait que l'article III n'est pas applicable ..... 153
3. Les subventions sont régies par l'Accord sur les subventions et ne relèvent pas de l'Accord sur les MIC ..... 154
4. Les subventions consistant en l'exonération des droits d'importation ne relèvent pas de l'Accord sur les MIC ..... 155
5. L'Indonésie n'a pas violé l'Accord sur les MIC: ce dernier n'est pas applicable, il n'impose pas de nouvelles obligations; il interprète simplement l'article III du GATT de 1994 ..... 155

a) A la différence de l'Accord SMC, l'Accord sur les MIC n'est pas une *lex specialis*; il ne définit pas les "MIC" et ne prévoit pas de mesures correctives particulières ..... 155
b) L'Accord sur les MIC n'établit pas un "nouvel équilibre de droits et d'obligations"; il précise simplement la décision du Groupe spécial Canada – Administration de la loi sur l'examen de l'investissement concernant le champ d'application de l'article III du GATT ..... 155

6. Le Japon se trompe: le gouvernement ne considère certainement pas le programme concernant la voiture nationale comme un programme d'investissement ..... 156
7. Le décret et les règlements de base et les déclarations de l'Indonésie au Comité des MIC montrent que le Programme concernant la voiture nationale ne constitue une MIC ..... 157
8. Les mesures ne sont pas des mesures concernant les investissements, ce sont des subventions accordées à un constructeur automobile pour qu'il utilise des parties et des pièces détachées d'origine nationale ..... 158
9. Les mesures ne constituent pas des MIC contraires à l'article III:2 du GATT de 1994 ..... 159
10. L'Accord sur les MIC n'est pas une *lex specialis* dans aucun différend ..... 159

E. Arguments avancés à titre de réfutation des réponses de l'Indonésie aux allégations formulées au titre de l'Accord sur les MIC ..... 159

1. Arguments contraires du Japon ..... 159

a) Le programme de février 1996 est contraire à l'article 2:1 de l'Accord ..... 159

Page

b) L'Accord SMC n'excuse pas la violation par l'Indonésie de l'Accord sur les MIC ..... 160
c) Les mesures d'incitation relèvent de l'Accord sur les MIC ..... 162
d) Les arguments de l'Indonésie videraient de pratiquement tout leur sens certaines dispositions de l'Accord sur les MIC..... 163

2. Arguments contraires des Communautés européennes ..... 164

a) Les mesures en cause sont contraires à l'article III du GATT et, partant, elles sont contraires à l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC ..... 164
b) L'article 2:1 sur les MIC énonce une obligation juridiquement distincte ..... 164
c) Même s'il était constaté qu'il y a un "conflit" entre les dispositions de l'article III du GATT et celles de l'Accord SMC, cela n'exclurait qu'il y a violation de l'article 2 de l'Accord sur les MIC ..... 165
d) L'Accord sur les MIC peut s'appliquer aux subventions ..... 165

3. Arguments contraires des États-Unis ..... 165

a) Les incitations tarifaires et fiscales prévues dans le Programme de 1993 et dans le Programme relatif à la voiture nationale sont incompatibles avec l'article 2 de l'Accord sur les MIC ..... 166
b) Les mesures prises par l'Indonésie sont "des mesures concernant les investissements et liées au commerce" ..... 167
c) L'Accord sur les MIC a imposé à l'Indonésie une nouvelle obligation..... 168
d) La notion de *lex specialis* n'est pas pertinente en l'espèce en ce qui concerne la relation entre l'article III et l'Accord sur les MIC ..... 168

VII. ALLÉGATIONS AU TITRE DE L'ARTICLE I:I..... 169

A. Allégations du Japon..... 169

1. Programme concernant la voiture nationale de février 1996..... 169

a) L'article I:1 du GATT de 1994 exige l'octroi immédiat et inconditionnel du traitement NPF pour les parties et pièces détachées importées..... 169
b) Le Programme concernant la voiture nationale de février 1996 n'accorde en pratique d'avantages qu'aux parties et pièces détachées d'automobile importées ou à importer de Corée en violation de l'article I:1 du GATT de 1994 ..... 170
c) Le fait que la législation indonésienne n'établisse pas une discrimination explicite en faveur des produits coréens ne peut être un moyen de défense ..... 172
d) Le fait que seule une certaine partie des produits en provenance de Corée bénéficie d'un traitement préférentiel ne peut non plus constituer un moyen de défense ..... 173

Page

2. Programme étendu concernant la voiture nationale de juin 1996 ..... 174

a) L'Indonésie a accordé des avantages exclusivement aux importations de voitures entièrement montées en provenance de Corée (c'est-à-dire de voitures nationales montées à l'usine Kia en Corée) en violation de l'article I:1 du GATT de 1994 ..... 174
b) Le fait que l'autorisation antérieure ait expiré ne peut être un moyen de défense ..... 175

B. Allégations des Communautés européennes ..... 176

1. Mesures concernant l'importation de voitures nationales ..... 176

a) Les mesures accordent des "avantages" visés par l'article I:1 du GATT ..... 177
b) Les voitures visées par les mesures sont similaires à d'autres voitures" ..... 177
c) Les mesures profitent seulement et exclusivement aux importations de voitures Kia originaires de Corée ..... 177

2. Mesures concernant le montage de voitures nationales en Indonésie ..... 180

a) Les mesures confèrent des "avantages" visés par l'article I:1 du GATT ..... 180
b) Les parties et pièces détachées fabriquées en Corée du Sud sont "similaires" aux autres parties et pièces détachées ..... 180
c) Les mesures profiteront principalement, sinon exclusivement, aux importations de parties et pièces détachées provenant de Corée du Sud ..... 180

C. Allégations des États-Unis ..... 181

D. Réponse de l'Indonésie aux allégations formulées au titre de l'article I:1 du GATT de 1994 ..... 182

1. Le programme de juin 1996 étant venu à expiration le 30 juin 1997, il ne peut y avoir violation actuelle de l'article premier du GATT de 1994 ..... 183

a) La validité du texte juridique de base portant autorisation du Programme de juin 1996 est arrivée à expiration le 30 juin 1997 ..... 183
b) Dès lors que le programme et la validité du texte juridique en portant autorisation sont arrivés à expiration, il n'existe aucune base permettant une détermination affirmative du Groupe spécial ..... 184
c) Des décisions de groupes spéciaux antérieurs illustrent le refus de se prononcer sur une mesure parvenue à expiration ..... 184

2. L'Indonésie n'a pas violé l'article premier du GATT de 1994 parce qu'elle n'a pas accordé aux automobiles ou parties originaires d'un pays un avantage qu'elle n'a pas accordé à des produits similaires originaires d'autres pays ..... 185

Page

a) L'Indonésie n'a pas accordé un avantage aux automobiles ou parties originaires d'un pays ..... 185
b) Le fait que TPN ait pris la décision commerciale, sans intervention du gouvernement, d'instaurer une relation commerciale avec une société particulière ne constitue pas une violation de facto de l'article premier ..... 185
c) La Timor S515 ainsi que les pièces détachées ou parties importées pour la monter ne sont "similaires" à aucune voiture de tourisme, aucune pièce détachée ou partie importée des territoires des plaignants ..... 186

3. Le Programme de juin 1996 était une subvention qui est venue à expiration et, par conséquent, il n'y a pas de violation de l'article premier du GATT de 1994..... 187

a) Le Programme de juin 1996 est venu à expiration et ne sera pas renouvelé ..... 187
b) En ce qui concerne les Timor non vendues, le fait que la taxe sur les produits de luxe n'est pas abandonnée tant que la vente n'est pas réalisée est une question relevant de l'Accord sur les subventions, non de l'article premier ..... 188
c) Même si le Groupe spécial constate que l'article premier est bien applicable, TPN, et non Kia, était le bénéficiaire de l'exonération des droits d'importation, le programme ne visait pas un pays en particulier et les plaignants n'importent aucun produit similaire, donc l'article premier n'a pas été violé..... 189

E. Réfutations de la réponse de l'Indonésie ..... 191

1. Contre-arguments présentés par le Japon ..... 191

a) Les mesures prises par l'Indonésie pour structurer, adopter et étendre le Programme concernant la voiture nationale assurent que les produits coréens bénéficient d'avantages fiscaux et tarifaires refusés aux produits japonais et, par conséquent, constituent une violation de l'article premier du GATT ..... 191
b) L'étrange assertion de l'Indonésie selon laquelle aucune marchandise n'est similaire à la Timor ou aux parties et pièces détachées destinées à la Timor est tout simplement erronée ..... 195
c) Le Programme de juin 1996 est encore valable et en vigueur, et le Groupe spécial peut et devrait l'examiner..... 198

2. Contre-arguments présentés par les Communautés européennes ..... 201

a) Le fait que l'autorisation octroyée à PT TPN soit venue à expiration en juin 1997 n'empêche pas le Groupe spécial de se prononcer sur la compatibilité de cette mesure avec l'article I:1 ..... 201
b) Le fait que le gouvernement indonésien n'ait pas expressément obligé PT TPN à importer des automobiles ou des parties originaires de Corée est sans rapport avec le sujet ..... 204
c) Les automobiles et parties visées par les mesures sont similaires à toutes autres automobiles et parties..... 206

Page

3. Contre-arguments présentés par les États-Unis ..... 207

a) L'exemption de un an n'est pas une "mesure morte" ..... 207
b) L'Indonésie a conféré un avantage à un pays ..... 208
c) Les voitures de tourisme en question sont des produits similaires aux berlines Kia Sephia ..... 209

VIII. ALLÉGATIONS AU TITRE DE L'ACCORD SMC ..... 210

A. Existence de subventions spécifiques ..... 210

1. Les mesures en cause sont des subventions ..... 210

a) Arguments des Communautés européennes ..... 210
b) Arguments des États-Unis ..... 211
c) Arguments de l'Indonésie ..... 212

2. Les mesures en cause sont spécifiques ..... 212

a) Arguments des Communautés européennes ..... 212
b) Arguments des États-Unis ..... 214
c) Arguments de l'Indonésie ..... 216

B. Allégations concernant l'existence d'un préjudice grave ..... 217

1. Résumé des allégations ..... 217

2. Existence d'un préjudice grave comme motif d'une action contre l'Indonésie en tant que pays en développement ..... 218

a) Arguments des Communautés européennes ..... 218
b) Arguments des États-Unis ..... 225
c) Arguments de l'Indonésie concernant l'existence d'un préjudice grave comme motif d'une action dans le présent différend ..... 237

3. Produit similaire ..... 238

a) Définition de modèles "similaires" ..... 238
1) Arguments des Communautés européennes ..... 238
2) Arguments des États-Unis ..... 243
3) Arguments de l'Indonésie ..... 255
b) Voitures entièrement en pièces détachées "similaires" aux Timor finies ..... 267
1) Arguments des Communautés européennes ..... 267
2) Arguments des États-Unis ..... 269
3) Arguments de l'Indonésie ..... 269

4. Article 6.3a) de l'Accord SMC – détournement d'importations/entrave à des importations ..... 272

Page

a) Arguments des Communautés européennes ..... 272
b) Arguments des États-Unis ..... 277
c) Réponses de l'Indonésie ..... 298

5. Article 6.3 c) de l'Accord SMC – sous-cotation du prix ..... 307

a) Arguments des Communautés européennes ..... 307
b) Arguments des États-Unis ..... 309
c) Réponses de l'Indonésie ..... 311

6. Ajustements pour tenir compte des facteurs affectant la comparabilité des prix ..... 312

a) Arguments de l'Indonésie ..... 312
b) Arguments des Communautés européennes ..... 312
c) Arguments des États-Unis ..... 315

7. Arguments supplémentaires avancés par les CE à titre de réfutation des réponses de l'Indonésie aux arguments concernant l'existence d'un préjudice grave ..... 316

8. Arguments additionnels des États-Unis au sujet du préjudice grave – prêt de 690 millions de dollars accordé sur instructions du gouvernement ..... 320

9. Allégations relatives à l'existence d'une menace de préjudice grave conformément à l'Accord SMC ..... 320

a) Allégation des Communautés européennes ..... 320
b) Allégation des États-Unis ..... 321
c) Réponse de l'Indonésie ..... 322

C. Allégation au titre de l'article 28 de l'Accord SMC ..... 327

1. Allégation avancée par les États-Unis ..... 327

2. Réponse de l'Indonésie ..... 330

a) L'Indonésie est visée par les dispositions de l'article 27.3 ..... 330
b) L'article 27.3 n'interdit pas la mise en place ou l'élargissement de la portée de subventions liées à la teneur en éléments d'origine nationale ..... 331
c) La subvention liée à la teneur en éléments d'origine nationale n'entre pas dans le champ d'application de l'article 27.4, puisque ce n'est pas une subvention "à l'exportation" et que l'Indonésie figure parmi les pays en développement visés à l'Annexe VII ..... 331
d) La subvention liée à la teneur en éléments d'origine nationale n'entre pas dans le champ d'application de l'article 28.2 parce qu'elle n'est pas incompatible avec l'Accord SMC ..... 332

Page

IX. ALLÉGATIONS AU TITRE DE L'ARTICLE X ..... 333

A. Allégations au titre de l'article X:3 a) du GATT de 1994 ..... 333

1. Allégations avancées par le Japon ..... 333

a) L'article X:3 a) du GATT de 1994 prévoit que les règlements doivent être appliqués d'une manière uniforme, impartiale et raisonnable ..... 333
b) L'Indonésie a accordé des avantages aux automobiles importées par PT Timor, en violation de l'article X:3 a) du GATT de 1994 ..... 334

2. Réponse de l'Indonésie ..... 334

a) Le Japon soutient à tort que l'octroi du statut d'entreprise "pionnière" à TPN s'inscrit en violation de l'article X:3 a) du GATT de 1994 ..... 334
b) L'Indonésie a respecté pleinement l'esprit et la lettre de l'article X qui, en tout état de cause, ne consacre pas d'obligations de fond ..... 335
c) Le gouvernement indonésien n'a pas établi le Programme concernant la voiture nationale au seul bénéfice de TPN ..... 336
d) Le gouvernement indonésien examine comme il se doit la question de savoir si TPN a observé les décrets applicables; il s'agit au demeurant d'une question d'application interne de la législation indonésienne et non pas du respect de l'article X du GATT de 1994 ..... 336

3. Contre-arguments présentés par le Japon ..... 336

B. Allégations au titre de l'article X:1 du GATT de 1994 ..... 338

1. Allégations formulées par le Japon ..... 338
2. Réponse de l'Indonésie à l'allégation formulée au titre de l'article X:1 ..... 340
3. Contre-arguments présentés par le Japon ..... 340

X. ARGUMENTS ADDITIONNELS CONCERNANT LA QUESTION DE SAVOIR SI LE PROGRAMME DE JUIN 1996 EST UNE MESURE ARRIVÉE À EXPIRATION ET, DANS L'AFFIRMATIVE, CONCERNANT LES CONSÉQUENCES ..... 342

A. Arguments de l'Indonésie ..... 342
B. Arguments des États-Unis ..... 343

XI. ALLÉGATIONS FORMULÉES AU TITRE DE L'ACCORD SUR LES ADPIC ..... 344

A. Allégations formulées par les États-Unis ..... 344
B. Réponse de l'Indonésie aux allégations qui ont été formulées ..... 346

Page

1. La prescription relative à la marque est compatible avec l'obligation de traitement national énoncée à l'article 3 de l'Accord sur les ADPIC ..... 346
2. La prescription relative à la marque est compatible avec les obligations découlant de l'article 20 de l'Accord sur les ADPIC ..... 347
3. L'article 65 exempte l'Indonésie de certaines dispositions de l'Accord sur les ADPIC ..... 348
4. Un constructeur de voitures américain aurait pu fabriquer une voiture nationale ..... 348

C. Contre-arguments présentés par les États-Unis ..... 349

XII. ARGUMENTS DES TIERCES PARTIES ..... 352

A. Inde ..... 352
B. Corée ..... 354

XIII. RÉEXAMEN INTÉRIMAIRE ..... 357

XIV. CONSTATATIONS ..... 358

A. Décisions préjudicielles ..... 358

1. Présence de conseils juridiques privés en tant que représentants d'une partie au différend ..... 358
2. Question de savoir si le prêt prétendument accordé à PT TPN est une mesure visée par le mandat du Groupe spécial ..... 359
3. Renseignements commerciaux exclusifs ..... 360
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 ..... 361

B. Allégations ..... 361

1. Allégations des plaignants ..... 361
2. Moyen de défense général invoqué par l'Indonésie ..... 364

C. L'Accord SMC est-il le seul "instrument juridique" applicable en l'espèce? ..... 365

1. Considérations générales ..... 365
2. Y a-t-il un conflit général entre l'Accord SMC et l'article III du GATT? ..... 366
3. l'application en l'espèce de l'article III du GATT rendrait-elle l'Accord SMC "inutile"? ..... 368
4. Article III:8 b) du GATT ..... 369
5. L'Accord sur les MIC est-il applicable en l'espèce? ..... 370
6. Conclusion ..... 372

D. Allégations concernant les prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale ..... 372

1. Rapport entre l'Accord sur les MIC et l'article III du GATT ..... 372

Page

2. Application de l'Accord sur les MIC ..... 374

a) Les mesures indonésiennes sont-elles des "mesures concernant les investissements"? ..... 376
b) Les mesures indonésiennes sont-elles "liées au commerce"? ..... 380
c) Liste exemplative annexée à l'Accord sur les MIC ..... 380

3. Article III:4 du GATT ..... 383

E. Allégations concernant l'existence d'une discrimination fiscale ..... 384

1. Y a-t-il conflit entre les dispositions de l'Accord SMC et l'article III:2 du GATT? ..... 384

2. Article III:2 du GATT ..... 385

a) Article III:2 première phrase ..... 386
b) Article III:2, deuxième phrase ..... 390

3. Article III:8 b) du GATT ..... 391

F. Allégations concernant l'existence d'une discrimination NPF ..... 392

1. Moyens de défense généraux invoqués par l'Indonésie ..... 394

a) L'Accord SMC est-il le seul accord applicable en l'espèce, l'article premier du GATT étant exclu? ..... 394
b) Les allégations concernant le Programme automobile de juin 1996 sont-elles sans objet? ..... 394

2. Critères à examiner pour déterminer s'il y a violation de l'article premier du GATT ..... 395

a) Les avantages fiscaux et tarifaires prévus par les Programmes automobiles de février et juin 1996 sont-ils des avantages des types visés à l'article premier? ..... 395
b) Ces avantages sont-ils offerts "sans condition" à tous les "produits similaires"? ..... 395

i) "produits similaires" ..... 395
ii) "avantages sans condition" ..... 396

Page

G. Allégations concernant la publication inadéquate et l'application partiale ..... 398

H. Allégations concernant l'existence d'un préjudice grave au titre de la Partie III de l'Accord SMC ..... 399

1. Les mesures sont-elles des subventions spécifiques? ..... 399

2. Les plaignants sont-ils en droit d'alléguer que l'Indonésie leur fait subir un préjudice grave? ..... 400

3. Analyse de la notion du produit similaire ..... 402

a) Types de voiture ..... 403
b) Traitement des voitures importées non montées ..... 412
c) Produits non originaires d'un Membre plaignant ..... 414

4. Le Groupe spécial devrait-il examiner les effets des subventions accordées dans le cadre du Programme de juin 1996? ..... 416

5. Détournement et entrave ..... 417

a) Données concernant les parts de marché ..... 417

i) Applicabilité de l'article 6.4 ..... 417
ii) Ventes effectives et données concernant les parts de marché ..... 418

b) Non-introduction de modèles nouveaux ..... 424

i) Modèles originaires des CE ..... 424
ii) Modèles originaires des États-Unis ..... 426
iii) Évaluation ..... 427

c) Conclusion ..... 428

6. Sous-cotation du prix ..... 428

a) États-Unis ..... 429
b) Communautés européennes ..... 429

7. Menace de préjudice grave ..... 435

I. Allégations au titre de l'article 28 de l'Accord SMC ..... 435

J. Allégations au titre de l'Accord sur les ADPIC ..... 436

1. Article 3 ..... 436

a) Acquisition de marques ..... 437
b) Maintien des marques ..... 438
c) Usage des marques tel qu'il est expressément visé à l'article 20 ..... 439

Page

2. Article 65:5 considéré conjointement avec l'article 20 ..... 440

XV. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS ..... 440

# I. INTRODUCTION

## A. Rappel des faits

### 1. Plainte du Japon

1.1 Le 4 octobre 1996, le Japon a demandé l'ouverture de consultations avec l'Indonésie, conformément à l'article 4 du Mémorandum d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends ("Mémorandum d'accord"), à l'article XXII:1 de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994 ("GATT de 1994") et à l'article 8 de l'Accord sur les mesures concernant les investissements et liées au commerce ("Accord sur les MIC"), au sujet de certaines mesures affectant l'industrie automobile indonésienne (WT/DS55/1).

1.2 Le 29 novembre 1996, le Japon a demandé l'ouverture de consultations additionnelles avec l'Indonésie au sujet du Programme concernant la voiture nationale, conformément aux articles premier et 4 du Mémorandum d'accord, à l'article XXII:1 du GATT de 1994 et aux articles 7 et 30 de l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires ("Accord SMC") (WT/DS64/1).

1.3 Le 5 novembre et le 3 décembre 1996, le Japon et l'Indonésie ont tenu à Genève les consultations demandées le 4 octobre 1996. Le 3 décembre 1996, dans la même ville, le Japon et l'Indonésie ont tenu les consultations demandées le 29 novembre 1996. Aucune solution mutuellement satisfaisante n'a été trouvée.

1.4 Le 17 avril 1997, le Japon a demandé l'établissement d'un groupe spécial, conformément aux articles 4:7 et 6:1 du Mémorandum d'accord, à l'article XXIII:2 du GATT de 1994, à l'article 8 de l'Accord sur les MIC et à l'article 30 de l'Accord SMC. Le Japon demandait que le groupe spécial examine la compatibilité de diverses mesures prévues par le Programme concernant la voiture nationale avec les articles I:1, III:2, III:4, X:1 et X:3 a) du GATT de 1994, l'article 2 de l'Accord sur les MIC et les articles 3.1 b) et 28.2 de l'Accord SMC.

### 2. Plainte des Communautés européennes

1.5 Le 3 octobre 1996, les Communautés européennes ont demandé l'ouverture de consultations avec l'Indonésie, conformément à l'article 4 du Mémorandum d'accord, à l'article XXII du GATT de 1994, à l'article 8 de l'Accord sur les MIC et aux articles 7 et 30 de l'Accord SMC, au sujet de certaines mesures affectant l'industrie automobile (WT/DS54/1).

1.6 Les Communautés européennes et l'Indonésie ont tenu des consultations le 6 novembre et le 5 décembre 1996. Aucune solution mutuellement satisfaisante n'a été trouvée.

1.7 Le 12 mai 1997, les Communautés européennes ont demandé l'établissement d'un groupe spécial, conformément à l'article XXIII:2 du GATT, à l'article 6 du Mémorandum d'accord, à l'article 8 de l'Accord sur les MIC (dans la mesure où il incorpore par référence l'article XXIII du GATT) et aux articles 7.4 et 30 de l'Accord SMC (dans la mesure où l'article 30 incorpore par référence l'article XXIII du GATT). Les Communautés européennes demandaient que le groupe spécial examine la compatibilité des mesures indiquées avec les articles I:1, III:2 et III:4 du GATT de 1994, ainsi qu'avec l'article 2 de l'Accord sur les MIC. Elles demandaient également que le groupe spécial examine leur plainte selon laquelle les mesures indiquées constituaient des "subventions spécifiques" au sens des articles premier et 2 de l'Accord SMC, qui causaient un "préjudice grave" aux intérêts de la Communauté au sens de l'article 6 dudit accord.

1.8 Les Communautés européennes demandaient en outre, en corrélation avec leur demande d'établissement d'un groupe spécial, que l'Organe de règlement des différends engage la procédure prévue à l'annexe V de l'Accord SMC conformément au point 2 de cette annexe.

3. Plainte des États-Unis

1.9 Le 8 octobre 1996, les États-Unis ont demandé l'ouverture de consultations avec l'Indonésie, conformément aux articles premier et 4 du Mémorandum d'accord, à l'article XXII:1 du GATT de 1994, à l'article 8 de l'Accord sur les MIC (dans la mesure où il incorpore par référence l'article XXII du GATT de 1994), aux articles 7 et 30 de l'Accord SCM (dans la mesure où l'article 30 incorpore par référence l'article XXII du GATT de 1994) et à l'article 64 de l'Accord sur les ADPIC (dans la mesure où il incorpore par référence l'article XXII du GATT de 1994) au sujet de certaines mesures affectant le commerce et l'investissement dans le secteur automobile (WT/DS59/1).

1.10 Les États-Unis et l'Indonésie ont tenu des consultations le 4 novembre et le 4 décembre 1996, mais celles-ci n'ont pas permis de trouver une solution mutuellement satisfaisante.

1.11 Le 12 juin 1997, les États-unis ont demandé l'établissement d'un groupe spécial, conformément à l'article 6 du Mémorandum d'accord, à l'article XXIII:2 du GATT de 1994, à l'article 8 de l'Accord sur les MIC (dans la mesure où il incorpore par référence l'article XXIII du GATT de 1994), aux articles 7.4 et 30 de l'Accord SMC (dans la mesure où l'article 30 incorpore par référence l'article XXIII du GATT de 1994) et à l'article 64 de l'Accord sur les ADPIC (dans la mesure où il incorpore l'article XXIII du GATT de 1994). Les États-Unis demandaient que le groupe spécial examine la compatibilité des mesures indiquées avec les articles I:1, III:2, III:4 et III:7 du GATT de 1994, avec les articles 3, 20 et 65 de l'Accord sur les ADPIC, avec l'article 28.2 de l'Accord SMC et avec l'article 2 de l'Accord sur les MIC. Ils demandaient également que le groupe spécial examine leur plainte selon laquelle les mesures indiquées constituaient des "subventions spécifiques" au sens des articles premier et 2 de l'Accord SMC, qui causaient un "préjudice grave" à leurs intérêts au sens des articles 6 et 27 dudit accord.

1.12 Les États-Unis demandaient en outre, en corrélation avec leur demande d'établissement d'un groupe spécial, que l'Organe de règlement des différends engage la procédure prévue à l'annexe V de l'Accord SMC conformément au point 2 de cette annexe. Ils constataient que cette procédure avait déjà été invoquée dans le contexte de la demande parallèle d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes et demandaient qu'il n'y ait qu'un seul processus de collecte de renseignements concernant leur plainte et celle des Communautés européennes.

B. Établissement et composition du Groupe spécial

1.13 A sa réunion du 12 juin 1997, l'ORD a établi un groupe spécial comme le Japon et les Communautés européennes l'avaient demandé (WT/DS55/6-WT/DS64/4 et WT/DS54/6, respectivement). A sa réunion du 30 juillet 1997, l'ORD a fait droit à la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis (WT/DS59/6) et est convenu également, comme le prévoit l'article 9 du Mémorandum d'accord en cas de pluralité des plaignants, que le Groupe spécial établi le 12 juin 1997 pour examiner les plaintes du Japon et des Communautés européennes examinerait aussi la plainte des États-Unis .

1.14 Le mandat du Groupe spécial est le suivant:

> "Examiner, à la lumière des dispositions pertinentes des accords visés cités par le Japon dans le document WT/DS55/6-WT/DS/64/4, par les Communautés européennes dans le document WT/DS/54/6 et par les États-Unis dans le document WT/DS59/6, la question portée devant l'ORD par le Japon, les Communautés européennes et les États-Unis dans ces documents; faire des constatations propres à

aider l'ORD à formuler des recommandations ou à statuer sur la question, ainsi qu'il est prévu dans lesdits accords."

1.15 Suite à une demande conjointe du Japon et des Communautés européennes, et comme le prévoit le paragraphe 7 de l'article 8 du Mémorandum d'accord, le Directeur général a donné au Groupe spécial, le 29 juillet 1997, la composition suivante:

Président: M. Mohamed Maamoun Abdel Fattah

Membres: M. Ole Lundby
M. David John Walker

1.16 L'Inde et la Corée ont réservé leurs droits en tant que tierces parties dans ce différend.

C. Procédure de collecte de renseignements prévue à l'annexe V de l'Accord SMC

1.17 A sa réunion du 12 juin 1997, l'ORD a accédé à la demande d'ouverture de la procédure prévue à l'annexe V présentée par les Communautés européennes et, conformément au paragraphe 4 de cette annexe, a désigné M. Stuart Harbinson comme son représentant aux fins de cette procédure.

1.18 Le délai de 60 jours fixé pour la procédure de collecte de renseignement prévue à l'annexe V de l'Accord SMC pour la plainte des Communautés européennes a commencé à courir à la date de l'établissement du Groupe spécial chargé d'examiner les plaintes des Communautés européennes et du Japon, le 12 juin 1997, et s'est terminé le 11 août 1997.

1.19 Les États-Unis se sont eux aussi prévalus de l'annexe V de l'Accord SMC prévoyant une procédure de collecte de renseignements à mener à bien dans un délai de 60 jours. Étant donné qu'ils ne sont devenus partie au différend que le 30 juillet 1997, le délai de 60 jours concernant leurs allégations était un délai ultérieur distinct, qui s'est terminé le 22 septembre 1997. Toutes les parties sont convenues que les premières communications des plaignants devraient être présentées quatre semaines après la fin de la deuxième phase de la procédure prévue à l'annexe V (concernant les allégations des États-Unis), de manière que tous les renseignements réunis dans le cadre de cette procédure puissent être utilisés pour l'élaboration des premières communications. Ce report de la date limite fixée pour les premières communications, afin de tenir compte des deux phases de la procédure prévue à l'annexe V, a exigé un report identique en ce qui concerne le reste du calendrier des travaux du Groupe spécial.

D. Procédure du Groupe spécial

1.20 Le Groupe spécial s'est réuni avec les parties les 3-4 décembre 1997 et les 13-15 janvier 1998. Il s'est réuni avec les tierces parties le 4 décembre 1997.

1.21 Le 11 décembre 1997, le Président du Groupe spécial a informé l'ORD que le Groupe spécial ne pourrait pas remettre son rapport dans un délai de six mois à compter de la date à laquelle sa composition et son mandat avaient été arrêtés. La raison en est le retard dans le calendrier des travaux dû à la procédure prévue à l'annexe V, comme indiqué ci-dessus et dans le document WT/DS55/9-WT/DS64/7-WT/DS54/9-WT/DS59/8.

## II. ÉLÉMENTS FACTUELS

2.1 Le présent différend concerne une série de mesures appliquées par l'Indonésie aux véhicules automobiles et à leurs parties et pièces détachées. On trouvera ci-après un résumé des renseignements factuels fournis au Groupe spécial pour ce qui est du traitement fiscal et tarifaire appliqué aux

véhicules automobiles importés et à leurs parties et pièces détachées, et pour ce qui est des mesures en cause.

A. Traitement fiscal et tarifaire appliqué aux véhicules automobiles entièrement montés importés en Indonésie

2.2 Les véhicules automobiles entièrement montés importés en Indonésie sont assujettis à une taxe de luxe, comme il est indiqué dans le tableau 10 ci-après, ainsi qu'à des droits d'importation. Les taux des droits d'importation actuellement appliqués aux véhicules automobiles entièrement montés sont les suivants:

Tableau 1

Taux des droits d'importation appliqués aux véhicules automobiles entièrement montés

| Catégorie de véhicule | Droit d'importation |
|---|---|
| Véhicules automobiles pour le transport de personnes<br>Berlines (unité) | 200% |
| Véhicules utilitaires[1]<br>Catégorie I (unité)<br>Catégories II/III (unité)<br>Catégorie IV (unité)<br>Catégorie V (unité) | 80%<br>70%<br>105%<br>5% |

B. Mesures en cause

2.3 Les mesures en cause sont les suivantes: 1) le "Système d'incitation de 1993", qui a été modifié en 1995 et 1996 (ci-après dénommé le "Programme de 1993"), 2) le "Programme concernant la voiture nationale", qui comprend le "Programme de février 1996" et le "Programme de juin 1996" et 3) un prêt de 690 millions de dollars EU à PT Timor Putra Nasional ("PT TPN" ou "TPN").[2] Tous les plaignants formulent des allégations relativement au Programme concernant la voiture nationale, et les Communautés européennes et les États-Unis formulent également des allégations relativement au Programme de 1993. En outre, les États-Unis formulent des allégations relativement au prêt de 690 millions de dollars EU. Ces mesures peuvent être résumées comme suit:

[1] Les catégories de véhicules utilitaires sont définies comme suit:
I D'un poids en charge maximal n'excédant pas 5 tonnes, à un essieu moteur.
II D'un poids en charge maximal excédant 5 tonnes mais n'excédant pas 10 tonnes.
III D'un poids en charge maximal excédant 10 tonnes mais n'excédant pas 24 tonnes.
IV D'un poids en charge maximal n'excédant pas 5 tonnes, à deux essieux moteurs.
V D'un poids en charge maximal excédant 24 tonnes.

[2] Ces désignations sont utilisées dans le présent rapport pour des raisons de commodité. Les États-Unis ont fait valoir que le Programme concernant la voiture nationale constituait un seul programme, comprenant les mesures de février 1996, les mesures de juin 1996 et le prêt de 690 millions de dollars EU à TPN. Selon le Japon, la plupart des dispositions du Règlement du gouvernement n° 20/1996 et du Règlement du gouvernement n° 36/1996 ne concernent pas les "véhicules automobiles nationaux" et ne relèvent pas du "Programme concernant la voiture nationale".

1. "Programme de 1993"

2.4 En 1993, l'Indonésie a adopté le Système d'incitation de 1993. Ce système comprend les mesures suivantes:

a) Allégement des droits d'importation (réductions ou exonérations) sur les parties et accessoires de véhicules automobiles en fonction 1) de la teneur en éléments d'origine locale des véhicules automobiles finis dans lesquels les parties sont utilisées et 2) du type de véhicule dans lequel les parties sont utilisées.

b) Allégement des droits d'importation sur les "composants" utilisés pour fabriquer des parties et accessoires de véhicules automobiles en fonction 1) de la teneur en éléments d'origine locale de la partie ou de l'accessoire fini et 2) du type de véhicules automobiles dans lequel la partie ou l'accessoire est utilisé.

c) Exonération ou réduction de la taxe de luxe sur les ventes pour certaines catégories de véhicules automobiles.

a) Décret n° 114/1993

2.5 Le premier décret figurant dans le Programme de 1993 était le Décret du Ministre de l'industrie n° 114/M/SK/6/1993 (9 juin 1993) ("Détermination de la teneur en éléments d'origine locale des véhicules automobiles ou pièces fabriqués en Indonésie".)[3] Le Décret n° 114/1993 définit les "éléments d'origine locale" ou "composants d'origine locale" comme étant les "parties ou composants des véhicules automobiles fabriqués dans le pays et dont la teneur en éléments d'origine locale est supérieure à 40 pour cent pour [les véhicules utilitaires légers et les voitures de tourisme]…".[4] Le décret fixe les droits d'importation applicables aux voitures de tourisme, véhicules utilitaires et à leurs parties et pièces détachées en fonction de la teneur en éléments d'origine locale.

[3] Pièce n° 8 de l'Indonésie.

[4] Dans le présent rapport, l'expression "véhicules utilitaires légers" désigne les véhicules automobiles utilitaires d'un poids en charge maximal n'excédant pas 5 tonnes, à un essieu moteur, et les véhicules automobiles utilitaires d'un poids en charge maximal n'excédant pas 5 tonnes, à deux essieux moteurs - jeeps, fourgons, fourgonnettes, véhicules loisir travail, etc. L'expression "voiture de tourisme" désigne les berlines et les voitures familiales.

2.6 La teneur en éléments d'origine locale et les taux correspondants des droits d'importation applicables aux parties de voitures de tourisme en vertu de ce décret sont les suivants:

Tableau 2

Parties de voitures de tourisme

| Teneur en éléments d'origine locale | Taux des droits d'importation |
|---|---|
| Moins de 20% | 100% |
| 20%-30% | 80% |
| 30%-40% | 60% |
| 40%-60% | 40% |
| Plus de 60% | 0% |

Ainsi, si la teneur en éléments d'origine locale d'une voiture de tourisme était inférieure à 20 pour cent, l'importateur payait un droit d'importation de 100 pour cent sur les parties importées, etc.

2.7 La teneur en éléments d'origine locale et les taux correspondants des droits d'importation applicables aux parties de véhicules utilitaires légers en vertu de ce décret sont les suivants:

Tableau 3

Parties de véhicules utilitaires légers

| Teneur en éléments d'origine locale | Taux des droits d'importation |
|---|---|
| Moins de 20% | 40% |
| 20%-30% | 30% |
| 30%-40% | 20% |
| Plus de 40% | 0% |

2.8 La teneur en éléments d'origine locale et les taux correspondants des droits d'importation applicables aux parties pour composants de voitures de tourisme et de véhicules utilitaires légers en vertu de ce décret sont les suivants:

Tableau 4

Composants de voitures de tourisme et de véhicules utilitaires légers

| Teneur en éléments d'origine locale | Taux des droits d'importation |
|---|---|
| Moins de 20% | 40% |
| 20%-30% | 30% |
| Plus de 30% - 40% | 20% |
| Plus de 40% | 0% |

b) Décret n° 645/1993

2.9 Le deuxième décret figurant dans le Programme de 1993, le Décret du Ministre des finances n° 645/KMK.01/1993 (10 juin 1993) ("Allégement des droits d'importation sur certaines parties et certains accessoires destinés au montage et/ou à la fabrication de véhicules automobiles") a pour objet d'autoriser les incitations prévues par le Décret n° 114/1993, indiquées ci-dessus.[5]

[5] Pièce n° 36 de l'Indonésie.

c) Décret n° 647/1993

2.10 Le troisième décret figurant dans le Programme de 1993, le Décret du Ministre des finances n° 647/KMK.04/1993 (10 juin 1993) ("Types de véhicules automobiles assujettis à la taxe sur les ventes de produits de luxe") prévoit l'application, aux véhicules automobiles ayant une certaine teneur en éléments d'origine locale, d'une taxe sur les ventes de produits de luxe réduite.[6] En particulier, les voitures de tourisme d'une cylindrée n'excédant pas 1 600 $cm^3$ et les jeeps sont soumises à une taxe de luxe de 20 pour cent pour autant que leur teneur en éléments d'origine locale dépasse 60 pour cent.[7] (Une exception est prévue pour les véhicules automobiles à usages publics – voitures de police, ambulances, voitures de lutte contre l'incendie, etc.). Si la teneur en éléments d'origine locale n'excède pas 60 pour cent, le taux de la taxe de luxe applicable est de 35 pour cent.

2.11 La teneur en éléments d'origine locale et les taux correspondants de la taxe de luxe applicable aux voitures de tourisme d'une cylindrée n'excédant pas 1 600 $cm^3$ et aux jeeps en vertu de ce décret sont les suivants:

Tableau 5

Voitures de tourisme < 1 600 $cm^3$ et jeeps

| Teneur en éléments d'origine locale | Taux de la taxe de luxe |
|---|---|
| Plus de 60% | 20% |
| 60% ou moins | 35% |

d) Décret n° 223/1995

2.12 En 1995, en vertu du Décret du Ministre des finances n° 223/KMK.01/1995 (23 mai 1995) ("Amélioration du Décret du Ministre des finances n° 645/KMK.01/1993 concernant l'allégement des droits d'importation sur les parties et accessoires destinés au montage et/ou à la fabrication de véhicules automobiles"), l'Indonésie a modifié le barème des droits d'importation correspondant à une teneur en éléments d'origine locale donnée.[8] La teneur en éléments d'origine locale et les taux correspondants des droits d'importation applicables aux parties utilisées pour la fabrication ou le montage de voitures de tourisme et de véhicules utilitaires ont été modifiés comme suit:

[6] Pièce n° 33 de l'Indonésie.

[7] En vertu de l'article 3 du Décret n° 647/1993, les "jeeps" s'entendent des "véhicules automobiles tout-terrain à usages multiples, avec direction à double différentiel, châssis, d'un poids en charge maximal n'excédant pas 5 (cinq) tonnes et pouvant transporter moins de 10 (dix) personnes.

[8] Pièce n° 27 de l'Indonésie.

Tableau 6

Parties de voitures de tourisme et véhicules utilitaires

**Berlines et voitures familiales (SH 87.03)**

| Teneur en éléments d'origine locale (%) | Droit d'importation (%) |
|---|---|
| Moins de 20 | 65 |
| 20-30 | 50 |
| 30-40 | 35 |
| 40-50 | 20 |
| 50-60 | 10 |
| Plus de 60 | 0 |

**Camionnettes (SH 87.04), minibus (SH 87.02 ou 87.03) et jeeps (SH 87.03)**

| Teneur en éléments d'origine locale (%) | Droit d'importation (%) |
|---|---|
| Moins de 20 | 25 |
| 20-30 | 15 |
| 30-40 | 10 |
| Plus de 40 | 0 |

**Autobus (SH 87.02) et camions (SH 87.04) d'un poids total excédant 5 tonnes mais n'excédant pas 24 tonnes**

| Teneur en éléments d'origine locale (%) | Droit d'importation (%) |
|---|---|
| Moins de 20 | 25 |
| 20-30 | 15 |
| Plus de 30 | 0 |

**Véhicules automobiles à deux roues (SH 87.11)**

| Teneur en éléments d'origine locale (%) | Droit d'importation (%) |
|---|---|
| Moins de 20 | 25 |
| 20-30 | 15 |
| 30.40 | 10 |
| Plus de 40 | 0 |

2.13 La teneur en éléments d'origine locale et les taux correspondants des droits d'importation applicables aux composants utilisés pour la fabrication ou le montage de parties et accessoires de voitures de tourisme et véhicules utilitaires ont été modifiés comme suit:

Tableau 7

Composants de voitures de tourisme et véhicules utilitaires

**Berlines et voitures familiales (SH 87.03), camionnettes (SH 87.04), minibus (SH 87.02 ou 87.03) et jeeps (SH 87.03)**

| Teneur en éléments d'origine locale (%) | Droit d'importation (%) |
|---|---|
| Moins de 20 | 25 |
| 20-30 | 15 |
| 30-40 | 10 |
| Plus de 40 | 0 |

**Autobus (SH 87.02) et camions (SH 87.04) d'une masse totale excédant 5 tonnes mais n'excédant pas 24 tonnes**

| Teneur en éléments d'origine locale (%) | Droit d'importation (%) |
|---|---|
| Moins de 10 | 25 |
| 10-20 | 15 |
| Plus de 20 | 0 |

**Véhicules automobiles à deux roues (SH 87.11)**

| Teneur en éléments d'origine locale (%) | Droit d'importation (%) |
|---|---|
| Moins de 20 | 25 |
| 20-30 | 15 |
| 30-40 | 10 |
| Plus de 40 | 0 |

e) Décret n° 36/1997

2.14 Le Décret du Ministre des finances n° 36/KMK.01/1997 (21 janvier 1997) ("Octroi d'un allégement des droits d'importation sur certaines parties et certains accessoires destinés au montage et/ou à la fabrication de véhicules automobiles")[9] modifie le barème des allégements des droits d'importation indiqué dans le Décret n° 223/1995 compte tenu des changements apportés à la réglementation douanière.

2. "Programme concernant la voiture nationale"

2.15 Deux séries de mesures ont été indiquées par toutes les parties pour ce qui est du Programme de 1996 concernant la voiture nationale.

2.16 La première série de mesures – le Programme de février 1996 – prévoit l'octroi du statut d'entreprise "pionnière" ou de société automobile nationale aux sociétés automobiles indonésiennes qui satisfont à des critères déterminés en ce qui concerne la propriété des installations, l'usage de marques et la technologie. Pour pouvoir conserver le statut d'entreprise pionnière, la société doit satisfaire à des prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale de plus en plus contraignantes sur une période de trois ans. Les avantages prévus sont l'exonération de la taxe de luxe sur les ventes de voitures nationales et l'exonération des droits d'importation sur les parties et pièces détachées.

2.17 La deuxième série de mesures – le Programme de juin 1996 – prévoit que les voitures nationales fabriquées à l'étranger par des ressortissants indonésiens et qui satisfont aux prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale fixées par le Ministre de l'industrie et du commerce doivent être traitées comme des voitures nationales fabriquées en Indonésie, c'est-à-dire être exonérées des droits d'importation et de la taxe de luxe. Conformément au Décret n° 142/96, les voitures nationales importées sont considérées comme satisfaisant à la prescription relative à la teneur en éléments d'origine locale de 20 pour cent à la fin de la première année de production si le producteur étranger fabriquant les voitures nationales procède à des contre-achats de parties et pièces détachées indonésiennes représentant au moins 25 pour cent de la valeur C.F. des voitures importées.

2.18 Les États-Unis allèguent qu'un troisième élément du Programme concernant la voiture nationale – une série de prêts, d'un montant total de 690 millions de dollars EU et d'une durée de dix ans, accordés le 11 août 1997 à TPN (la seule société pionnière) pour lui permettre de mettre en œuvre le projet concernant la voiture nationale. Les prêts auraient été accordés par un consortium de

[9] Pièce n° 9 de l'Indonésie.

banques d'État et de banques privées sur instruction du gouvernement indonésien, les banques d'État fournissant au moins 50 pour cent des fonds.

a) "Programme de février 1996"

Le Programme de février 1996 comprend une série de décrets et de règlements publiés en février et mars 1996.

1) Instruction présidentielle n° 2/1996

2.20 L'Instruction présidentielle n° 2/1996 ("Développement de l'industrie automobile nationale") a été publiée le 19 février 1996.[10] Son objet est de "continuer de renforcer la capacité de la nation à subvenir à ses propres besoins, notamment en matière de transport terrestre grâce à la production d'une voiture nationale … ". En vertu de l'Instruction présidentielle n° 2/1996, le Ministre de l'industrie et du commerce, le Ministre des finances et le Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux/Président du Conseil de coordination des investissements doivent mettre en œuvre une série de "dispositions".

2.21 Premièrement, en vertu de l'Instruction présidentielle n° 2/1996, ces ministres sont chargés, collectivement, de mettre en œuvre des "mesures en étroite collaboration pour permettre aussi rapidement que possible le développement de l'industrie automobile nationale, les critères suivants devant être respectés: a) usage d'une marque distincte; b) production nationale; c) utilisation de pièces détachées produites dans le pays".

2.22 Deuxièmement, en vertu de l'Instruction présidentielle n° 2/1996, 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".

2.23 Troisièmement, en vertu de l'Instruction présidentielle n° 2/1996, le Ministre des finances est chargé d'"accorder les avantages ci-après en matière d'imposition, conformément à la réglementation en vigueur: a) l'exonération des droits d'importation, dans la mesure du possible, pour les pièces détachées produites dans le pays mais qui doivent néanmoins aussi être importées; b) la fixation de la taxe sur la valeur ajoutée à 10 pour cent à la livraison des automobiles produites; c) la taxe sur les ventes de produits de luxe à acquitter au moment de la livraison des automobiles produites sera prise en charge par l'État".

2) Décret n° 31/1996

2.24 Le 19 février 1996 également a été publié le Décret du Ministre de l'industrie et du commerce n° 31/MPP/SK/2/1996 ("Véhicule automobile national").[11] Le Décret n° 31/1996 a pour objet "de mettre en œuvre l'Instruction présidentielle n° 2 de 1996 concernant le développement de l'industrie automobile nationale … dans le cadre de la promotion de l'industrie …".

2.25 Le Décret n° 31/1996 énonce les conditions auxquelles doivent satisfaire les véhicules automobiles pour pouvoir être désignés comme "véhicules automobiles nationaux". Ils doivent en particulier:

[10] Pièce n° 1 de l'Indonésie.

[11] Pièce n° 2 de l'Indonésie.

a) être produits dans le pays dans des installations appartenant à des entreprises industrielles nationales ou sociétés indonésiennes dont la totalité du capital est détenue par des citoyens indonésiens;

b) être "vendus sous une marque distincte n'ayant jamais été enregistrée par une autre partie en Indonésie et qui est la propriété de sociétés/citoyens indonésiens"; et

c) être "mis au point avec des techniques, des moyens, des équipements et un savoir-faire progressivement développés au niveau national".

Le Décret prévoit en outre que "l'entreprise industrielle qui produit des véhicules automobiles nationaux en respectant les conditions énoncées à l'article premier aura le statut d'"entreprise pionnière".

2.26 Le Décret n° 31/1996 fixe un calendrier pour la teneur en éléments d'origine locale devant être respectée par une "entreprise industrielle produisant des véhicules automobiles ayant le statut d'"entreprise pionnière"":

Tableau 8

Calendrier pour la teneur en éléments d'origine locale des véhicules automobiles nationaux

| Étape | Teneur en éléments d'origine locale |
|---|---|
| Fin de la première année | > 20% |
| Fin de la deuxième année | > 40% |
| Fin de la troisième année | > 60% |

3) Décret n° 82/1996

2.27 La troisième mesure publiée le 19 février 1996 est le Décret du Ministre des finances n° 82/KMK.01/1996 ("Amélioration du Décret du Ministre des finances n° 645/KMK.01/1993 concernant l'octroi d'un allégement des droits d'importation sur certaines parties et pièces détachées destinées au montage et/ou à la fabrication de véhicules automobiles déjà amélioré par le Décret du Ministre n° 223/KMK.01/1995").[12] Le Décret n° 82/1996 dispose que les parties et pièces détachées importées par un producteur/monteur de voitures nationales en vue du montage ou de la fabrication de voitures nationales ayant la teneur en éléments d'origine locale indiquée ci-dessus sont exonérées des droits d'importation.

4) Règlement du gouvernement n° 20/1996

2.28 La dernière mesure publiée le 19 février 1996 est le Règlement du gouvernement n° 20 ("Modification du Règlement du gouvernement n° 50 de 1994 concernant l'application de la Loi n° 8 de 1983 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").[13] En vertu de ce règlement, les voitures nationales qui satisfaisaient aux conditions requises, y compris en ce qui concerne la teneur en éléments d'origine locale, étaient exonérées de la taxe de luxe.

[12] Pièce n° 21 de l'Indonésie.

[13] Pièce n° 20 de l'Indonésie.

2.29 Ainsi, le Règlement n° 20/1996 établissait le barème suivant pour la taxe de luxe:

Tableau 9

Barème de la taxe de luxe

| Type de véhicule automobile | Taux de la taxe de luxe |
|---|---|
| Voitures de tourisme > 1 600 $cm^3$<br><br>Jeeps avec teneur en éléments d'origine locale ≤ 60% | 35% |
| Véhicules utilitaires légers (autres que les jeeps ), diesel | 25% |
| Voitures de tourisme ≤ 1600 $cm^3$<br><br>Jeeps avec teneur en éléments d'origine locale > 60%<br><br>Véhicules utilitaires légers (autres que les jeeps), essence | 20% |
| Véhicules automobiles nationaux | 0% |

5) Décret du Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux/Président du Conseil de coordination des investissements n° 01/SK/1996

2.30 Le 27 février 1996 a été publié le Décret du Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux/Président du Conseil de coordination des investissements n° 01/SK/1996 ("Réglementation de l'investissement dans le cadre de l'établissement de l'industrie automobile nationale.")[14] Ce décret dispose que "pour établir une industrie automobile nationale, une autorisation d'investir sera accordée au secteur automobile, qui bénéficiera aussi d'avantages fiscaux conformément aux dispositions légales adoptées à cette fin".

[14] Pièce n° 4 de l'Indonésie.

6) Décret du Ministère de l'industrie et du commerce n° 002/SK/DJ-ILMK/II/1996

2.31 Le 27 février 1996 a été publié le Décret du Ministère de l'industrie et du commerce n° 002/SK/DJ-ILMK/II/1996.[15] Ce décret désignait PT Timor Putra Nasional ("TPN") comme "entreprise automobile nationale pionnière". Le 5 mars 1996 a été publiée la Décision du Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux d'investissement/Président du Conseil de coordination des investissements n° 02/SK/1996. En vertu de cette décision, TPN devait "créer et produire une voiture nationale".

2.32 La voiture nationale, la "Timor", devait faire appel aux techniques de conception et autres techniques de la Kia Sephia, modèle produit par la société coréenne Kia Motors. La Timor devait d'abord être produite sous forme de pièces détachées par Kia Motors, puis exportée vers l'Indonésie où elle devait être montée à l'usine de TPN à Karawang. (Au moment où le Programme de février 1996 a été annoncé, la construction de cette usine n'avait pas encore commencé.) TPN devait progressivement accroître la teneur en éléments d'origine locale de la Timor.

b) "Programme de juin 1996"

2.33 Le Programme de juin 1996 comprend une série de décrets publiés en juin 1996.

l) Décret présidentiel n° 42/1996

2.34 Le 4 juin 1996 a été publié le Décret présidentiel n° 42/1996 ("Production de voitures nationales").[16] Ce décret disposait 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.

En d'autres termes, les voitures nationales entièrement montées pouvaient être importées en franchise de droits et n'étaient pas assujetties à la taxe de luxe si elles avaient été fabriquées par du personnel indonésien et qu'elles satisfaisaient aux prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale de la voiture nationale.

2.35 Le décret prévoyait également que cette exonération de taxe et de droit ne serait accordée qu'une fois, pour une période maximale d'un an, et concernerait un nombre total de véhicules devant être fixé par le Ministre du commerce et de l'industrie. En vertu du Décret du Ministre de l'industrie et du commerce n° 1410/MPP/6/1996 (30 juin 1996)[17], TPN a été autorisée à importer 45 000 Timor en application du Décret n° 42/1996.

2) Règlement n° 36/1996

2.36 Le 4 juin 1996 également a été publié le Règlement du gouvernement n° 36/1996 ("Modification du Règlement du gouvernement n° 50 de 1994 concernant l'application de la Loi n° 8 de 1983 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

[15] Pièce n° 41 de l'Indonésie.

[16] Pièce n° 6 de l'Indonésie.

[17] Pièce n° 13 de l'Indonésie.

Règlement du gouvernement n° 20/1996").[18] Le Règlement n° 36/1996 a apporté d'autres changements à la taxe de luxe sur les véhicules automobiles qui, on l'a vu, avait été modifiée pour la dernière fois le 19 février 1996, par le Règlement n° 20/1996.

2.37 Le Règlement n° 36/1996 établissait le barème suivant pour la taxe de luxe:

Tableau 10

Barème de la taxe de luxe

| Type de véhicule automobile | Taux de la taxe de luxe |
|---|---|
| Voitures de tourisme ≥ 1 600 $cm^3$<br>Voitures de tourisme avec teneur en éléments d'origine locale ≤ =60%<br>Jeeps avec teneur en éléments d'origine locale ≤ 60%<br>Autobus avec teneur en éléments d'origine locale ≤ 60% | 35% |
| Véhicules mixtes, minibus, fourgons et camionnettes, diesel, avec teneur en éléments d'origine locale ≤ 60% | 25% |
| Véhicules mixtes, minibus, fourgons et camionnettes, essence, avec teneur en éléments d'origine locale ≤ 60% | 20% |
| Berlines et voitures familiales < 1 600 $cm^3$ , fabriquées en Indonésie, avec teneur en éléments d'origine locale > 60%<br>Véhicules mixtes, minibus, fourgons et camionnettes, essence ou diesel, fabriqués en Indonésie, avec teneur en éléments d'origine locale > 60%<br>Autobus fabriqués en Indonésie<br>Motocycles < 250 $cm^3$ fabriqués en Indonésie<br>Véhicules automobiles nationaux | 0% |

3) Décret n° 142/1996

2.38 On l'a vu, le Décret présidentiel n° 42/1996 permettait de produire le "véhicule automobile national" à l'étranger pendant une période d'un an, celui-ci bénéficiant des avantages tarifaires et fiscaux prévus par le Programme concernant le véhicule automobile national si les prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale de la voiture nationale (20 pour cent pour la première année) étaient satisfaites et que la voiture était produite par du personnel indonésien.

2.39 Le Décret du Ministre de l'industrie et du commerce n° 142/MPP/Kep/6/1996, publié le 5 juin 1996 ("Production de voitures nationales")[19] établissait des lignes directrices pour faire respecter les prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale visées par le Décret n° 142/1996. Le Décret n° 142/1996 prévoit que "les voitures nationales peuvent être produites à l'étranger … à la condition que des parties et pièces détachées indonésiennes soient utilisées"; il dispose également que "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". En outre, le décret

[18] Pièce n° 3 de l'Indonésie.

[19] Pièce n° 7 de l'Indonésie.

dispose que "la valeur du contre-achat … représentera au minimum 25% (vingt-cinq pour cent) de la valeur à l'importation des voitures nationales montées à l'étranger (valeur C.F.)".

2.40 En d'autres termes, les contre-achats de parties et pièces détachées indonésiennes effectués par le producteur étranger de la voiture nationale représentant au moins 25 pour cent de la valeur C.F. des voitures nationales importées satisferaient aux prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale applicables à la voiture nationale.

4) Vérification des résultats de TPN au titre du Décret n° 142/1996

2.41 L'Inde a soumis au Groupe spécial une lettre datée de janvier 1998, contenant les résultats d'un examen du point de savoir si TPN avait respecté la prescription en matière de contre-achats énoncée dans le Décret n° 142/1996. La lettre indique que, lors de la vérification, il a été constaté que TPN n'avait pas respecté la prescription en matière de contre-achats.

3. Le prêt de 690 millions de dollars EU à TPN

2.42 Les allégations des États-Unis portent également sur une autre mesure, qu'ils définissent comme étant un élément additionnel du Programme concernant la voiture nationale: un prêt accordé le 11 août 1997. Selon les États-Unis, sur instruction du gouvernement indonésien, un consortium de quatre banques d'État et 12 banques privées a décidé de verser 650 millions de dollars EU sous la forme de prêts d'une durée de dix ans à TPN pour lui permettre de réaliser le projet concernant la voiture nationale. Les États-Unis affirment également qu'une des banques d'État concernées avait déjà accordé un prêt-relais de 40 millions de dollars EU à TPN, ce qui porte le montant total du prêt à 690 millions de dollars EU. Selon eux, le taux d'intérêt annuel des prêts serait supérieur de 3 pour cent au taux servi sur les dépôts de 3-6 mois, la durée des prêts serait de dix ans et le délai de remboursement de trois ans, les quatre banques d'État fournissant la moitié des 650 millions de dollars.

2.43 Le 25 février 1998, l'Indonésie a notifié au Comité des subventions que, le 21 janvier 1998, elle avait supprimé toutes les subventions précédemment accordées dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale. Le 2 mars 1998, l'Indonésie a adressé une notification au Groupe spécial et lui a demandé de mettre fin à la procédure de règlement du différend, au moins pour ce qui était des mesures visées par le Programme de 1996 concernant la voiture nationale.

C. Notifications de l'Indonésie aux Comités de l'OMC

2.44 Le 23 mai 1995, l'Indonésie a adressé au Comité des MIC, au titre de l'article 5:1 de l'Accord sur les MIC, une notification relative au Système d'incitation de 1993 (G/TRIMS/N/1/IDN/1). 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 son programme n'était pas une MIC (G/TRIMS/N/1/IDN/1/Add.1); le même jour, elle a adressé au Comité SMC une notification relative à son Système d'incitation de 1993 et à son Programme de 1996 concernant la voiture nationale (G/SCM/N/16/IDN).

## III. CONSTATATIONS ET RECOMMANDATIONS DEMANDÉES PAR LES PARTIES[20]

### A. Japon

3.1 Le **Japon** demande au Groupe spécial de constater que:

a) l'exonération de la taxe de luxe sur les ventes de voitures nationales produites dans le pays accordée au titre des mesures indiquées[21] relevant du Programme de février 1996 concernant la voiture nationale est incompatible avec l'article III:2 du GATT de 1994, car les automobiles importées sont soumises à une taxe de luxe sur les ventes supérieure à celle qui est appliquée aux produits nationaux similaires (c'est-à-dire les voitures nationales);

b) les prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale appliquées aux voitures nationales produites dans le pays au titre des mesures indiquées relevant du Programme de février 1996 concernant la voiture nationale sont incompatibles avec l'article III:4 du GATT de 1994, car ces prescriptions ont pour effet de soumettre les produits importés du Japon à un traitement moins favorable que le traitement accordé aux produits nationaux similaires;

c) les prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale et l'exonération du droit de douane et de la taxe de luxe sur les ventes appliquées au titre des mesures indiquées relevant du Programme de février 1996 concernant la voiture nationale sont des mesures concernant les investissements et liées au commerce telles qu'elles sont définies au paragraphe 1 a) de la liste exemplative annexée à l'Accord sur les MIC, et sont donc incompatibles avec l'article 2 de l'Accord sur les MIC;

d) l'exonération du droit de douane sur l'importation de parties et pièces détachées de véhicules automobiles et l'exonération de la taxe sur les ventes accordées au titre des mesures indiquées relevant du Programme de février 1996 concernant la voiture nationale sont incompatibles avec l'article I:1 du GATT de 1994, car ces exonérations ne sont pas accordées aux produits similaires originaires de tous les autres Membres y compris le Japon;

e) l'exonération du droit de douane et de la taxe sur les ventes accordée dans le cadre du Programme étendu de juin 1996 concernant la voiture nationale[22] uniquement aux automobiles finies originaires de la République de Corée est incompatible avec l'article I:1 du GATT de 1994, car cette exonération n'est pas accordée aux produits similaires originaires des autres Membres y compris le Japon;

f) les mesures prises dans le cadre du Programme étendu concernant la voiture nationale n'ont pas été publiées dans les moindres délais et n'ont pas été appliquées d'une manière uniforme, impartiale et raisonnable, de sorte qu'elles sont incompatibles avec l'article X:1 et X:3 a) du GATT de 1994.

---

[20] L'énoncé, dans la présente section, des constatations et recommandations demandées par les parties reprend les termes utilisés dans les communications des parties. Il ne correspond pas forcément au libellé des allégations des parties telles qu'elles sont formulées dans leurs demandes d'établissement d'un groupe spécial.

[21] Décrets n°114/1993, 645/1993.

[22] Décret présidentiel n° 42/1996, Décret n°142/1996.

3.2 Le **Japon** demande que le Groupe spécial recommande que l'Indonésie mette ses mesures en conformité avec ses obligations au titre du GATT de 1994 et de l'Accord sur les MIC.

B. Communautés européennes

3.3 Les **Communautés européennes** demandent au Groupe spécial de constater que:

a) L'Indonésie viole les dispositions de la première phrase de l'article III:2 en exonérant de la taxe de luxe sur les ventes les catégories suivantes de véhicules automobiles:

i) motocycles produits dans le pays d'une cylindrée n'excédant pas 250 $cm^3$;

ii) véhicules mixtes, minibus, fourgons et camionnettes, à moteur à essence, qui sont produits dans le pays et dont la teneur en éléments d'origine locale dépasse 60 pour cent;

iii) véhicules mixtes, minibus, fourgons et camionnettes, à moteur diesel, qui sont produits dans le pays et dont la teneur en éléments d'origine locale dépasse 60 pour cent;

iv) autobus produits dans le pays;

v) berlines et voitures familiales de moins de 1 600 $cm^3$ de cylindrée, produites dans le pays, avec une teneur en éléments d'origine locale dépassant 60 pour cent;

vi) voitures nationales montées en Indonésie par des entreprises pionnières; et

vii) voitures nationales importées.

b) Les mesures indiquées ci-après favorisent l'"utilisation" par les constructeurs automobiles indonésiens de parties et pièces détachées d'origine nationale par rapport aux parties et pièces détachées importées "similaires" et sont, en conséquence, incompatibles avec l'article III:4 du GATT:

i) exonération de la taxe de luxe sur les ventes de véhicules mixtes, minibus, fourgons et camionnettes produits dans le pays, avec une teneur en éléments d'origine locale dépassant 60 pour cent;

ii) exonération de la taxe de luxe sur les ventes de berlines et voitures familiales de moins de 1 600 $cm^3$ de cylindrée produites dans le pays, avec une teneur en éléments d'origine locale dépassant 60 pour cent;

iii) exonération de la taxe de luxe sur les ventes de voitures nationales montées en Indonésie par des entreprises pionnières satisfaisant à certaines prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale;

iv) exonération de la taxe de luxe sur les ventes de voitures nationales montées en Corée par des "producteurs étrangers" satisfaisant à certaines prescriptions en matière de contre-achats;

v) octroi d'un allègement du droit d'importation pour les parties et pièces détachées utilisées pour le montage des véhicules automobiles (ou d'autres parties et pièces détachées destinées au montage de véhicules automobiles) en Indonésie en

fonction des véhicules finis (ou des parties et pièces détachées) satisfaisant à certaines prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale;

vi) exonération des droits d'importation pour les parties et pièces détachées utilisées pour le montage de voitures nationales en Indonésie par des entreprises pionnières satisfaisant à certaines prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale.

c) Les mesures indiquées ci-après sont incompatibles avec les obligations de l'Indonésie au titre de l'article I:1 du GATT:

i) exonération des droits de douane sur les importations de voitures nationales;

ii) exonération de la taxe sur les ventes de produits de luxe pour les voitures nationales importées;

iii) exonération de la taxe sur les ventes de produits de luxe pour les voitures nationales montées en Indonésie; et

iv) exonération des droits de douane sur les importations de parties et pièces détachées destinées au montage de voitures nationales en Indonésie.

d) Les mesures énumérées plus haut au paragraphe b) sont également des MIC incompatibles avec l'article III du GATT, de sorte qu'en appliquant ces mesures l'Indonésie manque à ses obligations au titre de l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC.

e) Les incitations indiquées ci-après accordées à PT TPN dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale constituent des "subventions spécifiques" au sens des articles premier et 2 de l'Accord SMC et causent un "préjudice grave" aux intérêts de la Communauté au sens de l'article 5 c) dudit accord:

i) allègement du droit de douane pour les parties et pièces détachées destinées au montage de voitures nationales;

ii) exonération de la taxe de luxe sur les ventes de voitures nationales;

iii) allègement du droit de douane pour les voitures nationales importées de Corée.

C. États-Unis

3.4 Les **États-Unis** demandent au Groupe spécial de constater que:

a) le régime d'incitations tarifaires et fiscales mis en place par l'Indonésie dans le cadre du système d'incitation de 1993[23] et des programmes concernant la voiture nationale[24], et le prêt de 690 millions de dollars accordé sur instruction du gouvernement à TPN sont incompatibles avec l'article III:4 du GATT de 1994 et ne relèvent pas de l'article III:8 du GATT de 1994;

[23] Décrets n° 114/1993, 645/1993, 647/1993, 223/1995, 36/1997 et Règlement n° 36/1996.

[24]Décrets n° 82/1996, 31/1996, 42/1996, 36/1996, 142/1996, Règlements n° 20/1996 et 36/1996 et Instruction présidentielle n° 2/1996.

b) l'application discriminatoire, par l'Indonésie, de la taxe de luxe sur les ventes est incompatible avec la première phrase de l'article III:2 du GATT de 1994;

c) à titre subsidiaire, l'application discriminatoire, par l'Indonésie, de la taxe de luxe sur les ventes est incompatible avec la deuxième phrase de l'article III:2;

d) l'exonération des droits d'importation et de la taxe de luxe sur les ventes accordée par l'Indonésie pour les berlines Kia Sephia entièrement montées importées de Corée constitue une violation de l'article I:1 du GATT de 1994;

e) le régime d'incitations tarifaires et fiscales mis en place par l'Indonésie dans le cadre du système d'incitation de 1993 et des programmes concernant la voiture nationale, et le prêt de 690 millions de dollars accordé sur instruction du gouvernement à TPN sont incompatibles avec l'article 2 de l'Accord sur les MIC;

f) l'octroi, par l'Indonésie, des avantages concernant les "voitures nationales" uniquement aux véhicules automobiles portant une marque propre à l'Indonésie détenue par des ressortissants indonésiens établit une discrimination à l'égard des marques de fabrique ou de commerce dont les titulaires sont étrangers et à l'égard de ceux-ci, et est incompatible avec les articles 3, 20 et 65 de l'Accord sur les ADPIC;

g) l'Indonésie a étendu la portée de ses subventions à caractère tarifaire et fiscal d'une manière incompatible avec l'article 28.2 de l'Accord SMC;

h) les subventions accordées par l'Indonésie dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale ont causé un préjudice grave aux intérêts des États-Unis au sens des articles 6 et 27 de l'Accord SMC;

i) les subventions accordées par l'Indonésie dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale ont causé une menace de préjudice grave aux intérêts des États-Unis au sens des articles 6 et 27 de l'Accord SMC.

3.5 Les **États-Unis** demandent que le Groupe spécial recommande que l'Indonésie mette ses mesures en conformité avec ses obligations au titre du GATT de 1994, de l'Accord sur les MIC, de l'Accord sur les ADPIC et de l'Accord SMC.

3.6 Les **États-Unis** demandent également que le Groupe spécial recommande, conformément à l'article 7.8 de l'Accord SMC, que l'Indonésie prenne des mesures appropriées pour éliminer le préjudice grave et la menace de préjudice grave ou retirer ses subventions.

D. Indonésie

3.7 L'**Indonésie** demande que le Groupe spécial rejette les affirmations des plaignants et constate que le Programme d'incitation de 1993 et le Programme de 1996 concernant la voiture nationale sont des subventions autorisées au titre de l'Accord sur les subventions et ne sont contraires à aucune des dispositions du GATT de 1994, de l'Accord sur les MIC ou de l'Accord sur les ADPIC.

## IV. DEMANDES DE DÉCISIONS PRÉJUDICIELLES

### A. Participation de conseils juridiques privés

4.1 Le 25 novembre 1997, l'Indonésie a communiqué au Groupe spécial une liste des membres de sa délégation à la première réunion du Groupe spécial avec les parties. Le 28 novembre 1997, dans une lettre au Président du Groupe spécial, les États-Unis ont noté que la liste des membres de la

délégation indonésienne comportait plusieurs conseils juridiques privés et se sont opposés à la participation de ces représentants non gouvernementaux aux réunions du Groupe spécial. Les 1er et 3 décembre 1997, l'Indonésie a présenté des lettres au Président du Groupe spécial répondant, à l'objection soulevée par les États-Unis. Á sa première réunion de fond avec les parties, le Groupe spécial a entendu les arguments des parties et a rendu une décision sur ce point.[25]

1. Objection des États-Unis

4.2 Les arguments avancés par les **États-Unis** pour étayer leur objection sont les suivants:

4.3 La question de la participation de conseils juridiques privés à des réunions de groupe spécial a été examinée par le Groupe spécial chargé de l'affaire Bananes (WT/DS27/R/USA, adopté le 25 septembre 1997, paragraphes 7.10 à 7.12). Dans cette affaire, suite aux objections soulevées par les parties plaignantes, le Groupe spécial a limité la participation à ces réunions aux membres des administrations publiques. En statuant ainsi, le Groupe spécial a fait, entre autres, les observations suivantes:

- La pratique suivie précédemment lors des procédures de règlement des différends menées dans le cadre du GATT et de l'OMC a été de ne pas admettre de conseils juridiques privés aux réunions des groupes spéciaux si une partie y était opposée.

- Étant donné que les conseils juridiques privés ne sont peut-être pas assujettis à des règles disciplinaires semblables à celles qui s'appliquent aux membres des administrations publiques, leur présence aux réunions de groupe spécial risquerait de faire craindre que le caractère confidentiel des débats ne soit pas respecté.

- L'admission de conseils juridiques privés aux réunions des groupes spéciaux, au cas où elle deviendrait une pratique courante, ne serait pas dans l'intérêt des petits Membres vu les charges financières excessives qui en résulteraient pour eux.

- Le Groupe spécial craignait que la présence de conseils juridiques privés ne modifie le caractère intergouvernemental des procédures de règlement des différends suivies à l'OMC.

- Limiter la participation aux réunions des groupes spéciaux aux membres des administrations publiques ne mettrait d'aucune façon en cause le droit des parties ou des tierces parties à rencontrer et à consulter leurs conseils juridiques privés au cours de la procédure, ou à recevoir des avis juridiques ou autres de la part d'experts non gouvernementaux pour l'élaboration des communications écrites.

4.4 Ces observations du Groupe spécial Bananes s'appliquent également au présent différend sur les automobiles. En outre, l'Organe d'appel a déterminé que des conseils juridiques privés pouvaient participer à l'audience tenue par l'Organe d'appel dans l'affaire Bananes, mais il a bien précisé que sa décision concernait la procédure de l'Organe d'appel, non celle des groupes spéciaux, et il a pris soin d'indiquer qu'il n'examinait pas un appel concernant la décision prise par le Groupe spécial Bananes au sujet de la participation de conseils juridiques privés aux réunions du Groupe spécial ((WT/DS27/AB/R), rapport adopté le 25 septembre 1997, paragraphe 11). Outre que les États-Unis n'approuvent pas la décision de portée limitée prise par l'Organe d'appel, cette décision est à dissocier de l'affaire à l'étude dans la mesure où l'ensemble du processus de l'Organe d'appel est un processus nouveau pour lequel on peut penser que la pratique antérieure du GATT ne constitue pas une référence appropriée.

[25] On trouvera le texte de cette décision dans la section XIV.A.1, Constatations.

4.5 Par contre, le processus de groupe spécial n'est pas nouveau, et il n'y a aucune raison à ce stade pour que l'OMC modifie sa pratique établie en la matière. Si un changement doit être apporté à la pratique de règlement des différends suivie par l'OMC, ce changement doit être négocié et convenu dans le cadre de l'examen des règles et procédures régissant le règlement des différends à l'OMC qui doit être réalisé d'ici à la fin de 1998. Un changement de cette ampleur entraînerait une modification fondamentale des principes sur lesquels reposent le système de règlement des différends dans le cadre de l'OMC et son fonctionnement, et rendrait les gouvernements moins maîtres de ce qui a été un processus de gouvernement à gouvernement efficace pour assurer le règlement pacifique des différends.

4.6 De plus, le fait que les conseils juridiques privés en question ont assisté aux consultations relatives au différend concernant les automobiles n'est ni pertinent ni concluant aux fins de la présente procédure de groupe spécial. L'Indonésie n'a accepté de tenir des consultations qu'à condition que ces personnes y participent. Or, à ce moment-là, les États-Unis et l'Indonésie étaient déjà convenus que les conseils juridiques privés ne s'adresseraient pas à la délégation des États-Unis, et que s'ils le faisaient, celle-ci ne répondrait pas. De ce fait, les conseils juridiques privés se sont bornés à communiquer avec leur client.

4.7 Par conséquent, les États-Unis s'opposent à la participation de représentants non gouvernementaux aux réunions du Groupe spécial chargé du différend Automobiles et demandent au Groupe spécial de faire une constatation sur ce point avant la réunion qu'il doit tenir le 3 décembre 1997 avec les parties.

2. Réponse de l'Indonésie

4.8 Dans sa lettre datée du 1er décembre 1997, l'**Indonésie** a présenté les arguments suivants:

4.9 Le gouvernement de la République d'Indonésie a le droit souverain de déterminer la composition de ses délégations et de choisir ses porte-parole à toutes les réunions des organes et organismes de l'OMC. Ce droit souverain est fondé sur le principe de l'égalité souveraine des États inscrit dans le droit international coutumier.

4.10 En outre, c'est un principe reconnu dans la pratique des tribunaux internationaux, y compris l'Organe d'appel de l'OMC. En confirmant le droit de Sainte-Lucie d'inclure des conseils juridiques non gouvernementaux dans sa délégation à l'audience de l'Organe d'appel et d'autoriser les conseils à prendre la parole à l'audience concernant l'affaire UE – Bananes, l'Organe d'appel a dit ce qui suit:

4.11 Le 15 juillet 1997, l'Organe d'appel a notifié aux participants et aux participants tiers dans le présent appel sa décision d'accéder à la demande de Sainte-Lucie. L'Organe d'appel a indiqué ce qui suit:

> … que ce soit dans l'Accord de Marrakech instituant l'Organisation mondiale du commerce (l'"Accord sur l'OMC"), le Mémorandum d'accord ou les Procédures de travail, ou en droit international coutumier ou suivant la pratique des tribunaux internationaux, nous ne voyons rien qui empêche un Membre de l'OMC de déterminer la composition de sa délégation dans la procédure de l'Organe d'appel. Après avoir soigneusement étudié la demande présentée par le gouvernement de Sainte-Lucie et les réponses datées du 14 juillet 1997 reçues du Canada; de la Jamaïque; de l'Équateur; des États-Unis; du Guatemala; du Honduras et du Mexique, nous déterminons qu'il appartient à un Membre de l'OMC de décider qui devrait le représenter en tant que membres de sa délégation lors d'une audience de l'Organe d'appel.

* * * * *

> Nous notons que l'Accord de Marrakech instituant l'Organisation mondiale du commerce (l'"Accord sur l'OMC"), le Mémorandum d'accord et les Procédures de travail ne contiennent pas de dispositions indiquant qui peut représenter un gouvernement pour faire des représentations lors d'une audience de l'Organe d'appel. S'agissant de la pratique du GATT, nous ne voyons aucun rapport de groupe spécial antérieur qui traite spécifiquement de cette question dans le contexte des réunions des groupes spéciaux avec les parties. Nous notons également que la représentation par les conseils choisis par un gouvernement peut fort bien revêtir une importance particulière – surtout pour les pays en développement Membres – lesquels doivent pouvoir être pleinement associés aux procédures de règlement des différends.
>
> WT/DS27/AB/R (9 septembre 1997) paragraphes 10 et 12.

4.12 Ainsi, l'Organe d'appel a entièrement rejeté le fondement et la logique du rapport de groupe spécial sur lequel les États-Unis s'appuient pour formuler leur objection. Á cet égard, mon gouvernement souhaite réaffirmer, premièrement que les personnes en question sont engagées par le gouvernement de la République d'Indonésie et sont, à l'évidence, entièrement soumises à ses directives, et non l'inverse. Le "caractère intergouvernemental" du processus de groupe spécial ne sera donc pas perturbé par leur participation. En fait, leur participation est nécessaire pour préserver le "caractère intergouvernemental" du processus en contribuant à donner à mon gouvernement les moyens d'atteindre ses objectifs lors du processus. Deuxièmement, comme les États-Unis le savent bien, ces personnes sont soumises aux obligations strictes de confidentialité prévues dans le système juridique des États-Unis. En outre, elles se sont engagées par contrat auprès de mon gouvernement à préserver le caractère confidentiel de la procédure. Est-ce que l'un quelconque des autres participants à la procédure aura pris un tel engagement? La participation de conseils privés estimés ne peut que réduire les cas de non-respect du caractère confidentiel des débats qui se produisent dans les procédures de groupes spéciaux. Troisièmement, le gouvernement de la République d'Indonésie est parfaitement capable de prendre des décisions financières indépendantes concernant l'engagement d'experts juridiques ou autres et toute tentative d'ingérence des États-Unis dans ce domaine est offensante et déplacée. Ce point, en particulier, montre bien qu'il est inopportun que les États-Unis, en tant qu'opposant de l'Indonésie dans la présente procédure, aient d'une quelconque manière leur mot à dire dans la composition par l'Indonésie de son équipe de défense. Enfin, la décision de l'Organe d'appel souligne l'importance d'une participation à part entière – non limitée – de conseils accrédités.

4.13 Les États-Unis ne font aucun cas de la logique de cette décision et essayent d'éviter son application à la procédure en cours, même si chacune des raisons indiquée par l'Organe d'appel s'applique en l'espèce intégralement. En outre, l'Organe d'appel a noté que la question de la participation de conseils privés aux réunions du Groupe spécial n'avait pas fait l'objet d'un appel par une partie au différend UE – Bananes car l'État Membre dans la délégation duquel se trouvait le conseil privé, Sainte-Lucie, était une tierce partie au différend et le défendeur n'avait pas directement fait appel de la question. (Le défendeur dans le différend UE – Bananes était, en tout état de cause, les Communautés européennes qui, comme les États-Unis et le Japon, disposent d'une foule d'experts juridiques connaissant bien l'OMC et n'ont donc pas besoin d'une assistance privée pour défendre leurs intérêts devant l'OMC.) La décision prise par l'Organe d'appel dans l'affaire UE – Bananes devrait donc amener le Groupe spécial à rejeter l'objection des États-Unis.

4.14 Le droit de déterminer la composition des délégations aux réunions avec le Groupe spécial lors des procédures de règlement des différends est particulièrement important pour les pays en développement comme l'Indonésie. Ces Membres de l'OMC n'ont pas à leur disposition une équipe d'experts juridiques spécialement formés et ayant une grande connaissance pratique des questions de l'OMC. Le seul moyen que l'Indonésie a d'être pleinement et effectivement représentée dans le différend à l'étude est d'engager des experts juridiques extérieurs, ce qu'elle a fait. Une représentation juridique effective, choisie par la partie impliquée dans le différend, est aussi nécessaire pour assurer

la légitimité du processus de règlement des différends dans le cadre de l'OMC qu'elle l'est pour assurer la légitimité de tout processus de règlement des différends. Les arguments en sens contraire avancés par les États-Unis sont absurdes.

4.15 Les États-Unis ne peuvent pas nier qu'en droit international coutumier l'Indonésie a le droit souverain de déterminer la composition de sa délégation aux réunions du Groupe spécial saisi du présent différend. Les États-Unis ne citent et ne peuvent citer aucune disposition de l'Accord de Marrakech instituant l'OMC, du Mémorandum d'accord ou des Procédures de travail du présent Groupe spécial qui limite ce droit souverain. Ils ne se réfèrent pas non plus ou ne peuvent se référer à une quelconque décision ou recommandation de groupe spécial qui limite ce droit et permette de contester les pouvoirs ou les qualifications des délégués accrédités. Tout ce que les États-Unis peuvent faire c'est mettre en évidence la pratique antérieure du GATT. Ce n'est pas parce que aucun pays n'a jamais formellement maintenu son opposition aux contestations concernant son droit souverain de déterminer la composition de sa délégation que l'on peut empêcher l'Indonésie d'exercer ce droit maintenant comme elle insiste pour le faire. Cela est d'autant plus vrai que, à la différence du régime qui existait auparavant dans le cadre du GATT, les décisions prises par les groupes spéciaux (et l'Organe d'appel) au titre du Mémorandum d'accord sont juridiquement contraignantes et permettent de prendre des mesures de rétorsion si elles ne sont pas mises en œuvre. En bref, les Membres ne jugeaient pas le droit de recourir à des conseils si important lorsqu'ils pouvaient simplement s'opposer à une décision négative d'un groupe spécial et s'en tenir là.

4.16 Dans sa lettre datée du 3 décembre 1997, l'**Indonésie** a présenté les arguments suivants:

a) Les principes généraux du droit international étayent le droit souverain de l'Indonésie de recourir aux conseils de son choix et d'organiser et de présenter sa défense

4.17 Le principe de l'"égalité souveraine des États" prévoit que tous les États sont libres d'envoyer les représentants de leur choix devant les organes juridictionnels internationaux ou les organes subsidiaires d'organisations internationales. Ce principe est une règle admise du droit international coutumier. En conséquence, l'Indonésie a le droit souverain de déterminer la composition de ses propres délégations aux réunions d'organisations internationales, y compris pour les procédures de règlement des différends de l'OMC.

4.18 La Commission du droit international de l'ONU (ILC) a expressément reconnu l'importance du principe de l'égalité souveraine des États dans les procédures techniques comme le règlement des différends dans le cadre de l'OMC. Dans son cinquième rapport sur les relations entre les États et les organisations internationales, le rapporteur spécial explique la raison d'être de ce principe de la manière suivante:

> [L']État d'envoi devrait être plus libre de son choix en ce qui concerne les membres de ses délégations auprès d'organes d'organisations internationales ou à des conférences réunies par ces organisations [qu'en ce qui concerne les membres des missions permanentes]. L'un des traits saillants des relations internationales actuelles est le nombre croissant d'organes subsidiaires créés par les organisations internationales pour traiter de questions très spécialisées de caractère hautement technique qui exigent le recours aux services d'experts possédant la formation et l'expérience nécessaires … Il est donc extrêmement souhaitable, sinon indispensable, que l'État d'envoi ait le plus de liberté possible pour le choix des membres de ses délégations à ces organes et conférences.[26]

4.19 Le rapport reconnaît qu'un pays peut avoir besoin d'inclure des experts extérieurs dans sa délégation pour faire face de manière efficace au caractère de plus en plus spécialisé des sujets traités

[26] Voir Annuaire de la Commission du droit international, 1970, Volume II, page 20 (non souligné dans l'original).

par les instances internationales. Les procédures de règlement des différends dans le cadre de l'OMC sont des procédures extrêmement spécialisées et complexes qui font intervenir une gamme étendue de questions commerciales, économiques et juridiques de caractère technique qui doivent être traitées conformément à des règles et prescriptions procédurales très techniques. C'est exactement le type de procédure pour lequel l'ILC a déclaré que des connaissances spécialisées étaient indispensables.

b) La pratique devant les organes juridictionnels internationaux confirme le droit de l'Indonésie

4.20 Le principe de l'égalité souveraine des États est pleinement compatible avec la pratique de chacun des principaux tribunaux internationaux pour le règlement des différends et organisations internationales. Ces pratiques confirment le droit de l'Indonésie d'inclure des conseils juridiques privés extérieurs dans sa délégation à l'OMC. Chacun des tribunaux internationaux pour le règlement des différends et chacune des organisations internationales mentionnés ci-après laisse les États entièrement libres de déterminer la composition de leur délégation:

Tribunaux pour le règlement des différends

- Cour internationale de Justice;
- Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements;
- Cour permanente d'arbitrage;
- Cour européenne des droits de l'homme;
- Cour interaméricaine des droits de l'homme;
- Commission d'indemnisation des Nations Unies; et
- Tribunal pour les affaires Iran – États-Unis

Autres organisations internationales

- Organisation des Nations Unies;
- Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture;
- Bureau international du Travail;
- Union internationale des télécommunications;
- Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement;
- Organisation mondiale de la propriété intellectuelle; et
- Organisation des États américains.

4.21 En bref, aucun tribunal ni aucune organisation (autre que le Secrétariat de l'Accord de libre-échange nord-américain dans certaines procédures) ne limite en quoi que ce soit la décision d'un État d'accréditer des conseils extérieurs en tant que membres de sa délégation, ni ne restreint le degré de participation d'un conseil à une procédure de règlement d'un différend. L'absence de restrictions dans tous les principaux tribunaux pour le règlement des différends et autres organisations est compatible avec le principe général du droit international coutumier qui reconnaît le droit souverain des pays d'accréditer les personnes de leur choix pour les représenter dans les instances internationales.

c) L'Organe d'appel de l'OMC confirme le droit de l'Indonésie

4.22 Dans l'affaire UE – Régime applicable aux bananes, le 15 juillet 1997, l'Organe d'appel a autorisé les États ACP à demander à des conseils extérieurs non seulement d'assister à l'audience, mais aussi de présenter l'argumentation juridique de ces États. L'Organe d'appel a désapprouvé le raisonnement qui avait conduit le Groupe spécial à refuser la participation de conseils extérieurs à la procédure de groupe spécial et a conclu ce qui suit:

> … que ce soit dans l'Accord de Marrakech instituant l'Organisation mondiale du commerce (l'"Accord sur l'OMC"), le Mémorandum d'accord ou les Procédures de travail [du Groupe spécial], ou en droit international coutumier ou suivant la pratique des tribunaux internationaux, nous ne voyons rien qui empêche un Membre de l'OMC de déterminer la composition de sa délégation dans la procédure de l'Organe d'appel … nous déterminons qu'il appartient à un Membre de l'OMC de décider qui devrait le représenter en tant que membres de sa délégation lors d'une audience de l'Organe d'appel.[27]

4.23 En outre, nous notons que l'Organe d'appel a reconnu l'importance de la représentation par les conseils choisis par un gouvernement non seulement lors des procédures de l'Organe d'appel, mais aussi pendant toute la procédure de règlement des différends, y compris la procédure de groupe spécial. De plus, l'Organe d'appel a souligné le caractère crucial de ce droit pour les pays en développement, comme l'Indonésie, en particulier. Selon l'Organe d'appel:

> Nous notons également que la représentation par les conseils choisis par un gouvernement peut fort bien revêtir une importance particulière – surtout pour les pays en développement Membres – lesquels doivent pouvoir être pleinement associés aux procédures de règlement des différends. En outre, comme l'Organe d'appel a pour mandat de n'examiner que des questions de droit ou des interprétations du droit figurant dans les rapports de groupes spéciaux, il est particulièrement important que les gouvernements soient représentés par des conseils qualifiés dans les procédures de l'Organe d'appel.[28]

4.24 L'Organe d'appel reconnaît que chaque Membre de l'OMC peut librement déterminer la composition de sa délégation auprès de l'Organe d'appel. Nous estimons que la constatation de l'Organe d'appel s'applique également aux procédures de groupe spécial car rien dans les Accords de l'OMC ne restreint le droit d'un Membre de déterminer la composition de sa délégation pour les procédures de groupe spécial.

d) La pratique antérieure du GATT ne frustre pas et ne peut pas frustrer l'Indonésie de son droit souverain

4.25 Lors de procédures antérieures de règlement des différends dans le cadre du GATT, les délégations étaient, dans presque chaque cas, composées uniquement de représentants des administrations publiques. Cette pratique ne frustre pas l'Indonésie de son droit d'inclure des conseils extérieurs en tant que membres accrédités de sa délégation lors d'une procédure de règlement des différends. Le fait que par le passé les pays en développement n'ont pas choisi d'inclure des conseils extérieurs dans leurs délégations (ou ont été incités par des parties plaignantes comme les États-Unis à ne pas le faire) n'empêche pas l'Indonésie d'exercer la faculté qu'elle a en droit international de choisir ses représentants pour la procédure de règlement du différend. Cette faculté lui serait ôtée uniquement si l'Accord sur l'OMC ou le Mémorandum d'accord imposait des limitations concernant les personnes pouvant être membres d'une délégation. Comme l'Organe d'appel l'a indiqué dans le passage de son rapport sur l'affaire Bananes cité plus haut, il n'y a aucune limitation de ce genre. En outre, comme l'Organe d'appel l'a également reconnu, le droit international coutumier et la pratique des autres tribunaux internationaux pour le règlement des différends confirment systématiquement le droit d'un pays de désigner les représentants de son choix. Telle qu'elle relève du droit international, la pratique antérieure du GATT n'empêche donc pas l'Indonésie d'accréditer des conseils extérieurs comme membres de sa délégation.

---

[27] Rapport de l'Organe d'appel UE – Régime applicable aux bananes, paragraphe 10.

[28] Rapport de l'Organe d'appel UE – Régime applicable aux bananes, paragraphe 12.

4.26 Par ailleurs, la modification de la nature du règlement des différends dans le cadre du GATT/de l'OMC réduit l'importance de la pratique antérieure du GATT. Dans le cadre du GATT, les décisions des groupes spéciaux (en fait, toutes les étapes d'une procédure) pouvaient être bloquées par l'une ou l'autre des parties, y compris la partie déboutée. Le règlement des différends était considéré principalement comme faisant partie du processus "diplomatique". En raison essentiellement de l'insistance des États-Unis, le processus diplomatique a été remplacé par un processus "judiciaire" dans lequel la partie déboutée ne peut pas bloquer une décision d'un groupe spécial (ou de l'Organe d'appel).

4.27 La présence de conseils spécialisés lors d'une procédure contraignante, "judiciaire" dans le cadre de l'OMC est beaucoup plus importante qu'elle ne l'était pour les procédures non contraignantes du GATT. En raison du changement radical survenu dans le système de règlement des différends, la pratique antérieure du GATT n'est pas pertinente. En conséquence, pour des raisons pratiques ainsi qu'en vertu des principes du droit international, le droit souverain de l'Indonésie d'inclure des conseils extérieurs dans sa délégation n'est pas affecté par la pratique antérieure du GATT.

e) Des raisons pratiques et des considérations en matière d'équité exigent que l'Indonésie ne se voie pas privée de son droit

4.28 Comme l'Organe d'appel l'a reconnu, pour participer sur un pied d'égalité avec les parties plaignantes et d'autres pays ayant à leur disposition une foule d'experts en droit commercial, l'Indonésie doit être autorisée à choisir ses conseils pour les procédures de règlement des différends dans le cadre de l'OMC. Le Représentant des États-Unis pour les questions commerciales internationales, les Communautés européennes et le Japon disposent tous d'une équipe d'experts juridiques ayant une grande expérience des questions relatives à l'OMC. Par contre, l'Indonésie n'a que quelques experts juridiques familiarisés avec les différends commerciaux portés devant l'OMC. La barrière linguistique impose une charge supplémentaire pour assurer une représentation effective de l'Indonésie, puisque la procédure dans le cadre de l'OMC sera menée en anglais, en ce qui concerne aussi bien les communications écrites que les exposés oraux.

4.29 L'OMC ne sera pas une enceinte utile et équitable dans laquelle les pays peuvent régler les différends commerciaux si les intérêts de toutes les parties au différend ne sont pas représentés de manière efficace et effective et conformément à leurs souhaits. Sans l'aide de conseils extérieurs, les intérêts de l'Indonésie ne seront pas représentés comme il convient dans la présente procédure.

4.30 Nous renvoyons le Groupe spécial et les parties plaignantes aux écrits des éminents spécialistes de l'OMC que sont William Davey, John Jackson et Alan Sykes. Au sujet de ce qu'ils appellent les "problèmes fondamentaux" des pays en développement lors des procédures de règlement des différends dans le cadre de l'OMC, ces trois experts concluent que les pays en développement comme l'Indonésie "ne sont manifestement pas aussi aptes que les pays développés à utiliser le système de règlement des différends".

4.31 Les principes du droit international et les pratiques de tous les principaux tribunaux internationaux pour le règlement des différends et organisations internationales, y compris l'Organe d'appel de l'OMC, confirment la position de l'Indonésie consistant à demander à des conseils de son choix de représenter ses intérêts lors des procédures menées dans le cadre de l'OMC. Les objections soulevées par les parties plaignantes à l'égard de l'inclusion par l'Indonésie de conseils extérieurs dans sa délégation auprès de l'OMC sont sans fondement et contraires aux principes du droit international et aux pratiques des organisations internationales ainsi qu'à l'esprit d'équité qui prévaut à l'OMC. En outre, les objections constituent une stratégie d'instance destinée à désavantager l'Indonésie dans la procédure engagée devant l'OMC. Á cet égard, les États-Unis, partie plaignante, emploient en particulier un procédé que, à ce qu'ils disent, l'exclusion de conseils extérieurs interdira.

4.32 Le Groupe spécial ne devrait pas tenir compte des objections soulevées par les parties plaignantes et reconnaître le droit souverain de l'Indonésie de recourir à des conseils. Toute autre décision, y compris tout compromis, viciera la procédure et, en fait, fera perdre toute légitimité à l'OMC en tant qu'organe permettant de régler les différends entre les pays développés possédant une bonne connaissance de l'OMC et un vaste pouvoir politique et économique et les pays en développement n'ayant ni cette connaissance ni ce pouvoir.

4.33 À la première réunion de fond, le **Japon** a présenté au Groupe spécial les arguments suivants:

4.34 Sur la question de la participation de conseils juridiques privés, le Japon a des préoccupations systémiques qui concernent, en particulier, les deux points suivants:

i) Premièrement, les procédures de règlement des différends menées sous les auspices du GATT/de l'OMC sont censées être intergouvernementales. La présence de conseils juridiques privés modifierait ce caractère intergouvernemental.

ii) Deuxièmement, étant donné que les conseils juridiques privés ne sont peut-être pas assujettis à des règles disciplinaires semblables à celles qui s'appliquent aux membres des administrations publiques, le Japon craint que le caractère confidentiel des débats ne soit pas respecté.

4.35 À cet égard, en raison des préoccupations susmentionnées, le Japon préfère la non-participation, mais il comprend que c'est au Groupe spécial de statuer sur la question. Toutefois, le Japon estime qu'il serait essentiel que le Groupe spécial veille au respect des règles générales appliquées aux participants aux travaux du Groupe spécial, y compris en ce qui concerne le caractère confidentiel des débats, au cas où le Groupe spécial autoriserait la participation de conseils juridiques privés.

## B. Exception préliminaire à l'encontre des allégations des États-Unis concernant le prêt de 690 millions de dollars EU accordé à TPN

4.36 L'Indonésie a soulevé une exception préliminaire à l'encontre des allégations des États-Unis concernant le prêt de 690 millions de dollars EU accordé à TPN, au motif que ce prêt ne relevait pas du mandat du Groupe spécial. Le 3 décembre 1997, le Groupe spécial a entendu les arguments et a rendu une décision sur ce point.[29]

### 1. Exception soulevée par l'Indonésie

4.37 Les arguments avancés par l'**Indonésie** à l'appui de cette exception sont exposés ci-après.

4.38 À titre préliminaire, l'Indonésie demande au Groupe spécial de décider qu'il n'examinera pas le prêt de 690 millions de dollars EU longuement évoqué par les États-Unis. Dans leur première communication, les États-Unis font valoir qu'un prêt de 690 millions de dollars accordé en août 1997 à Timor Putra Nasional est incompatible avec l'article III:4 de l'Accord général et l'article 2 de l'Accord sur les MIC et constitue une subvention spécifique qui cause un préjudice grave. Le prêt d'août 1997 ne devrait pas être examiné par le Groupe spécial parce qu'il n'a pas été indiqué dans la demande d'établissement d'un groupe spécial en date du 12 juin 1997 présentée par les États-Unis (WT/DS59/6) ni dans le mandat du Groupe spécial.

[29] On trouvera le texte de cette décision dans la section XIV.A.2, Constatations.

a) Premièrement, le prêt n'a pas été indiqué dans la demande d'établissement ni dans le mandat du Groupe spécial

4.39 L'article 6:2 du Mémorandum d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends (le Mémorandum d'accord) dispose que "[l]a demande d'établissement d'un groupe spécial ... indiquera les mesures spécifiques en cause ... Dans son rapport Communautés européennes – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, WT/DS27/AB/R (9 septembre 1997) (paragraphe 143, page 73), l'Organe d'appel a examiné l'article 6:2 et a indiqué ce qui suit:

> L'article 6:2 du Mémorandum d'accord prescrit que les allégations ... doivent toutes être indiquées de manière suffisante dans la demande d'établissement d'un groupe spécial pour permettre à la partie défenderesse et aux éventuelles tierces parties de connaître le fondement juridique de la plainte.

4.40 Le mandat du présent Groupe spécial est le mandat type dans lequel la définition de la question est donnée par les demandes d'établissement d'un groupe spécial présentées par les plaignants. Ni les États-Unis, qui essayent maintenant tardivement d'inclure le prêt dans la procédure en cours, ni les autres plaignants, n'indiquent le prêt dans leurs demandes d'établissement d'un groupe spécial. Le Groupe spécial États-Unis – Imposition de droits antidumping sur les importations de saumons frais et réfrigérés en provenance de Norvège, ADP/87 (27 avril 1994) (paragraphe 336), a conclu ce qui suit:

> une question, y compris chacune des allégations la composant, ne pouvait être examinée par un groupe spécial au titre de l'[A]ccord [général] que si ladite question entrait dans le champ de l'exposé ou des exposés écrits mentionnés ou contenus dans son mandat et y était définie.

b) Deuxièmement, la question du prêt a été soulevée après l'établissement du Groupe spécial

4.41 Le Groupe spécial États-Unis – Restrictions à l'importation de sucre (22 juin 1989), IBDD, S36/372, a conclu qu'une question soulevée après l'établissement d'un groupe spécial n'entrait pas dans le champ de la procédure du groupe spécial. Il a indiqué ce qui suit:

> Étant donné que cette question n'avait été soulevée [par l'Australie, partie plaignante] qu'après que le Groupe spécial eut été institué par le Conseil ..., les parties contractantes n'avaient aucune raison de s'attendre à ce que le Groupe spécial soit saisi de la question de la réattribution des contingents de sucre à des pays des Caraïbes. En conséquence, le Groupe spécial a décidé que cette réattribution ne relevait pas de son mandat.[30]

En outre, dans l'affaire États-Unis – Mesures affectant les boissons alcooliques et les boissons à base de malt (19 juin 1992) IBDD, S39/233 (paragraphe 3.5) le Groupe spécial a conclu que "son mandat ne lui permettait pas d'examiner "toute mesure nouvelle qui pourrait entrer en vigueur pendant la durée des travaux du Groupe spécial"." *Ibid.* paragraphe 3.5.

[30] Paragraphe 5.8 (non souligné dans l'original).

c) Troisièmement, les États-Unis ne peuvent pas "remédier" à l'omission du prêt dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial en évoquant le prêt dans leur première communication

4.42 Dans l'affaire Communautés européennes – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, WT/DS27/AB/R (9 septembre 1997), l'Organe d'appel a indiqué ce qui suit:

> Si une allégation n'est pas indiquée dans la demande d'établissement d'un groupe spécial, les arguments présentés par une partie plaignante dans sa première communication écrite au groupe spécial ou dans d'autres communications ou exposés présentés ultérieurement pendant la procédure du groupe spécial ne peuvent ensuite "remédier" à une demande qui présente des lacunes.[31]

Comme les États-Unis l'ont fait en l'espèce, dans l'affaire États-Unis – Refus d'accorder le traitement NPF aux chaussures autres qu'en caoutchouc en provenance du Brésil (19 juin 1992), IBDD, S39/142, le Brésil a présenté dans sa première communication des arguments concernant des questions qui n'avaient pas été soulevées lors des consultations ni dans sa demande d'établissement d'un groupe spécial. Le Groupe spécial a rejeté les arguments du Brésil et a conclu que son mandat se "[limitait] aux questions soulevées par le Brésil dans sa demande d'établissement d'un groupe spécial".[32]

4.43 Pour les raisons indiquées plus haut, le Groupe spécial devrait décider qu'il n'examinera aucune allégation formulée par les États-Unis concernant le prêt d'août 1997.

2. Réponse des États-Unis

4.44 L'Indonésie fait valoir que le Groupe spécial ne devrait pas prendre en considération le prêt de 690 millions de dollars accordé sur instruction du gouvernement parce que la question n 'a pas été soulevée dans la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis. Il est vrai que le prêt n'a pas été indiqué dans la demande des États-Unis, parce qu'il n'avait pas encore été effectué.

4.45 Toutefois, il y a eu précédemment des groupes spéciaux qui ont adopté une approche plus souple et plus dynamique des différends que l'approche très rigide préconisée par l'Indonésie. Dans son rapport Inde – Protection conférée par un brevet pour les produits pharmaceutiques et les produits chimiques pour l'agriculture, WT/DS50/R (publié le 5 septembre 1997) ("Boîte aux lettres indienne"), le Groupe spécial a rejeté une demande de l'Inde visant à ce qu'il ne prenne pas en considération une allégation des États-Unis parce que cette allégation ne figurait pas dans la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis. Du fait que la nouvelle allégation formulée par les États-Unis dans cette affaire concernait le "problème" même qui était indiqué dans la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis, le Groupe spécial a conclu que la nouvelle allégation relevait de son mandat.

4.46 Dans l'affaire à l'étude, les États-Unis ont clairement indiqué dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial que le "problème" était le Programme concernant la voiture nationale qui entraînait, entre autres choses, le traitement discriminatoire des parties et composants de véhicules automobiles et des subventions qui causaient un préjudice grave aux intérêts des États-Unis. Le prêt de 690 millions de dollars accordé sur instruction du gouvernement est simplement l'élément le plus récent du Programme concernant la voiture nationale, élément qui aggrave le problème

[31] Pages 73 et 74, paragraphe 143 (non souligné dans l'original).

[32] Paragraphe 6.2.

préalablement indiqué dans la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis.

4.47 Le présent Groupe spécial a démontré qu'il ne s'en tiendrait pas à la pratique générale de règlement des différends dans le cadre du GATT lorsqu'il a décidé d'autoriser les conseils juridiques privés désignés par l'Indonésie à participer à ses réunions. Au sujet de la prise en compte éventuelle du prêt de 690 millions de dollars accordé à TPN sur instruction du gouvernement, le Groupe spécial devrait faire preuve de la même souplesse en suivant l'exemple du Groupe spécial Boîte aux lettres indienne.

4.48 Récemment, le Groupe spécial Argentine – Mesures affectant les importations de chaussures, textiles, vêtements et autres articles, a refusé de rendre une décision préliminaire sur une question juridictionnelle semblable à celle que soulève l'Indonésie. Contrairement à ce que dit l'Indonésie, ce n'était pas parce que le Groupe spécial n'avait pas d'avis sur la question, mais parce que les groupes spéciaux ont pour habitude de ne pas statuer sur de telles questions avant leur rapport final. Ces types de questions ne sont pas des questions de procédure, mais bien des questions de fond. Pour les régler, un groupe spécial est tenu de faire des constatations de fait.

4.49 Dans l'affaire à l'étude, pour régler la question soulevée par l'Indonésie, le Groupe spécial devra faire des constatations sur le point de savoir si le prêt de 690 millions de dollars accordé sur instruction du gouvernement est ou non simplement un aspect d'une mesure unique, le Programme concernant la voiture nationale, ou s'il constitue en soi une mesure distincte. Cette question fait intervenir de nombreux autres points soulevés dans le présent différend, parce que les moyens de défense de l'Indonésie contre plusieurs allégations formulées par les plaignants sont fondés sur l'idée que le Programme concernant la voiture nationale peut être divisé en "programmes" distincts, dont certains seraient arrivés à expiration.

4.50 Les États-Unis estiment que le Groupe spécial ne devrait pas préjuger l'issue de ces questions d'une manière ou d'une autre en rendant une décision sur une exception préliminaire, d'autant que la pratique habituelle consiste à différer ces décisions jusqu'à l'élaboration du rapport final d'un groupe spécial.

## C. Renseignements commerciaux exclusifs

4.51 L'Indonésie a demandé au Groupe spécial d'exiger que les États-Unis communiquent, avant la première réunion de fond du Groupe spécial avec les parties, certains renseignements que les États-Unis avaient qualifiés dans leur première communication de "renseignements commerciaux exclusifs". Les États-Unis ont indiqué dans leur première communication qu'ils avaient en leur possession d'autres renseignements qui étaient en rapport avec leurs allégations relatives au préjudice grave, mais qu'il s'agissait de "renseignements commerciaux exclusifs" et qu'ils hésitaient à les communiquer au Groupe spécial en l'absence de "procédures adéquates" pour protéger ces renseignements. À sa première réunion avec les parties, le Groupe spécial a entendu les arguments et a rendu une décision sur ce point.[33]

### 1. Demande de l'Indonésie

4.52 Les États-Unis se réfèrent indirectement à des données confidentielles en leur possession dont ils allèguent qu'elles démontreraient l'existence d'un préjudice grave et d'une menace de préjudice grave, si seulement les données pouvaient être communiquées en toute confiance dans le cadre de la procédure de groupe spécial, ce qui permettrait alors aux États-Unis de les présenter (voir la section VIII.B). Cette déclaration est inadéquate. La charge d'établir l'existence d'un préjudice grave sur la

[33] On trouvera le texte de cette décision à la section XIV.A.3, Constatations.

base d'éléments de preuve positifs incombe aux États-Unis et ceux-ci ne peuvent pas se retrancher derrière le caractère prétendument sensible de leurs "données".

4.53 La tactique des États-Unis pose également des problèmes d'équité. Le but des États-Unis est apparemment de se laisser "contraindre" de présenter les données dans leur deuxième communication à laquelle, naturellement, le gouvernement n'aura pas la possibilité de répondre dans sa propre deuxième communication.

4.54 Cette astuce compromet la légitimité de la procédure de groupe spécial. Les États-Unis savent bien que l'OMC – de même que la Commission des États-Unis pour le commerce international et le Département du commerce des États-Unis – a des procédures pour protéger les données confidentielles. L'article 18:2 du Mémorandum d'accord désigne comme "confidentielles" toutes les communications écrites présentées au Groupe spécial. Selon l'article 18:2:

> Les Membres traiteront comme confidentiels les renseignements qui auront été communiqués par un autre Membre au Groupe spécial ou à l'Organe d'appel et que ce Membre aura désignés comme tels.

L'article 18:2 prévoit également que, sur demande, un Membre communiquant des données confidentielles "fournira ... un résumé non confidentiel des renseignements [confidentiels]" contenus dans son exposé écrit.

4.55 Les États-Unis, toutefois, traitent cette procédure comme une procédure sauvage et, pour s'assurer l'avantage, prétendent que l'article 18 n'existe pas, agissant comme si c'était la première fois que la question de la confidentialité était posée. Le Groupe spécial ne devrait pas tolérer cette tentative d'un Membre de l'OMC développé, expérimenté et avisé, de prendre de manière déloyale l'avantage sur l'Indonésie. En fait, le Groupe spécial devrait exiger que les États-Unis communiquent leurs données confidentielles immédiatement, avant l'audience du 3–4 décembre 1997. Les données devraient être disponibles pour examen et observation par les experts juridiques engagés et accrédités par l'Indonésie et des résumés non confidentiels devraient en être donnés à la délégation indonésienne. En outre, l'Indonésie doit se voir ménager la possibilité d'examiner les données et toute argumentation additionnelle des États-Unis fondée sur ces données, et d'y répondre pleinement.

2. Réponse des États-Unis

4.56 En soulevant cette question, l'Indonésie fait beaucoup de bruit pour rien. S'agissant des renseignements commerciaux exclusifs, les États-Unis ont indiqué dans leur première communication qu'ils étaient en possession de renseignements additionnels concernant les plans et projections de General Motors, Ford et Chrysler au sujet du marché indonésien des véhicules automobiles. Les États-Unis ont indiqué qu'ils hésitaient à communiquer ces renseignements au Groupe spécial à moins que celui-ci n'établisse tout d'abord des procédures adéquates pour protéger ces renseignements. L'Indonésie allègue que ce désir légitime d'assurer la protection de données commerciales exclusives constitue une tactique déloyale et que la protection des données commerciales exclusives est assurée de manière satisfaisante par l'article 18:2 du Mémorandum d'accord.

4.57 L'article 18:2 du Mémorandum d'accord reconnaît simplement que les renseignements confidentiels devraient être traités comme tels, mais il n'établit pas en soi de procédures pour assurer la protection de ces renseignements. En conséquence, les États-Unis étaient fondés à faire preuve de prudence en ce qui concerne les renseignements qui lui avaient été communiqués par des entreprises privées.

4.58 Quoi qu'il en soit, les États-Unis se réservent le droit de communiquer des renseignements factuels additionnels lors de la procédure en cours, mais, à ce stade, ils n'ont pas l'intention de communiquer les renseignements commerciaux exclusifs dont ils ont parlé. Les renseignements en

question concernent les plans élaborés par les constructeurs automobiles des États-Unis pour pénétrer sur le marché indonésien des voitures de tourisme ou y accroître leur présence, plans qui ont été annulés du fait de la mise en place du Programme concernant la voiture nationale. Les données figurant dans la première communication des États-Unis résument ces renseignements de manière non confidentielle, et l'Indonésie n'a pas contesté l'exactitude de ces données ni l'existence des plans des constructeurs des États-Unis. En fait, une pièce jointe à la première communication de l'Indonésie au Groupe spécial confirme ces renseignements et l'existence de ces plans. En conséquence, il n'est pas actuellement nécessaire de communiquer ces renseignements, parce que les points qu'ils corroboreraient ne sont pas contestés par l'Indonésie.

4.59 Nulle part dans la première communication écrite qu'elle a présentée au Groupe spécial l'Indonésie ne conteste l'existence des plans élaborés par les constructeurs automobiles des États-Unis pour pénétrer sur le marché indonésien des voitures de tourisme ou y accroître leur présence. À la première réunion du Groupe spécial, l'Indonésie a annoncé, pour la première fois, qu'elle contestait en fait l'existence de ces plans. Si l'Indonésie envisage de revoir ses moyens de défense en présentant ses propres renseignements à titre de réfutation, alors les États-Unis se réservent naturellement le droit de contrer ces renseignements au moyen de leurs propres renseignements.

4.60 En outre, les États-Unis notent que dans son rapport sur l'affaire Bananes, l'Organe d'appel a indiqué ce qui suit: "Ni le Mémorandum d'accord ni la pratique suivie dans le cadre du GATT n'exige que les arguments concernant toutes les allégations relatives à la question soumise à l'ORD soient présentés dans la première communication écrite d'une partie plaignante au groupe spécial." (Paragraphe 145.)

D. Demande de l'Indonésie visant à ce qu'il soit mis fin à la procédure de Groupe spécial pour ce qui est du Programme concernant la voiture nationale

4.61 Le 26 février 1998, l'**Indonésie** a officiellement communiqué au Groupe spécial une copie d'une lettre qu'elle avait adressée au Président du Comité SMC, lettre qu'elle demandait au Président du Comité de considérer comme une modification formelle de sa notification des subventions accordées à l'industrie automobile nationale (G/SCM/N/16/IDN). Cette notification, à laquelle étaient jointes des copies des décrets et règlements publiés le 21 janvier 1998 auxquels il était fait référence, indique ce qui suit:

4.62 Le 21 janvier 1998, le gouvernement indonésien a pris les mesures ci-après:

- Le Décret présidentiel n° 20/1998[34] a abrogé le Décret présidentiel n° 42/1996 (4 juin 1996) et a déclaré l'Instruction présidentielle n° 2/1996 (19 février 1996) caduque, supprimant ainsi pour l'avenir l'exonération des droits d'importation et de la taxe sur les produits de luxe dont pouvaient bénéficier les producteurs d'une voiture nationale.

- Le Décret du Ministre de l'industrie et du commerce n° 19/MPP/Kep/1/1998[35] a abrogé (à compter du 2 février 1998) le Décret du Ministre de l'industrie et du commerce n° 31/MPP/SK/2/1996 (19 février 1996) et tous les règlements ministériels publiés en application de celui-ci pour mettre en oeuvre l'Instruction présidentielle n° 2/1996.

[34] Pièce n° 51 de l'Indonésie.

[35] Pièce n° 52 de l'Indonésie.

- Le Décret du Ministre de l'industrie et du commerce n° 20/MPP/Kep/1/1998[36] a abrogé (à compter du 2 février 1998) le Décret du Ministre de l'industrie et du commerce n° 142/MPP/Kep/6/1996 (5 juin 1996), qui avait autorisé la production de voitures nationales à l'étranger pendant une période d'un an en application du Décret présidentiel n° 42/1996 (lequel était déjà devenu caduc en vertu de ses propres dispositions).

- Le Règlement du gouvernement n° 14/1998[37] a modifié le Règlement du gouvernement n° 50/1994 (28 décembre 1994), modifié précédemment par le Règlement du gouvernement n° 20/1996 (19 février 1996) et par le Règlement du gouvernement n° 36/1996 (14 juin 1996), de façon à supprimer (à compter du 2 février 1998) l'exonération de la taxe sur les ventes de produits de luxe pour les voitures nationales.

- Le Décret du Ministre des finances n° 19/KMK.01/1998[38] a abrogé (à compter du 2 février 1998) le Décret du Ministre des finances n° 404/KMK.01/1996 (7 juin 1996), qui avait exonéré les voitures nationales produites à l'étranger (pendant la période d'un an spécifiée dans le Décret du Ministre de l'industrie et du commerce n° 142/MPP/Kep/6/1996) des droits de douane à l'importation. (Ce décret était déjà devenu caduc en vertu de ses propres dispositions.)

- Le Décret du Ministre des finances n° 20/KMK.01/1998[39] a modifié le Décret du Ministre des finances n° 36/KMK.01/1997 (21 janvier 1997) pour supprimer (à compter du 2 février 1998) la possibilité d'exonérer des droits de douane à l'importation des pièces et composants destinés à l'assemblage ou à la fabrication de voitures nationales.

4.63 Le 27 février 1998, le Groupe spécial a envoyé une communication à toutes les parties concernant cette notification de subventions reçue de l'Indonésie. Le Groupe spécial a prié l'Indonésie de lui faire savoir quelles mesures éventuelles elle lui demandait de prendre sur la base de la notification et quelles étaient, à son avis, les incidences juridiques des abrogations notifiées sur la procédure de groupe spécial. Le Groupe spécial a demandé aux plaignants de répondre aux observations de l'Indonésie.

1. Demande de l'Indonésie

4.64 L'**Indonésie** a répondu au Groupe spécial ce qui suit:

4.65 Le gouvernement indonésien estime que, compte tenu des mesures qu'il a prises le 21 janvier 1998 (telles qu'elles sont indiquées dans notre lettre du 25 février), il devrait être mis fin à la procédure de règlement des différends, du moins en ce qui concerne les mesures initialement promulguées en 1996 pour promouvoir le Programme concernant la voiture nationale.[40] Nous espérons que les trois parties plaignantes choisiront de retirer leurs plaintes. Mais si elles ne le font

[36] Pièce n° 53 de l'Indonésie.

[37] Pièce n° 54 de l'Indonésie.

[38] Pièce n° 55 de l'Indonésie.

[39] Pièce n° 56 de l'Indonésie.

[40] On trouvera le texte de la décision prise par le Groupe spécial au sujet de cette demande, à la section XIV.A.4, Constatations.

pas, le Groupe spécial devrait mettre fin à la procédure et remettre un rapport dans lequel il se bornera à faire savoir que la question a été réglée par l'abolition des mesures en cause.

4.66 Comme il est dit dans la lettre du 25 février de l'Indonésie, les décrets et règlements publiés par le gouvernement indonésien le 21 janvier abrogeaient ou modifiaient l'ensemble des décrets, instructions et règlements mettant en oeuvre des mesures destinées à promouvoir le Programme concernant l'automobile nationale qui seraient incompatibles avec les obligations de l'Indonésie au titre de l'Accord général, de l'Accord SMC, de l'Accord sur les MIC et de l'Accord sur les ADPIC. (Dans les deux cas où les décrets ont été modifiés et non abrogés, la modification abolissait toutes les mesures prévues dans le décret qui avaient auparavant favorisé le Programme concernant la voiture nationale.) L'ensemble des décrets, instructions et règlements cités dans chacune des demandes d'établissement d'un groupe spécial présentées par les parties plaignantes (tout au moins pour ce qui est du Programme concernant la voiture nationale) ont été abrogés (ou la partie pertinente du texte a été modifiée) et l'ensemble des mesures destinées à promouvoir l'industrie automobile nationale qui étaient mises en oeuvre à ce titre ont cessé d'être applicables.

4.67 L'article 19:1 du Mémorandum d'accord dispose ce qui suit:

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

4.68 L'article 3:7 du Mémorandum d'accord confirme que cette mesure corrective prospective - l'élimination d'une mesure incompatible – est la seule mesure corrective compatible avec les règles de l'OMC. En conséquence, même si les mesures destinées à promouvoir le Programme concernant l'automobile nationale avaient été incompatibles avec une disposition de l'OMC (ce que l'Indonésie n'admet pas), il n'y a rien d'autre à corriger. Dans ces circonstances, il serait inopportun que le Groupe spécial fasse autre chose que noter qu'il a été mis fin à ces mesures et déclarer qu'aucune détermination n'est justifiée quant à leur prétendue incompatibilité avec les règles de l'OMC.

4.69 Les décisions prises par des groupes spéciaux antérieurs étayent le refus de statuer sur une mesure arrivée à expiration comme l'Inde l'a déjà indiqué (voir la section VII.D c)). Dans l'affaire Thaïlande – Restrictions à l'importation et taxes intérieures touchant les cigarettes (7 novembre 1990), IBDD, S37/214, avant que le Groupe spécial rende sa décision, la Thaïlande a publié des règlements éliminant les éléments discriminatoires de deux taxes. Même si le texte de base permettant d'imposer à nouveau des taxes discriminatoires restait applicable, le Groupe spécial a conclu que les règlements en vigueur étaient compatibles avec les obligations de la Thaïlande au titre du GATT.

4.70 Dans l'affaire de1989 CEE – Restrictions à l'importation de pommes de table (22 juin 1987), IBDD, S36/100, les mesures communautaires sont arrivées à expiration avant que le Groupe spécial rende sa décision. Le Chili a demandé au Groupe spécial de décider que la CE devrait accorder une compensation, car une décision imposant le retrait des mesures n'aurait aucun sens. Le Groupe spécial a refusé de le faire.

4.71 Ces décisions de groupes spéciaux antérieurs étayent la conclusion selon laquelle, étant donné que les mesures destinées à promouvoir le Programme concernant la voiture nationale et le texte juridique de base qui en portait autorisation, sont arrivés à expiration, le Groupe spécial devrait déclarer qu'aucune décision sur le bien-fondé de l'incompatibilité alléguée avec les Accords de l'OMC ne s'impose.

2. Réponse du Japon

4.72 Le **Japon** a répondu au Groupe spécial ce qui suit:

4.73 Le gouvernement indonésien a exprimé l'espoir que les parties plaignantes retireraient leurs plaintes. En outre, l'Indonésie a soutenu que, si les parties plaignantes ne le faisaient pas, le Groupe spécial devrait néanmoins mettre fin à la procédure et remettre un rapport dans lequel il se bornerait à faire savoir que la question a été réglée par l'abolition des mesures en cause.

4.74 Le gouvernement japonais peut difficilement partager le point de vue de l'Indonésie. Le Japon ne croit toujours pas qu'une solution mutuellement satisfaisante a été trouvée. Si les parties n'arrivent pas à une telle solution mutuellement satisfaisante, un groupe spécial est tenu de présenter ses constatations à l'ORD, comme il est indiqué à l'article 12:7 du Mémorandum d'accord. L'article 12 du Mémorandum d'accord exige qu'un groupe spécial suive la procédure et ne mette pas fin de manière unilatérale à ses travaux. Á cet égard, il y a trois éléments sur lesquels le Japon souhaiterait tout particulièrement appeler l'attention.

a) <u>On ne voit toujours pas bien s'il a été entièrement mis fin au Programme concernant la voiture nationale</u>

4.75 Premièrement, on ne sait toujours pas quelles seront les incidences de certaines parties des décrets publiés par le gouvernement indonésien. Par exemple, les décrets n'ont pas expressément abrogé, tout en le déclarant "caduc", le Décret présidentiel n° 2/1996 que le Japon considère comme le principal fondement du Programme concernant la voiture nationale.

4.76 Deuxièmement, chose plus importante, le gouvernement japonais n'est pas persuadé que toutes les exonérations des droits de douane et des taxes de luxe ont été supprimées. Comme nous pouvons tous nous rappeler, à la deuxième réunion du Groupe spécial, l'Indonésie a indiqué que son gouvernement demanderait à la société Timor PT de restituer les aides dont elle avait déjà bénéficié, car elle ne satisfaisait pas aux prescriptions du Programme de juin 1996 ni aux prescriptions du Programme de février 1996 prévues pour la première année. Malgré cette déclaration, le Japon a néanmoins été informé que le traitement favorable instauré par le programme en question pourrait continuer d'être accordé au stock restant de voitures Timor, y compris les voitures nationales fabriquées en Corée qui n'avaient pas été vendues.

4.77 Le Japon s'efforce d'obtenir du gouvernement indonésien un complément d'information sur ces questions factuelles.

b) <u>Le gouvernement indonésien n'a pas donné l'assurance qu'il n'adopterait pas des mesures de même nature que le Programme concernant la voiture nationale, c'est-à-dire des mesures discriminatoires destinées à avantager des produits d'origine nationale spécifiques</u>

4.78 Il convient de noter que dans sa lettre du 2 mars, l'Indonésie continue de nier l'incompatibilité du Programme concernant la voiture nationale avec les obligations qui lui incombent au titre des dispositions pertinentes des Accords de l'OMC. Pour cette raison, et également parce qu'on ne voit pas bien s'il a été mis fin au Programme, le Japon peut difficilement déterminer, à ce stade, si le gouvernement indonésien s'est prononcé contre la mise en place de programmes du même genre à l'avenir.

c) <u>Même si les mesures sont éliminées, un groupe spécial peut et devrait rendre une décision à leur sujet</u>

4.79 Le gouvernement japonais est d'avis que même si les mesures sont éliminées, un groupe spécial peut et devrait néanmoins se prononcer à leur sujet. En fait, le Japon a déjà évoqué cette question devant le présent groupe spécial.

4.80 Comme le Japon l'a déjà indiqué plus en détail (voir la section X.B.3 et 4), il estime que la pratique habituelle des groupes spéciaux du GATT/de l'OMC a été de statuer au moins sur les mesures qui étaient en vigueur au moment où le mandat du groupe spécial a été fixé, même si ces mesures ont ensuite cessé d'être en vigueur avant que le groupe spécial rende sa décision. "Le système de règlement des différends de l'OMC est un élément essentiel pour assurer la sécurité et la prévisibilité du système commercial multilatéral", comme il est dit à l'article 3:2 du Mémorandum d'accord. Á cet égard, si un groupe spécial n'avait pas à statuer dans un cas de ce genre, un Membre de l'OMC pourrait facilement se soustraire aux examens dans le cadre de l'OMC.

4.81 Le Japon espère sincèrement que le Groupe spécial continuera d'examiner l'affaire dont il est saisi.

3. Réponse des Communautés européennes

4.82 Les **Communautés européennes** ont répondu à la demande du Groupe spécial de la manière suivante:

4.83 Pour les raisons indiquées plus loin, les Communautés européennes n'approuvent pas la requête de l'Indonésie et demandent respectueusement au Groupe spécial de statuer sur toutes les allégations relevant de son mandat, y compris celles qui se rapportent au Programme de 1996 concernant la voiture nationale.

4.84 Les conséquences juridiques des mesures adoptées par l'Indonésie le 21 janvier 1998 sont loin d'être claires. Par exemple, l'Instruction présidentielle n° 2/1996 n'a pas été abrogée, mais simplement déclarée "caduque" par le Décret présidentiel n° 20/1998. Les incidences précises d'une déclaration de "caducité" par ce qui semble être un instrument de rang inférieur ne sont pas claires. Les Communautés européennes ne voient pas bien non plus comment les mesures du 21 janvier 1998 s'appliqueront aux voitures importées de Corée qui n'ont pas encore été vendues, si tant est qu'elles s'y appliquent.

4.85 De l'avis des Communautés européennes, il n'y a aucune raison valable pour que le Groupe spécial prenne une décision au sujet de ces questions et d'autres questions semblables dans la précipitation et sur la base des renseignements limités qui ont été communiqués par l'Indonésie. Nous estimons que le Groupe spécial devrait mettre au point son rapport de la manière habituelle et que les questions soulevées par l'Indonésie devraient être clarifiées et tranchées dans le cadre prévu à l'article 21 du Mémorandum d'accord. Si les mesures prises le 21 janvier 1998 constituent déjà une mise en oeuvre appropriée des recommandations de l'ORD en l'espèce, l'Indonésie se trouvera dans une position enviable puisqu'elle n'aura pas à adopter d'autres mesures de mise en oeuvre. Par contre, s'il était établi conformément à l'article 21 du Mémorandum d'accord que ce n'est pas le cas, les plaignants auraient accès aux mécanismes prévus dans le Mémorandum d'accord en cas de non-respect des recommandations de l'ORD.

4.86 En outre, il convient de noter que les mesures prises le 21 janvier 1998 ne prévoient pas la restitution des aides déjà accordées dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale. Ces subventions continueront donc d'avantager les ventes futures de voitures nationales. En conséquence, que les mesures adoptées le 21 janvier 1998 soient ou non considérées comme ayant effectivement abrogé le Programme concernant la voiture nationale, le Groupe spécial sera tenu de statuer sur la compatibilité de ces subventions avec l'Accord SMC.

4.87 De même, comme l'Indonésie le reconnaît implicitement, les mesures adoptées le 21 janvier 1998 ne concernent pas le Programme de 1993. Là encore, le Groupe spécial devra en tout état de cause remettre un rapport dans lequel il statuera sur les allégations relatives au Programme de 1993, que le Programme de 1996 concernant la voiture nationale soit ou non considéré comme ayant été effectivement abrogé.

4.88 Contrairement à ce que l'Indonésie soutient, la pratique antérieure étaye la demande des Communautés européennes visant à ce que le Groupe spécial statue sur toutes les allégations relevant de son mandat. Dans le cadre du GATT de 1947, plusieurs groupes spéciaux[41] ont examiné des mesures qui n'étaient plus en vigueur dans des cas, comme celui du différend à l'étude, où les mesures étaient toujours en vigueur au moment où le Groupe spécial a été établi.

4.89 Cette pratique s'est poursuivie dans le cadre de l'Accord sur l'OMC. Dans l'affaire États-Unis – Normes concernant l'essence nouvelle et ancienne formules[42], le Groupe spécial a décidé de ne pas se prononcer sur une mesure qui n'était plus appliquée, mais uniquement parce que la mesure avait pris fin avant que le mandat ait été établi et n'allait probablement pas être réintroduite. Dans l'affaire États-Unis – Mesure affectant les importations de chemises, chemisiers et blouses, de laine, tissés en provenance d'Inde, le Groupe spécial a décidé ce qui suit:

> "En l'absence d'accord entre les parties pour mettre fin à la procédure, le Groupe spécial considère qu'il y a lieu, en vue de s'acquitter de son mandat, ... qu'il remette son rapport final sur la question visée dans ce mandat malgré le retrait de la limitation appliquée par les États-Unis"[43],[44]

4.90 Pour les raisons indiquées plus haut, les Communautés européennes demandent respectueusement au Groupe spécial de rejeter la requête de l'Indonésie et de se prononcer sur toutes les allégations relevant de son mandat, y compris celles qui se rapportent au Programme de 1996 concernant la voiture nationale.

4. Réponse des États-Unis

4.91 Les **États-Unis** ont répondu à la demande du Groupe spécial de la manière suivante:

4.92 Les États-Unis ne souscrivent pas à la demande de l'Indonésie.[45]

---

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

Les rapports de groupes spéciaux invoqués par l'Indonésie n'étayent pas sa position, comme le Japon l'a déjà démontré dans sa deuxième communication au Groupe spécial (voir la section X.B.4).

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

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

[44] Dans l'affaire Argentine – Mesures affectant les importations de chaussures, textiles, vêtements et autres articles (WT/DS56/R, pages 99 à 102, en appel), le Groupe spécial a décidé de ne pas se prononcer sur une mesure qui avait été révoquée après la distribution de la demande d'établissement d'un groupe spécial, mais avant que l'ORD convienne d'établir le Groupe spécial.

[45] Les États-Unis ne souscrivent pas non plus à l'idée de mettre fin d'une manière quelconque à la présente procédure en ce qui concerne le Programme de 1993 et notent que les mesures notifiées par l'Indonésie au Comité SMC ne concernent pas le Programme de 1993.

4.93 A titre d'information générale, par une lettre datée du 25 février 1998, l'Indonésie a fait savoir au Président du Comité SMC qu'elle avait prétendument "supprimé toutes les subventions accordées auparavant à l'industrie automobile nationale". Bien qu'en l'espèce le délai fixé pour la présentation de renseignements et d'arguments ait pris fin le 30 janvier 1998, l'Indonésie a communiqué des copies de cette lettre, et des pièces qui y étaient jointes, au Groupe spécial, au Président de l'Organe de règlement des différends et aux parties plaignantes dans l'affaire à l'étude.

4.94 Dans une communication datée du 27 février 1998, le Groupe spécial a prié l'Indonésie de lui faire savoir d'ici au 2 mars "quelles mesures éventuelles elle demande au Groupe spécial de prendre sur la base de cette notification et les raisons pour lesquelles elle formule cette demande, et quelles sont à son avis les incidences juridiques de ces abrogations sur la procédure de groupe spécial". Le Groupe spécial a également demandé aux parties plaignantes dans l'affaire à l'étude de répondre aux observations de l'Indonésie avant le 6 mars.

4.95 Les États-Unis tiennent tout d'abord à dire qu'il leur semble plutôt regrettable que le Groupe spécial ait même pris en considération la communication tardive de l'Indonésie. Cela étant dit, ils se félicitent néanmoins qu'on leur donne la possibilité de faire des observations sur la demande de l'Indonésie. Pour les raisons indiquées plus loin, les États-Unis ne souscrivent pas à la demande de l'Indonésie.

a) Les mesures en cause relèvent du mandat du Groupe spécial

4.96 La demande de l'Indonésie vise uniquement "les mesures destinées à promouvoir le Programme concernant la voiture nationale".[46] L'Indonésie ne conteste pas que ces mesures relèvent du mandat du Groupe spécial. Il s'agit uniquement de savoir si un groupe spécial est en droit, malgré son mandat, de refuser de faire une constatation sur des mesures relevant de son mandat, à la demande de la partie défenderesse. Les États-Unis estiment qu'un groupe spécial n'a pas cette faculté.[47] Le fait que la partie défenderesse allègue que les mesures ont été retirées ne modifie pas cette conclusion juridique.

b) La pratique établie des groupes spéciaux du GATT et de l'OMC est de faire des constatations sur des mesures qui sont retirées après l'établissement du mandat d'un groupe spécial

4.97 A supposer même, pour les besoins du débat, que les mesures comprenant le Programme concernant la voiture nationale aient été abrogées et aient cessé d'avoir un effet sur le plan juridique ou au niveau des opérations, l'Inde n'est pas habilitée à demander qu'il soit mis fin à la présente procédure sans l'accord des parties plaignantes. La pratique antérieure du GATT et de l'OMC impose qu'un groupe spécial fasse des constatations sur des mesures relevant de son mandat qui ne sont plus appliquées dans les cas, comme celui qui est examiné en l'espèce, où une mesure était en vigueur au

[46] Voir la page 2 de la lettre du 2 mars 1998 adressée par l'Indonésie au Groupe spécial.

[47] Il convient de noter que l'Organe d'appel a également évoqué le cas d'un groupe spécial ayant omis de faire une constatation sur une mesure relevant de son mandat. Dans son rapport Japon – Taxes sur les boissons alcooliques (WT/DS8/AB/R), l'Organe d'appel a indiqué ce qui suit:

> Nous relevons que les conclusions auxquelles est parvenu le Groupe spécial concernant les "produits similaires" et les "produits directement concurrents ou directement substituables", exposées respectivement aux paragraphes 7.1 i) et 7.1 ii) de son rapport, ne portent pas sur toute la gamme des boissons alcooliques comprise dans son mandat... Nous estimons que le Groupe spécial a commis une erreur de droit en ne faisant pas mention dans ses conclusions de tous les produits sur lesquels portait son mandat, compte tenu des questions dont l'Organe de règlement des différends avait été saisi dans les documents WT/DS8/5, WT/DS10/5 et WT/DS11/2 (pages 28 et 29).

moment où le groupe spécial a été établi.[48] Cette pratique a été tout dernièrement réaffirmée dans l'affaire États-Unis – Mesure affectant les importations de chemises, chemisiers et blouses, de laine, tissés en provenance d'Inde, WT/DS33/R, rapport du Groupe spécial, tel qu'il a été modifié par l'Organe d'appel, adopté le 23 mai 1997, paragraphe 6.2.

4.98 Les références faites par l'Indonésie aux affaires Thaïlande – Restrictions à l'importation et taxes intérieures touchant les cigarettes, DS10/R, rapport du Groupe spécial adopté le 7 novembre 1990, IBDD, S37/214 et Communauté économique européenne – Restrictions à l'importation de pommes de table, plainte du Chili, L/6491, rapport du Groupe spécial adopté le 22 juin 1989, IBDD, S36/100, sont hors de propos. S'agissant de l'affaire Cigarettes thaïlandaises, le Japon a déjà démontré en quoi ce rapport n'étayait pas la position de l'Indonésie.[49] En outre, même si le Groupe spécial n'acceptait pas la démonstration du Japon, le rapport Cigarettes thaïlandaises constitue une exception à la pratique générale du GATT et de l'OMC.

4.99 Quant au rapport Pommes de table, il contredit directement la position de l'Indonésie. Dans cette affaire, le Groupe spécial a bel et bien constaté que des mesures qui étaient arrivées à expiration après l'établissement du Groupe spécial étaient incompatibles avec le GATT. Ce qu'il a refusé de faire, et ce à juste titre, c'est de recommander, comme le Chili le demandait, que la CEE accorde une compensation.

c) Il n'est pas établi que les mesures sont, en fait, arrivées à expiration

4.100 A supposer, pour les besoins du débat, qu'un groupe spécial puisse faire abstraction de son mandat et refuser de faire des constatations au sujet d'une mesure qui est arrivée à expiration après l'établissement du groupe spécial, l'Indonésie n'a pas établi que les mesures comprenant le Programme concernant la voiture nationale étaient arrivées à expiration. La situation reste pour le moins floue en ce qui concerne ces mesures.

4.101 Si l'on considère les mesures sous un certain angle et si l'on prend l'Indonésie au mot, les mesures ont toujours un effet sur le plan juridique et au niveau des opérations pour les produits importés et vendus avant l'abrogation desdites mesures. Selon l'Indonésie, les prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale accompagnant ces mesures et le fait que TPN n'a pas satisfait à ces prescriptions, servent toujours de base pour demander à TPN d'acquitter les droits et taxes dont elle était auparavant exonérée.[50] Ces mesures seront les instruments juridiques applicables si TPN conteste toute injonction du gouvernement concernant le reversement des droits et taxes.

---

[48] Les parties ont déjà examiné cette question à propos de l'argument de l'Indonésie selon lequel les allégations des plaignants concernant les mesures de juin 1996 sont sujettes à controverse (voir les sections VII.E.3 et X.C).

[49] Voir la section X.B.4.

[50] Dans une question à l'Indonésie, les États-Unis ont décrit la position indonésienne de la manière suivante: "selon l'Indonésie, TPN devra verser à l'État les droits d'importation et les taxes de luxe dont elle était auparavant exonérée en vertu du Décret n° 42/96". Questions des États-Unis à l'Indonésie, 15 janvier 1998, page 1. Les États-Unis ont demandé à l'Indonésie de confirmer si cette description était exacte. *Ibid.* L'Indonésie a confirmé que cette description était exacte. Réponses de l'Indonésie aux questions du 15 janvier 1998 posées par les États-Unis. L'Indonésie a également indiqué au Groupe spécial que l'administration douanière compétente "adressera une lettre à TPN exigeant le paiement des droits d'importation et de la taxe de luxe sur les ventes parce que la société n'a pas satisfait aux critères du Programme concernant la voiture nationale prévus pour la première année". Importation, Enforcement and Effect of TPN's Non-Fulfillment, document communiqué par l'Indonésie le 30 janvier 1998.

4.102 Si l'on considère les mesures sous un angle différent, il y a lieu de se demander si les avantages conférés par les divers instruments juridiques (par opposition aux instruments juridiques proprement dits) ont réellement été retirés. Malgré les assurances données par l'Indonésie au Groupe spécial et aux plaignants, il a été signalé en février que TPN avait demandé au gouvernement indonésien d'accorder une exonération fiscale pour les Timor Kia Sephia qui n'avaient pas été vendues.[51] Le gouvernement était apparemment prêt à examiner cette demande, comme l'attestent les propos du Ministre de l'industrie et du commerce de l'Indonésie qui étaient cités: "j'ai des discussions avec le Ministre des finances sur la question de savoir si ces 15 000 voitures seront exonérées des taxes comme celles qui ont été importées en même temps".[52] Il semble maintenant que le gouvernement a effectivement accédé à la demande de TPN en décidant "que les 15 000 voitures restantes pourraient continuer à bénéficier d'exonérations fiscales".[53]

4.103 En outre, dans la déclaration citée au paragraphe précédent, le Ministre de l'industrie et du commerce indique que la question est celle de savoir "si ces 15 000 voitures [non vendues] seront exonérées des taxes comme celles qui ont été importées en même temps [c'est-à-dire les voitures déjà vendues]" (non souligné dans l'original). Cela donne à penser que, malgré les assurances qu'elle avait données au Groupe spécial et aux plaignants, l'Indonésie n'a pas exigé de TPN qu'elle verse à l'État les taxes de luxe dues sur les voitures qui avaient été vendues avant que la vérification de la teneur en éléments d'origine locale soit achevée. De plus, on ne sait maintenant absolument pas ce qui s'est passé pour les droits d'importation sacrifiés sur les voitures qui ont été vendues et sur celles qui sont restées invendues.

4.104 Enfin, il convient de souligner qu'aucune des mesures notifiées par l'Indonésie au Comité SMC ne prévoit le remboursement des subventions déjà accordées au titre du Programme concernant la voiture nationale. Comme les États-Unis l'ont déjà démontré, il s'agit de subventions "non renouvelables" qui favoriseront les ventes futures de voitures fabriquées par TPN, point que l'Indonésie n'a pas réellement contesté.[54] Ainsi, que les mesures notifiées par l'Indonésie au Comité SMC puissent ou non être considérées comme abrogeant les instruments juridiques qui constituent le Programme concernant la voiture nationale, le Groupe spécial sera tenu d'examiner les subventions accordées en vertu de ces instruments juridiques, dans le cadre des allégations formulées par les États-Unis et les CE au titre de l'Accord SMC.

d) Mettre fin au différend diminuerait les droits des États-Unis au titre du Mémorandum d'accord

4.105 Il y a un axiome selon lequel les décisions des groupes spéciaux "ne pourront pas accroître ou diminuer les droits et obligations énoncés dans les accords visés". Article 19:2 du Mémorandum d'accord. Conformément à l'article premier et à l'Appendice 1 du Mémorandum d'accord, le Mémorandum d'accord lui-même est un "accord visé". Dans le contexte de l'affaire à l'étude, au titre de l'article 21 du Mémorandum d'accord, les États-Unis ont le droit de s'assurer que le Programme

[51] "Timor Car Project Has "Moral Obligation" to Continue," Asia Pulse (19 février 1998) (pièce n° 41 des États-Unis, page 1).

[52] Minister Asks Indonesian "National Car" Maker to Evaluate Viability," Agence France Presse (19 février 1998) (pièce n° 41 des États-Unis, page 2).

[53] "Indonesia Chief Falls Short on Promised Economic Reforms", New York Times (5 mars 1998) (pièce n° 41 des États-Unis, pages 3 à 5); voir également "Indonesia Defends Car Tax Break" *AP Online* (5 mars 1998) (pièce n° 41 des États-Unis, pages 6 et 7); "Indonesia Dodging IMF Reform Demands ... Again, Say Analysts", Agence France presse (3 mars 1998) (pièce n° 41 des États-Unis, pages 8 à 10); et "Several IMF Conditions Go Unheeded in Indonesia", The Boston Globe (3 mars 1998) (pièce n° 41 des États-Unis, pages 11 à 14).

[54] Voir les sections VIII.B.2 b) et VIII.B.4 c).

concernant la voiture nationale est retiré et reste retiré ou sinon est mis en conformité avec les obligations de l'Indonésie dans le cadre de l'OMC. En vertu de l'article 22 du Mémorandum d'accord, les États-Unis ont le droit de demander une compensation ou de prendre des mesures de rétorsion si ces conditions ne sont pas remplies.

4.106 Si le Groupe spécial accédait à la demande de l'Indonésie et mettait fin à la procédure de règlement des différends pour ce qui est du Programme concernant la voiture nationale, il priverait effectivement les États-Unis de leurs droits au titre des articles 21 et 22 du Mémorandum d'accord. Comme le Groupe spécial n'aurait fait aucune constatation établissant que les mesures étaient incompatibles avec les obligations de l'Indonésie dans le cadre de l'OMC, il est vraisemblable que l'Indonésie serait alors libre de rétablir ces mesures et les États-Unis devraient engager une procédure de règlement des différends entièrement nouvelle.

4.107 Les éléments de preuve disponibles donnent à penser qu'un tel scénario est très plausible. Des articles de presse indiquent que le subventionnement de la voiture nationale se poursuit.[55]

4.108 Enfin, les faits exposés lors de la procédure en cours devraient rendre le Groupe spécial extrêmement sceptique à l'égard de toute allégation de l'Indonésie selon laquelle il a été mis fin à la discrimination à l'encontre des importations en provenance des plaignants et au subventionnement de TPN dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale. Il convient de prendre en compte les éléments suivants:

- L'historique du Programme concernant la voiture nationale, en particulier la façon dont TPN a été choisie pour être le producteur de la voiture nationale[56];

- La contradiction évidente entre le refus de l'Indonésie de faire de la coentreprise entre TPN et Kia Motors le producteur de la voiture nationale et tous les éléments de preuve en sens contraire, y compris la communication présentée par la Corée en tant que tierce partie[57];

- La contradiction évidente entre l'affirmation de l'Indonésie selon laquelle le gouvernement indonésien n'a joué aucun rôle dans l'octroi du prêt de 690 millions de dollars à TPN et tous les éléments de preuve en sens contraire et le fait que le FMI a exigé que *le gouvernement* abroge les privilèges spéciaux en matière de crédit pour le Programme concernant la voiture nationale[58];

- La contradiction évidente entre l'assurance donnée par l'Indonésie que TNP serait tenue de reverser à l'État les droits de douane et taxes de luxe sacrifiés sur les Sephia entièrement montées importées de Corée et les éléments de preuve (décrits plus haut) indiquant que le gouvernement n'exige *pas* le reversement;

---

[55] "IMF Effort Not Working, Suharto Tells Clinton", The Washington Post (17 février 1998) (pièce n° 41 des États-Unis, pages 15 à 18). "Indonesia Chief Falls Short on Promised Economic Reforms", New York Times (5 mars 1998) (pièce n° 41 des États-Unis, pages 3 à 5). "Indonesian Forest Fund Used for National Car: Camdessus", Agence France Presse (21 janvier 1998) (pièce n° 41 des États-Unis, page 19).

[56] Première communication des États-Unis, 20 octobre 1997, paragraphes 34 à 80.

[57] Voir, par exemple, Deuxième communication des États-Unis, 23 décembre 1997, pièce A, paragraphe 36, note 7.

[58] Voir, par exemple, la section VIII.A.2 (note de bas de page 423); et IMF News Brief No. 98/2 (15 janvier 1998) (pièce n° 41 des États-Unis, pages 20 à 22).

- Le fait que le Décret présidentiel n° 20/1988 déclare l'Instruction présidentielle n° 2/1996 "caduque" et non "abrogée"; et

- Le fait que même dans sa lettre du 2 mars 1998, l'Indonésie continue de soutenir que le Programme concernant la voiture nationale n'était pas incompatible avec ses obligations dans le cadre de l'OMC. Cela indique que l'Indonésie se sent libre de rétablir les mesures en question lorsqu'elle jugera que le moment s'y prête.

En bref, on ne sait toujours pas ce qu'il en est du Programme concernant la voiture nationale et le rôle du Groupe spécial n'est pas (et ne devrait pas être) de prévoir l'avenir sur la base des renseignements incomplets disponibles à ce stade. En fait, ces questions sont traitées de manière appropriée au titre de l'article 21 du Mémorandum d'accord. S'il apparaît que les mesures en question constituent une mise en œuvre satisfaisante des recommandations de l'ORD, l'Indonésie aura rempli ses obligations dans le cadre de l'OMC. Par contre, s'il est établi au titre de l'article 21 que les mesures en question ne constituent pas une mise en œuvre satisfaisante, les États-Unis et les autres parties plaignantes auront encore leurs droits au titre de l'article 22.

e) Conclusion

4.109 Aussi bien avant qu'après l'établissement du présent Groupe spécial, les États-Unis ont recherché une solution mutuellement acceptable de cette question avec l'Indonésie. L'Indonésie a refusé, préférant laisser le processus de règlement des différends suivre son cours. Il est maintenant inopportun que l'Indonésie cherche à mettre fin à la présente procédure après la présentation de tous les renseignements et arguments concernant l'affaire à l'étude.

4.110 En conséquence, pour les raisons mentionnées plus haut, les États-Unis demandent respectueusement au Groupe spécial de rejeter la demande de l'Indonésie visant à mettre fin à la présente procédure pour ce qui est du Programme concernant la voiture nationale.

## V. ALLÉGATIONS AU TITRE DE L'ARTICLE III DU GATT DE 1994

### A. Allégations au titre de la première phrase de l'article III:2 du GATT de 1994

#### 1. Allégations du Japon

5.1 Le **Japon** fait valoir que le Programme concernant la voiture nationale mis en place en février 1996 constitue une violation des dispositions de la première phrase du paragraphe 2 de l'article III du GATT de 1994 (voir la section III.A). Les arguments du **Japon** à l'appui de cette allégation sont les suivants:

5.2 L'un des éléments essentiels du Programme concernant la voiture nationale appliqué par l'Indonésie est l'exonération discriminatoire de la taxe sur les ventes de produits de luxe (taxe de luxe) qui serait autrement perçue sur les ventes de voitures nationales, privilège qui revient à frapper les automobiles "similaires" importées d'une taxe intérieure plus élevée que celle qui frappe les voitures de production nationale, en violation des dispositions de la première phrase de l'article III:2 du GATT de 1994.

a) En vertu de la première phrase de l'article III:2, les ventes de produits importés ne doivent pas être taxées à des taux supérieurs à ceux qui s'appliquent aux produits nationaux similaires

5.3 La première phrase de l'article III:2 du GATT dispose que les produits importés:

> "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."

Dans les précédents récents du GATT/de l'OMC, la première phrase de l'article III:2 a été interprétée sans ambiguïté de la manière suivante:

> "Les termes de la première phrase requièrent que soit examinée la conformité d'une mesure fiscale intérieure avec l'article III en déterminant, premièrement, si les produits importés et les produits nationaux imposés sont "des produits similaires" et, deuxièmement, si les impositions appliquées aux produits importés sont "supérieures à" celles appliquées aux produits nationaux similaires."[59] Dans le cas du Programme concernant la voiture nationale, ces deux critères sont remplis.

b) La taxe de luxe est une taxe intérieure

5.4 Selon les lois et règlements pertinents de l'Indonésie, la taxe sur les ventes de produits de luxe est applicable aussi bien aux voitures de production nationale qu'aux automobiles importées.[60]Cette taxe doit être versée selon le cas, par les constructeurs automobiles nationaux ou par les importateurs.[61]

c) Les voitures nationales sont des produits nationaux

5.5 Selon le règlement pertinents[62] les voitures nationales (ou véhicules automobiles nationaux) sont des voitures "produites dans le pays en utilisant des installations appartenant à des entreprises industrielles nationales ou à des sociétés indonésiennes agréées dont la totalité du capital appartient à des citoyens indonésiens". Il découle des termes mêmes de ce décret que les voitures nationales sont des produits nationaux (voir la section II.B.2).

d) Les voitures nationales et les automobiles importées sont des produits "similaires"

5.6 S'agissant du critère juridique pris en compte pour déterminer que des produits sont "similaires", l'Organe d'appel a affirmé à plusieurs reprises dans des rapports récents que:

> "une détermination de l'existence de "produits similaires" aux fins des dispositions de la première phrase de l'article III:2 doit être établie de façon étroite, au cas par cas, en examinant notamment les éléments pertinents suivants:
>
> i) les utilisations finales du produit sur un marché donné;
> ii) les goûts et habitudes des consommateurs; et
> iii) les propriétés, la nature et la qualité du produit."[63]

---

[59] Rapport de l'Organe d'appel Japon – Taxes sur les boissons alcooliques ("Japon – Boissons alcooliques II"), WT/DS8/AB/R, WT/DS10/AB/R, WT/DS11/AB/R, adopté le 4 octobre 1996, pages 21-22).

[60] Règlement du gouvernement n° 36/1996 (pièce n° 25 du Japon) (Voir aussi la section II.B.2).

[61] Décret du Ministre de l'industrie et du commerce n° 31/MPP/SK/2/1996 (pièce n° 28 du Japon).

[62] Décret du Ministre de l'industrie et du commerce n° 31/MPP/SK/2/1996 (pièce n° 28 du Japon).

[63] Rapport de l'Organe d'appel Canada - Certaines mesures concernant les périodiques ("Canada - Périodiques"), WT/DS31/AB/R adopté le 30 juin 1997, page 23. Rapport de l'Organe d'appel Japon - Boissons alcooliques II, page 23. Voir aussi rapport du Groupe de travail sur les ajustements fiscaux à la

5.7 Toutefois, en l'occurrence, la question de la "similarité" n'a guère d'importance car, même si des véhicules sont identiques à tous égards (y compris quant à leurs utilisations finales, leurs propriétés, leur nature et leur qualité) aux voitures nationales ils sont traités différemment des voitures nationales s'ils sont produits à l'étranger (par exemple au Japon) et importés.

5.8 Des voitures de marques étrangères tout à fait "similaires" à des voitures nationales (comme la Timor S515) sont du reste vendues sur le marché automobile indonésien. Comme le montre le tableau 11 ci-après, la voiture nationale Timor Sephia (berline) 1 500 $cm^3$ ne diffère en rien d'autres produits concurrentiels importés ou montés par d'autres constructeurs automobiles en Indonésie: premièrement, leur utilisation finale sur le marché indonésien est la même, à savoir le transport de personnes; deuxièmement, même s'il peut exister une préférence des consommateurs pour telle ou telle marque, il est généralement admis que les produits concernés eux-mêmes appartiennent à la même catégorie "berline". Même si l'Indonésie argue que le seul fait que les véhicules de marque étrangère soient fabriqués à l'étranger les rend différents (ou que les consommateurs indonésiens préfèrent les produits nationaux, ce qui fait que les produits importés ne peuvent être considérés comme "similaires"), ces arguments ne sont pas recevables, car ils sont contraires au principe fondamental posé par l'article III.[64]

Tableau 11

Produits similaires

| Constructeurs automobiles | P.T. Timor | Toyota | Mitsubishi | Honda | Suzuki |
|---|---|---|---|---|---|
| Marque | Timor S515i | Corolla | Lancer | Civic | Baleno SY 416 |
| Catégorie | Berline | Berline | Berline | Berline | Berline |
| Cylindrée | 1 500 $cm^3$ | 1 600 $cm^3$ | 1 600 $cm^3$ | 1 600 $cm^3$ | 1 600 $cm^3$ |
| Taxe de luxe | 0% | 35% | 35% | 35% | 35% |
| Prix (milliers de Rp) (mars 1997) | 36 400-36 900 | 68 300-71 800 | 65 000-72 000 | 71 160-74 860 | 44 750 |

e) Les produits importés sont taxés moins favorablement que les produits nationaux "similaires"

---

frontière ("Ajustements fiscaux à la frontière"), L/3464 adopté le 2 décembre 1970 (IBDD, S18/105), paragraphe 18.

[64] A cet égard, on peut lire dans le rapport du Groupe spécial L/6216 Japon – Droits de douane, fiscalité et pratiques en matière d'étiquetage concernant les vins et les boissons alcooliques importés, adopté le 10 novembre 1987, L/6216 (IBDD, S34/92) que [même si les consommateurs préfèrent le shochu japonais traditionnel à la vodka] "les habitudes traditionnelles des consommateurs japonais à l'égard du shochu ne sont nullement une raison de ne pas considérer la vodka comme un produit "similaire" … car l'objectif de l'article III.2 … ne pourrait pas être atteint s'il était possible de recourir à des taxes différentielles pour fixer les préférences des consommateurs sur des produits nationaux traditionnels." Voir le paragraphe 5.7 du rapport du Groupe spécial. On peut difficilement supposer que, pour les consommateurs indonésiens, la différence qui existe entre les automobiles nationales et les automobiles importées est plus grande que celle qui existe entre le shochu et la vodka pour les consommateurs japonais.

5.9 Comme on l'a vu plus haut, la catégorie ou plutôt le concept de "voiture nationale" s'applique, en principe, à des produits nationaux. Les textes en cause accordent une exonération de la taxe de luxe à cette catégorie de produits nationaux, ce qui fait que ces produits bénéficient de conditions plus favorables que les produits importés. De fait, l'article 23, paragraphe 4 du Règlement n° 50/1994 portant application de la Loi n° 8/1983 sur la taxe à la valeur ajoutée pour les biens et services et la taxe sur les ventes de produits de luxe, tel que modifié par le Règlement n° 20/1996 dispose que:

> "4) La taxe sur les ventes de produits de luxe est à la charge du gouvernement pour les véhicules automobiles nationaux qui sont *produits localement* sous des marques de commerce ou de fabrique créées par les entreprises industrielles concernées elles-mêmes." (*italiques* ajoutés)[65]

En revanche, dans le cadre du Programme mis en place en février 1996, aucun véhicule automobile importé ne peut prétendre à être considéré comme une "voiture nationale", ce qui fait que toutes les berlines importées sont assujetties à la taxe de luxe de 35 pour cent. [(Voir le **graphique 3)****

5.10 Ce mécanisme aboutit à priver les automobiles importées – précisément parce qu'il s'agit de produits importés – de la possibilité de bénéficier d'une exonération de taxe qui est accordée aux automobiles nationales. À cet égard, le cas à l'examen soulève le même problème que celui qui se posait dans l'affaire États-Unis – Mesures affectant l'importation, la vente et l'utilisation de tabac sur le marché intérieur, qui a été soumise à un groupe spécial.[66]

5.11 Dans cette affaire, tous les tabacs importés étaient assujettis à une taxe intérieure (le prélèvement pour déficit budgétaire ou BDA) alors que tous les tabacs d'origine nationale ne l'étaient pas. Le Groupe spécial a estimé que "le BDA, tel qu'il était actuellement appliqué, soumettait le tabac importé à un traitement moins favorable que celui qui était accordé au tabac similaire d'origine nationale".[67] De la même manière, dans le cas à l'examen, la question qui se pose est celle d'une exonération de taxe dont profitent certains produits nationaux (en l'occurrence les voitures nationales) mais à laquelle les produits importés n'ont pas droit. Il résulte de cette situation que les produits similaires importés sont soumis à un traitement fiscal moins favorable que les produits nationaux.

f) Le fait que les berlines importées ne représentent qu'une part de marché insignifiante ne constitue pas un argument valable

5.12 Pour différentes raisons, les berlines importées déjà montées n'ont conquis qu'une part insignifiante du marché indonésien. La part des véhicules de tourisme étrangers sur le marché indonésien était de 0,28 pour cent en 1994, 2,58 pour cent en 1995 et 0,29 pour cent en 1996.[68] Toutefois, dans le passé, les groupes spéciaux ont toujours rejeté les arguments se fondant sur le fait

---

[65] Règlement du gouvernement de l'Indonésie n° 20/1996 (pièce n° 26 du Japon); Règlement du gouvernement de l'Indonésie n° 36/1996 (pièce n° 25 du Japon) portant amendement du règlement précédent mais sans modifications substantielles.

[66] États-Unis – Mesures affectant l'importation, la vente et l'utilisation des tabacs sur le marché intérieur ("États Unis – Tabac"), DS44/R, adopté le 4 octobre 1994.

[67] *Ibid.*, paragraphe 90. Le Groupe spécial a estimé en outre qu'"une réglementation intérieure qui exposait simplement des produits importés à un risque de discrimination … [constituait], en soi, une forme de discrimination et, par conséquent, un traitement moins favorable au sens de l'article III" (paragraphes 92-93, 95-98).

[68] Motor Vehicle Market Share 1992-1997 (pièce n° 60 du Japon).

que les produits importés n'avaient qu'une importance insignifiante sur le plan économique[69] et il n'y a aucune raison pour que l'actuel groupe spécial ne suive pas ce précédent fort clair.

5.13 L'Indonésie reconnaît au demeurant tous les faits qui sont nécessaires pour établir l'existence d'une violation de l'article III:2 du GATT. La première phrase de l'article III:2 fait interdiction à un Membre de l'OMC de soumettre les produits importés à des taxes ou impositions intérieures supérieures à celles qui frappent les produits nationaux similaires. Or, l'Indonésie admet que:

1) "La taxe de luxe indonésienne est une taxe interne"; et que

2) "En vertu du Programme concernant la voiture nationale mis en place en février 1996, le gouvernement exempte PT Timor du paiement de la taxe de luxe sur la Timor S515 1 500 $cm^3$ … tout en imposant une taxe de 35 pour cent sur les importations de produits similaires." (Voir la section V.D.)

L'Indonésie reconnaît donc elle-même qu'elle applique des taxes plus élevées sur les voitures importées que sur les produits nationaux similaires. Il n'en faut pas plus pour conclure de prime abord à l'existence d'une violation de la première phrase de l'article III:2.

5.14 Le gouvernement du Japon fait valoir en outre que le Programme mis en place en février 1996 constitue également une violation des dispositions de la deuxième phrase de l'article III:2 (voir la section V.B.1); il considère toutefois qu'il n'y a pas lieu de s'étendre davantage sur ce point étant donné que l'Indonésie reconnaît faire une discrimination entre les voitures nationales et les automobiles importées "similaires".

5.15 Ayant admis qu'il existe, de prime abord, une violation des dispositions de l'article III:2, l'Indonésie invoque pour sa seule défense une série d'arguments tendant à démontrer que l'article III:2 - en dépit de sa formulation très claire - ne s'applique pas à une discrimination fiscale de ce type (voir section V.D.). Ces arguments sont sans valeur et doivent être rejetés par le Groupe spécial (voir la section V.E.1). En conséquence, le Programme de février 1996 constitue bel et bien une violation de l'article III:2.

2. Allégations des Communautés européennes

5.16 Les **Communautés européennes** font valoir que l'Indonésie a enfreint ses obligations au titre de la première phrase de l'article III:2 en exonérant de la taxe sur les ventes de produits de luxe les ventes des catégories de véhicules automobiles suivantes (voir la section III.B.):

1) les motocyclettes de production nationale d'une cylindrée égale ou inférieure à 250 $cm^3$;

2) les véhicules mixtes, minibus, fourgons et camionnettes découvertes à essence de production nationale dont la teneur en éléments d'origine locale dépasse 60 pour cent;

3) les véhicules mixtes, minibus, fourgons et camionnettes découvertes diesel de production nationale dont la teneur en éléments d'origine locale dépasse 60 pour cent;

4) les autobus de production nationale;

[69] États-Unis – Taxes sur le pétrole ou certains produits d'importation, L/6175 adopté le 17 juin 1987, IBDD, S34/154, paragraphe 5.1.9; États-Unis - Tabac, paragraphes 99-100.

5) les berlines et voitures familiales de production nationale de moins de 1600 $cm^3$ de cylindrée dont la teneur en éléments d'origine locale dépasse 60 pour cent;

6) les voitures nationales montées en Indonésie par les "entreprises pionnières"; et

7) les voitures nationales importées.

5.17 Les **Communautés européennes** fondent leurs allégations sur les arguments suivants:

5.18 La première phrase de l'article III:2 du GATT dispose que:

> "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."

5.19 Ainsi que l'a confirmé l'Organe d'appel dans Japon – Boissons alcooliques[70] et Canada - Certaines mesures concernant les périodiques[71], pour déterminer si une taxe ou une imposition intérieure est appliquée en violation des dispositions de la première phrase de l'article III:2, il faut répondre à deux questions:

- premièrement, est-ce que les produits importés taxés et les produits nationaux sont des produits "similaires"? et

- deuxièmement, est-ce que les produits importés sont frappés d'une taxe "supérieure" à celle qui frappe les produits nationaux similaires?

5.20 Avant de répondre à ces deux questions, il faut toutefois s'assurer que les taxes concernées constituent bien des "taxes ou impositions intérieures".

a) La taxe sur les ventes de produits de luxe est "une taxe intérieure"

5.21 La taxe sur les ventes de produits de luxe est perçue sur les ventes aussi bien de véhicules automobiles nationaux que de véhicules importés et non pas simplement "sur" ou "en liaison avec" l'importation de véhicules automobiles, même si certaines catégories de véhicules automobiles nationaux en sont par la suite exonérés. Il s'ensuit que la taxe sur les ventes de produits de luxe doit être considérée comme une "taxe intérieure" au sens de l'article III:2 et non pas comme une imposition à l'exportation au sens des articles II et VIII du GATT.

b) Les produits importés sont "similaires" aux produits nationaux exonérés de la taxe

5.22 L'expression "produits similaires" n'est pas définie dans le GATT de 1997. Toutefois, dans Japon - Taxes sur les boissons alcooliques[72] et Canada - Certaines mesures concernant les

[70] Rapport de l'Organe d'appel Japon – Boissons alcooliques, WT/DS8/AB/R, WT/DS10/AB/R, WT/DS11/AB/R, adopté le 1er novembre 1996, pages 21-22).

[71] Rapport de l'Organe d'appel Canada - Certaines mesures concernant les périodiques, WT/DS31/AB/R, page 25.

[72] Rapport de l'Organe d'appel Japon – Taxes sur les boissons alcooliques, WT/DS8/AB/R, WT/DS10/AB/R, WT/DS11/AB/R, adopté le 1er novembre 1996, page 22.

.

périodiques[73] l'Organe d'appel a confirmé la position de fond que le Groupe spécial sur les ajustements fiscaux à la frontière avait adoptée dans son rapport, à savoir que:

> … "l'interprétation de [la] formule [produit similaire] [devrait être examinée] cas par cas. Ainsi pourront être équitablement évalués dans chaque espèce les différents éléments qui permettent de reconnaître un produit "similaire". Certains critères ont été suggérés à cet effet; utilisations finales du produit sur un marché donné; goûts et habitudes des consommateurs, variables d'un pays à un autre; propriétés, nature et qualité du produit."[74]

5.23 Les exonérations de taxes prévues par les dispositions en cause ne se fondent sur aucun facteur, qui en soi, affecterait les propriétés, la nature ou la qualité des produits concernés ou leurs utilisations finales, et qui empêcherait par conséquent que les produits exonérés soient considérés comme "similaires" aux produits non exonérés.

5.24 Les exonérations 1) et 4) sont fondées uniquement et exclusivement, sur le pays de production des produits.

5.25 Les exonérations 2), 3) et 5) se fondent également sur le pays de production des produits, mais aussi sur la teneur de ces produits en éléments d'origine locale.

5.26 L'exonération 6) s'applique aux véhicules automobiles qui remplissent les trois conditions suivantes:

- premièrement, il doit s'agir de voitures nationales produites par une "entreprise pionnière";
- deuxièmement, elles doivent avoir été produites en Indonésie; et
- troisièmement, le constructeur doit satisfaire à certaines prescriptions concernant la teneur en éléments d'origine locale.

5.27 L'exonération 7) se fonde aussi sur trois conditions:

- premièrement, les voitures doivent être des voitures nationales produites par une "entreprise pionnière";
- deuxièmement, elles doivent avoir été produites avec la "participation" de ressortissants indonésiens; et
- troisièmement, elles doivent comporter un certain pourcentage de parties et pièces détachées exportées d'Indonésie dans le cadre d'achats de contrepartie.

5.28 Aux fins de l'application des exonérations 6) et 7), un véhicule automobile est considéré comme étant "une voiture nationale" s'il satisfait aux conditions énoncées à l'article premier du Décret n° 31/96 qui dispose que:

> Les véhicules nationaux sont des véhicules qui:
>
> a) sont produits dans le pays en utilisant des installations appartenant à des entreprises industrielles nationales ou sociétés indonésiennes agréées dont la totalité du capital appartient à des citoyens indonésiens; et

---

[73] Rapport de l'Organe d'appel Canada - Certaines mesures concernant les périodiques, WT/DS31/AB/R, page 23.

[74] Rapport du Groupe de travail sur les ajustements fiscaux à la frontière, IBDD, S18/105, paragraphe 18.

b) sont vendus sous des marques créées par les entreprises industrielles concernées elles-mêmes qui n'ont pas encore été enregistrées par d'autres parties en Indonésie et qui sont la propriété de citoyens indonésiens; et

c) sont mis au point avec des techniques, des conceptions et un savoir-faire industriels progressivement développés par le secteur automobile national.

5.29 À l'évidence, les véhicules automobiles produits en Indonésie ne sont pas intrinsèquement "différents" (dissimilaires) de ceux fabriqués sur le territoire d'autres États membres.

5.30 De même, il n'y a rien *a priori* qui rende les parties et pièces détachées d'origine indonésienne servant à la fabrication de véhicules automobiles différentes des pièces et composants produits dans la Communauté.[75] Il s'ensuit que les véhicules automobiles comportant 61 pour cent de parties et pièces détachées fabriquées en Indonésie ne cessent pas, pour cette seule raison, d'être "similaires" aux véhicules comportant 100 pour cent de parties et pièces détachées de fabrication européenne aux fins de l'application de la première phrase de l'article III:2.

5.31 Les autres critères sur lesquels se fondent les exonérations 6) et 7) accordées aux voitures nationales ne sont ni directement ni indirectement liés aux caractéristiques de ces voitures mais plutôt aux caractéristiques du constructeur. Or, comme cela a déjà été établi dans de précédents rapports de groupes spéciaux, les différences dans les caractéristiques des producteurs qui n'ont pas d'incidence sur les caractéristiques des produits eux-mêmes ne peuvent en aucun cas justifier un traitement fiscal différencié desdits produits.

5.32 Ainsi, dans son rapport États-Unis – Mesures affectant les boissons alcooliques et les boissons à base de malt, le Groupe spécial a estimé que l'octroi de crédits d'accise à la bière produite par de petites brasseries mais non à celle produite par de grandes brasseries était incompatible avec la première phrase de l'article III:2, et ce, indépendamment du fait que lesdits crédits soient ou non accordés aussi à la bière importée car:

> … la bière produite par les grandes brasseries n'était pas sans similarité avec la bière produite par les petites brasseries. D'ailleurs, les États-Unis n'affirmaient pas que la taille des brasseries affectait la nature de la bière produite ou affectait autrement la bière en tant que produit … [76]

5.33 Le Groupe spécial États-Unis - Normes concernant l'essence nouvelle et ancienne formules s'est. par la suite, appuyé sur ce précédent en énonçant clairement dans son rapport le principe suivant:

> L'article III:4 de l'Accord général porte sur le traitement à accorder aux produits similaires; son libellé n'autorise pas un traitement moins favorable en fonction des caractéristiques du producteur.[77]

---

[75] Dans États-Unis - Mesures affectant les boissons alcooliques et les boissons à base de malt (adopté le 19 juin 1992, IBDD, S39/233, paragraphe 5.22), le Groupe spécial a estimé que les exonérations ou les crédits que les États du Michigan, de l'Ohio et de Rhode Island accordaient uniquement aux vins produits sur leurs territoires respectifs à partir d'ingrédients locaux étaient incompatibles avec la première phrase de l'article III:2 du GATT.

[76] Rapport du Groupe spécial États-Unis - Mesures affectant les boissons alcooliques et les boissons à base de malt, adopté le 19 juin 1992, IBDD, S39/233, paragraphe 5.19.

[77] Rapport du Groupe spécial États-Unis - Normes concernant l'essence nouvelle et ancienne formules, WT/DS2/R adopté le 20 mai 1996, paragraphe 6.11. Le Groupe a également déclaré (paragraphes 6.11 et 6.12):

5.34 Bien que cette conclusion se rapporte à l'article III:4, le Groupe spécial a indiqué clairement que le même principe s'appliquait également aux mesures fiscales visées à l'article III:2.

5.35 A la lumière de ce qui précède, les Communautés européennes font valoir que, dans le cas à l'examen, chacune des catégories suivantes de produits devrait être considérée comme une catégorie de "produits similaires" aux fins de l'application de la première phrase de l'article III:3:

- les motocyclettes importées ou de production nationale d'une cylindrée égale ou inférieure à 250 $cm^3$;

- les véhicules mixtes, minibus, fourgons et camionnettes découvertes importés ou de production nationale, y compris ceux dont la teneur en éléments d'origine locale dépasse 60 pour cent;

- les autobus importés ou de production nationale;

- les berlines ou voitures familiales importées ou de production nationale de moins de 1 600 $cm^3$ de cylindrée, y compris celles dont la teneur en éléments d'origine locale dépasse 60 pour cent;

- les véhicules automobiles importés et les voitures nationales montées en Indonésie par des "entreprises pionnières"; et

- les parties, pièces détachées et matières premières importées ou de production nationale, servant à la fabrication de véhicules automobiles, y compris celles entrant dans la fabrication de voitures nationales importées.

c) Les véhicules automobiles importés sont frappés de taxes "supérieures" à celles qui frappent les véhicules automobiles nationaux similaires

5.36 Les véhicules importés sont frappés de taxes "supérieures" à celles qui frappent les produits nationaux similaires, car ils sont assujettis à la taxe sur les ventes de produits de luxe dont le taux est compris entre 20 à 35 pour cent, alors que les produits nationaux similaires peuvent bénéficier des exonérations 1) à 6).

---

Le Groupe spécial a noté que dans l'affaire des boissons à base de malt, une réglementation fiscale accordant un traitement moins favorable à la bière en fonction de la taille du producteur avait été rejetée. Bien que cette constatation ait été faite dans le cadre de l'article III:2 concernant les mesures fiscales, le Groupe spécial a considéré que le même principe s'appliquait aux réglementations relevant de l'article III:4. Par conséquent, il a rejeté l'argument des États-Unis selon lequel les prescriptions de l'article III:4 étaient respectées parce que l'essence importée était soumise à un traitement similaire à celui qui était accordé à l'essence provenant de parties nationales en situation similaire.

Outre qu'elle était contraire au sens ordinaire du terme de l'article III:4, pareille interprétation de l'article III:4 signifierait que le traitement des produits importés et des produits nationaux concernés ne pouvait plus être assuré sur la base objective de leur similitude en tant que produits mais que les produits importés seraient à la merci d'un traitement très subjectif et variable subordonné à des facteurs extrinsèques. Cela rendrait par conséquent très instables et incertaines les conditions de la concurrence entre les produits nationaux et les produits importés d'une manière totalement incompatible avec l'objet et le but de l'article III.

Voir aussi le rapport du Groupe spécial États-Unis - Taxes sur les automobiles, DS31/R, non adopté, paragraphes 5.53 et 5.54.

5.37 Le fait que certains produits similaires fabriqués en Indonésie (à savoir les véhicules automobiles autres que les autobus et les motocyclettes de moins de 250 $cm^3$ de cylindrée fabriqués par des entreprises autres que les "entreprises pionnières" et ayant une teneur en éléments d'origine locale inférieure à 60 pour cent) soient également soumis à la taxe sur les ventes de produits de luxe n'empêche pas qu'il y ait violation des dispositions de la première phrase de l'article III:2. Ainsi que le souligne dans son rapport le Groupe spécial États-Unis – Mesures affectant les boissons alcooliques et les boissons à base de malt:

> L'interdiction des taxes discriminatoires énoncée à la première phrase de l'article III:2 n'[est] pas subordonnée à l'existence d'effets sur le commerce pas plus qu'elle n'[est] justifiée par une clause relative à des quantités minimes … [L]e fait que seulement 1,5 pour cent de la bière produite aux États-Unis [soit] admis à bénéficier du droit réduit ne [peut] justifier l'application à la bière importée du Canada de taxes intérieures plus élevées que celles qui [frappent] la bière d'origine nationale concurrente.[78]

5.38 Pour les mêmes raisons le fait que certaines exonérations (par exemple l'exonération 5)) n'aient, provisoirement, pas encore été appliquées dans la pratique, faute de productions nationales remplissant les conditions requises, n'entre pas en ligne de compte. Comme l'a également noté le Groupe spécial dans États-Unis - Mesures affectant les boissons alcooliques et les boissons à base de malt:

> "Une législation faisant obligation à l'exécutif d'agir de manière incompatible avec l'Accord général serait contraire à l'article III, que la législation soit ou non appliquée."[79]

5.39 Peu importe également que les voitures nationales importées de Corée par PT TPN soient exonérées de la taxe sur les ventes de produits de luxe en vertu du Décret présidentiel 42/96. Il n'en demeure pas moins qu'il y a violation de l'article III:2 car toutes les voitures importées qui sont "similaires" aux voitures nationales exonérées ne peuvent pas bénéficier de cette exonération.

5.40 Comme l'a déclaré dans son rapport le Groupe spécial États-Unis – Mesures affectant l'importation, la vente et l'utilisation de tabac sur le marché intérieur:

> "Conformément aux dispositions de l'article III:2 relatives au traitement national, chaque livre de tabac importé aux États-Unis devrait être soumise à un traitement qui ne soit pas moins favorable en ce qui concerne les taxes intérieures que celui qui [est] accordé au tabac similaire d'origine nationale."[80]

---

[78] Rapport du Groupe spécial États-Unis - Mesures affectant les boissons alcooliques et les boissons à base de malt, adopté le 19 juin 1992, IBDD, S39/233, paragraphe 5.6.

[79] *Ibid.*, paragraphe 5.39. Voir aussi le rapport du Groupe spécial États-Unis - Taxes sur le pétrole et certains produits d'importation, adopté le 17 juin 1987, IBDD, S34/154, paragraphe 5.2.2; et le rapport du Groupe spécial Thaïlande – Restrictions à l'importation et taxes intérieures touchant les cigarettes, adopté le 7 novembre 1990, S37/214, paragraphe 84.

[80] Rapport du Groupe spécial États-Unis – Mesures affectant l'importation, la vente et l'utilisation de tabac sur le marché intérieur, adopté le 4 octobre 1994, paragraphe 98. À l'appui de cette conclusion, le Groupe spécial s'est référé au principe selon lequel "il faut rejeter toute idée d'équilibrage", principe énoncé à propos de l'article III:4 dans le rapport du Groupe spécial États-Unis – L'article 337 de la Loi douanière de 1930, adopté le 7 novembre 1989, IBDD, S36/386, 434. Ce principe a été récemment réaffirmé dans le rapport du Groupe spécial Etats-Unis – Normes concernant l'essence nouvelle ancienne formules, WT/DS2/R, adopté le 20 mai 1996, paragraphes 6.14 et 6.15.

5.41 En vertu du même principe, dans le cas à l'examen, tous les véhicules automobiles importés en Indonésie (et pas seulement les voitures nationales importées de Corée) devraient se voir accorder un traitement "qui ne soit pas moins favorable" en ce qui concerne l'application de la taxe sur les ventes de produits de luxe que celui accordé, dans chaque cas, à la catégorie "la plus favorisée" de produits nationaux similaires.

d) Les parties et pièces détachées importées sont "indirectement" soumises à des taxes "supérieures" à celles qui frappent les parties, pièces détachées et matériaux nationaux similaires

5.42 L'article III:2 n'interdit pas seulement la discrimination "directe" à l'égard des produits importés mais aussi toute forme de discrimination "indirecte".

5.43 Lorsque le niveau de la taxe frappant un produit fini est fonction de sa teneur en éléments d'origine locale, les parties et pièces détachées importées se trouvent, par là même, "indirectement" soumises à une taxe qui est supérieure à celle qui est indirectement appliquée aux parties et pièces détachées nationales similaires. Cette forme de discrimination fiscale indirecte existe, qu'il y ait ou non, par ailleurs, une discrimination fiscale "directe" entre les produits finis nationaux et importés dans lesquels les parties et pièces détachées en question sont incorporées.

5.44 On trouve confirmation de cette analyse dans le rapport du Groupe de travail Communauté économique européenne (CEE) – Règlement relatif aux importations de pièces détachées et composants. Dans cette affaire, le Groupe spécial a estimé que les droits anti-échappatoire imposés par la Communauté en application de son règlement antidumping sur les produits finis assemblés dans la Communauté qui ne remplissaient pas certaines conditions concernant la teneur en éléments d'origine locale:

> "[frappaient] indirectement les pièces et matériaux importés d'une imposition intérieure supérieure à celle qui frappe les produits nationaux similaires … et [étaient] donc contraires aux dispositions de la première phrase de l'article III:2.[81]

5.45 Les Communautés européennes font valoir que, pour les mêmes raisons, les exonérations 2), 3), 5), 6) et 7) doivent être condamnées au titre des dispositions de la première phrase de l'article III:2 à l'instar des droits visés dans l'affaire susmentionnée.

5.46 Comme on l'a montré plus haut, les exonérations 2), 3), 5) et 6) sont "directement" discriminatoires à l'égard des véhicules automobiles importés du fait qu'elles ne sont accordées que pour des véhicules de production nationale. En outre, elles sont "indirectement" discriminatoires à l'égard des parties et pièces détachées importées car, pour pouvoir en bénéficier, les véhicules automobiles nationaux doivent comporter un pourcentage minimum de parties et pièces de fabrication locale.

5.47 L'exonération 7) n'est pas "directement" discriminatoire à l'égard des véhicules automobiles d'importation. Il s'agit au contraire d'une exonération réservée à certains véhicules automobiles importés. Cette exonération n'en constitue pas moins une violation des dispositions de la première phrase de l'article III:2 car elle est liée à l'existence d'une certaine teneur en éléments d'origine locale et aboutit, de ce fait, à exercer une discrimination "indirecte" à l'égard des parties et pièces détachées importées.

3. Allégations des États-Unis

[81] Rapport du Groupe spécial Communauté économique européenne (CEE) – Règlement relatif aux importations de pièces détachées et composants, adopté le 16 mai 1990, IBDD, S37/142, paragraphe 5.9.

5.48 Les **États-Unis** font valoir que l'application discriminatoire par l'Indonésie de la taxe de luxe (voir la section III.C) est incompatible avec les dispositions de la première phrase de l'article III:2 du GATT de 1994. Ces allégations des **États-Unis** se fondent sur les arguments suivants:

5.49 La première phrase de l'article III:2 dispose que:

> "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."

5.50 En vertu du Règlement n° 36/1996, les véhicules automobiles produits ou montés en Indonésie (qui ont une teneur en éléments d'origine locale supérieure à 60 pour cent, ou les véhicules automobiles nationaux qui satisfont aux conditions énoncées dans le Décret n° 31/1996 en ce qui concerne la teneur en éléments d'origine locale, sont exonérés de la taxe de luxe. Or, les véhicules automobiles importés entièrement montés qui sont "similaires" à leurs homologues fabriqués en Indonésie sont soumis à cette taxe de luxe, dont le montant précis est fonction du type de véhicule.[82] Il s'ensuit que la taxe de luxe frappant les véhicules automobiles importés est "supérieure" à la taxe qui frappe les véhicules nationaux exonérés au titre du Règlement n° 36/1996. Comme l'a déclaré l'Organe d'appel dans Japon - Taxes sur les boissons alcooliques, aux fins de l'application de la première phrase de l'article III:2 "[M]ême le plus petit dépassement est de trop".[83] Dans le cas présent, le dépassement n'est pas minime puisque l'on passe de zéro à 35 pour cent.

B. Allégations concernant la deuxième phrase de l'article III:2 du GATT de 1994

1. Allégations du Japon

5.51 Le **Japon** fait valoir que "le Programme concernant la voiture nationale" de février 1996 (voir la section III.A) constitue une violation des dispositions de la deuxième phrase de l'article III:2 du GATT de 1994. Ces allégations s'appuient sur les arguments suivants:

5.52 Même si le Programme concernant la voiture nationale ne constituait pas une violation des dispositions de la première phrase de l'article III:2, il n'en serait pas moins contraire à la deuxième phrase de l'article III:2 qui fait interdiction à une partie contractante d'appliquer "des taxes ou autres impositions intérieures aux produits importés ou nationaux d'une manière contraire aux principes énoncés au paragraphe premier".

5.53 Dans un rapport récent, l'Organe d'appel a considéré que:

> … il faut se poser trois questions distinctes pour déterminer si une mesure fiscale intérieure est incompatible avec la deuxième phrase de l'article III:2. Il s'agit de déterminer:

[82] Pour mémoire, les taux de la taxe de luxe applicable au titre du Règlement n° 36/1996 sont les suivants: 1) 35 pour cent pour les voitures de tourisme et les jeeps; 2) 25 pour cent pour les véhicules utilitaires légers diesel (autres que les jeeps); et 3) 20 pour cent pour les véhicules utilitaires légers à essence (autres que les jeeps).

[83] WT/DS8/R, WT/DS10/R, WT/DS11/R, rapport de l'Organe d'appel adopté le 1er novembre1996, page 26.

1) si les produits importés et les produits nationaux sont "des produits directement concurrents ou des produits directement substituables" qui sont en concurrence les uns avec les autres;

2) si les produits importés et les produits nationaux directement concurrents ou directement substituables "sont frappés ou non d'une taxe semblable";

3) si cette différence d'imposition des produits importés et des produits nationaux directement concurrents ou directement substituables est "appliquée … de manière à protéger la production nationale".[84]

a) Les voitures nationales et les automobiles importées sont "des produits directement concurrents ou directement substituables"

5.54 Le **Japon** indique que les éléments qu'il a fournis à l'appui de ses allégations au titre de la première phrase de l'article III:2 concernant le caractère "similaire" des produits (voir la section V.A.1) étayent également ses allégations au titre de la deuxième phrase de l'article III:2, à savoir que les voitures nationales ne peuvent pas être distinguées des automobiles importées.

b) Les voitures nationales et les automobiles importées ne sont pas "frappées d'une taxe semblable"

5.55 Du fait que les voitures nationales sont exonérées de la taxe de luxe alors que les berlines importées sont soumises à une taxe de luxe de 35 pour cent, ces produits ne sont manifestement pas "frappés d'une taxe semblable".

5.56 En outre, dans la notification de subventions qui a été présentée par l'Indonésie, l'exonération de la taxe de luxe est considérée comme constituant une "subvention". Si les voitures nationales et les berlines importées sont véritablement taxées de manière similaire (ou avec un écart minime)[85] on ne voit pas comment l'exonération de taxe pourrait constituer une "subvention". En conséquence, l'Indonésie reconnaît elle-même que les voitures nationales et les berlines importées ne sont pas frappées d'une taxe semblable.

c) L'exonération de taxe est appliquée "de manière à protéger la protection nationale"

5.57 Le titre donné par l'Indonésie à son "Programme de développement de l'industrie automobile nationale" correspond bien au contenu de l'Instruction présidentielle qui est à l'origine de ce programme.[86] L'objectif avoué du programme est de "lancer la production de véhicules automobiles nationaux pour qu'une industrie automobile nationale puisse [rapidement] voir le jour et produire sous ses propres marques", mais son autre but est exprimé sans ambiguïté dans la Note interprétative relative au Règlement du gouvernement n° 36/1996", un document législatif complétant le règlement accordant l'exonération de taxes aux voitures nationales.[87] On peut lire dans ce document que:

[84] Rapport de l'Organe d'appel, Japon – Taxes sur les boissons alcooliques II, pages 27, 28. Ce triple critère a été repris par l'Organe d'appel dans son rapport Canada - Certaines mesures concernant les périodiques, page 27.

[85] Rapport de l'Organe d'appel Japon – Taxes sur les boissons alcooliques II, pages 30, 31. Le point de savoir si la qualification d'une exonération fiscale comme "subvention" constitue un argument valable est examiné aux paragraphes 3.501 à 3.521.

[86] Instruction présidentielle n° 2/1996 (pièce n° 8 du Japon).

[87] Règlement du gouvernement n° 36/1996 (pièce n° 25 du Japon).

> Il est nécessaire de soutenir l'industrie automobile nationale afin de promouvoir sa croissance, notamment face à la concurrence mondiale. L'une des méthodes qui peuvent y contribuer est la mise en place d'incitations fiscales sous la forme d'une exonération de la taxe sur les ventes de produits de luxe … (non souligné dans le texte original).

5.58 Les facteurs "objectifs" qui entourent cette exonération fiscale témoignent eux aussi de son caractère "protecteur".[88] Comme on l'a déjà vu, la part des voitures de tourisme importées sur le marché indonésien est insignifiante pour diverses raisons qui n'ont rien à voir avec la valeur concurrentielle des produits étrangers. Conférer un avantage additionnel à la production nationale dans cet environnement ne fait qu'ajouter à "l'isolement" du marché indonésien.

2. Allégations des États-Unis

5.59 Les **États-Unis** font valoir que l'application discriminatoire de la taxe de luxe par l'Indonésie est incompatible avec la deuxième phrase de l'article III:2 du GATT de 1994. Les arguments des **États-Unis** à l'appui de ces allégations sont les suivants.

5.60 Comme on l'a expliqué dans la section V.A. 3), l'exonération de la taxe de luxe dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale constitue une violation des dispositions de la première phrase de l'article III:2 du GATT de 1994. Toutefois, même si le Groupe spécial en jugeait autrement, il n'en demeurerait pas moins que, dans le cas de l'examen, cette exonération constitue une violation de la deuxième phrase de l'article III:2 qui interdit à une partie contractante d'appliquer "des taxes ou autres impositions intérieures aux produits importés ou nationaux d'une manière contraire aux principes énoncés au paragraphe premier".[89]

5.61 Dans Japon – Boissons alcooliques II, l'Organe d'appel a proposé de se fonder sur les critères suivants pour établir l'existence d'une violation des dispositions de la deuxième phrase de l'article III:2.[90]

---

[88] Rapport de l'Organe d'appel Japon – Taxes sur les boissons alcooliques II, pages 31-36; rapport de l'Organe d'appel Canada - Périodiques, page 33.

[89] Dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial pour examiner cette affaire, les États-Unis n'avaient d'ailleurs pas limité leurs allégations au titre de l'article III:2 aux dispositions de la première phrase de cet article. Mais dans leur première communication au Groupe spécial, ils ont préféré limiter le champ de leur argumentation à cette première phrase, car ils sont convaincus que l'on ne peut pas sérieusement contester le fait que les incitations fiscales accordées dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale constituent une discrimination à l'égard des voitures de tourisme importées qui sont tout à fait "similaires" aux voitures de tourisme nationales. Sur la base des arguments qui avaient été avancés par l'Indonésie à la fin de la première réunion du Groupe spécial, les États-Unis ne croient pas que ce pays a contesté, au regard des dispositions de l'article III:2, les produits en question sont effectivement des "produits similaires". Toutefois, au cas où l'Indonésie déciderait de modifier son argumentation au stade de la procédure, les États-Unis soumettent également leurs allégations au titre de la deuxième phrase de l'article III:2.

[90] Japon – Taxes sur les boissons alcooliques, WT/DS8/AB/R, rapport de l'Organe d'appel adopté le 1er novembre 1996, pages 27-28 (les passages soulignés sont en italiques dans l'original). L'Organe d'appel a repris ces trois critères dans Canada – Certaines mesures concernant les périodiques, WT/DS31/AB/R, rapport de l'Organe d'appel adopté le 30 juillet 1997, page 25.

> … [I]l faut se poser trois questions distinctes pour déterminer si une mesure fiscale intérieure est incompatible avec la deuxième phrase de l'article III:2. Il s'agit de déterminer:
>
> 1) si les produits importés et les produits nationaux sont "des produits directement concurrents ou des produits directement substituables" qui sont en concurrence les uns avec les autres;
>
> 2) si les produits importés et les produits nationaux directement concurrents ou directement substituables "sont frappés ou non d'une taxe semblable"; et
>
> 3) si cette différence d'imposition des produits importés et des produits nationaux directement concurrents ou directement substituables est "appliquée … de manière à protéger la production nationale".

5.62 Tous les éléments requis par la deuxième phrase de l'article III:2 telle qu'elle a été interprétée par l'Organe d'appel sont présents dans le cas à l'examen. Premièrement, il existe de nombreux éléments qui montrent que la Timor Kio Sephia est "directement concurrente" avec les voitures de tourisme importées ou "directement substituable". Deuxièmement, eu égard à la différence qui existe entre un taux de zéro pour cent et un taux de 35 pour cent, on est manifestement en présence d'une taxation non similaire.

5.63 Enfin, l'exonération de taxe est accordée "de manière à protéger la production nationale". La Note interprétative relative au Règlement du gouvernement n° 36/1996, c'est-à-dire l'instrument qui confère effectivement l'exonération fiscale, indique que le but de cette exonération est de "soutenir l'industrie automobile nationale afin de promouvoir sa croissance notamment face à la concurrence mondiale".[91] De plus, l'ampleur de la différence d'imposition fait clairement apparaître qu'il s'agit d'une mesure appliquée "de manière à protéger la production nationale".[92]

C. Allégations au titre de l'article III:4 du GATT de 1994

1. Allégations du Japon

5.64 Le **Japon** fait valoir que les prescriptions concernant la teneur en éléments d'origine locale pour les voitures nationales et leurs parties et pièces détachées prévues par le Programme de février 1996 (voir la section III.A) constituent une violation de l'article III:4 du GATT de 1994. Les arguments du **Japon** à l'appui de ces allégations sont les suivants:

5.65 Les constructeurs de voitures nationales (c'est-à-dire les "entreprises pionnières") bénéficient, sur le plan de la concurrence, des deux avantages importants suivants:

1) ils peuvent importer en franchise de droits les parties et pièces détachées automobiles utilisées pour le montage des voitures nationales; et

2) les acheteurs de ces voitures nationales ne paient pas la taxe de luxe, alors qu'une taxe de luxe de 20 à 35 pour cent est normalement applicable.

---

[91] Pièce n° 10 des États-Unis.

[92] Japon – Taxes sur les boissons alcooliques, WT/DS8/AB/R, rapport de l'Organe d'appel adopté le 1er novembre 1996, pages 32 et 33.

Pour bénéficier de ces avantages, ils doivent satisfaire aux prescriptions suivantes concernant la teneur en éléments d'origine locale:

- à la fin de la première année, la teneur en éléments d'origine locale doit être supérieure à 20 pour cent;
- à la fin de la deuxième année, elle doit être supérieure à 40 pour cent;
- à la fin de la troisième année, elle doit être supérieure à 60 pour cent.

a) L'article III:4 du GATT de 1994 fait obligation à chaque Membre de l'OMC d'assurer des chances égales, sur le plan de la concurrence, aux produits nationaux et aux produits importés

5.66 L'article III:4 dispose que:

> Les produits du territoire de toute partie contractante importés sur le territoire de toute autre partie contractante ne seront pas soumis à un traitement moins favorable que le traitement accordé aux produits similaires d'origine nationale en ce qui concerne toutes lois, tous règlements ou toutes prescriptions affectant la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation de ces produits sur le marché intérieur.

5.67 Dans Canada - Importation, distribution et vente de certaines boissons alcooliques par les organismes provinciaux de commercialisation, le groupe spécial a estimé que:

> L'obligation énoncée à l'article III:4 d'accorder aux produits importés un traitement non moins favorable que le traitement accordé aux produits d'origine nationale devait s'entendre comme l'obligation d'accorder aux produits importés des possibilités de concurrence non moins favorables que celles qui étaient accordées aux produits d'origine nationale.[93]

5.68 Deux critères sont à prendre en considération pour savoir si l'article III:4 du GATT est respecté: premièrement, les produits importés et les produits nationaux en question sont-ils "des produits similaires"? Deuxièmement, les produits importés ont-ils été soumis à un traitement "moins favorable" que les produits nationaux similaires? L'interprétation de l'article III:4 dans le contexte du différend à l'examen tourne donc autour des deux éléments suivants:

1) le point de savoir si les parties et pièces détachées automobiles importées et les parties et pièces d'origine indonésienne sont des produits "similaires"; et

2) le point de savoir si les parties et pièces détachées automobiles importées sont soumises à un traitement moins favorable que les produits nationaux similaires, compte tenu des prescriptions concernant la teneur en éléments d'origine locale.

b) Les parties et pièces détachées importées et les parties et pièces détachées d'origine indonésienne sont des produits "similaires"

5.69 Les facteurs à prendre en considération pour déterminer si les parties et pièces détachées automobiles importées et les parties et pièces détachées nationales sont oui ou non des "produits similaires" peuvent être définis au cas par cas en se fondant, notamment, sur les différents critères suivants:

[93] Canada - Importation, distribution et vente de certaines boissons alcooliques par les organismes provinciaux de commercialisation, DS21/R, adopté le 18 février 1992 (IBDD, S39/28), paragraphe 5.6.

i) les utilisations finales du produit sur un marché donné,
ii) les goûts et habitudes des consommateurs, et
iii) les propriétés, la nature et la qualité du produit.[94]

5.70 Les parties et pièces détachées automobiles de production nationale et les parties et pièces détachées importées du Japon sont considérées comme un seul et même produit aux fins de la construction automobile et il n'est donc pas vraiment nécessaire de s'appesantir davantage, dans le cas présent, sur la question de la "similarité" des produits. Des parties et pièces détachées automobiles identiques à tous égards aux parties et pièces détachées nationales (y compris en ce qui concerne les utilisations finales, les propriétés, la nature et la qualité) peuvent être importées de l'étranger.

5.71 Les parties et pièces détachées automobiles importées du Japon et d'autres Membres de l'OMC sont "similaires" aux parties et pièces détachées de production nationale pouvant être utilisées pour le montage des voitures nationales. La seule distinction que l'Indonésie a établie entre ces produits dans le cadre de son Programme concernant la voiture nationale tient à leur origine et en aucun cas à l'existence d'une quelconque différence dans leurs caractéristiques physiques respectives. Les parties et pièces automobiles importées et nationales sont donc des "produits similaires" au regard de l'article III:4.

c) Les parties et pièces détachées importées sont soumises à un traitement moins favorable que celui accordé aux produits similaires d'origine nationale à deux égards

5.72 Un constructeur automobile national doit obligatoirement utiliser des parties et pièces détachées d'origine indonésienne pour satisfaire aux prescriptions concernant la teneur en éléments d'origine locale auxquelles sont subordonnés l'octroi de la franchise de droits pour les parties et pièces détachées d'importation restantes entrant dans la fabrication des voitures nationales et l'exonération de la taxe de luxe sur ces voitures.

1) La franchise de droits à l'importation accordée sur les parties et pièces détachées automobiles entrant dans la fabrication des voitures nationales sous condition que soient respectées certaines prescriptions concernant la teneur en éléments d'origine locale confère aux parties et pièces automobiles d'origine nationale des avantages auxquels les produits similaires importés n'ont pas droit

.
5.73 Les groupes spéciaux de l'OMC/du GATT ont constamment estimé que le fait d'imposer l'achat de produits nationaux pour obtenir un avantage constitue une violation de l'article III:4. Dans l'affaire CE - Bananes III, le groupe spécial de l'OMC a repris et confirmé l'analyse ci-après faite par le groupe spécial constitué au titre du GATT de 1994 dans l'affaire CE – Bananes II concernant la portée de l'article III:4:

> les précédents groupes spéciaux avaient toujours constaté que cette obligation s'appliquait à toutes les prescriptions imposées par une partie contractante, y compris celles "qu'une entreprise accepte volontairement afin d'obtenir du gouvernement un avantage". (CEE - Règlement relatif aux importations de pièces détachées et composants, adopté le 16 mai 1990 (IBDD, S37/142), paragraphe 5.21). [De l'avis du Groupe spécial], l'obligation d'acheter un produit local pour obtenir le droit d'importer

[94] Rapport du Groupe de travail sur les ajustements fiscaux à la frontière, *Ibid.*, paragraphe 18; rapport de l'Organe d'appel Japon – Boissons alcooliques II, page 23; rapport de l'Organe d'appel Canada - Périodiques, page 23.

un produit à un taux de droit plus faible dans le cadre d'un contingent tarifaire était donc une prescription affectant l'achat d'un produit au sens de l'article III:4.[95]

5.74 La constatation du Groupe spécial dans Bananes III réaffirme le précédent bien établi du GATT (par exemple dans le rapport du Groupe spécial de 1958 sur les mesures discriminatoires appliquées par l'Italie à l'importation de machines agricoles[96] et dans le rapport du Groupe spécial de 1984 Canada - Administration de la Loi sur l'examen de l'investissement étranger)[97]

5.75 Sur la base de leur origine nationale, les parties et pièces détachées automobiles indonésiennes bénéficient d'un traitement sensiblement plus favorable que celui qui est appliqué aux parties et pièces détachées automobiles même identiques importées du Japon et d'autres Membres de l'OMC. En particulier, seules les pièces et composantes d'origine indonésienne peuvent permettre à un constructeur de voitures nationales de satisfaire aux prescriptions concernant la teneur en éléments d'origine locale auxquelles l'Indonésie a subordonné l'exonération des droits d'importation (et ensuite de la taxe de luxe). En d'autres termes, le Programme indonésien concernant la voiture nationale fixe des objectifs concernant la teneur en éléments d'origine locale que les constructeurs doivent atteindre pour pouvoir bénéficier de l'échelle mobile de préférences douanières, ce qui a pour effet de favoriser l'achat de produits nationaux plutôt que de produits similaires importés aux fins de la production automobile. Les termes très clairs de l'article III:4 tels qu'ils ont été appliqués dans CE – Bananes III et dans d'autres affaires (notamment Canada - Administration de la Loi sur l'examen de l'investissement étranger et Mesures discriminatoires appliquées par l'Italie à l'importation de machines agricoles) ne laissent aucun doute sur le fait que ces dispositions constituent une violation de l'article III:4.

2) L'exonération de la taxe de luxe sur les ventes de voitures nationales sous condition que soient respectées certaines teneurs en éléments d'origine locale revient à accorder aux parties et pièces détachées automobiles de production nationale des avantages auxquels les produits similaires importés n'ont pas droit

5.76 Sur la base de leur origine nationale, les parties et pièces détachées automobiles indonésiennes bénéficient d'un traitement sensiblement plus favorable que celui auquel sont soumises les parties et pièces détachées automobiles même identiques importées du Japon et d'autres Membres de l'OMC.

---

[95] CE – Régime d'importation pour les bananes, DS38/R, paragraphe 146, 11 février 1994 (non adopté) ("CE – Bananes II") cité et adopté par le Groupe spécial de l'OMC dans Communautés européennes – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes ("CE – Bananes III"), WT/DS27/R/USA, paragraphes 7.179 et 7.180.

[96] Voir le rapport du Groupe spécial de 1958 sur les mesures discriminatoires appliquées par l'Italie à l'importation de machines agricoles dans lequel le Groupe avait conclu que les facilités de crédit accordées par le gouvernement italien pour l'achat de machines agricoles de production nationale "pourraient altérer, sur le marché intérieur, les conditions de la concurrence entre le produit d'origine nationale et le produit d'importation" en violation de l'article III:4 (IBDD, S7/64, paragraphe 12, adopté le 23 octobre 1958).

[97] Voir le rapport de 1984 Canada - Administration de la Loi sur l'examen de l'investissement étranger dans lequel le Groupe a constaté que "les prescriptions imposant l'achat à des fournisseurs canadiens sont incompatibles avec l'article III:4". (IBDD, S30/147, paragraphe 5.10, adopté le 7 février 1994.) En particulier le Groupe a noté que "les engagements" (même résultant d'une action volontaire) d'acheter des produits nationaux faisaient partie des prescriptions visées à l'article III:4 si "une fois acceptés [ces engagements faisaient] partie des conditions d'approbation des projets d'investissement et [pouvaient] faire l'objet d'une exécution forcée" (paragraphe 5.4).

5.77 Le fait de soumettre l'exonération de la taxe de luxe à des prescriptions concernant la teneur en éléments d'origine locale revient à protéger les parties et pièces détachées automobiles d'origine nationale car la vente de "voitures nationales" se trouve favorisée par rapport à celle d'autres berlines montées en Indonésie qui contiennent une plus grande proportion de pièces importées. Ce traitement fiscal moins favorable des produits importés - par rapport aux produits nationaux similaires - constitue une violation manifeste de l'article III:4, exactement de la même manière que l'exonération du droit à l'importation examinée dans la section précédente.

2. Allégations des Communautés européennes

5.78 Les **Communautés européennes** font valoir que les mesures suivantes (voir la section III.B) appliquées par l'Indonésie sont incompatibles avec l'article III:4 du GATT de 1994 car elles favorisent "l'utilisation" par les constructeurs automobiles indonésiens de parties et pièces détachées de production nationale au détriment des pièces et composants importés "similaires":

1) l'exonération de la taxe sur les ventes de produits de luxe pour les véhicules mixtes, minibus, fourgons et camionnettes découvertes de production nationale dont la teneur en éléments d'origine locale dépasse 60 pour cent;

2) l'exonération de la taxe sur les ventes de produits de luxe pour les berlines et voitures familiales de production nationale de moins de 1 600 $cm^3$ de cylindrée dont la teneur en éléments d'origine locale dépasse 60 pour cent;

3) l'exonération de la taxe sur les ventes de produits de luxe pour les voitures nationales montées en Indonésie par des entreprises pionnières qui satisfont à certaines prescriptions concernant la teneur en éléments d'origine locale;

4) l'exonération de la taxe sur les ventes de produits de luxe pour les voitures nationales montées en Corée par des "producteurs étrangers" satisfaisant à certaines obligations concernant les achats de contreparties;

5) l'allégement des droits d'importation pour les parties et pièces détachées entrant dans la fabrication des véhicules automobiles (ou utilisés pour le montage de ces véhicules) en Indonésie sous condition que le véhicule fini (ou parties et pièces détachées) satisfassent à certaines prescriptions concernant la teneur en éléments d'origine locale; et

6) l'exonération des droits d'importation pour les parties et pièces détachées utilisées pour le montage de voitures nationales en Indonésie par des entreprises pionnières satisfaisant à certaines prescriptions concernant la teneur en éléments d'origine locale.

5.79 Les arguments des **Communautés européennes** à l'appui de ces allégations sont les suivants:

5.80 Le passage pertinent de l'article III:4 du GATT dispose que:

> Les produits du territoire de toute partie contractante importés sur le territoire de toute autre partie contractante ne seront pas soumis à un traitement moins favorable que le traitement accordé aux produits similaires d'origine nationale en ce qui concerne toutes lois, tous règlements ou toutes prescriptions affectant … l'utilisation de ces produits sur le marché intérieur.

5.81 Il découle des termes mêmes de l'article III:4 que, pour pouvoir se prononcer sur le bien-fondé de ces allégations, le Groupe spécial doit d'abord répondre aux questions suivantes:

- premièrement, les mesures à l'examen sont-elles des "lois, règlements ou prescriptions";

- deuxièmement, ces mesures "affectent-elles ... l'utilisation sur le marché intérieur" des pièces détachées et composants entrant dans la fabrication des véhicules automobiles;

- troisièmement, les parties et pièces détachées importées sont-elles "similaires" aux parties et pièces détachées d'origine nationale; et

- quatrièmement, les mesures en question soumettent-elles les parties et pièces détachées importées à "un traitement moins favorable".

a) Les mesures à l'examen sont bien des "lois, règlements ou prescriptions"

5.82 Les mesures à l'examen sont énoncées dans des Instructions présidentielles, Règlements du gouvernement et Décrets du Ministre des finances et du Ministre de l'industrie et du commerce, d'application générale. Ce sont donc bien des "lois ou règlements" au sens de l'article III:4.

5.83 Les mesures sont "d'application volontaire" en ce sens que les constructeurs automobiles ne sont pas légalement tenus d'utiliser des parties et pièces détachées d'origine locale et que le non-respect des seuils fixés par lesdites mesures concernant la teneur en éléments d'origine locale entraîne simplement la perte des avantages fiscaux et tarifaires correspondants. Cela ne signifie pas, toutefois, que ces mesures n'entrent pas dans le champ d'application de l'article III:4.

5.84 De précédents groupes spéciaux ont en effet clairement établi que l'article III:4 ne s'applique pas seulement aux mesures "obligatoires". Lorsqu'il faut se conformer à une certaine mesure pour pouvoir bénéficier d'un avantage, cette mesure peut également tomber sous le coup de l'article III:4. Ainsi que l'a noté dans son rapport port le Groupe spécial CEE – Règlement relatif aux importations de pièces détachées et composants:

> … le caractère général de la disposition "toutes lois, tous règlements et toutes prescriptions affectant" (non souligné dans le texte) 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, telles que celles examinées par le Groupe spécial de la Loi canadienne sur l'examen de l'investissement étranger, mais aussi celles qu'une entreprise accepte volontairement afin d'obtenir du gouvernement un avantage, constituent des "prescriptions" au sens de cette disposition.[98]

5.85 L'"avantage" en question peut consister en des conditions de faveur accordées à l'importation, par exemple une exonération de droits de douane. Ainsi, dans Communautés européennes – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, le Groupe spécial a estimé que l'obligation d'acheter des bananes communautaires pour obtenir le droit d'importer des bananes à un taux de droit plus faible dans le cadre d'un contingent tarifaire était une prescription affectant l'achat d'un produit sur le marché intérieur au sens de l'article III:4.[99]

---

[98] Rapport du Groupe spécial Communauté économique européenne – Règlement relatif aux importations de pièces détachées et composants, adopté le 16 mai 1990, S37/142, paragraphe 5.21.

Ce principe a été réaffirmé par d'autres groupes spéciaux. Ainsi, le Groupe spécial sur les Mesures discriminatoires appliquées par l'Italie à l'importation de machines agricoles a estimé dans son rapport (adopté le 23 octobre 1958, IBDD, S7/64, paragraphe 12) qu'une loi italienne accordant des facilités de crédit aux agriculteurs pour l'achat de machines agricoles sous condition que ces agriculteurs achètent des machines italiennes était contraire à l'article III:4. De même, le Groupe spécial CEE – Primes et subventions versées aux transformateurs et aux producteurs d'oléagineux et de protéines apparentées destinés à l'alimentation des animaux (adopté le 25 janvier 1990, IBDD, S37/91, pages 132-135), a conclu dans son rapport que les primes offertes par la Communauté aux transformateurs d'oléagineux qui achetaient des oléagineux d'origine communautaire étaient contraires à l'article III:4.

[99] Voir le rapport du Groupe spécial CE – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution de bananes, adopté le 25 septembre 1997, WT/DS27/R/USA, paragraphes 7.179 et 7.180. Cette constatation a été confirmée en appel par l'Organe d'appel (WT/DS27/AB/R, adopté le 25 septembre 1997, paragraphe 211).

b) Les mesures "affectent … l'utilisation sur le marché intérieur" des parties et pièces détachées utilisées pour le montage de véhicules automobiles

5.86 Il n'est pas nécessaire, pour qu'une mesure soit considérée comme "affectant" l'utilisation des parties et pièces détachées automobiles, qu'elle réglemente directement l'utilisation de ces produits. Il suffit qu'elle influe sur les conditions de concurrence entre les parties et pièces détachées d'origine nationale et les parties et pièces détachées importées. Comme l'a dit le Groupe spécial dans son rapport sur les Mesures discriminatoires appliquées par l'Italie à l'importation de machines agricoles:

> … Le choix du mot "affectant" impliquerait que l'intention du législateur était que les dispositions du paragraphe 4 visent non seulement les lois et règlements qui régissent directement les conditions de vente ou d'achat, mais encore toutes lois et tous règlements qui pourraient altérer, sur le marché intérieur, les conditions de la concurrence entre le produit d'origine nationale et le produit d'importation.[100]

5.87 Les mesures en cause "affectent" l'utilisation des parties et pièces détachées automobiles sur le marché intérieur car elles "altèrent les conditions de la concurrence" entre les parties et pièces d'origine nationale et les parties et pièces d'importation, en accordant aux constructeurs automobiles indonésiens des avantages fiscaux et tarifaires s'ils utilisent des parties et pièces détachées d'origine locale plutôt que des parties et pièces importées similaires.[101]

---

[100] Rapport du Groupe de travail sur les "Mesures discriminatoires appliquées par l'Italie à l'importation de machines agricoles, adopté le 23 octobre 1958, IBDD, S7/64, paragraphe 12.

[101] Le fait que les mesures en question visent à accroître l'utilisation de parties et pièces détachées d'origine locale au détriment des parties et pièces importées ne ressort pas seulement de manière évidente de la structure même du système et de sa formulation, mais a été ouvertement reconnu par les autorités indonésiennes.

Ainsi, le seul considérant du Décret n° 645/93 s'énonce comme suit:

> "Considérant que, pour accroître l'efficacité de l'industrie automobile et de la branche de production des pièces et accessoires automobiles, ainsi que pour économiser des devises étrangères et accroître la production nationale, il est apparu nécessaire d'accorder des allégements de droits de douane à l'importation de certaines pièces détachées et accessoires utilisés pour le montage de véhicules automobiles" (non souligné dans le texte).

Le considérant du Décret n° 223/95 portant modification du Décret n° 645/93 est encore moins ambigu:

> "Considérant qu'en vue d'accroître le pourcentage d'éléments d'origine locale utilisés dans la construction automobile et l'industrie des pièces détachées et accessoires automobiles, et dans le cadre de l'action destinée à économiser des devises étrangères et à favoriser l'utilisation de produits nationaux, il est nécessaire d'améliorer …" (non souligné dans le texte).

On retrouve une déclaration analogue dans le considérant du Règlement du gouvernement n° 36/96:

> "Considérant que, dans le cadre des efforts pour inciter l'industrie automobile à accroître l'utilisation de pièces automobiles d'origine nationale, il est nécessaire d'assouplir la taxe sur les ventes de certains produits considérés comme étant des produits de luxe s'agissant de certains véhicules automobiles" (non souligné dans le texte).

Plus récemment, "l'objectif général" des mesures en cause a été formulé comme suit dans la notification présentée par l'Indonésie conformément à l'article XVI:1 du GATT de 1994 et à l'article 25 de l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires:

c) Les parties et pièces détachées importées et les parties et pièces détachées d'origine nationale sont des produits "similaires"

5.88 Le seul fait d'être fabriquées en Indonésie ne confère pas aux parties et pièces détachées d'origine indonésienne des caractéristiques, des propriétés, une nature ou une qualité spécifiques qui les rendent "différentes" (dissimilaires) des parties et pièces détachées fabriquées dans la Communauté.

d) Les mesures en cause ont pour effet de soumettre les parties et pièces détachées importées à "un traitement moins favorable"

5.89 Les mesures en cause soumettent les parties et pièces détachées importées à "un traitement moins favorable" du fait que l'utilisation de ces produits ne confère pas aux constructeurs automobiles indonésiens les mêmes avantages fiscaux et tarifaires que l'utilisation de parties et pièces détachées nationales similaires. Il s'ensuit que, lorsque les parties et pièces détachées d'origine communautaire et les parties et pièces détachées de fabrication indonésienne peuvent être obtenues dans les mêmes conditions, les constructeurs automobiles indonésiens préfèrent acheter ou faire produire localement des parties et pièces détachées indonésiennes plutôt que d'importer des parties et pièces fabriquées dans la Communauté.

e) Les prescriptions concernant la teneur en éléments d'origine locale ont déjà été déclarées contraires à l'article III:4 du GATT

5.90 Des prescriptions concernant la teneur en éléments d'origine locale analogues à celles qui sont actuellement à l'examen ont déjà été jugées incompatibles avec l'article III:4 du GATT par de précédents groupes spéciaux.

5.91 Dans l'affaire Canada – Administration de la Loi sur l'examen de l'investissement étranger examinée par un groupe spécial en 1984, le groupe a estimé que les engagements donnés au gouvernement canadien par certains investisseurs étrangers d'acheter une quantité ou une proportion déterminée de produits d'origine canadienne revenaient à soumettre les produits importés similaires à "un traitement moins favorable" et étaient donc incompatibles avec l'article III:4.[102]

5.92 Les prescriptions concernant la teneur en éléments d'origine locale ont aussi été jugées contraires à l'article III:4 dans le rapport du Groupe spécial de 1990 CE – Règlement relatif aux importations de pièces détachées et composants. Dans cette affaire, le Groupe spécial avait conclu qu'en décidant de suspendre la procédure engagée au titre des dispositions anti-échappatoire du règlement antidumping de la CEE à l'égard des filiales de sociétés japonaises établies dans la Communauté sous condition que ces sociétés s'engagent à limiter l'utilisation de pièces ou matériaux d'origine japonaise et ce, sans imposer de limitations semblables sur l'utilisation de produits similaires d'origine communautaire, on accordait à ces derniers un traitement plus favorable en violation de l'article III:4.[103]

---

"soutenir … le développement de l'industrie automobile nationale, notamment par l'utilisation accrue de composants produits dans le pays" (non souligné dans le texte) (G/SCM/N/16/IDN).

[102] Rapport du Groupe spécial Canada - Administration de la Loi sur l'examen de l'investissement étranger, adopté le 7 février 1984, IBDD, S30/147, paragraphes 5.4 à 5.12.

[103] Rapport du Groupe spécial CEE – Règlement relatif aux importations de pièces détachées et composants, adopté le 16 mai 1990, IBDD, S37/142, paragraphes 5.19 à 5.21.

f) L'Accord sur les MIC confirme que les mesures sont incompatibles avec l'article III:4 du GATT

5.93 L'Accord sur les MIC confirme de manière indubitable que des prescriptions concernant la teneur en éléments d'origine locale comme celles qui sont actuellement à l'examen sont incompatibles avec l'article III:4 du GATT. Ainsi, comme l'indique la Liste exemplative de MIC annexée à cet accord:

> 1. Les MIC qui sont incompatibles avec l'obligation d'accorder le traitement national prévue au paragraphe 4 de l'article III du GATT incluent celles […] auxquelles il est nécessaire de se conformer pour obtenir un avantage, et qui prescrivent:
>
> a) qu'une entreprise achète ou utilise des produits d'origine nationale [représentant une certaine] proportion du volume ou de la valeur de sa production locale.

5.94 Les mesures à l'examen font clairement partie des mesures visées au point 1 a) de la Liste exemplative susmentionnée et sont donc contraires à l'article III:4 du GATT.

3. Allégations des États-Unis

5.95 Les **États-Unis** font valoir que le système d'incitations tarifaires et fiscales appliqué par l'Indonésie et le prêt de 690 millions de dollars accordé à TPN sur instruction du gouvernement (voir la section III.C), tous avantages, qui sont subordonnés à l'utilisation des parties et pièces détachées automobiles de production nationale, sont incompatibles avec l'article III:4 du GATT de 1994 et ne relèvent pas de l'article III:8 b) du GATT de 1994. Les arguments des **États-Unis** à l'appui de ces allégations sont les suivants:

a) Résumé des mesures

5.96 Les pièces détachées ainsi que les composants automobiles importés se heurtent à une discrimination à leur arrivée en Indonésie. L'Indonésie offre plusieurs incitations aux acheteurs et utilisateurs de parties et pièces détachées automobiles pour les encourager à utiliser des pièces et composants fabriqués en Indonésie. Ces incitations peuvent être résumées comme suit:

1) Incitations tarifaires au niveau des droits d'importation

5.97 En vertu du Décret n° 645/1993 tel qu'il a été modifié par le Décret n° 223/1995, le taux de droits appliqué à l'importation des pièces détachées et composants automobiles décroît à mesure que la teneur du produit fini (véhicules ou pièces détachées automobiles) en éléments d'origine locale augmente.[104] Si la teneur en éléments d'origine locale est supérieure à un certain pourcentage (60 pour cent pour les voitures de tourisme, 40 pour cent pour les véhicules utilitaires légers et 40 pour cent pour les pièces détachées de voitures de tourisme ou de véhicules utilitaires légers) les importations peuvent même se faire en franchise de droit (voir les tableaux 6 et 7).

5.98 De plus, dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale, l'article 4 2) du Décret n° 645/1993, tel que modifié par l'article premier du Décret n° 82/96, exonère de droits "les importations de parties et pièces détachées utilisées pour le montage ou la fabrication de véhicules automobiles nationaux qui satisfont aux prescriptions du Ministre de l'industrie et du commerce concernant la teneur en éléments d'origine locale." Comme indiqué dans l'article 3 1) du Décret n° 31/1996, pour pouvoir bénéficier des avantages accordés aux "voitures nationales", il faut remplir les conditions énoncées dans le tableau 8 concernant la teneur en éléments d'origine locale.

[104] Les dispositions du Décret n° 223/1995 ont remplacé le système d'incitations précédemment prévu par le Décret n° 645/1993.

5.99 Enfin, en vertu de l'article premier du Décret présidentiel n° 42/1996, les "voitures nationales" produites à l'étranger peuvent être importées sans payer le droit de douane de 200 pour cent appliqué par l'Indonésie aux voitures de tourisme entièrement montées si elles "satisfont aux prescriptions concernant la teneur en éléments d'origine locale fixées par le Ministre de l'industrie et du commerce" c'est-à-dire si elles contiennent les pourcentages d'éléments d'origine locale prévus par le Décret n° 31/1996 mentionné au paragraphe précédent. Ainsi, TPN a pu importer des berlines Kia Sephia entièrement montées de Corée sans avoir à payer le droit de douane de 200 pour cent sur ces véhicules finis pour le transport de passagers. TPN n'a pu bénéficier de cet avantage que parce qu'en tant que participant à l'entreprise conjointe de montage des "voitures nationales" il était concerné par les dispositions du Décret n° 31/1996.

2) Incitations fiscales

5.100 En vertu du Décret n° 647/1993, les voitures de tourisme et les jeeps dont la teneur en éléments d'origine locale dépassait 60 pour cent n'étaient déjà assujetties qu'à une taxe de luxe de 20 pour cent au lieu des 35 pour cent normalement applicables à ce type de véhicules. Le Règlement n° 20/1996 a établi un système de taxation encore plus complexe, bien que sa caractéristique principale demeure le fait que le taux de la taxe de luxe décroît à mesure que la teneur en éléments d'origine locale augmente. Enfin, le Règlement n° 36/1996 a encore accentué le niveau de discrimination existant dans le système fiscal indonésien en ramenant à zéro le taux de la taxe de luxe pour les "voitures nationales" et les véhicules automobiles ayant une teneur en éléments d'origine locale supérieure à 60 pour cent. En vertu de ce règlement, le barème de la taxe de luxe s'établit actuellement comme suit:

Tableau 12

Barème d'allégement de la taxe de luxe

| Type de véhicule automobile | Taux de la taxe de luxe |
|---|---|
| Voitures de tourisme ≥ à 1 600 $cm^3$ de cylindrée<br><br>Voitures de tourisme ayant une teneur en éléments d'origine locale ≤ à 60%<br><br>Jeeps ayant une teneur en éléments d'origine locale ≤ à 60% | 35% |
| Véhicules utilitaires légers, diesel (autres que les jeeps) ayant une teneur en éléments d'origine locale ≤ à 60% | 25% |
| Véhicules utilitaires légers, à essence (autres que les jeeps) ayant une teneur en éléments d'origine locale ≤ à 60% | 20% |
| Voitures de tourisme < 1 600 $cm^3$ de cylindrée fabriquées en Indonésie et ayant une teneur en éléments d'origine locale > à 60%<br><br>Véhicules utilitaires légers (diesel ou à essence) ayant une teneur en éléments d'origine locale > à 60%<br><br>Véhicules automobiles nationaux | 0% |

En vertu de ce barème, toutes les voitures de tourisme et tous les véhicules utilitaires légers (à l'exception des voitures de tourisme ayant une cylindrée supérieure ou égale à 1 600 $cm^3$) sont exonérés de la taxe de luxe à condition que leur teneur en éléments d'origine locale dépasse 60 pour

cent. Il existe donc une incitation encore plus forte à utiliser des parties et pièces détachées automobiles d'origine nationale plutôt que des pièces importées. Bien entendu, les règles spécifiques concernant la teneur en éléments d'origine locale des "voitures nationales" énoncées dans le Décret n° 31/1996 sont également applicables parallèlement.

3) Octroi d'un prêt de 690 millions de dollars sur instruction du gouvernement

5.101 Il faut enfin mentionner le prêt de 690 millions de dollars EU accordé à la société TPN sur instruction du gouvernement. Ce prêt a conféré un avantage à TPN étant donné, premièrement, qu'il a été consenti à des conditions de faveur et, deuxièmement, que TPN n'aurait jamais pu obtenir un tel prêt compte tenu de sa propre situation financière, de la situation financière de son partenaire Kia Motors et de la politique générale de restriction du crédit appliquée par le gouvernement indonésien. De plus, il est patent que l'Indonésie a ordonné au consortium de banques publiques et privées concernées d'accorder ce prêt à TPN en raison de sa participation à la production d'un "véhicule automobile national". Mais ce statut spécial de TPN était en l'occurrence lié à l'observation des prescriptions concernant la teneur en éléments d'origine locale pour les "véhicules automobiles nationaux" énoncée dans le Décret n° 31/1996.

5.102 La dernière mesure prise dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale remonte au 11 août 1997: un consortium de quatre banques d'État et 12 banques privées a décidé de verser 650 millions de dollars EU sous la forme de prêts d'une durée de dix ans à TPN pour lui permettre de réaliser le projet concernant la voiture nationale.[105] Bien que les 12 banques privées n'aient pas été toutes identifiées, les quatre banques d'État seraient la Bank Dagang Nagara (BDN), la Bank Expor Impor, la Bank Rakyat Indonesia et la Bank Tabungan Negara.[106] (La BDN avait déjà consenti précédemment un prêt-relais de 40 millions de dollars EU à TPN, ce qui porte le montant total du prêt obtenu à 690 millions de dollars EU). Ces prêts porteront apparemment un taux d'intérêt annuel supérieur de 3 pour cent au taux servi sur les dépôts de trois à six mois et seront d'une durée de dix ans, avec un délai de grâce de trois ans.[107] Les quatre banques d'État fourniront la moitié des 650 millions de dollars.[108]

5.103 D'après les circonstances qui entourent ce prêt, tout semble indiquer qu'il a été accordé sur demande expresse du gouvernement de l'Indonésie et que, sans l'intervention de celui-ci, TPN ne l'aurait jamais obtenu.

5.104 Le 21 avril 1997, le Président a donné pour instruction à un groupe de neuf ministres s'occupant d'économie de coordonner leurs efforts pour mener à bien le Programme concernant la voiture nationale.[109] Ce groupe a reçu pour mandat de faire en sorte que l'objectif de la "KIA Timor venture", à savoir une teneur en éléments d'origine locale de 60 pour cent, soit atteint d'ici à 1999.[110] La directive présidentielle a apparemment conduit, entre autres, à l'adoption par le Ministre de la

[105] "16 Banks to Lend $690 Million for Timor Car Project", Jakarta Post, 12 août 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 161 à 162).

[106] *Ibid*.

[107] *Ibid*.

[108] *Ibid*.

[109] "RI to Finish Car Programme by '99", The Jakarta Post, 23 avril 1997, page 1 (pièce n° 14 des États-Unis , pages 105-107).

[110] "Timor in Trouble at WTO and at Home", Business Times (Singapour), 25 juin 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 143 à 145).

planification du développement, d'une directive donnant ordre à "tous les organismes gouvernementaux et toutes les entreprises d'État d'acheter des "Timor" lorsqu'ils ont besoin de nouvelles berlines."[111]

5.105 En mai, le Ministre coordonnateur pour l'économie et les finances a annoncé que l'Indonésie avait "ordonné" à 13 banques de prêter 1,3 milliard de dollars EU à la Société TPN.[112] Les banques privées ont hésité à consentir ce prêt mais ont finalement été "convaincues" de l'accorder.[113] Toutefois, en dépit de ces efforts de persuasion, les banques privées n'ont pas accepté de fournir plus de la moitié du financement.

5.106 En outre, la décision d'accorder ce prêt total de 690 millions de dollars est intervenue à un moment où l'Indonésie, en raison de la dépréciation de la rupiah et de la politique de prêt trop agressive des banques, avait décidé de restreindre le crédit et d'annuler d'importants projets, ce qui rend le prêt consenti à la TPN encore plus extraordinaire.[114] De fait, le Président de l'Indonésie, dans son discours sur l'état de la nation, avait annoncé que "tous les projets qui n'étaient des priorités nationales seraient annulés compte tenu des "nouvelles réalités" auxquelles le pays devait faire face".[115] A la suite de cette déclaration, selon le Ministre coordonnateur pour l'économie et les finances, le gouvernement avait décidé de traiter les projets en fonction de leur niveau de priorité.

---

[111] "Timor Faces Rough Road at WTO; Indonesia's Government Promises to Back Vehicle Project", The Nikkei Weekly, 23 juin 1997, page 23 (pièce n° 14 des États-Unis , pages 140 à 142).

[112] "Analysts [*sic*] About Loans for Timor Car", Jakarta Post, 13 août 1997, page 1 (pièce n° 14 des États-Unis , pages 163-165).

[113] Indon Banks May Land in the ER", Business Times (Singapour), 15 août 1997, page 7 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 166-169); voir aussi "Indonesia Company: Suharto Clan's Business Activities", EIU Viewswire, 28 juillet 1997 (pièce n° 14 des États-Unis , pages 154-157). ("Cette année, le gouvernement a forcé la main aux banquiers pour qu'ils accordent à la Société TPN un prêt de 690 millions de dollars destiné à financer son usine de montage.") Apparemment, bien que le gouvernement de l'Indonésie ait pris l'initiative de lancer le "programme concernant la voiture nationale", il n'avait pas l'argent pour le financer. Aussi la participation des prêteurs privés était-elle nécessaire. "BRI Not Under Pressure to Support Nat'l Car Programme", ANTARA – The Indonesian National News Agency, 13 juin 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 136-137). De plus, les banques internationales avaient refusé de prêter à la TPN. "Bumpy Road Ahead for Motoring Plan", South China Morning Post, 8 juin 1997, page 7 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 32-135).

[114] Comme l'a noté un commentateur à propos de cette décision d'accorder un prêt de 690 millions de dollars EU, "cette mesure semble être en contradiction avec la politique gouvernementale de resserrement du crédit" "Jakarta Plans New 'National' Car", Financial Times (Londres), 7 mai 1997, page 4 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 110-111).

[115] "Timor Car Project Not to Be Rescheduled in Face of Currency Crunch", Agence France Presse, 20 août 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 170 et 171); voir aussi l'article "Timor Car Project Won't Be Rescheduled, Jakarta Post, 21 août 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 172-173), dans lequel on pouvait lire que:

> Le Président Soeharto, dans le discours qu'il a prononcé samedi dernier à l'occasion de la fête nationale, a demandé aux milieux d'affaires de sélectionner très soigneusement les projets à mettre en oeuvre compte tenu des difficultés monétaires auxquelles était actuellement confrontée l'économie indonésienne. Soeharto a déclaré que le gouvernement et les milieux d'affaires devraient réexaminer leurs projets d'investissement afin de déterminer lesquels recevaient la priorité et lesquels devraient être différés.

Voir aussi, "Indonesia: Jakarta Pledges to Cut Big Projects", Financial Times (USA) (17 septembre 1997) <http://www.usa.ft.com/hippocampus/v4514e.htm> (pièce n° 15 des États-Unis, pages 3 et 4).

Bien entendu, les programmes les plus prioritaires ne seront pas supprimés".[116] Toutefois, lorsque des journalistes lui ont demandé si le projet concernant la "Timor" serait réexaminé, le Ministre coordonnateur a répondu que "le terme même de national" classait ce projet comme un projet hautement prioritaire".[117] Cela faisait suite à une précédente déclaration du Ministre selon laquelle "Tout le monde doit appuyer le Programme concernant la voiture nationale".[118]

5.107 De même, le Ministre de l'industrie et du commerce aurait déclaré que du fait que le projet "Timor" était un projet national, il ne serait pas différé en dépit de la dévaluation de la rupiah qui obligeait à réexaminer d'autres projets majeurs.[119] Cette annonce faisait suite à d'autres déclarations de responsables gouvernementaux soulignant l'importance cruciale du projet Kia Timor:

> "Le gouvernement, en tant que facilitateur, fournira à l'industrie toute l'assistance dont elle a besoin que ce soit pour la construction, l'obtention de licences ou d'autres aspects."[120]
>
> "Nous devons appuyer ce programme de toutes parts afin que le projet puisse être mené à bien aussi rapidement que possible."[121]
>
> "Le gouvernement a de l'argent à dépenser. Et, naturellement, il est dans son intérêt d'utiliser cet argent pour des programmes prioritaires, en particulier un programme national."[122]

5.108 Selon des sources bancaires, la Bank Indonesia, la Banque centrale, devait fournir sous forme de prêts subventionnés 70 pour cent des fonds nécessaires pour mener à bien le projet automobile.[123] Résumant la décision d'accorder ce prêt total de 690 millions de dollars EU, un économiste a défini

---

[116] "Ministers Review Projects Rescheduling", Business Daily, 8 septembre 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 174 et 175).

[117] *Ibid.*

[118] "13 Banks Ordered to Finance Timor Car Project", The Jakarta Post, 7 mai 1997, page 12 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 112 à 114).

[119] "National Car Programme Not Affected by Currency Crisis", ANTARA –The Indonesian National News Agency, 10 septembre 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 176 et 178).

[120] "RI to Finish Car Program by '99", The Jakarta Post, 23 avril 1997, page 1 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 129 à 131).

[121] "Government Agencies Urged to Buy Timor Nat'l Car" ANTARA – The Indonesian National News Agency, 5 juin 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 129 à 131).

[122] Government Offices to Be Obliged to Buy Timor Car", The Jakarta Post, 4 juin 1997, page 1 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 122 à 128).

[123] "13 Banks Ordered to Finance Timor Car Project", The Jakarta Post, 7 mai 1997, page 1 (pièce n° 12 des États-Unis, pages 112 à 114).

ledit prêt comme un crédit spécial "qui semblait avalisé par la Banque centrale".[124] Toutefois, un éditorialiste du Jakarta Post a analysé la situation de manière plus lucide[125]:

> Compte tenu du pouvoir exercé par le gouvernement et du label "national" dont bénéficie le programme pour la Timor, les banques n'auront pas d'autre choix qu'accorder les prêts nécessaires, quitte à prendre des risques financiers.

5.109 En fait, les journaux ont rapporté que le gouverneur de la Bank Indonesia (la Banque centrale indonésienne) était opposé à ce que des banques d'Etat accordent des prêts importants à la TPN.[126] Toutefois, le Gouverneur aurait été contraint de céder à la suite d'une rencontre avec le Président.[127]

5.110 Enfin, tout montre que la TPN ne jouissait pas d'une très bonne cote de crédit et que la décision de lui accorder un prêt total de 690 millions de dollars EU était motivée par autre chose que des considérations commerciales. Il semblerait même que certaines des banques privées concernées étaient prêtes à passer immédiatement par pertes et profits les crédits accordés à la TPN.[128] Certains analystes ont estimé que dans cette décision "on avait fait deux poids et deux mesures et agi au mépris des principes de prudence bancaire".[129] D'autres analystes ont encore été plus spécifiques.[130]

> L'économiste Faisal Basri de l'Université d'Indonésie et l'analyste automobile Suhari Sargo ont mis en doute la capacité de [TPN] de rembourser ses dettes compte tenu des faibles objectifs de vente fixés par la société. L'agence ANTARA a repris des propos de Faisal selon lesquels "un objectif de vente de 40 000 véhicules par an n'est pas suffisant pour atteindre le seuil de rentabilité". Faisal doutait aussi que les 690 millions de dollars EU de prêts suffisent pour permettre à TPN de lancer une industrie de fabrication avec une teneur minimale en éléments d'origine locale de 60 pour cent, comme le demandait le gouvernement. Suhari évaluait à au moins 170 millions de dollars EU par an les sommes dont aurait besoin [TPN] simplement pour couvrir l'amortissement et le service de la dette à partir de l'an 2000. "Ce montant représente l'équivalent de 15 000 voitures. La tâche sera très difficile pour [TPN] car il lui faudra produire et vendre 150 000 véhicules par an pour dégager une marge de profit de 20 pour cent." Entre 30 000 et 50 000 berlines sont selon lui

---

[124] "Analysts Warn About Loans for Timor Car" Jakarta Post, 13 août 1997, page 1 (pièce n° 14 des Etats-Unis, pages 163 à 165).

[125] Cité dans "Indonesia 'National' Car Stalls" International Herald Tribune, 27 mai 1997, page 17 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 123 à 125).

[126] Indonesian National Car Marker to Get Loans from State Banks", Agence France Presse, 29 avril 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 108 et 109); voir aussi "Minister Says Indonesia to Slash Credit to National Car", Agence France Presse, 14 mai 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 199-120); "Indonesia Preparing Team to Defend Nat'l Car Policy at WTO", ANTARA – The Indonesian National News Agency, 9 mai 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 115-118); et "Jakarta Plans New 'National' Car", Financial Times (Londres), 7 mai1997, page 4 (pièce n° 14, pages 110-111).

[127] *Ibid.*. Voir aussi "13 Banks Ordered to Finance Timor Car Project", The Jakarta Post, 7 mai 1997, page 12 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 112 à 114).

[128] "13 Banks Ordered to Finance Timor Car Project", The Jakarta Post, 7 mai 1997, page 12 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 112-114).

[129] "Indonesia Tries to Head Off Bank Crisis", The Nikkei Weekly, 4 août 1997, page 20 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 158-160).

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

vendues chaque année, ce qui représente entre 15 et 20 pour cent du marché automobile total du pays.

5.111 De plus, le projet Kia Timor a connu tant de difficultés que le gouvernement de l'Indonésie a fini par enrôler dans cette entreprise deux grands constructeurs automobiles nationaux, PT Astra International et PT Indomobil.[131] Indomobil a été chargé de monter les Timor Kia Sephia, tandis que le gouvernement a demandé à Astra de participer au projet en supervisant la construction des chaînes de montage et la distribution des voitures à l'échelon national.[132]

5.112 La décision d'accorder ce prêt apparaît encore plus contestable si l'on sait qu'elle a été prise alors que le partenaire de TPN, Kia, se trouvait dans une situation financière extrêmement délicate. Kia devait investir 400 millions de dollars EU pour construire la chaîne de montage.[133] Le 15 juillet 1997, le groupe Kia a été mis en règlement judiciaire sur demande des banques qui étaient préoccupées par l'endettement de la société atteignant près de 11 milliards de dollars EU.[134] Le 22 juillet 1997, les banques sud-coréennes ont refusé de fournir l'intégralité des fonds sollicités par le groupe, et demandé que les principaux responsables de la société renoncent à leurs pouvoirs de gestion.[135] Le 22 septembre 1997, les principales unités du groupe Kia, y compris la Kia Motors, ont demandé à être placées sous protection judiciaire spéciale "dans une dernière tentative pour empêcher le dix-huitième plus grand conglomérat sud-coréen d'être démantelé et de voir ses gestionnaires évincés par les banques créancières".[136]

5.113 Enfin, en octobre 1997, l'Indonésie a demandé l'aide du Fonds monétaire international et de la Banque mondiale pour faire face à la chute de la rupiah, qui avait baissé de 32 pour cent depuis août 1997.[137] Toutefois, en dépit de cette crise, et en dépit des appels renouvelés à la rigueur budgétaire, les journaux ont rapporté que "Le gouvernement avait exclu d'opérer des coupes dans le programme controversé concernant la voiture nationale …"[138]

---

[131] "Astra, Indomobil Roped in to Speed Up Timor Car Project" Business Times (Singapour), 16 mai 199, page 1 (pièce n° 14 des États-Unis , pages 121-122). Selon certains informateurs, les plans de fabrication de TPN étaient "actuellement en déroute". *Ibid*.

[132] *Ibid*. la décision d'Astra "d'aider" n'a pas surpris certains observateurs, car 9,3 pour cent du capital d'Astra est détenu par le groupe Nusamba, une société d'investissement contrôlée par trois fondations sous l'influence du Président. *Ibid*.

[133] "A Furious Flap Over Favoritism", Business Week, 8 juillet 1996, page 14 (pièce n° 14 des États-Unis).

[134] "S. Korea Bankruptcy Panel Takes Control of Kia", Los Angeles Times, 16 juillet 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 146-148); voir aussi "South Korea: Emergency Loans Give Breathing Space to Carmaker Kia", Financial Times (Londres), 16 juillet 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 149-150); et "Koreans Place Kia Motors Under Bankruptcy Shield" New York Times, 16 juillet 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 151-153).

[135] "South Korea: Banks Refuse Full Funding of Kia Rescue", Financial Times (23 juillet 1997) <http://www.usa.ft.com/hippocampus/7f12a.htm> (pièce n° 15 des États-Unis, pages 1-2).

[136] "Kia: Debt-Hit Motor Group Seeks Court Protection", Financial Times (USA) (23 septembre 1997) <http//www.usa.ft.com/hippocampus/v47d5a.htm> (pièce n° 15 des États-Unis, page 5).

[137] "Indonesia: IMF Urged to Back Rescue", Financial Times (USA) (13 octobre 1997), <http:www.ft.com/hippocampus/v50cd6.htm> (pièce n° 15 des États-Unis , pages. 8-9).

[138] "Indonesia Fund Managers Urge Government to Cut Budget Deep", Financial Times (USA) (11 octobre 1997) <http://www.ft.com/hippocampus/v5074c.htm> (pièce n° 15 des États-Unis, pages. 6-7).

b) Les incitations tarifaires et fiscales et le prêt de 690 millions de dollars EU accordé sur instruction du gouvernement sont incompatibles avec l'article III:4

5.114 L'article III:4 dispose que:

> Les produits du territoire de toute partie contractante importés sur le territoire de toute autre partie contractante ne seront pas soumis à un traitement moins favorable que le traitement accordé aux produits similaires d'origine nationale en ce qui concerne toutes lois, tous règlements ou toutes prescriptions affectant la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation de ces produits sur le marché intérieur. Les dispositions du présent paragraphe n'interdiront pas l'application de tarifs différents sur les transports intérieurs, fondées exclusivement sur l'utilisation économique des moyens de transport et non sur l'origine du produit.

5.115 Les incitations tarifaires et fiscales accordées par l'Indonésie pour les pièces et composants automobiles et l'octroi d'un prêt de 690 millions de dollars EU sont ouvertement discriminatoires et en contradiction manifeste avec l'article III:4 du GATT de 1994. Premièrement, il s'agit dans tous les cas de règlements ou de prescriptions qui "affectent" la vente, l'achat, le transport et la distribution des pièces et composants automobiles importés et nationaux. Deuxièmement, les pièces et composants automobiles importés sont "similaires" aux pièces et composants automobiles nationaux. Troisièmement, les incitations tarifaires et fiscales et le prêt de 690 millions de dollars EU établissent une discrimination à l'égard des pièces et composants automobiles importés.

1) Les incitations tarifaires et fiscales et le prêt de 690 millions de dollars EU accordés sur instruction du gouvernement sont des règlements et prescriptions qui affectent la vente, etc. sur le marché intérieur des pièces et composants automobiles

5.116 Les mesures d'incitation tarifaires et fiscales introduites par l'Indonésie sont des "règlements" ou des "prescriptions" qui affectent la vente, la mise en vente, l'achat, la distribution ou l'utilisation des pièces et composants automobiles en Indonésie. Les entreprises de fabrication ou d'assemblage de véhicules automobiles ou (de pièces automobiles) paient des droits moins élevés sur les pièces (ou les composants) importées si le véhicule automobile fini (ou la pièce finie) satisfait aux objectifs concernant la teneur en éléments d'origine locale fixés par le gouvernement. Les différentes mesures introduites par l'Indonésie ont donc clairement pour effet d'inciter les entreprises de fabrication ou de montage à acheter des pièces et composants d'origine nationale plutôt que des pièces ou composants importés.

5.117 De plus, même si "pour déterminer s'il y a eu violation de l'article III:4, il n'est pas nécessaire d'examiner séparément si une mesure [protège] la production nationale"[139], il faut rappeler que l'Indonésie n'a pas caché que le but des différentes mesures en cause est de protéger l'industrie nationale des parties et pièces détachées automobiles. Dans le préambule du Décret n° 114/1993 (qui fixe les teneurs en éléments d'origine locale pour le programme de 1993) il est précisé que l'objectif de la mesure est de soutenir et d'encourager le développement de l'industrie automobile et/ou de la branche de production des composants. De même, dans la note interprétative relative au Règlement n° 20/1996 (qui établit les mesures d'incitation concernant la taxe de luxe) il est précisé que le but du règlement est d'accélérer la mise en place d'une industrie automobile nationale utilisant des pièces et composants d'origine locale. La note interprétative relative au Règlement n° 36/1996 va dans le même sens. Plus récemment, dans sa notification au Comité des subventions et des mesures

[139] "Communautés européennes - Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes", rapport de l'Organe d'appel WT/DS27/AB/R, adopté le 25 septembre 1997, paragraphe 216.

compensatoires, l'Indonésie a déclaré que l'objectif du Programme de 1993 et du Programme concernant la voiture nationale était "l'utilisation accrue de composants produits dans le pays".[140]

5.118 Dans le rapport du Groupe spécial CEE – Règlement relatif aux importations de pièces détachées et composants dit aussi ("Screwdriver" panel report) le Groupe spécial a estimé que les prescriptions qu'une entreprise accepte volontairement afin d'obtenir du gouvernement un avantage n'en demeurent pas moins "des prescriptions"[141]

> Le Groupe spécial a noté que l'article III:4 se réfère 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". Le Groupe a considéré que le caractère général de cette disposition "toutes lois, tous règlements et 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 …

5.119 Les entreprises indonésiennes produisant ou montant des véhicules automobiles (ou des parties et pièces détachées automobiles) qui veulent profiter des avantages tarifaires et fiscaux offerts par le gouvernement doivent atteindre les objectifs concernant la teneur en éléments d'origine locale fixés par les mesures pertinentes. Ces objectifs sont des prescriptions ou des règlements au sens de l'article III:4.

5.120 Lesdites incitations tarifaires et fiscales "affectent" aussi manifestement la vente de pièces et composants automobiles importés, du fait que les entreprises de fabrication ou de montage indonésiennes sont clairement incitées à augmenter leurs achats de pièces et composants fabriqués en Indonésie. Ainsi par exemple, une entreprise de fabrication ou de montage de véhicules automobiles peut bénéficier d'une exonération totale de droits de douane sur les pièces importées ainsi que d'une exonération de la taxe de luxe sur le véhicule fini si la teneur dudit véhicule en éléments d'origine locale dépasse 60 pour cent. Pour le producteur d'une "voiture nationale" comme la Kia Timor, le seuil est même fixé encore plus bas: il suffit d'atteindre une teneur en éléments d'origine locale de 20 pour cent la première année. Ces mesures d'incitation affectent directement (et tel est d'ailleurs leur but avoué) les conditions de concurrence dans lesquelles se trouvent placés les pièces détachées et composants automobiles proposés à la vente aux entreprises de fabrication et de montage. Elles "affectent" donc par contrecoup la vente des pièces et composants automobiles en Indonésie.[142]

5.121 Quant au prêt de 690 millions de dollars EU accordé à la TPN, il est de même nature que les facilités de crédit spéciales qui ont été condamnées par le groupe spécial dans l'affaire des Machines

---

[140] G/SCM/N/16/IDN (13 janvier 1997), page 2.

[141] "Communauté économique européenne – Règlement relatif aux importations de pièces détachées et composants", L/6657, adopté le 16 mai 1990, IBDD, S37/142, paragraphe 5.21. Voir aussi "Canada - Administration de la Loi sur l'examen de l'investissement étranger", L/5504, adopté le 7 février 1984, IBDD, S30/147, paragraphe 5.4.

[142] Voir "Machines agricoles italiennes", L/833, adopté le 23 octobre 1958, IBDD, S7/60, 64, paragraphe 12 (" … [L]e texte du paragraphe 4… se réfère aux lois, règlements et prescriptions affectant la vente, l'achat etc. des produits en cause sur le marché intérieur et non pas aux lois, règlements et prescriptions qui régissent les conditions de vente ou d'achat. De l'avis du Comité, le choix du mot "affectant" impliquerait que l'intention du législateur était que les dispositions du paragraphe 4 visent non seulement les lois et règlements qui régissent directement les conditions de vente ou d'achat, mais encore toutes lois et tous règlements qui pourraient altérer, sur le marché intérieur, les conditions de la concurrence entre le produit d'origine nationale et le produit d'importation" (les mots soulignés sont en italiques dans l'original).

agricoles italiennes. La TPN a pu bénéficier de ce prêt sur instruction du gouvernement en tant que participant à la coentreprise conjointe de la Kia Timor visant à produire un "véhicule automobile national". Et la Kia Timor n'a accédé à son statut que parce qu'elle s'était engagée à satisfaire aux prescriptions concernant la teneur en éléments d'origine locale fixées par le Décret n° 31/1996. De ce fait, le prêt, tout comme les incitations tarifaires et fiscales, altère les conditions de la concurrence entre pièces et composants automobiles nationaux et importés sur le marché indonésien.

2) Les pièces et composants automobiles nationaux et importés sont des "produits similaires"

5.122 Bien qu'il y ait à l'évidence des centaines, sinon des milliers, de pièces différentes entrant dans la fabrication d'un véhicule automobile fini, aux fins de l'article III:4, les pièces et composants automobiles importés sont "similaires" aux pièces et composants automobiles fabriqués en Indonésie. Les produits nationaux et importés ont les mêmes caractéristiques physiques et les mêmes usages commerciaux. Même s'il y a des différences entre un embrayage et un amortisseur, un embrayage d'origine nationale et un embrayage importé sont "similaires", de même qu'un amortisseur national et un amortisseur importé. Toutefois, en Indonésie, le gouvernement établit une discrimination à l'égard de l'embrayage ou de l'amortisseur importés en appliquant des mesures d'incitations qui favorisent l'achat et l'utilisation des produits nationaux.

3) Les incitations tarifaires et fiscales appliquées par l'Indonésie, de même que le prêt de 690 millions de dollars EU consenti à la TPN sur instruction du gouvernement soumettent les pièces et composants automobiles importés à un traitement moins favorable.

5.123 Les droits d'importation imposés par l'Indonésie sur les pièces et composants automobiles importés décroissent à mesure que la teneur en éléments d'origine locale du véhicule fini ou de la pièce finie augmente. De même, l'Indonésie exonère les ventes de véhicules automobiles de la taxe de luxe si la teneur en éléments d'origine locale dudit véhicule dépasse 60 pour cent. Enfin, le gouvernement indonésien a ordonné à un consortium de banques d'accorder des facilités de crédit spéciales sous forme d'un prêt de 690 millions de dollars EU à la TPN pour lui permettre de participer à la coentreprise dans le cadre de laquelle le partenaire dominant, la Kia Timor, doit produire un "véhicule automobile national" répondant aux objectifs concernant la teneur en éléments d'origine locale. Chacune de ces mesures revient manifestement à appliquer aux pièces et composants automobiles importés un traitement moins favorable qu'à leurs homologues nationaux et est calculée de manière à désavantager les produits importés sur le plan de la concurrence en incitant les fabricants et monteurs indonésiens de véhicules ou de parties de véhicules à utiliser des pièces et composants fabriqués en Indonésie. Du reste, l'Indonésie ne cache pas que le but express de ce traitement discriminatoire est d'accroître l'utilisation des pièces de fabrication indonésienne. Les mesures discriminatoires appliquées par l'Indonésie constituent précisément le type de mesures de réglementation protectionnistes condamné par l'article III:4.

c) Les mesures d'incitation tarifaires et fiscales discriminatoires appliquées par l'Indonésie et le prêt de 690 millions de dollars EU accordé sur instruction du gouvernement ne constituent pas une subvention directe aux producteurs nationaux au sens de l'article III:8 b)

5.124 Les mesures d'incitation tarifaires et fiscales discriminatoires appliquées par l'Indonésie et le prêt de 690 millions de dollars EU accordé sur instruction du gouvernement ne constituent pas "l'attribution aux seuls producteurs nationaux de subventions" au sens de l'article III:8 b), car les producteurs nationaux de pièces et composants automobiles ne reçoivent pas de subventions. S'agissant des incitations tarifaires qui favorisent l'utilisation de parties et pièces détachées automobiles de fabrication nationale, les subventions vont aux producteurs ou monteurs nationaux de véhicules automobiles, sous forme d'un abaissement ou d'une exonération des droits d'importation sur

les parties et pièces automobiles importées.[143] S'agissant des incitations tarifaires qui favorisent l'utilisation des composants automobiles de fabrication nationale, les subventions vont aux entreprises nationales de production ou d'assemblage de pièces et parties automobiles, sous forme d'un abaissement ou d'une exonération des droits d'importation sur les composants importés. Pour ce qui est des incitations fiscales favorisant l'utilisation de pièces et parties automobiles de fabrication nationale, les subventions vont aux entreprises nationales de production ou de montage de véhicules automobiles, sous forme d'une exonération de la taxe de luxe.[144] Enfin, s'agissant du prêt de 690 millions de dollars EU accordé sur instruction du gouvernement, la société TPN a pu en bénéficier en qualité de producteur du "véhicule automobile national" et d'utilisateur de parties et pièces détachées.[145] Ces mesures discriminatoires ne constituent donc pas, en tant que telles, l'attribution de subventions aux seuls producteurs nationaux de pièces ou composants automobiles; elles ont plutôt pour effet de modifier les conditions de concurrence entre les produits nationaux et les produits importés, en violation des dispositions de l'article III:4.

5.125 L'article III:8 b) prévoit que:

> 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.

5.126 Dans une série de rapports de groupes spéciaux établis au titre du GATT de 1947, les termes de l'article III:8 b) ont été interprétés de manière très étroite comme signifiant que les seules subventions pouvant échapper aux obligations concernant le traitement national, énoncées à l'article III, sont les subventions qui sont versées aux seuls producteurs nationaux. Ainsi par exemple, on a estimé que des facilités de crédit accordées aux acheteurs[146] et non aux producteurs, et des primes pouvant être partiellement conservées par des transformateurs[147], ne relevaient pas des dispositions de l'article III:8 b).

5.127 Le rapport du Groupe spécial dans l'affaire des Machines agricoles italiennes est particulièrement pertinent. Dans cette affaire, le gouvernement italien avait accordé des facilités de crédit spéciales aux acheteurs de machines agricoles italiennes. Le Groupe spécial a jugé que ces facilités étaient contraires aux dispositions de l'article III:4 et n'entraient pas dans le champ d'application de l'article III:8 b). Le Groupe a reconnu que "les dispositions de l'alinéa b) du

---

[143] Dans le cas du Décret présidentiel n° 42/1996, la subvention a pris la forme d'une exonération du droit de douane de 200 pour cent sur les importations de berlines Kia Sephia entièrement montées.

[144] Le Règlement n° 36/1996 ne prévoit pas de dégressivité de la taxe en fonction de la teneur en éléments d'origine locale. Si cette teneur dépasse 60 pour cent, le véhicule est exonéré de la taxe de luxe. Dans le cas contraire, il est soumis à la taxe de luxe selon le barème applicable au type de véhicule concerné. Dans le cas d'un "véhicule automobile national", la teneur en éléments d'origine locale requise varie selon l'année.

[145] Au risque de nous répéter, nous précisons à nouveau que la TPN a reçu ce prêt sur instruction du gouvernement en raison de sa participation à une coentreprise avec Kia Timor pour produire le "véhicule automobile national". Le statut de la Kia Timor dépendait à son tour de son engagement à satisfaire aux objectifs concernant la teneur en éléments d'origine locale prévus par le Décret n° 31/1996.

[146] Machines agricoles italiennes, L/833, adopté le 23 octobre 1958, IBDD, S7/64, paragraphe 16.

[147] Communauté économique européenne – Primes et subventions versées aux transformateurs et aux producteurs d'oléagineux et de protéines apparentées destinées à l'alimentation des animaux, L/6627, adopté le 25 janvier 1990, IBDD, S37/91, paragraphe 137.

paragraphe 8 ne seraient pas applicables en l'espèce puisque les facilités de crédit prévues par la loi sont octroyées aux acheteurs de machines agricoles et ne sauraient être considérées comme des subventions versées aux producteurs de machines agricoles".[148] S'agissant des "subventions" indonésiennes qui sont ici en cause, ces subventions sont accordées aux acheteurs de parties et pièces détachées automobiles (et, dans certains cas, de composants automobiles) et ne sauraient être considérées comme des subventions accordées aux producteurs de parties et pièces détachées (ou composants) automobiles.

D. Réponse générale de l'Indonésie aux allégations présentées au titre de l'article III du GATT de 1994: les dispositions de l'Accord SMC prévalent en la matière

5.128 L'**Indonésie** répond de manière générale à toutes les allégations des plaignants, y compris celles présentées au titre de l'article III, en faisant valoir que l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires ("Accord SMC") est la *lex specialis* en la matière; ce sont donc ses dispositions qui prévalent aux fins de l'examen des programmes de subventions de 1993 et 1996 que l'Indonésie, en tant que pays en développement, a le droit d'appliquer. En outre, l'**Indonésie** répond plus spécifiquement aux allégations concernant les mesures tarifaires présentées au titre de l'article III:4, en faisant valoir que ces mesures sont des mesures à la frontière, à caractère volontaire, qui ne sont pas régies par l'article III (section V.F.1). L'**Indonésie** répond aussi spécifiquement à toutes les allégations concernant les mesures introduites en juin 1996 (y compris celles présentées au titre de l'article III) en faisant valoir que ces mesures sont maintenant venues à expiration (voir la section X.A). La réponse générale de l'**Indonésie** concernant les allégations au titre de l'article III est la suivante:

1. L'Accord SMC est la *lex specialis* aux fins de l'examen des programmes de subventions de 1993 et 1996 que l'Indonésie, en tant que pays en développement, a le droit d'appliquer

5.129 Les dispositions de l'Accord SMC prévalent sur celles de l'Accord général dans le différend à l'examen car elles s'appliquent plus spécifiquement aux subventions. Sinclair[149] définit la lex specialis comme "le concept selon lequel une norme spécifique de droit international conventionnel l'emporte sur une norme plus générale".[150] Le concept de la *lex specialis* est largement appuyé par la doctrine[151] et remonte à Grotius.[152] "Entre plusieurs accords qui sont de valeur égale sur le plan des qualités mentionnées, il convient de donner la préférence à celui qui est le plus spécifique et qui se rapporte de plus près au sujet à l'examen: car les dispositions spéciales sont habituellement plus efficaces que celles à caractère général."[153] Les groupes spéciaux du GATT ont d'ailleurs reconnu la *lex specialis.* Ainsi, par exemple dans CEE – Restrictions à l'importation de pommes de table - Plainte du Chili, le Groupe spécial a examiné les mesures de contingentement en cause au

[148] IBDD, S7/64, paragraphe 14.

[149] Sir Ian Sinclair, K.C.M.Q., Q.C., Bencher of the Middle Temple, membre de la Commission du droit international, membre associé de l'Institut de droit international, a également été conseiller juridique auprès de H.M. Foreign and Commonwealth Office.

[150] Ian Sinclair, The Vienna Convention on the Law of Treaties 96 (2ème édition, 1984).

[151] Ian Sinclair, The Vienna Convention on the Law of Treaties 96 (2ème édition, 1984) (citant Y.B. de la Commission du droit international) (1976-II), 120.

[152] Wilfred Jenks, The Conflict of Law-Making Treaties, 1953 Brit. Y.B. of the International Law 446.

[153] Book II, Cap XVI, sec. xxix (1), d'après la traduction anglaise de Kelsey, dans Classics of International Law edition, vol. ii (1929) 428, cité dans Wilfred Jenks, The Conflict of Law-Making Treaties, 1953 Brit Y.B. Int'l L. 446

regard de l'article XIII plutôt que de l'article premier car il a estimé que dans la mesure où cet article traitait du sujet, il constituait la lex specialis dans le cas d'espèce.[154]

5.130 Les programmes de subventions de 1993 et 1996 ne relèvent pas des dispositions de l'Accord général. La notion de Generalia specialbus, qui se rattache à celle de lex specialis suppose non seulement que des dispositions générales ne dérogeront pas à des dispositions spécifiques mais aussi (ou même plutôt qu'une question régie par une disposition spécifique, qui traite expressément de ce thème, échappera par la même au champ d'application d'une disposition générale traitant de la catégorie de sujets à laquelle cette question se rattache et qui pourrait dans d'autres circonstances la régir en tant que sujet appartenant à cette catégorie.[155]

5.131 Du fait que l'Accord SMC traite des subventions d'une manière beaucoup plus spécifique que l'Accord général, il constitue la *lex specialis* dans ce différend.

5.132 Les plaignants tentent de dissimuler leur incapacité à prouver que les deux programmes indonésiens encore en vigueur (le Programme d'incitation de 1993 et le Programme de février 1996 concernant la voiture nationale) lèsent leurs intérêts. Ils s'y essaient sans succès en affirmant que ces programmes sont incompatibles avec l'article III du GATT de 1994 (ainsi qu'avec l'article premier du GATT de 1994 et l'article 2 de l'Accord sur les MIC et la Liste exemplative y annexée).[156] Ces tentatives sont vaines. Les deux programmes portent sur des subventions, de sorte que c'est l'Accord SMC (ainsi que l'article XVI du GATT) qui constitue ici la *lex specialis*. À la différence de nombreux autres Accords de l'OMC, l'Accord SMC prévoit un traitement spécial et différencié pour les pays en développement comme l'Indonésie. Les programmes de subventions de 1993 et février 1996 sont pleinement conformes aux obligations de l'Indonésie, en tant que pays en développement, au regard de l'Accord SMC. Aussi le Groupe spécial devrait-il rejeter les trois plaintes.

a) Le Programme d'incitation de 1993 accorde une exonération ou des réductions des droits d'importation et de la taxe de luxe ouvertes à toutes les sociétés du secteur automobile

5.133 En juin 1993, le gouvernement indonésien a reconnu que sa politique tendant à amener les entreprises de fabrication et de montage d'automobiles et de pièces détachées, composants et parties automobiles à produire leurs produits en Indonésie ne donnait pas de bons résultats. Le gouvernement a donc mis en œuvre une nouvelle politique, le Programme d'incitation de 1993. En vertu de ce programme, les entreprises de fabrication et de montage sont libres de s'approvisionner où elles le désirent (en Indonésie ou à l'étranger). Toutefois le gouvernement accorde une exonération ou des réductions des droits d'importation et de la taxe de luxe aux sociétés qui choisissent de se procurer un certain pourcentage de leurs parties et pièces détachées automobiles en Indonésie.

5.134 Le Décret du Ministère de l'industrie n° 114/M/SK/6/1993 du 9 juin 1993 a introduit des incitations sous forme d'une exonération ou d'une réduction de droits d'importation, pour les entreprises de production et d'assemblage de pièces automobiles qui achètent des parties et des pièces

[154] CEE – Restrictions à l'importation de pommes de table – Plainte du Chili (22 juin 1989), IBDD, S36/100, paragraphe 12.28.

[155] Gerald Fitzmaurice, The Law and Procedure of the International Court of Justice 1951-4: Treaty Interpretation and Other Treaty Points, 1957 Brit. Y.B. International Law 236 (non souligné dans le texte original). Sir Gerald Fitzmaurice. K.C.M.Q., Q.C., a été conseiller juridique au Foreign Office.

[156] Comme on le verra plus loin, le troisième programme indonésien faisant l'objet d'une plainte – qui avait été établi par les décrets et règlements de juin 1996 – n'est plus en vigueur. Il est venu à expiration comme prévu le 30 juin 1997 et n'a pas été (et ne sera pas) renouvelé.

détachées indonésiennes.[157] Depuis le 21 janvier 1997, en application du Décret du Ministère des finances n° 36/KMK.01/1997, le droit d'importation sur les principales pièces détachées est compris entre 65 pour cent pour les entreprises de production et d'assemblage qui se procurent moins de 20 pour cent de leurs parties et pièces détachées en Indonésie et zéro pour cent pour celles qui achètent plus de 60 pour cent de ces produits sur place.[158] Pour les parties et composants, les droits sont compris entre 25 pour cent pour les entreprises qui se procurent moins de 20 pour cent de leurs produits sur place et zéro pour cent pour celles qui se procurent plus de 40 pour cent de leurs produits en Indonésie.

5.135 Actuellement, en application du Décret du Ministère des finances n° 272/KMK.04/1995 du 28 juin 1995, le taux de taxe de luxe est de 20 pour cent pour les berlines de production nationale d'une cylindrée égale ou inférieure à 1 600 $cm^3$ dont la teneur en éléments d'origine nationale dépasse 60 pour cent; et il est de 35 pour cent pour les autres berlines.[159]

b) Le Programme de février 1996 concernant la voiture nationale accorde des exonérations des droits d'importation et de la taxe de luxe aux producteurs d'une "voiture nationale"

5.136 L'Instruction du Président n° 2/1996 du 19 février 1996 porte établissement du Programme concernant la voiture nationale et prescrit au Ministre des finances d'accorder une exonération des droits d'importation sur les parties et pièces détachées importées et une exonération de la taxe de luxe aux sociétés désignées comme producteurs d'une "voiture nationale".[160] Les textes donnant effet à ces dispositions sont respectivement, pour l'exonération des droits d'importation, l'article 4 du Décret du Ministère des finances n° 36/KMK.01/1997 du 21 janvier 1997 et, pour l'exonération de la taxe de luxe, le Règlement du gouvernement n° 36/1996 du 4 juin 1996.[161]

5.137 Sur décision du Ministre d'État pour la mobilisation des fonds d'investissement n° 02/SK/1996 du 5 mars 1996, Timor Putra Nasional (TPN) a été désignée comme producteur d'une "voiture nationale".[162] En vertu du Décret du Ministère de l'industrie et du commerce n° 31/MPP/SK/2/1996 du 19 février 1996, le droit pour TPN de bénéficier des exonérations des droits d'importation et de la taxe de luxe est subordonné, entre autres, au fait que la société se procure en Indonésie au moins 20 pour cent des parties et pièces détachées entrant dans la fabrication de la voiture nationale au bout d'un an, au moins 40 pour cent au bout de deux ans et au moins 60 pour cent au bout de trois ans. Le programme prend fin à l'issue de la troisième année.[163]

[157] Voir pièce n° 8 de l'Indonésie. Le barème d'incitations a été modifié à plusieurs reprises depuis 1993.

[158] Voir pièce n° 9 de l'Indonésie.

[159] Voir pièce n° 10 de l'Indonésie.

[160] Voir pièce n° 1 de l'Indonésie.

[161] Voir, respectivement, les pièces n° 9 et n° 3 de l'Indonésie.

[162] Voir pièce n° 5 de l'Indonésie.

[163] Voir pièce n° 2 de l'Indonésie.

c) L'octroi par le gouvernement d'exonérations et de réductions des droits d'importation et de la taxe de luxe à certaines entreprises de fabrication et de montage/assemblage d'automobiles et de pièces et parties automobiles est une subvention

5.138 Les articles premier et 2 de l'Accord sur les subventions définissent les subventions spécifiques. Dans le passage pertinent de ces articles, il est précisé notamment qu': "une subvention sera réputée exister … s'il y a une contribution financière des pouvoirs publics", c'est-à-dire dans les cas où:

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

- il est ainsi conféré un avantage qui est "spécifique à une entreprise ou à une branche de production ou à un groupe d'entreprises ou de branches de production" (article 2.1).

5.139 En vertu du Programme d'incitation de 1993, le gouvernement abandonne ou ne perçoit pas des recettes publiques qui seraient normalement exigibles, en accordant une exonération ou une réduction des droits d'importation sur les parties et pièces détachées automobiles. La condition concernant l'existence d'une contribution financière des pouvoirs publics est donc remplie. Comme on le verra dans la section suivante, la subvention relève des dispositions de l'article 3 de l'Accord sur les subventions. Et, en vertu de l'article 2.3 de cet accord, la spécificité requise existe bel et bien.[164]

5.140 Il en va de même pour le Programme de février 1996 concernant la voiture nationale. Ce programme exonère certaines entreprises désignées par le gouvernement comme "producteurs d'une voiture nationale" soit des droits d'importation sur les parties et pièces détachées automobiles, soit de la taxe de luxe. Cela revient à dire que le gouvernement abandonne ou ne perçoit pas des recettes publiques qui seraient normalement exigibles des entreprises concernées.

5.141 Étant donné que les deux programmes prévoient indiscutablement l'octroi de subventions, l'Accord SMC est la *lex specialis* en la matière et la conformité des programmes au regard de l'OMC doit être évaluée en fonction des dispositions de ce seul accord.

d) L'article 27.3 de l'Accord SMC permet à l'Indonésie en tant que pays en développement de maintenir les subventions accordées au titre des programmes de 1993 et de février 1996

5.142 La possibilité de bénéficier des subventions accordées au titre des programmes de 1993 et de février 1996 et le niveau de la subvention à laquelle peut prétendre chaque bénéficiaire dépendent du pourcentage de parties et pièces détachées achetées localement qui sont incorporées dans un modèle de voiture ou une pièce détachée automobile. Techniquement parlant, ces subventions entrent donc dans le champ d'application de l'article 3.1 b) en tant que "subventions subordonnées, soit exclusivement, soit parmi plusieurs autres conditions, à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés".

5.143 L'Indonésie est un pays en développement. Elle relève, à ce titre, des dispositions de l'article 27.3 de l'Accord sur les subventions qui prévoit que: "[l]a prohibition énoncée au

[164] Le gouvernement des États-Unis a officiellement reconnu que le Programme de 1993 était un programme de subventions. Dans son rapport d'avril 1997 intitulé "Indonesia's Automotive Market Summary", le Ministère du commerce des États-Unis a déclaré que le Programme concernant la voiture nationale de février 1996 représentait un net accroissement du montant des subventions versées dans le cadre du système. (non souligné dans l'original) Voir pièce n° 11 de l'Indonésie.

paragraphe 1 b) de l'article 3 ne s'appliquera pas aux pays en développement Membres pendant une période de cinq ans et ne s'appliquera pas aux pays les moins avancés Membres pendant une période de huit ans à compter de la date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC" [c'est-à-dire jusqu'au 1er janvier 2000]. Les dispositions applicables en l'espèce sont, en fait, celles des articles 5 à 7 concernant les subventions pouvant donner lieu à une action (voir la section VIII.b.2 c)). Or, aucun plaignant n'a, comme l'exige l'article 6, démontré de façon concrète que les subventions automobiles indonésiennes causent un "préjudice grave" à ses intérêts (voir la section VII.B), Aussi le Groupe spécial devrait-il: 1) considérer que les subventions accordées par l'Indonésie au titre des programmes de 1993 et de février 1996 sont compatibles avec les obligations de ce pays au titre de l'Accord sur les subventions; et 2) étant donné que l'Accord sur les subventions est la *lex specialis*, rejeter les trois plaintes.

e) L'introduction du Programme de subventions de février 1996 n'était pas incompatible avec les obligations de l'Indonésie au titre de l'Accord SMC

5.144 L'**Indonésie** fait valoir en outre que l'introduction du Programme de février 1996 était compatible avec ses obligations au titre des articles 27.3 et 28.2 de l'Accord sur les subventions. Ces arguments sont développés en détail dans la section VIII.C, qui traite des allégations des **États-Unis** au titre de l'article 28 de l'Accord SMC et des réponses de l'**Indonésie** à ces allégations.

2. Les subventions concernant la taxe de luxe que l'Indonésie accorde à l'industrie automobile sont régies par les dispositions de l'Accord SMC et non par l'article III du GATT de 1994

5.145 Il s'agit là du premier différend dans lequel se pose le problème des relations entre l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires de l'OMC et l'article III de l'Accord général.[165] Avant l'entrée en vigueur des Accords de l'OMC, il n'existait aucune définition juridique internationale de la subvention, ni de système général de voie de recours applicable aux subventions dans ce domaine. Les disciplines en la matière ne s'appliquaient qu'à un petit nombre de parties contractantes du GATT et il n'existait pas d'Accord "chapeau" de l'OMC régissant les relations entre les accords sur tel ou tel sujet. Il n'existait donc aucun fondement permettant de dire que le Code des subventions issu des négociations du Tokyo Round était *lex specialis* dans des cas identiques à celui qui existe dans le présent différend. Tout a changé avec l'entrée en vigueur de l'OMC. Les subventions sont régies par et soumises aux disciplines de l'Accord sur les subventions et non de l'article III de l'Accord général.

a) Aussi bien le Programme d'incitation de 1993 que le Programme concernant la voiture nationale de février 1996 subventionnent certains producteurs automobiles en accordant des réductions sur la taxe de luxe

5.146 Le taux de la taxe de luxe sur les berlines (véhicules pour le transport de passagers) est de 35 pour cent.[166] Le texte donnant effet au Programme d'incitation de 1993 est le Décret n° 272. L'article 2 1) fixe pour la taxe de luxe un taux subventionné de 20 pour cent pour les berlines de production nationale de moins de 1 600 $cm^3$ de cylindrée avec une teneur en éléments d'origine locale supérieure à 60 pour cent. Les entreprises qui produisent des automobiles répondant à ces critères bénéficient également de ce taux subventionné, c'est-à-dire que le gouvernement renonce, pour elles aussi, à percevoir 15 pour cent sur la taxe de luxe généralement applicable de 35 pour cent. En

[165] Le Canada n'avait pas argué que les tarifs postaux "subventionnés" qu'il appliquait pour certains périodiques constituaient une subvention aux termes de l'Accord sur les subventions et étaient donc soumis aux disciplines de cet accord. Il s'agit là d'une différence capitale entre le différend à l'examen et l'affaire Canada - Certaines mesures concernant les périodiques WT/DS31/R (14 mars 1997).

[166] Voir le Décret du Ministère des finances n° 272/KMK.04/1995 (du 28 juin 1995) (pièce n° 10 de l'Indonésie).

conséquence, la mesure en question est une subvention spécifique au sens des articles 1.1 a) 1) ii) et 2) de l'Accord sur les subventions.

5.147 En ce qui concerne les producteurs d'une "voiture nationale", l'Instruction du Président n° 2/1996 du 19 février 1996[167] et les règlements et décrets d'application pertinents précisent que la taxe de luxe de 35 pour cent est "à la charge du gouvernement". Ainsi, le Programme de février 1996 accorde lui aussi une subvention au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord sur les subventions, subvention qui est spécifique au sens de l'article 2 de cet accord.[168]

b) Les subventions sont régies par et soumises aux disciplines de l'Accord SMC

5.148 Les articles 3 à 9 de l'Accord SMC fixent les disciplines applicables aux différents types de subventions et définissent les voies de recours existant dans chaque cas. Toutes les subventions entrent dans l'une ou l'autre des trois catégories suivantes: subventions prohibées, subventions pouvant donner lieu à une action et subventions ne donnant pas lieu à une action. Deux types de subventions sont prohibées aux termes de l'article 3.1 – les subventions subordonnées aux résultats à l'exportation et les subventions subordonnées à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés. Quatre types de subventions ne donnent pas lieu à une action: les subventions qui "ne sont pas spécifiques au sens de l'article 2 (article 8.1(a)); l'aide à certaines activités de recherche (article 8.2(a)); l'aide aux régions défavorisées (article 8.2(b)); et l'aide visant à promouvoir l'adaptation à de nouvelles prescriptions environnementales (article 8.2(c)). Toutes les subventions qui ne sont pas des subventions prohibées aux termes de l'article 3 ni des subventions ne donnant pas lieu à une action aux termes de l'article 8 sont des subventions pouvant donner lieu à une action et sont régies par les articles 5 à 7 de l'Accord SMC. Ce qui fait que toutes les subventions sont ainsi couvertes. Si l'on a affaire à l'une des deux subventions visées à l'article 3, elles sont prohibées; s'il s'agit de l'une des quatre subventions visées à l'article 8, elles ne donnent pas lieu à une action. S'il s'agit enfin de subventions spécifiques au sens des articles premier et 2 mais qu'elles ne font pas partie des subventions visées aux articles 3 ou 8, elles tombent dans la catégorie résiduelle des subventions pouvant donner lieu à une action.

5.149 L'Accord SMC fixe aussi en détail les voies de recours applicables aux trois catégories de subventions. S'agissant des Membres de l'OMC développés, la voie de recours prévue pour les deux types de subventions visées à l'article 3.1 consiste à ordonner aux Membres concernés "de retirer la subvention sans retard" (article 4.7). La seule condition exigée pour que cette décision soit rendue est que l'existence d'une subvention prohibée soit prouvée. La partie plaignante n'est pas tenue de plaider ou de prouver l'existence d'effets négatifs. Pour tous les Membres de l'OMC, les subventions répondant aux critères énoncés à l'article 8 sont, comme leur nom l'indique, des subventions ne donnant pas lieu à une action. Elles sont généralement autorisées et ne peuvent faire l'objet de mesures correctives.

5.150 Pour la catégorie résiduelle des subventions pouvant donner lieu à une action, y compris celles qui ne sont pas prohibées pour les pays en développement en vertu de l'article 27, la partie plaignante doit établir à la fois qu'il existe une subvention au sens des articles premier et 2, et que cette subvention a des effets défavorables sur ses intérêts (article 5). Si l'existence à la fois de la subvention et des effets défavorables est établie, la voie de recours consiste à demander au pays en développement Membre "de prendre des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables ou retirer la subvention" (article 78). En d'autres termes, la mesure corrective consiste à éliminer le

[167] Voir la pièce n° 1 de l'Indonésie.

[168] Les États-Unis font aussi valoir que le prêt d'août 1997 est incompatible avec l'article III.4 de l'Accord général. Toutefois, comme on l'a démontré plus haut, la question de ce prêt n'entre pas dans le cadre du mandat du Groupe spécial et n'a pas à être examinée.

dommage causé aux intérêts commerciaux du Membre plaignant. Le pays accordant la subvention peut choisir de le faire en retirant ladite mesure, mais il n'est pas tenu d'agir ainsi: sa seule obligation est alors d'éliminer les effets défavorables.

5.151 En vertu du traitement spécial et différencié prévu par l'article 27, les prohibitions visées à l'article 3.1 ne s'appliquent pas aux pays en développement Membres de l'OMC (article 27.2 et 27.3). En conséquence, ce sont les dispositions de l'article 7 sur les voies de recours prévues pour les subventions pouvant donner lieu à une action qui s'appliquent en lieu et place des dispositions de l'article 4 (article 27.7). Cela a pour effet que, dans le cas présent, (et du fait que l'Indonésie est un pays en développement) les plaignants doivent plaider et prouver non seulement l'existence de l'un des deux types de subventions visé à l'article 3.1[169], mais aussi que la subvention en question a eu des effets défavorables sur leurs intérêts (article 5).

5.152 En résumé, la mesure corrective prévue lorsque l'existence à la fois de la subvention et des effets défavorables est prouvée est la voie de recours applicable aux subventions pouvant donner lieu à une action – à savoir que les effets favorables de la subvention doivent être éliminés. Le pays en développement accordant la subvention peut choisir de le faire en supprimant la mesure mais a aussi la possibilité de maintenir la mesure et de prendre simplement des dispositions pour éliminer les effets défavorables.

c) Les règles générales d'interprétation des traités empêchent de constater qu'une subvention admissible au titre de l'Accord sur les SMC est proscrite au titre de l'article III du GATT de 1994

5.153 Aux termes des règles générales d'interprétation des traités, il faut donner sens et effet à tous les termes d'un traité. Comme l'Organe d'appel de l'OMC l'a reconnu à juste titre: "Un interprète n'est pas libre d'adopter une interprétation qui aurait pour résultat de rendre redondants ou inutiles des clauses ou des paragraphes entiers d'un traité."[170] Par conséquent, le présent différend ne peut être régi par l'article III:2 de l'Accord général parce que, si c'était le cas, l'ensemble de l'Accord sur les SMC serait rendu inutile.

5.154 Aux termes de l'article III:2, aucun produit importé ne doit être frappé d'une taxe intérieure supérieure à celle qui frappe un produit national similaire. L'article 3:8 du Mémorandum d'accord de l'OMC sur le règlement des différends codifie une pratique de longue date du GATT qui veut qu'une infraction à une obligation découlant de l'Accord général, comme celle qui est faite à l'article III:2, est présumée annuler ou compromettre un avantage. Autrement dit, la pratique visée est proscrite et la partie plaignante n'a pas besoin d'alléguer ni de prouver l'existence d'effets défavorables sur les échanges.[171]

---

[169] Aussi bien le Programme de 1993 que le Programme de février 1996 imposent le type de prescriptions concernant la teneur en éléments d'origine locale visées à l'article 3.1(b). Le Programme de juin 1996 ne prévoyait pas de telles prescriptions, mais cela est sans objet puisque ce programme a déjà pris fin.

[170] États-Unis - Normes concernant l'essence nouvelle et ancienne formules, WT/DS2/AB/R (29 avril 1996), page 26. (La note de bas de page n'est pas reproduite.) Voir aussi: Japon - Taxes sur les boissons alcooliques, WT/DS/AB/R (4 octobre 1996), page 14; Mémorandum d'accord sur le règlement des différends, article 3:2.

[171] Dans la communication du 6 février 1989 qu'ils ont présentée dans le cadre du Cycle d'Uruguay au sujet des mesures concernant les investissements et liées au commerce, les États-Unis ont reconnu que certaines dispositions du GATT (l'article premier, par exemple) interdisent des pratiques, alors que d'autres (l'article VI, par exemple) remédient à des effets défavorables sur le commerce (MTN.GNG/NG12/W/14, pages 11 et 12). L'article XVI du GATT et l'Accord sur les subventions, tout comme l'article VI du GATT, remédient aux effets qu'ont sur les échanges les subventions pouvant donner lieu à une action.

5.155 La taxe de luxe indonésienne est une taxe intérieure. Aux termes du Programme d'incitation de 1993, les berlines d'une cylindrée inférieure à 1 600 cc et d'une teneur indonésienne supérieure à 60 pour cent sont passibles d'une taxe de luxe bonifiée de 20 pour cent seulement si elles sont fabriquées en Indonésie, tandis que le produit importé similaire (berlines importées pour le transport de personnes d'une cylindrée inférieure à 1 600 cc et d'une teneur indonésienne supérieure à 60 pour cent) sont frappées d'une taxe de luxe non bonifiée de 35 pour cent. Dans le cadre du Programme de février 1996 concernant la voiture nationale, le gouvernement a exonéré TPN de la taxe de luxe en ce qui concerne la Timor S515 de 1 500 cc (qui satisfait à la prescription applicable concernant la teneur en éléments d'origine locale), tout en frappant d'un taux non bonifié de 35 pour cent les importations de produits similaires. (Il n'existe pas de prohibition à l'importation de berlines de petite cylindrée qui seraient "similaires" à la Timor. Néanmoins, les parties plaignantes ont la charge de prouver que de telles importations sont effectivement réalisées parce que, dans le cas contraire, elles ne démontrent pas l'existence d'un "préjudice grave" relativement à la bonification "pouvant donner lieu à une action" du taux de la taxe de luxe applicable à certaines berlines nationales.)

5.156 Si l'article III:2 était d'application, alors il n'y aurait plus rien d'autre à démontrer. Les parties plaignantes n'auraient pas à alléguer ni à prouver que leurs échanges ont subi des effets défavorables du fait des subventions concernant les taux de la taxe de luxe. Malgré l'Accord sur les subventions, qui autorise le maintien de subventions pouvant donner lieu à une action sauf s'il est prouvé qu'elles causent défavorables sur les échanges, la mesure – de fait, toutes les subventions pouvant donner lieu à une action – serait interdite au titre de l'article III:2 de l'Accord général sur simple démonstration de l'existence d'une discrimination attribuable à une subvention. Pareille interprétation viderait de leur sens les dispositions de l'Accord sur les subventions qui concernent les subventions pouvant donner lieu à une action.

5.157 En l'espèce, la question n'intéresse que l'article III:2 et les subventions à caractère fiscal.[172] Cependant, le même problème d'interprétation se poserait pour pratiquement toutes les subventions autres que les subventions concernant les droits d'importation et autres impositions à la frontière. La plupart des subventions ont pour objet d'apporter une aide financière à une industrie donnée ou à un petit groupe d'industries. En raison de leur nature même et de leur objet, les subventions établissent une discrimination contre les producteurs de produits similaires (qu'il s'agisse de produits nationaux ou de produits importés) qui ne reçoivent pas la subvention. Dans la mesure où une subvention n'est pas accordée pour un produit importé (ce qui est le cas de pratiquement toutes les subventions qui ont pu être octroyées un jour), le traitement national n'est pas accordé. Par conséquent, si l'article III de l'Accord général et le principe du traitement national étaient d'application, on ne pourrait donner sens et effet au cadre de l'Accord sur les subventions qui exige, s'agissant des subventions pouvant donner lieu à une action, que la preuve soit établie de l'existence d'effets défavorables sur les échanges.

5.158 L'importance de l'existence d'une définition juridique des subventions et d'un système général de recours est évidente si l'on compare les dispositions applicables au subventionnement des marchandises à celles qui sont applicables au subventionnement des services. Dans la note explicative qu'il a préparée concernant l'établissement des listes d'engagements initiaux pour le commerce des services[173] (laquelle avait pour objet d'aider les pays, dans le cadre du Cycle d'Uruguay, à préparer leurs listes d'engagements dans le domaine des services), le Secrétariat du GATT a dit:

[172] La bonification des droits d'importation intéresse les mesures à la frontière et non pas la législation nationale soumise à l'article III:4 de l'Accord général, ce qui fait qu'une bonne partie de l'argumentation des parties plaignantes n'a aucun intérêt en l'occurrence.

[173] MTN.GNS/W/164 (3 septembre 1993), page 5 (non souligné dans l'original).

> L'article XVII [traitement national] s'applique aux mesures du type subvention de la même façon qu'il s'applique à toutes les autres mesures. L'article XV (Subventions) fait simplement obligation aux Membres d'engager "des négociations en vue d'élaborer les disciplines multilatérales nécessaires" pour éviter les effets de distorsion des subventions. Par conséquent, toute subvention qui constitue une mesure discriminatoire au sens de l'article XVII devra soit être inscrite dans la liste à titre de limitation du traitement national, soit être mise en conformité avec cet article. Les mesures du type subvention ne sont pas non plus exclues du champ d'application de l'article II (Traitement NPF). Pour les exclure, il faudrait une définition juridique des subventions qui n'existe pas pour le moment dans le contexte de l'AGCS.

5.159 L'AGCS ne contient aucune "définition juridique des subventions" et, par conséquent, les prescriptions qu'il renferme en matière de traitement national (lesquelles permettent d'inscrire dans les listes une limitation à l'obligation) sont d'application. S'agissant du secteur des marchandises, l'Accord sur les SMC renferme une définition juridique, ce qui fait que les subventions ne sont pas soumises à l'obligation de traitement national énoncée à l'article III du GATT.

5.160 La seule interprétation concevable du rapport entre les subventions et l'article III de l'Accord général qui ne rend pas redondant ou inutile l'Accord sur les SMC est celle voulant que les subventions qui satisfont aux critères énoncés aux articles premier et 2 de l'Accord sur les SMC ne sont soumises qu'aux seules disciplines de l'Accord sur les SMC. Les subventions pouvant donner lieu à une action (y compris les subventions visées à l'article 3.1 qui peuvent donner lieu à une action, s'agissant des pays en développement, en vertu de l'article 27) requièrent la preuve de l'existence d'effets défavorables sur les échanges. Cette exigence ne peut être contournée en faisant valoir simplement que la subvention contrevient à l'article III du GATT de 1994 parce que le traitement national n'est pas accordé.

d) L'interprétation juste de l'article III:8 b) du GATT de 1994 étaye le point de vue selon lequel l'article III ne prévaut pas sur l'Accord sur les SMC

5.161 Dans l'affaire Canada - Certaines mesures concernant les périodiques, WT/DS31/AB/R (30 juin 1997), l'Organe d'appel a examiné l'article III:8 b) et s'est prononcé sur cet article. Les faits de la cause indiquent que le Canada n'a pas prétendu que son barème de tarifs postaux subventionnés était une subvention répondant aux critères des articles premier et 2 de l'Accord sur les subventions et qu'il était de ce fait soumis aux disciplines et aux recours de ce seul Accord. Il a tout simplement soutenu que sa pratique était exclue (c'est-à-dire non soumise aux disciplines ni susceptible de recours) en vertu de l'article III:8 b) de l'Accord général.

5.162 Les États-Unis n'étaient pas de cet avis; ils ont soutenu que le transfert de fonds d'une entité gouvernementale à une autre ne remplissait pas la condition posée par l'article III:8 b) concernant "l'attribution aux seuls producteurs nationaux de subventions". Le Groupe spécial s'est rallié à l'avis du Canada. La constatation du Groupe spécial que l'Organe d'appel n'a pas acceptée et qu'il a infirmée était la suivante:

> En conséquence, nous constatons que la Société canadienne des postes ne conserve aucun avantage économique découlant du barème de tarifs subventionnés qu'elle applique à certains périodiques canadiens. La subvention est attribuée aux "seuls" éditeurs canadiens qui remplissent les conditions requises. Puisqu'il est expressément admis à l'article III:8 b) que les subventions attribuées aux seuls producteurs nationaux ne sont pas soumises aux règles de l'article III en matière de traitement national, ni à celles de l'article III:4, nous constatons que le barème canadien de tarifs

> subventionnés applicable aux périodiques peut se justifier au titre de cette disposition.[174]

5.163 Lorsque l'on analyse l'examen auquel a procédé l'Organe d'appel, il faut tenir compte des faits suivants. L'Organe d'appel s'est prononcé sur la question de savoir si le gouvernement avait attribué une subvention aux seuls producteurs nationaux et il l'a fait dans le cadre d'un différend au sujet duquel les deux parties se sont intéressées uniquement à l'Accord général. Il n'a pas été demandé à l'Organe d'appel de se prononcer sur la question examinée en l'occurrence, qui est de savoir si une subvention admissible au titre de l'Accord sur les SMC (sauf dans la mesure où il est établi qu'elle cause des effets défavorables sur les échanges) peut encore être interdite du fait qu'elle constitue un manquement au principe du traitement national inscrit à l'article III de l'Accord général, et celui-ci n'a pas abordé le problème.

5.164 Cela étant dit, examinons le texte, l'historique de la rédaction, le contexte, l'objet et le but de l'article III:8 b). Le Président du Groupe de travail qui a examiné la disposition qui est devenue l'article III:8 b) a expliqué l'objet et la raison d'être de cette disposition dans les termes suivants:

> Cette disposition a été ajoutée au projet de Genève [de la Charte de l'OIC] car il a été estimé que le versement de subventions pour des produits nationaux et non pour des produits importés pourrait être interprété comme une non-application de la règle du "traitement national" par les États Membres.[175]

Dans le rapport de la Sous-Commission qui, à la Conférence de La Havane, a examiné l'article 18 du projet de Charte de l'OIC (à l'origine de l'article III de l'Accord général), il est dit:

> Cet alinéa [article III:8 b)] a été remanié afin de préciser qu'aucune disposition de l'article 18 ne pourrait être interprétée comme autorisant un État Membre à exonérer des produits nationaux des taxes intérieures qui frappent les produits similaires importés ou à rembourser ces droits. En même temps, la Sous-Commission a désiré mentionner qu'à son avis aucune des dispositions de cet alinéa ou de l'article 18 ne pourrait prévaloir contre les dispositions de la section C du chapitre IV [relative aux subventions].[176]

Les groupes spéciaux établis précédemment dans le cadre du GATT qui ont examiné l'article III:8 b) se sont surtout intéressés à la première partie de cette citation extraite des Rapports de La Havane. Cependant, ils n'ont pas fait l'analyse de la partie qui est soulignée ci-dessus et l'Organe d'appel ne s'y est pas intéressé non plus dans l'affaire des périodiques canadiens.

5.165 Le rapport le plus pertinent en l'occurrence est celui du Groupe spécial qui a été chargé de l'affaire États-Unis - Mesures affectant les boissons alcooliques et les boissons à base de malt (19 juin 1992), IBDD, S39/233.[177] Dans cette affaire, le Groupe spécial, tel qu'il a été cité par l'Organe d'appel dans l'affaire des périodiques canadiens, a dit:

---

[174] WT/DS31/R (14 mars 1997), paragraphe 5.44.

[175] E/CONF.2/C.3/A/W.49, page 2.

[176] Rapports des commissions et des principales sous-commissions, Conférence des Nations Unies sur le commerce et l'emploi tenue à La Havane, Cuba, du 21 novembre 1947 au 24 mars 1948 (ICITO/I/8 (septembre 1948), page 71, paragraphe 69 (non souligné dans l'original).

[177] Deux autres rapports dans lesquels l'article III:8 b) a été examiné n'ont aucun intérêt en l'occurrence puisqu'ils portent sur la question de savoir si la subvention a effectivement été attribuée aux seuls producteurs nationaux, une question qui ne se pose pas en l'espèce: Mesures discriminatoires appliquées par l'Italie à l'importation de machines agricoles (23 octobre 1958), IBDD, S7/64; et Communauté économique européenne - Primes et subventions versées aux transformateurs et aux producteurs d'oléagineux et de protéines

> L'article III:8 b) limitait donc les subventions aux producteurs autorisées aux versements effectués après le recouvrement des taxes ou aux versements par ailleurs compatibles avec l'article III. Cette distinction entre les règles concernant les taxes, par exemple les exonérations ou réductions de taxes, et les règles concernant les subventions se justifiait du point de vue économique et politique. 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.[178]

Toute l'importance de cette déclaration ressort de la constatation suivante du Groupe spécial chargé de l'affaire États-Unis - Mesures affectant les boissons alcooliques et les boissons à base de malt:

> L'expression "attribution … de subventions" ne visait que les subventions directes faisant intervenir un paiement, et non les autres subventions telles que les crédits ou réductions fiscaux.[179]

5.166 Cependant, il faut noter que l'affaire des boissons alcooliques des États-Unis a été entendue avant l'achèvement des négociations du Cycle d'Uruguay et, par conséquent, au regard du régime du GATT qui existait alors. Le Code des subventions issu du Tokyo Round ne renfermait pas de définition exhaustive des subventions. La participation à ce code était limitée aux parties contractantes qui avaient choisi d'y adhérer et le rapport entre le Code des subventions et le GATT n'était pas exprimé et faisait l'objet d'interprétations différentes. Par ailleurs, comme le GATT et le Code étaient des instruments juridiques distincts, les dispositions de l'un ne pouvaient être invoquées et examinées dans le cadre des travaux d'un groupe spécial saisi d'un différend portant sur l'autre instrument.

5.167 Tout cela a changé avec l'entrée en vigueur des Accords de l'OMC. Quatre types de subventions sont mentionnés à l'article premier de l'Accord sur les SMC: i) transfert direct de fonds; ii) abandon de recettes normalement exigibles; iii) fourniture de biens ou de services à des prix qui ne sont pas ceux du marché; et iv) versement à un mécanisme de financement dirigé par un organisme

---

apparentées destinées à l'alimentation des animaux (25 janvier 1990), IBDD, S37/91. Les États-Unis prétendent à tort qu'il n'a pas été satisfait à l'exigence énoncée dans le rapport sur l'affaire des machines agricoles italiennes en ce qui concerne ce qu'ils qualifient d'avantages tarifaires et fiscaux accordés par l'Indonésie pour les éléments et les sous-éléments d'automobiles. (Voir la section V.E.3 b).) Comme il est expliqué dans la section suivante de la présente communication, les droits d'importation bonifiés sont des mesures à la frontière et non pas des mesures intérieures; elles ne tombent donc pas sous le coup de l'article III. La bonification de la taxe de luxe s'applique aux automobiles assemblées et elle est attribuée aux seuls producteurs ou constructeurs, ce qui satisfait à l'exigence énoncée dans le rapport sur l'affaire des machines agricoles italiennes. Le rapport États-Unis - Mesures affectant l'importation, la vente et l'utilisation de tabac sur le marché intérieur (12 août 1994), DS44/R, n'est pas pertinent lui non plus. Dans cette affaire, les parties plaignantes ont cherché sans succès à invoquer l'article III:8 b) pour faire valoir que les producteurs des États-Unis (mais non les importateurs) avaient bénéficié d'une subvention provenant du produit d'une taxe intérieure qui ne tombait pas sous le coup de l'article III:8 b) mais contrevenait à l'article III:2.

[178] IBDD, S39/233 (paragraphe 5.10 à la page 307) (non souligné dans l'original).

[179] *Ibid.*, page 306, paragraphe 5.8 (non souligné dans l'original).

privé. Seules les subventions du premier type constituent des "subventions directes". Tous les Membres de l'OMC ont adhéré à la fois à l'Accord général et à l'Accord sur les SMC et les deux accords font partie intégrante de l'Accord instituant l'Organisation mondiale du commerce (voir l'article II:2 de cet accord). Enfin, les groupes spéciaux chargés du règlement des différends sont tenus d'examiner les dispositions pertinentes de tous les Accords de l'OMC cités par les parties au différend (article 7:2 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends).

5.168 Dans ces circonstances, les règles générales d'interprétation des traités nous obligent à réexaminer la portée de l'article III:8 b). Au regard de l'OMC, l'expression "l'attribution … de subventions" qui figure à l'article III:8 b) doit désigner toutes les subventions mentionnées à l'article premier de l'Accord sur les SMC et pas seulement le sous-ensemble des subventions "directes". Seule cette interprétation permet d'éviter de vider de son sens l'Accord sur les SMC. Conformément à cette interprétation, toutes les subventions qui sont attribuées aux seuls producteurs nationaux ne sont pas soumises au principe du traitement national inscrit à l'article III de l'Accord général (auquel elles ne pourraient pas être conformes, par définition). Les subventions qui tombent sous le coup des articles premier et 2 de l'Accord sur les SMC et qui peuvent donner lieu à une action au titre des articles 5 et 6 ne sont plutôt soumises qu'aux seules disciplines de l'article 7 de l'Accord sur les SMC et, encore là, uniquement si elles causent des effets défavorables pour les intérêts d'autres Membres.

e) En cas de conflit entre l'Accord SMC et l'article III du GATT de 1994, c'est l'Accord SMC qui prévaut

5.169 La "Note interprétative générale relative à l'Annexe 1A" de l'Accord instituant l'Organisation mondiale du commerce stipule:

> "En cas de conflit entre une disposition de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994 et une disposition d'un autre accord figurant à l'Annexe 1A de l'Accord instituant l'Organisation mondiale du commerce (dénommé dans les accords figurant à l'annexe 1A l'"Accord sur l'OMC"), la disposition de l'autre accord prévaudra dans la limite du conflit."

Dans le rapport du Groupe spécial Communautés européennes - Régime applicable à l'importation, à la vente et la distribution des bananes, WT/DS27/R/USA (22 mai 1997), la notion de "conflit" est définie comme suit:

> "Il convient tout d'abord de définir la notion de "conflit" utilisée dans la Note interprétative générale. Compte tenu du libellé de cette note, de son contexte et de son objet, nous considérons qu'elle vise les cas i) où il y aurait conflit entre des obligations découlant du GATT de 1994 et des obligations contenues dans des accords figurant à l'Annexe 1A, parce que ces obligations s'excluent mutuellement, en ce sens qu'un Membre ne peut pas s'acquitter simultanément des unes et des autres, et ii) où une règle énoncée dans un accord interdit ce qu'autorise expressément une règle énoncée dans un autre.
>
> Nous estimons cependant que la notion de "conflit" énoncée dans la Note interprétative générale ne vise pas les cas dans lesquels des règles contenues dans l'un des accords figurant à l'Annexe 1A imposent des obligations différentes ou complémentaires de celles qui découlent du GATT de 1994. Il est alors possible de s'acquitter simultanément des unes et des autres sans qu'il soit nécessaire de renoncer à des droits ou à des autorisations explicites: En l'occurrence, il n'y a pas lieu de supposer qu'un Membre n'est pas en mesure, ou n'est pas tenu, de s'acquitter des obligations découlant à la fois du GATT de 1994 et de l'accord pertinent figurant à l'Annexe 1A." (Non souligné dans le texte original; note de bas de page supprimée.)

5.170 Si le Groupe spécial devait conclure que la portée et les disciplines de l'Accord SMC sont incompatibles avec l'article III de l'Accord général (soit en raison des règles générales relatives à l'interprétation des traités, soit en raison de l'interprétation de l'article III:8 b), alors il y aurait "conflit" entre l'Accord sur les subventions et l'article III de l'Accord général. Comme le veut la Note interprétative générale, les dispositions de l'Accord sur les subventions prévaudraient.

5.171 L'Accord SMC autorise l'Indonésie, en sa qualité de pays en développement, à subventionner la taxe de luxe à moins qu'il ne soit démontré que cette subvention cause des effets défavorables pour le commerce. En revanche, l'article III du GATT de 1994 interdirait ces subventions parce qu'elles feraient obstacle à l'octroi du traitement national au sens de l'article III:2. Il ne serait pas nécessaire de démontrer l'existence d'effets défavorables pour le commerce. Autrement dit, l'Accord SMC autorise expressément ce que l'article III du GATT de 1994 interdirait. Les obligations de l'Indonésie au regard de ces deux textes s'excluraient mutuellement. Il serait tout simplement impossible d'appliquer l'interdiction générale énoncée à l'article III:2 et d'autoriser en même temps l'Indonésie à exercer les droits que lui confère expressément l'Accord SMC de faire la preuve de l'existence d'effets défavorables. Cette situation correspond exactement à la définition de la notion de "conflit" contenue dans la Note interprétative générale. Les dispositions de l'Accord SMC ("Accord figurant à l'Annexe 1A") l'emporteraient donc sur l'article III de l'Accord général.

5.172 L'article III:4 du GATT de 1994 est également en contradiction avec l'Accord SMC en ce sens qu'il interdit des mesures que l'Accord SMC n'interdit pas. Prenons par exemple une loi prévoyant l'octroi d'une aide à une branche de production dans une région défavorisée (selon les prescriptions de l'article 8.2 b) de l'Accord SMC) ou d'autres subventions bénéficiant du "feu vert". Une telle subvention est autorisée en vertu de l'Accord SMC, mais violerait les dispositions de l'article III:4 si celui-ci était d'application. Nous nous trouvons dans le cas présent devant un conflit analogue, puisque, comme l'Indonésie l'a démontré, l'Accord SMC autorise les mesures dont les plaignants considèrent qu'elles sont contraires à l'article III:4. De plus, même si l'interprétation des plaignants était correcte, il y aurait conflit et seul l'Accord SMC serait d'application.

f) L'Accord SMC donne la définition des subventions et énonce tous les droits et obligations en la matière

5.173 Les articles premier à 9 compris de l'Accord SMC donnent un tableau complet des définitions concernant les subventions, les disciplines et les voies de recours. L'Accord SMC recouvre toutes les subventions. Si une subvention relève de l'une des deux catégories visées à l'article 3, c'est une subvention prohibée. Si une subvention relève de l'une des quatre catégories visées à l'article 8, c'est une subvention ne donnant pas lieu à une action. Si une subvention est spécifique au sens de l'article 2, mais n'est pas prohibée au sens de l'article 3, ou ne donne pas lieu à une action au sens de l'article 8, elle appartient à la catégorie résiduelle des subventions pouvant donner lieu à une action.

5.174 Par ailleurs, l'Accord SMC recouvre toutes les voies de recours en matière de subventions, et l'article 27 prévoit un traitement spécial et différencié pour les pays en développement Membres. En cas de subvention prohibée, le plaignant doit démontrer l'existence de ce type de subvention et le recours prévu est que le Membre "la retire sans retard" (articles 4 à 7). En cas de subvention pouvant donner lieu à une action, y compris s'il s'agit d'une subvention prohibée accordée ou maintenue par un pays en développement, le plaignant doit démontrer l'existence d'une subvention au sens des articles premier et 2 et les effets défavorables causés à ses intérêts par le recours à cette subvention (article 5). Le recours prévu est que le Membre "prendra des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables ou retirera la subvention" (article 7.8). Les procédures et les voies de recours prévues pour certaines subventions ne pouvant pas donner lieu à une action sont décrites à l'article 9.

g) La définition du terme "subvention" donnée dans l'Accord SMC est une définition exhaustive, contrairement à l'affirmation des États-Unis

5.175 Pour étayer leur thèse selon laquelle la définition du terme "subvention" contenue dans l'Accord SMC n'est pas exhaustive, les États-Unis font valoir qu'il est dit à l'article 1.1 de l'Accord SMC que la définition s'applique "[a]ux fins du présent Accord".

5.176 Tout d'abord, invoquer cette expression pour limiter la portée de la définition, c'est faire abstraction du fait que tous les Accords de l'OMC font partie d'un tout. L'Accord SMC est l'un des Accords de l'OMC. L'article II:2 de l'Accord instituant l'Organisation mondiale du commerce stipule: "[l]es accords et instruments juridiques connexes repris dans les annexes 1, 2 et 3 … font partie intégrante du présent Accord et sont contraignants pour tous les Membres". Avant l'entrée en vigueur des Accords de l'OMC, il n'existait pas en droit international de définition du terme "subvention". Il n'y avait pas de cadre exhaustif concernant les définitions, les disciplines et les voies de recours, et le Code des subventions ne s'appliquait qu'à un petit nombre de PARTIES CONTRACTANTES du GATT. Avec l'entrée en vigueur des Accords de l'OMC, la définition du terme "subvention" contenue dans l'Accord SMC est devenue la seule définition pour tous les Accords de l'OMC.

5.177 Ensuite, les États-Unis n'ont pas donné (et ne peuvent pas donner) d'autres définitions du terme "subvention". Enfin, les mesures considérées relèvent à l'évidence de la définition du terme "subvention" que contiennent les articles 1.1 a) 1) ii) et 2) de l'Accord SMC (voir sections V.D.1 et VIII.A.1 et 2).

h) L'article VI:5 de 1994 n'est pas pertinent et a pour objet de limiter les risques qu'un plaignant fasse usage d'un recours à titre unilatéral

5.178 Les États-Unis invoquent l'article VI:5 du GATT pour étayer la thèse selon laquelle l'Accord SMC n'était pas destiné à être la seule voie de recours face à des mesures pouvant être définies comme des subventions (voir section V.E.3). Or, l'article VI:5 n'est pas pertinent en l'espèce. Il n'a rien à voir avec la question de savoir si le pays d'accueil peut accorder une subvention (c'est-à-dire si les obligations de l'article III de l'Accord général s'appliquent au même titre que celles de l'Accord SMC), ni d'ailleurs avec les subventions. Il a en fait pour objet d'empêcher les autorités du pays importateur de procéder à une double taxation lorsqu'elles imposent des droits en vertu de la législation nationale en matière antidumping ou en matière de droits compensateurs.[180]

i) L'interprétation des États-Unis de la note de bas de page n° 56 de l'article 32.1 de l'Accord SMC est viciée

5.179 Les États-Unis citent la note de bas de page n° 56 de l'article 32 de l'Accord SMC comme indiquant qu'il n'était pas dans l'intention des rédacteurs de faire de l'Accord la voie de recours exclusive contre des mesures correspondant à la définition d'une subvention qui y figure (voir section V.E.3), et qu'ainsi il n'y a pas de "conflit" entre l'Accord SMC et l'Accord général. Cette interprétation est incorrecte. L'article 32.1 et la note de bas de page n° 56 ont été intégralement repris du Code des subventions issu du Tokyo Round, dans lequel ils figurent en tant qu'article 19.1 et note de bas de page n° 38. Un article et une note de bas de page correspondants apparaissent dans le Code antidumping issu du Tokyo Round. La seule différence est dans l'utilisation du terme "dumping", par

[180] Lorsque l'octroi d'une subvention aboutit à un prix à l'exportation inférieur à la "valeur normale" (soit le prix comparable du produit similaire destiné à la consommation sur le marché intérieur), les autorités du pays importateur pourraient, en l'absence de l'article VI:5, imposer à la fois des droits antidumping et des droits compensateurs. L'article VI:5 a pour objet d'empêcher cette éventualité

opposition au terme "subvention".[181] Ainsi, il est clair que les rédacteurs des codes issus du Tokyo Round considéraient que ces articles et leurs notes de bas de page s'appliquaient aux mesures prises par les autorités des pays importateurs au titre des lois nationales relatives aux droits compensateurs ou aux mesures antidumping. Dans ces conditions, les "autres dispositions pertinentes" de l'Accord général se rapportent aux autres mesures que les autorités des pays importateurs peuvent légitimement prendre, telles que des mesures de sauvegarde en vertu de l'article XIX de l'Accord général, qui sont "appropriées" lorsque les conditions d'application de ces mesures correctives sont satisfaites.

5.180 Le raisonnement des États-Unis est vicié à deux autres titres. Premièrement, il ne tient pas compte de la signification des termes "pertinentes" et "selon qu'il sera approprié" figurant dans la note de bas de page n° 56:

> Cette disposition ne vise pas à empêcher que des mesures soient prises, selon qu'il sera approprié, au titre d'autres dispositions pertinentes du GATT de 1994. (Non souligné dans le texte original.)

Les États-Unis ne tiennent pas compte du texte même qu'ils cherchent à interpréter. Les autres dispositions du GATT ne sont pas "pertinentes" et, en outre, des mesures au titre d'autres dispositions du GATT ne sont pas "appropriées" et sont donc rendues impossibles, car les mesures en question sont manifestement visées par l'Accord SMC, qui prévoit également des mesures correctives à leur égard.

5.181 Deuxièmement, aux termes de l'article 32.1 lui-même:

> Il ne pourra être pris aucune mesure particulière contre une subvention accordée par un autre Membre, si ce n'est conformément aux dispositions du GATT de 1994, tel qu'il est interprété par le présent accord. (Non souligné dans le texte original; note de bas de page omise.)

Les termes "tel qu'il est interprété par le présent accord" confirment la primauté de l'Accord SMC pour définir et prévoir des mesures correctives pour les subventions.

j) Le droit de l'Indonésie, en tant que pays en développement, de maintenir des subventions concernant la teneur en éléments d'origine locale est soumis à la seule obligation pour l'Indonésie de ne pas causer de préjudice grave à un produit similaire

5.182 Parce que l'Indonésie est un pays en développement Membre, "[l]a prohibition énoncée au paragraphe 1 b) de l'article 3 ne s'appliquera pas … pendant une période de cinq ans … à compter de la date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC [c'est-à-dire, jusqu'au 1er janvier 2000]" à ses subventions concernant la teneur en éléments d'origine locale (article 27.3). Au lieu de cela, ce sont les articles 5 à 7 qui s'appliquent. Aucun plaignant n'a démontré, comme l'exige l'article 6, par des

[181] Voir ci-après le texte de l'article 16.1 du Code antidumping et de la note de bas de page n° 16 (les parties qui diffèrent, extraites de l'article 19.1 et de la note de bas de page n° 38 du Code des subventions, sont incluses entre crochets).

Article 16.1: "Il ne pourra être pris aucune mesure particulière contre le dumping des exportations d'une autre partie [une subvention accordée par un autre signataire], si ce n'est conformément aux dispositions de l'Accord général, tel qu'il est interprété par le présent accord."

Note de bas de page n° 16: "Cette disposition [Ce paragraphe] ne vise pas à empêcher que des mesures soient prises[,] dans les cas appropriés[,] au titre d'autres dispositions pertinentes de l'Accord général."

éléments de preuve positifs que les subventions concernant la teneur en éléments d'origine locale causent un "préjudice grave" à un produit similaire. (Voir section VIII.B.)

k) L'application de l'article III du GATT de 1994 au présent différend, comme le demandent les plaignants, viderait l'Accord SMC de son sens

5.183 Si l'article III:2 devait interdire les subventions pouvant donner lieu à une action pour lesquelles il n'est pas établi qu'elles causent des effets défavorables, les dispositions de l'Accord SMC concernant lesdites subventions seraient vidées de leur sens.

1) Presque toutes les subventions sont conçues pour profiter aux seuls produits nationaux, ce qu'elles font effectivement

5.184 En vertu de l'Accord SMC, s'agissant des subventions pouvant donner lieu à une action, le plaignant doit prouver à la fois l'existence d'une subvention au sens des articles 1 et 2 et celle d'effets défavorables pour les intérêts du plaignant causés par l'utilisation de cette subvention (article 5). À l'inverse, conformément à l'article 3:8 du Mémorandum d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends (le Mémorandum d'accord) ainsi qu'à une pratique établie de longue date au GATT, une mesure contrevenant à l'article III:2 de l'Accord général est purement et simplement prohibée. En vertu de l'article III:2, un produit importé ne sera pas frappé d'une taxe intérieure supérieure à celle qui frappe un produit national similaire. Un plaignant n'a pas besoin d'établir l'existence d'effets défavorables pour ses intérêts résultant de cette mesure.

5.185 Par définition, les subventions établissent une discrimination vis-à-vis des produits similaires, tant nationaux qu'importés, qui ne bénéficient pas d'une subvention. Dans la mesure où une subvention n'est pas accordée à un produit importé, ce qui est presque toujours le cas, elle violerait la prescription relative au traitement national de l'article III si cette obligation était applicable.

2) Selon l'interprétation des plaignants, les subventions de l'Indonésie relatives à la taxe de luxe seraient condamnées en raison de leur seule nature discriminatoire et les Communautés européennes et les États-Unis n'auraient pas à établir l'existence d'un préjudice grave

5.186 La subvention prévue au titre du Programme d'incitation de 1993 profite aux berlines d'une cylindrée inférieure à 1 600 $cm^3$ et dont la teneur en éléments d'origine indonésienne est supérieure à 60 pour cent. À l'inverse, les berlines importées d'une cylindrée inférieure à 1 600 $cm^3$ et dont la teneur en éléments d'origine indonésienne est supérieure à 60 pour cent sont frappées d'un taux de la taxe de luxe non subventionné qui est supérieur au taux subventionné. Dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale de février 1996, une Timor S515 de 1 500 $cm^3$ dont la teneur en éléments d'origine locale correspond au niveau applicable n'est pas soumise à la taxe de luxe, alors qu'une voiture importée similaire serait frappée d'un taux de la taxe de luxe non subventionné supérieur au taux subventionné.

5.187 Si l'article III:2 était appliqué au lieu de l'Accord SMC, les subventions indonésiennes concernant la taxe de luxe seraient condamnées uniquement en raison de leur nature intrinsèquement discriminatoire. Il ne serait pas nécessaire pour les Communautés européennes et les États-Unis d'établir l'existence d'un préjudice grave comme le requiert l'Accord SMC.

l) Réciproquement, l'interprétation de l'Indonésie ne rend pas l'article III inutile, comme le prétendent les plaignants, mais le limite de manière appropriée

5.188 L'interprétation de l'Indonésie, selon laquelle les subventions qui répondent aux critères énoncés dans les articles premier et 2 de l'Accord SMC sont régies uniquement par ce dernier, est la seule interprétation raisonnable du lien entre les subventions et l'article III qui ne vide pas les

dispositions de l'Accord SMC de leur sens. En outre, contrairement aux allégations des plaignants, l'interprétation de l'Indonésie ne rend pas l'article III inutile, mais le limite à son champ d'application approprié.

1) Il existe un "conflit" – L'article III de l'Accord général et l'Accord SMC s'excluent mutuellement et ne peuvent être appliqués simultanément; les obligations résultant de l'Accord SMC ne sont pas additionnelles, supplémentaires ou complémentaires par rapport à l'article III du GATT de 1994

5.189 Selon le Groupe spécial chargé de l'affaire Communautés européennes - Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, il existe un "conflit" lorsque:

i) il y a conflit entre des obligations découlant du GATT de 1994 et des obligations contenues dans des accords figurant à l'Annexe 1A qui s'excluent mutuellement; et

ii) une règle énoncée dans un accord interdit ce qu'autorise expressément une règle énoncée dans un autre. Des obligations s'excluent mutuellement quand un Membre ne peut pas s'acquitter simultanément des unes et des autres.[182]

5.190 Il n'existe pas de "conflit" lorsque des règles contenues dans un accord figurant à l'Annexe 1A imposent des obligations différentes ou complémentaires de celles qui découlent du GATT de 1994 car "il est [alors] possible de s'acquitter simultanément des unes et des autres sans qu'il soit nécessaire de renoncer à des droits ou à des autorisations explicites".[183]

5.191 Contrairement aux affirmations des Communautés européennes et du Japon (voir sections V.E.1 et 2), les obligations découlant pour l'Indonésie du GATT de 1994 et de l'Accord SMC s'excluent mutuellement car il n'est pas "possible de s'acquitter simultanément des unes et des autres sans qu'il soit nécessaire de renoncer [au] droit[] ou [à l'] autorisation[] explicite" de maintenir les subventions en question en l'absence de préjudice grave causé à un produit similaire. De plus, l'article III "interdirait" ce que l'Accord SMC "autorise". L'Accord SMC n'interdit pas expressément aux pays en développement d'accorder une subvention comportant un traitement fiscal intérieur des produits différencié. En revanche, l'article III:2 du GATT de 1994 interdit d'appliquer aux produits un tel traitement fiscal différencié. Ainsi, il existe manifestement un conflit dans la présente affaire.[184]

5.192 Dans l'affaire Bananes III, le Groupe spécial a examiné concrètement le type de conflit qui existe dans la présente affaire dans un exemple traitant des rapports entre l'article XI et l'Accord sur les textiles et les vêtements (ATV):

> L'article XI:1 du GATT de 1994 interdit ce que l'article 2 de l'Accord sur les textiles autorise de façon tout aussi explicite. Certes, les Membres pourraient en principe se conformer à la fois à l'article XI:1 du GATT et à l'article 2 de l'Accord sur les textiles

[182] Communautés européennes – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes (22 mai 1997), WT/DS27/R/USA, page 467, paragraphe 7.159.

[183] *Ibid*, paragraphe 7.160 (non souligné dans le texte original).

[184] Les Communautés européennes et le Japon soutiennent également que l'Accord sur les subventions n'autorise pas expressément l'Indonésie à appliquer des mesures discriminatoires interdites par l'article III. Comme cela a été analysé, les mesures en question ne sont pas interdites par l'article III. Les Communautés européennes soulignent le terme "expressément", suggérant que l'Accord sur les subventions n'est pas suffisamment explicite. Cependant, l'Accord sur les subventions est suffisamment explicite pour que les CE elles-mêmes admettent que "l'Indonésie est … autorisée à accorder des "subventions" à certaines conditions". Ces conditions sont l'absence de préjudice grave causé à un produit similaire et elles sont satisfaites en l'espèce.

> simplement en s'abstenant d'invoquer le droit d'imposer des restrictions quantitatives dans le secteur des textiles parce que l'article 2 de l'Accord l'autorise, sans toutefois le prescrire. Mais une telle interprétation viderait de leur sens des articles, voire des sections entières des Accords de l'OMC et irait à l'encontre des objectifs de nombreux accords figurant à l'Annexe 1A qui ont été négociés dans l'intention de créer des droits et des obligations très différents à certains égards de ceux qui découlent du GATT de 1994.[185]

5.193 Contrairement à ce qu'affirme le Japon (voir section V.E.1 3) c)), le lien entre l'article III et l'Accord SMC est comparable au lien entre l'article XI et l'ATV – il existe un conflit, indépendamment du fait que l'Indonésie "[pourrait] en principe se conformer" à la fois à l'article III et à l'Accord SMC "simplement en s'abstenant d'invoquer le droit" de maintenir les subventions en question en l'absence de préjudice grave causé à un produit similaire. Cela, parce que l'Accord SMC "autorise, sans toutefois le prescrire", le maintien de telles subventions. Constater qu'il n'existe pas de conflit "viderait de leur sens" les dispositions de l'Accord SMC concernant les subventions pouvant donner lieu à une action.

5.194 En outre, une telle constatation "irait à l'encontre des objectifs" de l'Accord SMC. Le traitement spécial et différencié des pays en développement Membres est l'un des objectifs de l'Accord sur les subventions, comme le prouve l'article 27, qui énonce ce traitement en détail, et notamment les termes du paragraphe 1 ("Les Membres reconnaissent que les subventions peuvent jouer un rôle important dans les programmes de développement économique des pays en développement Membres.").

5.195 Le Groupe spécial dans l'affaire Bananes III a reconnu que "de nombreux accords figurant à l'Annexe 1A ... ont été négociés dans l'intention de créer des droits et des obligations très différents à certains égards de ceux qui découlent du GATT de 1994". Le droit de l'Indonésie de maintenir les subventions en question en l'absence de préjudice grave causé à un produit similaire correspond précisément à ce type de droit. Il est "différent[...] […] de ceux qui découlent du GATT de 1994" et il fait partie du compromis négocié entre les pays développés et les pays en développement.

5.196 Le Mémorandum d'accord sur le règlement des différends interdit de diminuer le droit de l'Indonésie de maintenir les subventions en question en l'absence de préjudice grave causé à un produit similaire. "Les recommandations et décisions de l'ORD ne peuvent pas accroître ou diminuer les droits et obligations énoncés dans les accords visés." (Mémorandum d'accord, article 3:2.) De plus, le Mémorandum d'accord non seulement interdit d'annuler ou de compromettre les avantages de l'Indonésie, il interdit d'entraver un objectif de l'Accord sur les subventions énoncé à l'article 27.1 ("Les Membres reconnaissent que les subventions peuvent jouer un rôle important dans les programmes de développement économique des pays en développement Membres."). "Toutes les solutions apportées aux questions soulevées formellement au titre des dispositions des accords visés relatives aux consultations et au règlement des différends ... n'annuleront ni ne compromettront des avantages résultant pour tout Membre desdits accords, ni n'entraveront la réalisation de l'un de leurs objectifs." (Mémorandum d'accord, article 3:5.)

5.197 Les États-Unis ont critiqué à tort le Groupe spécial chargé de l'affaire Bananes III et l'Indonésie pour ne pas soutenir entièrement la proposition selon laquelle il existe un conflit si des obligations ne s'excluent pas mutuellement. (Voir section V.E.3.) Premièrement, comme cela a été analysé plus haut, les obligations s'excluent mutuellement. De plus, l'historique des négociations de l'Accord SMC vient à l'appui de l'opinion selon laquelle il existe un conflit lorsqu'un "droit" conféré

[185] Communautés européennes – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes (22 mai 1997), WT/DS27/R/USA, page 467, note de bas de page 403 (non souligné dans le texte original).

par un accord est "rendu inapplicable" par une disposition d'un autre accord. Les accords figurant à l'Annexe 1A, y compris l'Accord SMC, ont été "négociés dans l'intention de créer des droits et des obligations très différents à certains égards de ceux qui découlent du GATT de 1994".[186] L'opinion contraire, comme cela a été analysé plus haut, "viderait de leur sens des articles, voire des sections entières des Accords de l'OMC et irait à l'encontre des objectifs de nombreux accords figurant à l'Annexe 1A".[187]

2) Le paragraphe 8 b) de l'article III du GATT de 1994 est hors de propos, si ce n'est qu'il précise que l'article III s'applique aux taxes intérieures discriminatoires frappant les produits similaires

5.198 L'article III s'applique aux taxes intérieures discriminatoires frappant les produits similaires. Les subventions concernant les droits d'importation sont des mesures à la frontière, et non des mesures intérieures, et ne sont donc pas visées par l'article III. (Voir section V.F.1.) La subvention concernant la taxe de luxe est accordée exclusivement aux constructeurs ou aux assembleurs automobiles et est donc autorisée dans le cadre de l'article III:8 b), et est conforme à l'affaire Mesures discriminatoires appliquées par l'Italie à l'importation de machines agricoles.[188] Les arguments des Communautés européennes et du Japon concernant l'interprétation de l'article III:8 b) dans les affaires États-Unis - Mesures affectant les boissons alcooliques et les boissons à base de malt[189] et Canada - Certaines mesures concernant les périodiques[190] sont étudiés à la section V.D.2. En outre, même si le Groupe spécial constate que la subvention concernant la taxe de luxe n'est pas autorisée dans le cadre de l'article III:8 b), il reste qu'en l'espèce, il n'y a pas de produit similaire. En citant le rapport de la Sous-Commission de la Conférence de La Havane, les Communautés européennes elles-mêmes reconnaissent qu'il faut qu'il y ait un produit similaire. L'article III:8 b) a été remanié "afin de préciser qu'aucune disposition de l'article [III] ne pourrait être interprétée comme autorisant un État membre à exonérer des produits nationaux des taxes intérieures qui frappent les produits similaires importés ou à rembourser ces droits".[191]

m) L'affirmation des plaignants selon laquelle l'Accord SMC ne peut pas être *lex specialis* car, si tel était le cas, il n'y aurait pas de limite aux subventions de caractère général et aux subventions visées à l'article 8, est incorrecte

5.199 L'exemple produit par les États-Unis (voir section V.E.3 a) 2)) concerne une taxation intérieure différenciée soumise à l'article III et n'est pas pertinent en l'espèce. Les subventions concernant les droits d'importation ne sont pas des mesures intérieures (voir section V.F.1.), la subvention concernant la taxe de luxe est autorisée dans le cadre de l'article III:8 b) et il n'y a pas de produits similaires concernés dans la présente affaire.

---

[186] Voir Communautés européennes – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes (22 mai 1997), WT/DS27/R/USA, page 467, note de bas de page 403.

[187] *Ibid*.

[188] Mesures discriminatoires appliquées par l'Italie à l'importation de machines agricoles (23 octobre 1958), IBDD, S7/64.

[189] États-Unis – Mesures affectant les boissons alcooliques et les boissons à base de malt (19 juin 1992), IBDD, S39/233.

[190] Canada - Certaines mesures concernant les périodiques (30 juin 1997), WT/DS31/AB/R.

[191] Rapport des Commissions et des principales Sous-Commissions, Conférence des Nations Unies sur le commerce et l'emploi, tenue à La Havane, Cuba, du 21 novembre 1947 au 24 mars 1948, ICITO 1/8 (septembre 1948), page 71, paragraphe 69 (non souligné dans le texte original).

n) Même si l'exemple produit par les États-Unis était pertinent, l'argument que les États-Unis cherchent à avancer est juridiquement incorrect - l'Accord SMC prend en considération les subventions de caractère général et les autres subventions visées à l'article 8

5.200 Les articles premier à 9 de l'Accord SMC énoncent de manière exhaustive et explicite les définitions des disciplines et des voies de recours concernant les subventions. L'absence d'une voie de recours dans l'Accord SMC en ce qui concerne les subventions non spécifiques, telles que celle qui est décrite par les États-Unis, ne signifie pas que ledit accord ne fournit pas de système de voie de recours englobant tous les cas de figures. Cette absence fait au contraire partie de ce système. Le caractère détaillé et explicite des dispositions concernant les voies de recours de l'Accord SMC indique que les rédacteurs avaient l'intention de parvenir à ce résultat. Notamment, les dispositions de l'article 9 concernant les voies de recours ne s'appliquent manifestement pas aux subventions non spécifiques (article 8.1 a)), seulement aux autres subventions ne donnant pas lieu à une action (article 8.1 b)). En tout état de cause, l'exemple produit par les États-Unis n'est pas pertinent en l'espèce car les mesures en question sont des subventions pouvant donner lieu à une action.

o) Les allégations du Japon et des États-Unis selon lesquelles les mesures prises par l'Indonésie violent la deuxième phrase de l'article III:2 sont incorrectes

5.201 Les allégations du Japon et des États-Unis selon lesquelles les mesures prises par l'Indonésie violent la deuxième phrase de l'article III:2 sont incorrectes. L'Accord SMC est *lex specialis* et, à l'inverse, dans la mesure où il existe un conflit, régit le règlement du présent différend, y compris les allégations au titre de l'article III:2.

p) L'opinion du Japon selon laquelle le raisonnement de l'Indonésie vide la Note interprétative générale de son sens est incorrecte

5.202 Le Japon soutient que "la théorie de la "*lex specialis*" de l'Indonésie rendrait la Note interprétative générale complètement inutile et affaiblirait gravement les obligations fondamentales découlant du GATT". (Voir section V.E.1.) Le Japon a déformé la position de l'Indonésie.

5.203 Le raisonnement de l'Indonésie concernant la *lex specialis* ne "rend [pas] la Note interprétative générale complètement inutile". Au contraire, la Note interprétative générale vient à l'appui du raisonnement de l'Indonésie. Parce qu'il existe un "conflit", la Note interprétative générale prescrit que les dispositions de l'Accord sur les subventions "[prévaillent] dans les limites du conflit". De même, aucun des arguments de l'Indonésie "[n'affaiblit] gravement les obligations fondamentales découlant du GATT". Comme cela a été analysé plus haut, l'interprétation de l'Indonésie, selon laquelle les subventions qui répondent aux critères énoncés dans les articles premier et 2 de l'Accord SMC sont uniquement régies par ledit accord, est la seule interprétation raisonnable du lien entre les subventions et l'article III qui ne vide pas l'Accord SMC de son sens. Cette interprétation n'affaiblit pas gravement l'article III, mais le limite à son champ d'application approprié.

q) Les parties et les pièces ne sont pas "indirectement" frappées de taxes supérieures à celles qui frappent les produits nationaux similaires

5.204 Les parties et les pièces ne sont pas "indirectement" frappées de taxes supérieures à celles qui frappent "les produits nationaux similaires". Premièrement, il n'y a presque aucune partie et pièce "similaire". Deuxièmement, les importateurs de ces parties et pièces continuent de payer la taxe de manière directe, les montants et les taux étant ceux dont ils s'acquittent depuis des années. Le fait de ne pas recevoir des avantages que reçoit une autre société n'augmente absolument pas, directement ou indirectement, la taxe dont sont frappées les parties qui ne reçoivent pas ces avantages.

## E. Contre-arguments concernant la réponse générale de l'Indonésie aux allégations formulées au titre de l'article III du GATT de 1994

### 1. Contre-arguments du Japon

5.205 Sont présentés ci-après les contre-arguments du **Japon** concernant la défense générale de l'Indonésie vis-à-vis des allégations avancées au titre de l'article III du GATT de 1994.

5.206 L'Indonésie soutient que l'article III du GATT ne s'applique pas au présent différend. Cette opinion est toutefois erronée.

5.207 S'agissant de l'exemption de la taxe de luxe, l'Indonésie n'a pas avancé d'autres contre-arguments, tels que ceux qu'elle a formulés concernant l'exemption des droits d'importation. En conséquence, il est contesté que la prescription relative à la teneur en éléments d'origine locale, au moins par rapport à l'exemption de la taxe de luxe, constitue une présomption de violation de l'article III:4 du GATT en ce que les parties et pièces nationales reçoivent un traitement plus favorable que les importations similaires, et la seule question est de savoir si l'application de l'article III:4 du GATT, à l'exemption de la taxe de luxe est rendue impossible en vertu de l'Accord SMC.

5.208 L'Indonésie soutient que ses mesures en question sont des subventions pouvant donner lieu à une action au titre de l'Accord SMC, et particulièrement qu'il s'agit de subventions subordonnées à l'utilisation de produits nationaux qui seraient interdites par l'article 3.1 b) dudit accord, mais qui, au lieu de cela, sont considérées comme pouvant donner lieu à une action en vertu de l'article 27.3. Incontestablement, les mesures fiscales discriminatoires de l'Indonésie correspondent à la définition d'une "subvention" énoncée dans l'Accord SMC et peuvent donner lieu à une action à titre transitoire dans le cadre de la partie III de l'Accord SMC. La seule conséquence de cette analyse est que, en vertu de l'Accord SMC, ces subventions sont soumises aux voies de recours énoncées à l'article 7, tout comme d'autres subventions comportant des exonérations fiscales applicables aux produits nationaux pouvant donner lieu à une action au titre de l'Accord SMC, au lieu de l'article 4, qui prévoit les procédures extrêmement accélérées applicables aux subventions prohibées. La question est donc de savoir si les obligations relatives au traitement national de l'article III du GATT s'appliquent également aux subventions pouvant donner lieu à une action.

5.209 L'Indonésie soutient d'autre part que les obligations relatives au traitement national de l'article III du GATT ne s'appliquent pas aux subventions pouvant donner lieu à une action, quelle que soit leur nature, prétendant que ces subventions sont régies uniquement par l'Accord SMC. À l'appui de cette position, l'Indonésie a mentionné quatre arguments principaux dans sa première communication: l'Accord SMC est la *lex specialis* pour les "subventions" correspondant à la définition qui y figure; le fait d'appliquer l'article III:2 du GATT aux "subventions" rendrait l'Accord SMC inutile; il y a "conflit" entre l'article III du GATT et l'Accord SMC; et il faut "repenser" l'article III:8 b) du GATT à la lumière de l'Accord SMC.

5.210 Aucun des arguments de l'Indonésie n'est fondé. L'article III du GATT et l'Accord SMC sont tous deux applicables au Programme concernant la voiture nationale, il n'existe pas de "conflit" entre eux, et l'article III du GATT interdit les mesures de l'Indonésie. Accepter le raisonnement de l'Indonésie, à savoir, ne pas appliquer l'article III:2 du GATT aux "subventions" viderait de son sens l'une des dispositions clés du GATT. Selon l'interprétation de l'Indonésie, il serait permis d'imposer des taxes intérieures discriminatoires en les dénommant "subventions", mais cela priverait l'article III:2 de toute raison d'être et de tout objet, car sa seule fonction est d'interdire l'imposition discriminatoire de taxes intérieures. L'analyse ci-après met en évidence les vices des arguments présentés par l'Indonésie à l'appui de sa théorie incorrecte du lien entre l'article III du GATT et l'Accord SMC.

a) L'argument de l'Indonésie relatif à la *lex specialis* n'a aucun fondement

5.211 L'Indonésie allègue que "[l]e présent différend concerne des subventions et est donc régi par l'Accord [SMC], et non par le [GATT] ou [l'Accord sur les MIC]". L'Indonésie soutient d'autre part que l'Accord SMC "est la *lex specialis* et la conformité des programmes au regard de l'OMC doit être évaluée en fonction des dispositions de ce seul accord". (Voir section V.D.)

1) L'argument de l'Indonésie relatif à la *lex specialis* est sans fondement

5.212 L'argument de l'Indonésie relatif à la *lex specialis* est dépourvu de tout fondement juridique, ce que concède essentiellement l'Indonésie faute de citer dans sa première communication une seule disposition écrite à l'appui de son affirmation selon laquelle seul l'Accord SMC s'applique aux dégrèvements fiscaux discriminatoires et autres subventions. Cette omission n'est pas surprenante, bien entendu, car il n'existe tout simplement pas de règles de l'OMC prévoyant que l'application d'accords spécifiques, tels que l'Accord SMC, aille jusqu'à exclure complètement des obligations générales découlant de l'OMC, comme le traitement national. À elle seule, l'absence d'éléments expressément écrits à l'appui de l'argumentation est suffisante pour rejeter la position de l'Indonésie[192], mais l'absence, d'autre part, dans les arguments de l'Indonésie de toute citation de l'historique de l'élaboration des accords, d'une décision d'un groupe spécial, voire d'un traité, à l'appui de son raisonnement, ne fait que l'aggraver.

2) L'argument de l'Indonésie relatif à la *lex specialis* est erroné

5.213 L'argument de l'Indonésie relatif à la *lex specialis* est également erroné. Il est incompatible avec le texte des Accords de l'OMC.

5.214 Comme cela a été mentionné, aucune règle de l'OMC ne prévoit que des accords spécifiques s'appliquent au point d'exclure complètement des obligations générales découlant de l'OMC. Au contraire, les Accords de l'OMC prévoient expressément une règle de droit différente et beaucoup plus étroite. Concrètement, la Note interprétative générale relative à l'Annexe 1A de l'Accord instituant l'OMC (la "Note interprétative générale") prévoit ce qui suit:

> En cas de conflit entre une disposition de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994 et une disposition d'un autre accord figurant à l'Annexe 1A [de l'Accord sur l'OMC], la disposition de l'autre accord prévaudra dans la limite du conflit.

5.215 L'existence de la Note interprétative générale bat complètement en brèche l'argument de l'Indonésie relatif à la *lex specialis*. La Note interprétative générale précise expressément les conséquences d'un éventuel "conflit" entre le GATT et certains autres accords, y compris l'Accord SMC, et elle ne prévoit de primauté que "dans la limite du conflit". Mais si l'Accord SMC était la *lex specialis* qui s'appliquait au point d'exclure complètement le GATT, comme le soutient l'Indonésie, alors aucun "conflit" ne pourrait jamais se produire entre les deux. À l'évidence, les Membres de l'OMC, en adoptant la Note interprétative générale, ont reconnu formellement la possibilité de "conflit". Ainsi, la Note interprétative générale, par son existence même, réfute la théorie de l'Indonésie relative à la *lex specialis*.

5.216 En outre, la théorie de l'Indonésie est réfutée par l'existence de la note de bas de page n° 56 de l'Accord SMC, qui précise que ce dernier "[n'empêche pas] que des mesures soient prises, selon qu'il

[192] Voir Convention de Vienne sur le droit des traités, article 31; Voir également, États-Unis – Normes concernant l'essence nouvelle et ancienne formules ("États-Unis – Essence"), WT/DS2/AB/R, adopté le 20 mai 1996, page 18.

sera approprié, au titre d'autres dispositions pertinentes du GATT de 1994". De même que la Note interprétative générale, la note de bas de page n° 56 prouve formellement que l'application de l'Accord SMC ne va pas jusqu'à exclure complètement le GATT.[193]

5.217 L'Indonésie affirme que l'Accord SMC fournit l'"unique définition d'une subvention pour l'ensemble des Accords de l'OMC". Mais il n'y a aucune raison de ne pas tenir compte des termes clairs de l'article 1.1 de l'Accord SMC, qui indique expressément que la définition est "aux fins du présent accord". Il faut interpréter cet article de bonne foi conformément au sens ordinaire qu'il convient de donner à ses termes, comme la Convention de Vienne nous invite à le faire.

5.218 L'Indonésie allègue également son "droit, en tant que pays en développement, de maintenir des subventions concernant la teneur en éléments d'origine locale", en l'absence de préjudice grave causé à un produit similaire. Comme cela a déjà été mentionné, les mesures en question ne sont pas prohibées en vertu de l'Accord SMC, mais sont considérées, à titre transitoire, comme pouvant donner lieu à une action en vertu de l'article 27.3 dudit accord. Cependant, cela ne signifie pas que les pays en développement bénéficient de droits d'exemption non seulement de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC, mais aussi de toutes les autres dispositions de l'OMC, y compris l'article III du GATT. Dans le cadre de l'imposition de taxes intérieures discriminatoires, les mesures en question sont en même temps soumises à l'article III du GATT.

3) L'argument de l'Indonésie relatif à la *lex specialis* entraîne des conséquences très néfastes pour le système de l'OMC

5.219 S'il était adopté, l'argument de l'Indonésie relatif à la *lex specialis* ouvrirait des brèches dans le GATT suffisamment larges pour porter atteinte à l'objectif fondamental de l'OMC qu'est la libéralisation des échanges. Dans la conception que se fait l'Indonésie du système de l'OMC, les mesures sanitaires, les normes techniques et des catégories entières d'autres mesures seraient largement exemptées des obligations découlant du GATT et des autres disciplines générales de l'OMC. Cet effet pervers se produirait en dépit du fait que ces mesures étaient indéniablement soumises au GATT avant le Cycle d'Uruguay et que l'objectif clair de celui-ci était de renforcer - et non d'affaiblir - les disciplines multilatérales.

5.220 Le dommage qui serait causé au système de l'OMC par l'adoption de l'argument de l'Indonésie relatif à la *lex specialis* est bien illustré par la présente affaire, car les violations des articles I:1, X:1 et X:3 du GATT commises par l'Indonésie seraient excusées, alors que rien dans l'Accord SMC ne permet de près ni de loin de déroger à l'obligation NPF, d'excuser le fait que l'Indonésie n'a pas publié ses programmes, ou de l'autoriser à administrer ses programmes de manière déraisonnable et injuste.

b) L'Accord SMC ne serait pas rendu inutile par l'article III:2 du GATT

5.221 Comme l'ont fait observer l'Organe d'appel et des groupes spéciaux précédents, en vertu des règles générales d'interprétation des traités, il faut donner sens et effet à tous les termes d'un traité et ne pas "adopter une interprétation qui aurait pour résultat de rendre redondants ou inutiles des clauses ou des paragraphes entiers d'un traité".[194] L'Indonésie invoque ce principe en s'efforçant de prouver que l'article III:2 du GATT ne s'applique pas au Programme concernant la voiture nationale, soutenant que l'application dudit article rendrait inutile l'Accord SMC dans son ensemble. (Voir section V.D.2.) Cet argument est non seulement erroné, mais il entraîne un retour en arrière, et il faut le rejeter.

---

[193] Convention de Vienne sur le droit des traités, article 26.

[194] Rapport de l'Organe d'appel États-Unis - Essence, pages 25-26; rapport de l'Organe d'appel Japon - Taxes sur les boissons alcooliques ("Japon - Boissons alcooliques II"), WT/DS8/AB/R, WT/DS10/AB/R, WT/DS11/AB/R, adopté le 1er novembre 1996, page 14.

5.222 En fait, l'Accord SMC continuera d'imposer diverses disciplines de fond et de procédure aux subventions et aux mesures compensatoires, quoi qu'il en soit de l'applicabilité de l'article III:2 du GATT. Il existe diverses subventions qui sont soumises à l'Accord SMC et ne sont pas prohibées par l'article III:2 du GATT. Par exemple, le fait d'exempter les entreprises nationales de certaines taxes ou impositions intérieures, telles que les taxes d'enregistrement, n'enfreint pas l'article III:2 du GATT, lorsque ces taxes ou impositions ne sont pas appliquées relativement aux produits importés. Cela étant, ces mesures demeurent visées par l'article 1 a) 1 ii) et l'article 2.1 de l'Accord SMC et elles sont donc intégralement soumises aux disciplines dudit accord.

5.223 D'autre part, l'Accord SMC n'est pas dépourvu de sens, même si l'article III du GATT, pris dans son ensemble, s'applique aux subventions. Le texte de l'article III du GATT vient à l'appui de cette observation, car l'article III n'interdit pas les "subventions" visées à l'alinéa b) du paragraphe 8, mais celles-ci peuvent toujours être soumises aux dispositions de l'Accord SMC. Il est donc tout à fait erroné de dire que l'Accord SMC serait rendu inutile si le Groupe spécial décidait que l'article III:2, ou tout l'article III du GATT, s'applique en l'espèce.

5.224 En revanche, l'article III:2 du GATT serait rendu inutile si l'on acceptait la conception qu'a l'Indonésie de l'Accord SMC. Selon cette conception, l'article 27.3 de l'Accord SMC accorde aux pays en développement Membres la liberté d'imposer des taxes discriminatoires sur les produits importés en violation flagrante de l'article III:2 du GATT. Cette conception aurait d'autre part pour conséquence absurde que même les pays développés Membres pourraient pratiquer une telle fiscalité discriminatoire, à la seule condition que cette discrimination ne soit pas subordonnée à l'utilisation de produits nationaux au détriment des produits importés, puisque rien dans l'Accord SMC n'interdit ces sortes de subventions. Il devrait être manifeste que la conception de l'Indonésie viderait l'article III:2 du GATT de son contenu. Toutes les taxes intérieures discriminatoires qui avaient été auparavant considérées comme des violations de l'article III:2 du GATT deviendraient sans transition des "subventions" exonérées des disciplines de l'article III:2. Cet article n'existerait plus, car il a pour seul objet d'interdire les taxes intérieures discriminatoires et elles seraient toutes exemptées de ses disciplines. Le raisonnement du Groupe spécial chargé de l'affaire États-Unis - Boissons à base de malt porte exactement sur ce point; ce groupe spécial a rejeté un argument semblable à celui de l'Indonésie, déclarant que "cette interprétation éliminerait pour ainsi dire l'interdiction des taxes intérieures discriminatoires énoncées à l'article III:2 en permettant aux parties contractantes d'exonérer tous les produits nationaux des taxes indirectes".[195]

5.225 Ainsi, l'avertissement de l'Organe d'appel qui affirme que les dispositions de l'OMC ne peuvent être interprétées d'une manière qui les prive de toute force et de tout effet empêche d'accorder à l'Accord SMC une portée telle qu'il repousse, pour l'essentiel, l'article III:2.[196] Il n'y aucun risque que l'article III:2 du GATT rende l'Accord SMC inutile, mais, comme l'a reconnu le rapport États-Unis - Boissons à base de malt, l'adoption du raisonnement de l'Indonésie aurait très certainement cette conséquence pour l'article III:2 du GATT.[197]

5.226 Par ailleurs, d'autres considérations requièrent fortement que l'Accord SMC soit interprété de façon à éviter ce résultat. Premièrement, les affaires survenues dans le cadre de l'OMC qui se sont rapportées à des domaines de conflit ou de chevauchement potentiels entre des Accords de l'OMC ont

[195] Voir le rapport du Groupe spécial États-Unis - Mesures affectant les boissons alcooliques et les boissons à base de malt ("États-Unis - Boissons à base de malt"), DS23/R, adopté le 19 juin 1992 (IBDD, S39/233), paragraphe 5.12.

[196] Voir, par exemple, rapport de l'Organe d'appel Japon - Boissons alcooliques II, page 14.

[197] Rapport du Groupe spécial États-Unis - Boissons à base de malt, paragraphe 5.12.

préconisé l'application de chaque accord conformément à ses termes, plutôt que de permettre qu'un accord l'emporte sans raison sur un autre.[198] Deuxièmement, au cours des années, de nombreux groupes spéciaux ont reconnu l'importance décisive de l'article III:2 du GATT, tant pour lui-même que pour maintenir l'applicabilité des articles premier (clause NPF) et II (consolidation de droits).[199] Enfin, il est incontestable qu'avant le Cycle d'Uruguay, l'article III:2 prohibait les taxes intérieures discriminatoires et il serait fallacieux d'interpréter un accord du Cycle d'Uruguay d'une façon qui porte atteinte à une discipline essentielle du GATT.

c) L'article III du GATT n'est pas en "conflit" avec l'Accord SMC

5.227 L'Indonésie soutient également que l'Accord SMC est en conflit avec l'article III:2 du GATT et que, en vertu de la Note interprétative générale, l'Accord SMC prévaut dans le conflit. Il est impossible de soutenir cet argument car un tel conflit n'existe pas.

5.228 Le Groupe spécial saisi de l'affaire Bananes III a interprété le terme "conflit" dans la Note interprétative générale comme incluant à la fois les cas d'obligations qui "s'excluent mutuellement" et les cas où le GATT interdit ce qu'un accord figurant à l'Annexe 1A "autorise expressément", mais pas les cas où deux accords prévoient "des obligations différentes ou complémentaires". Comme l'ont fait observer les États-Unis, le Groupe spécial chargé de l'affaire Bananes III a interprété le terme "conflit" d'une manière assez large. (Voir section V.E.3.) Une constatation selon laquelle un "conflit" ne se produit que lorsque deux accords établissent des obligations qui "s'excluent mutuellement" serait davantage dans la ligne de l'historique de la rédaction de la Note interprétative générale (voir section V.E.1) et de décisions antérieures qui ont cherché à minimiser les conflits potentiels entre les Accords de l'OMC.[200] Mais, même si l'on accepte la conception large de la notion de "conflit" du rapport Bananes III, il n'y a pas de "conflit" entre l'Accord SMC et l'article III:2 du GATT.

1) Les obligations découlant de l'article III:2 du GATT et de l'Accord SMC ne "s'excluent [pas] mutuellement"

5.229 Il est tellement évident qu'un Membre peut se conformer aux obligations découlant tant de l'article III du GATT que de l'Accord SMC simplement en n'établissant pas de discrimination fiscale que l'Indonésie ne soutient même pas sérieusement que les deux "s'excluent mutuellement". L'Indonésie affirme bien que ses "obligations au titre des deux dispositions s'excluraient mutuellement", mais cela ne peut être considéré comme un argument sérieux, car l'Indonésie n'a pas (et n'a pas pu) mettre en évidence une seule obligation découlant de l'Accord SMC qui prescrive une conduite enfreignant l'article III:2 du GATT. Il semble plutôt que l'Indonésie ait confondu les deux éléments du rapport Bananes III.

---

[198] Rapport du Groupe spécial Canada - Certaines mesures concernant les périodiques ("Canada - Périodiques"), WT/DS31/R, adopté le 30 juillet 1997, tel qu'il a été modifié par l'Organe d'appel, paragraphes 5.17-5.18. Rapport de l'Organe d'appel Canada - Périodiques, WT/DS31/AB/R, adopté le 30 juillet 1997, page 18.

[199] Voir, par exemple, rapport du Groupe spécial États-Unis - Boissons à base de malt, paragraphes 5.9, 5.12.

[200] Voir, par exemple, rapport de l'Organe d'appel Canada - Périodiques, page 18. Le Secrétariat de l'OMC a présenté ses vues sur la notion de "conflit" entre deux accords internationaux dans le cadre de la négociation de l'Accord multilatéral sur l'investissement. Le Secrétariat de l'OMC a indiqué que, au sens strict du terme, un conflit de droit se produit lorsqu'un acte rendu obligatoire en vertu d'un accord est interdit par un autre. Le Secrétariat de l'OMC a également différencié la notion de "conflit" de la notion de "chevauchement". "Relationship of Proposed MAI Provisions to the WTO - Note by the WTO Secretariat", DAFFE/MAI/RD(96)37 (pièce n° 68 du Japon, page 2). Voir également "Liens entre l'AMI et les Accords de l'OMC (note du Président)", DAFFE/MAI/(96)21 (pièce n° 69 du Japon).

2) L'Accord SMC n'"autorise [pas] expressément" la discrimination fiscale en violation de l'article III:2 du GATT

5.230 Tout l'argument de l'Indonésie relatif au "conflit" dépend d'une constatation selon laquelle l'Accord SMC "autorise expressément" des violations de l'article III:2. Mais l'Indonésie n'indique pas au Groupe spécial de tels termes "explicites" dans le texte. Ce serait impossible. Il n'y a tout simplement aucun passage dans l'Accord SMC qui "autorise expressément" une discrimination fiscale en violation de l'article III du GATT. L'Accord sur les textiles et les vêtements a expressément autorisé une exemption de l'obligation d'éliminer les restrictions quantitatives prévues par l'article XI du GATT. En l'absence de termes dans l'Accord SMC équivalant à ceux figurant aux articles premier et II de l'ATV, il est impossible d'en conclure hâtivement que le lien entre l'article III et l'Accord SMC est "comparable au lien entre l'article XI et l'ATV".

5.231 Manquant de références écrites pour soutenir sa position, l'Indonésie n'en continue pas moins à batailler en mettant en avant un raisonnement long, fouillé et plutôt alambiqué au sujet des "subventions pouvant donner lieu à une action".

5.232 Cela étant, rien dans le raisonnement de l'Indonésie ne prouve que l'Accord SMC autorise - expressément ou de manière implicite - "des subventions pouvant donner lieu à une action" qui contreviennent à l'article III:2 du GATT. L'Indonésie conclut que "l'Accord SMC n'interdit pas expressément aux pays en développement d'accorder une subvention comportant un traitement fiscal intérieur des produits différencié et …, en revanche, l'article III:2 du GATT de 1994 interdit d'appliquer aux produits un tel traitement fiscal différencié", et que cette situation constitue un "conflit". (Voir section V.D.) En l'absence de texte, l'Indonésie semble essayer d'élargir le sens de l'expression "autorise expressément". L'Indonésie voudrait que le Groupe spécial considère que ce que l'Accord SMC "n'interdit pas" est "expressément autorisé". Mais le fait de passer sous silence la discrimination fiscale ne peut jamais signifier l'"autoriser expressément". C'est pourquoi le Groupe spécial devrait rejeter la tentative de l'Indonésie d'établir une équivalence entre le silence et "l'autorisation expresse".

5.233 L'argument de l'Indonésie semble être issu d'une mauvaise compréhension de l'article 27.3 de l'Accord SMC. Tel qu'il est rédigé, l'article 27.3 de l'Accord SMC prévoit pour les pays en développement Membres une exemption temporaire d'une obligation découlant dudit accord, précisément, de l'interdiction des subventions subordonnées à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés prévue à l'article 3.1 b). Pour les pays en développement Membres, durant la période de transition de cinq ans, les subventions subordonnées à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés ne sont pas réputées être des subventions prohibées au titre de la Partie II de l'Accord SMC, mais sont toujours des subventions pouvant donner lieu à une action dans le cadre de la Partie III en vertu de l'article 27.3. Cela étant, les subventions pouvant donner lieu à une action sont-elles "expressément autorisées" à ne pas tenir compte de l'article III du GATT? À l'évidence, la réponse est négative. Comme cela a été prouvé jusqu'ici, l'article III du GATT s'applique et doit s'appliquer aux subventions relevant de l'Accord SMC, y compris les subventions pouvant donner lieu à une action. Il n'y a aucune raison de considérer une exemption de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC comme étant une exemption de l'article III du GATT, ou de toute autre obligation découlant de l'OMC. Au contraire, les exceptions aux principes du GATT ont jusqu'à présent été interprétées étroitement par les groupes spéciaux du GATT et de l'OMC, et, comme cela a déjà été analysé, la note de bas de page n° 56 de l'Accord SMC prévoit que ledit accord "ne vise pas à empêcher que des mesures soient prises, selon qu'il sera approprié, au titre d'autres dispositions pertinentes du GATT de 1994".

3) L'Accord SMC et l'article III:2 du GATT engendrent des obligations "différentes ou complémentaires"

5.234 Le Groupe spécial devrait reconnaître que l'Accord SMC et l'article III:2 du GATT engendrent "des obligations différentes ou complémentaires". Comme l'a indiqué le Groupe spécial chargé de l'affaire Bananes III, deux dispositions sont "différentes ou complémentaires", et ne sont pas en conflit, s'"il est possible de s'acquitter simultanément des unes et des autres sans qu'il soit nécessaire de renoncer à des droits ou à des autorisations explicites". Il est possible de satisfaire à la fois aux prescriptions de l'article III:2 du GATT et de l'Accord SMC et l'Indonésie n'a pas démontré que le respect de ces obligations l'obligerait à renoncer à des "droits explicites" quelconques.

5.235 Il faut rappeler ici que ce qui déclenche l'exonération de la taxe de luxe n'est pas simplement l'utilisation d'un produit national (c'est-à-dire, des parties et des pièces) par un constructeur national, c'est la vente d'un produit national (c'est-à-dire, une automobile) contenant des éléments d'origine nationale au consommateur final. Nous ne sommes donc pas en présence ici simplement du type de discrimination visé par l'article 3.1 b) de l'Accord SMC (c'est-à-dire, une subvention accordée à un producteur subordonnée à l'utilisation d'un produit national), mais aussi d'un type de discrimination relevant du seul article III:2 du GATT (c'est-à-dire, une discrimination relative aux taxes intérieures entre les produits importés et les produits nationaux). Cela met en évidence le fait que l'article III du GATT et l'article 3.1 b) de l'Accord SMC ont des objectifs, une portée et des voies de recours nettement différents.

5.236 D'autre part, en ce qui concerne les voies de recours, l'Accord SMC autorise à la fois des procédures de règlement des différends dans le cadre de l'article 4 ou de l'article 7 et des mesures compensatoires conformément à la Partie V de l'Accord, alors que les voies de recours concernant les violations de l'article III:2 du GATT sont prévues à l'article XXII et à l'article XXIII de l'Accord général. À cet égard, l'Indonésie attache trop d'importance au fardeau de la preuve plus important dans le cadre de l'Accord SMC. Cela dit, la proposition de l'Indonésie selon laquelle l'Accord SMC est plus favorable aux parties défenderesses que l'article III du GATT en ce qui concerne les procédures de redressement, et accorde ainsi aux parties défenderesses des droits en matière de procédure, est contestable. Le processus de redressement prévu à l'article 7 de l'Accord SMC est bien plus rapide que ceux qui relèvent du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends. Les parties plaignantes sont tenues de prouver l'existence d'effets défavorables sur le commerce mais elles peuvent arrêter des mesures de redressement au titre de l'article 7 de l'Accord SMC bien plus rapidement que dans le cas d'une allégation concernant une atteinte portée aux obligations découlant du GATT au titre du Mémorandum d'accord. En d'autres termes, les parties plaignantes supportent la charge de la preuve de l'existence des effets défavorables sur le commerce en échange d'une mesure corrective accélérée. L'Indonésie insiste également sur le fait que, en vertu de l'article 7 de l'Accord SMC, la seule mesure corrective requise est d'éliminer "les effets défavorables". Mais nous ne voyons aucune différence appréciable entre l'obligation d'éliminer les effets défavorables et celle de mettre les mesures en conformité avec les obligations découlant du GATT. Il convient également de noter qu'en vertu de l'article 7 de l'Accord SMC, il faut prendre "des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" dans un délai de six mois à compter de la date d'adoption des recommandations de l'ORD, soit deux cinquièmes seulement des 15 mois préconisés comme "délai raisonnable" pour mettre en œuvre les recommandations de l'ORD précisé à l'article 21:3 du Mémorandum d'accord. En conséquence, même si l'article III du GATT de 1994 est applicable, les parties plaignantes peuvent choisir de recourir à l'article 7 de l'Accord SMC, comme le font les États-Unis et les Communautés européennes en l'espèce.

4) Il faut interpréter la notion de "conflit" dans un sens étroit

5.237 Ne perdant pas de vue l'objectif fondamental du système de l'OMC - la libéralisation du commerce - les affaires survenues dans le cadre de l'OMC qui se sont rapportées à des domaines de conflit et de chevauchement potentiels entre les Accords de l'OMC ont préconisé l'application de

chaque accord conformément à ses termes dans toute la mesure du possible, plutôt que de permettre sans raison qu'un accord l'emporte sur un autre.[201]

5.238 Étant donné que dans le cadre du système de l'OMC, les dérogations et les exceptions "doivent être interprétées dans un sens étroit"[202], la dérogation à l'interdiction prévue à l'article 3.1 b) de l'Accord SMC ne peut être raisonnablement interprétée comme une autorisation d'enfreindre l'une quelconque des autres obligations résultant des Accords de l'OMC. Ce qu'allègue le Japon au titre de l'article III du GATT de 1994, cela n'est pas tant que le programme prévoit une subvention prohibée, mais qu'il viole le principe du traitement national, y compris l'obligation incombant à l'Indonésie en vertu de l'article III:2 du GATT d'appliquer un même taux d'imposition aux produits nationaux et aux produits importés similaires. Si les Membres de l'OMC avaient eu l'intention d'accorder aux pays en développement une dérogation complète aux obligations prévues à l'article III:2 du GATT, il l'aurait fait de manière explicite, étant donné que "[l]es dispositions relatives à la nation la plus favorisée de l'article premier, et les consolidations tarifaires prévues à l'article II, seraient inopérantes" sans l'application de l'interdiction des mesures fiscales discriminatoires prévues à l'article III:2, y compris les exonérations fiscales discriminatoires.[203]

5.239 L'historique de la rédaction du terme "conflit" figurant dans la Note interprétative générale au sein du groupe de négociation de la "troisième piste" confirme également que le terme suggère une différence inconciliable. Le débat initial sur les liens entre le GATT de 1994 et les autres Accords de l'OMC a eu lieu durant la rédaction du projet de Mémorandum d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends ("le Mémorandum d'accord") dans le groupe de négociation "de la troisième piste" présidé par M. Julio Lacarte. La délégation du Canada a alors présenté, le 14 octobre 1993, une proposition intitulée "Conflit de dispositions de fond" qui incluait en outre la "Note introductive à l'Annexe 1A figurant dans l'Accord instituant l'OMC" suivante:

> En cas de conflit entre une disposition du GATT (1993) et une disposition d'un autre accord figurant à l'Annexe 1A, la disposition de l'autre accord prévaudra dans la limite de l'incompatibilité.[204]

5.240 À la session du 19 octobre 1993, la délégation du Japon a proposé de supprimer le terme "incompatibilité" et de le remplacer par le terme "conflit". Les autres délégations ont approuvé cette modification, et elle a été incluse dans un document de travail daté du 6 décembre 1993 établi par le secrétariat pour consigner les résultats de cette session et faciliter les débats futurs du groupe de négociation.[205] Les délégations qui se sont occupées de cette modification à la session s'accordaient

---

[201] Voir, par exemple, rapport de l'Organe d'appel Canada - Périodiques, page 19.

[202] Comme indiqué dans le rapport du Groupe spécial du GATT États-Unis - Droits compensateurs sur la viande de porc fraîche, réfrigérée et congelée en provenance du Canada, les dispositions qui constituent "une exception aux principes fondamentaux de l'Accord général, [devaient] être interprété[es] au sens strict". IBDD, S38/32, paragraphe 4.4, adopté le 11 juillet 1991. Voir également Norvège - Matériel pour la perception des péages, GPR DS2/R, paragraphe 4.5, adopté le 13 mai 1992 ("L'article V:16 3) [de l'Accord sur les marchés publics] étant une disposition dérogatoire, il fallait donner une interprétation étroite de sa portée"); Canada - Restrictions à l'importation de crème glacée et de yoghourt, IBDD, S36/71, paragraphe 59, adopté le 4 décembre 1989 (le Groupe spécial "a noté, comme l'avaient fait des groupes spéciaux précédents, que les exceptions devaient être interprétées dans un sens étroit").

[203] États-Unis - Boissons à base de malt, paragraphes 5.9, 5.12.

[204] Proposition du Canada "Conflit de dispositions de fond" datée du 14 octobre 1993 (pièce n° 64 du Japon).

[205] Projet établi par le secrétariat du GATT daté du 6 décembre 1993 (pièce n° 65 du Japon).

généralement pour considérer qu'elle avait pour objet de préciser le nombre limité de cas dans lesquels la note s'appliquerait. Alors que le terme "incompatibilité" pouvait donner lieu à une large interprétation, le terme "conflit" faisait référence uniquement aux différences inconciliables entre une obligation découlant du GATT de 1994 et une obligation découlant d'un autre Accord de l'OMC, telle que les dispositions des deux accords s'excluaient mutuellement et ne pouvaient donc être appliquées en même temps.

d) L'article III:8 b) du GATT n'a jamais excusé la discrimination fiscale et il ne faut pas le "repenser" de façon qu'il l'excuse à présent

1) L'article III:8 b) du GATT n'a jamais excusé la discrimination fiscale

5.241 L'article III:8 b) prévoit que l'article III "[n'interdira] 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 … ".

5.242 Comme le prouve la référence écrite à "l'attribution … provenant du produit des taxes […] intérieures", la portée de l'article III:8 b) est limitée aux versements directs aux producteurs. Les autres mesures qui peuvent être qualifiées de "subventions", telles que les exonérations fiscales discriminatoires en faveur des produits nationaux, ne sont pas visées.

5.243 Cette interprétation claire de l'article III:8 b) a été confirmée par le Groupe spécial du GATT chargé de l'affaire États-Unis - Boissons à base de malt.[206] Le Groupe spécial a rejeté sans équivoque l'argument selon lequel les exonérations fiscales discriminatoires étaient des "subventions" protégées par l'article III:8 b), déclarant qu'un tel argument était contraire au texte, "contexte, [à] l'objectif déclaré et l'historique de la rédaction de l'article III".[207] L'historique de la rédaction pourrait difficilement être plus clair sur ce point; la Conférence de La Havane a rejeté une autre version de l'article III:8 b) proposée par le délégué cubain qui aurait expressément autorisé "l'exonération des produits nationaux des taxes intérieures comme moyen de subvention indirecte …"[208] Cet élément de preuve tiré de l'historique de la rédaction confirme le texte clair de l'article III:8 b) en montrant qu'il est limité aux versements directs aux producteurs. Les exonérations fiscales discriminatoires concernant les produits n'ont jamais été visées par l'article III:8 b), et sont incompatibles avec celui-ci. La décision du Groupe spécial chargé de l'affaire Etats-Unis - Boissons à base de malt a été suivie par le Groupe spécial du GATT dans l'affaire États-Unis – Tabac et a été réaffirmée dans l'affaire Canada - Périodiques, par l'Organe d'appel qui a déclaré au sujet de l'article III:8 b) "qu'il était prévu d'exempter des obligations énoncées à l'article III uniquement l'attribution de subventions qui entraînent des dépenses financées sur le budget de l'État".[209]

5.244 Il est donc indubitable que l'interprétation bien établie de l'article III:8 b) est qu'il vise les versements directs de subventions, mais pas les exonérations fiscales discriminatoires. L'Indonésie ne le conteste pas. Elle admet au contraire que sa position est incompatible avec l'interprétation dominante de l'article III:8 b) en soutenant qu'il faut "repenser" cet article. (Voir section V.D.)

---

[206] Rapport du Groupe spécial États-Unis - Boissons à base de malt, paragraphes 5.7-5.12.

[207] *Ibid.*, paragraphe 5.9.

[208] *Ibid.*, paragraphe 5.11.

[209] Rapport du Groupe spécial États-Unis - Mesures affectant l'importation, la vente et l'utilisation de tabac sur le marché intérieur, DS44/R, adopté le 4 octobre 1994, paragraphe 109 et note; rapport de l'Organe d'appel Canada - Périodiques, pages 35-37 (non souligné dans le texte original).

5.245 Par ailleurs, même si les exonérations fiscales discriminatoires pouvaient être considérées comme des "subventions" dans le cadre de l'article III:8 b) du GATT, elles ne sont pas attribuées "aux seuls producteurs nationaux". Les bénéficiaires directs de l'exonération de la taxe de luxe sont les consommateurs, et non le constructeur des véhicules nationaux ou les producteurs de ses parties et pièces.[210]

2) Il ne faut pas "repenser" l'article III:8 b) du GATT pour excuser la discrimination fiscale

5.246 L'Indonésie allègue qu'il faut "repenser" l'article III:8 b) du GATT pour exempter "toutes les subventions identifiées à l'article premier de l'Accord SMC" des obligations découlant de l'article III du GATT. (Voir section V.D.) En d'autres termes, l'Indonésie allègue que la définition d'une "subvention" figurant dans l'Accord SMC devrait s'appliquer à l'article III:8 b). Comme cette définition comprend l'abandon de "recettes publiques normalement exigibles", l'Indonésie soutient que le présent Groupe spécial devrait rejeter la position défendue dans l'affaire Etats-Unis – Boissons à base de malt.

5.247 C'est l'argument de l'Indonésie qu'il faut rejeter. L'Accord SMC lui-même rejette l'idée que sa définition d'une "subvention" doive s'appliquer à d'autres Accords de l'OMC. L'article 1.1 de l'Accord SMC indique expressément que la définition d'une "subvention" est prévue "[a]ux fins du présent accord". Rien, nulle part ailleurs dans les textes de l'OMC, n'indique que la définition d'une "subvention" figurant dans l'Accord SMC doive s'appliquer à l'article III du GATT.

5.248 L'argument de l'Indonésie est également affaibli par le fait que l'Organe d'appel a réaffirmé dans l'affaire Canada – Périodiques la position développée dans l'affaire Etats-Unis – Boissons à base de malt.[211] Si l'Organe d'appel considérait que la portée de l'article III:8 b) devait être "repensée" à la lumière de l'Accord SMC, il aurait pu et aurait dû le faire dans le rapport Canada - Périodiques. Mais il n'a pas "repensé" l'article III:8 b); il a réaffirmé l'interprétation acceptée. Confrontée à ce vice patent dans son argumentation, l'Indonésie soutient sans conviction que le Canada n'avait pas allégué l'application de l'Accord SMC dans cette affaire. Mais ce que le Canada n'a ou n'a pas allégué dans une affaire précédente n'est absolument pas pertinent ici. Ce qui importe, c'est que l'Organe d'appel a examiné la portée de l'article III:8 b) et a décidé qu'il s'applique aux seules subventions directes, et non aux exonérations fiscales discriminatoires. La position de l'Indonésie s'oppose à l'interprétation que fait l'Organe d'appel de l'article III:8 b), et il faut la rejeter.

5.249 En outre, les arguments développés dans le rapport États-Unis - Boissons à base de malt demeurent tout aussi valables aujourd'hui qu'ils l'étaient lorsqu'il a été adopté. Il est toujours vrai que le fait d'inclure la discrimination fiscale dans le champ d'application de l'article III:8 b) est contraire au texte, au contexte, à l'objectif déclaré et à l'historique de la rédaction de l'article III. Il demeure par ailleurs vrai que "l'interdiction des taxes intérieures discriminatoires prévues 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

[210] Voir rapport du Groupe spécial Mesures discriminatoires appliquées par l'Italie à l'importation de machines agricoles, paragraphe 14 (affirmant que l'article III:8 b) ne s'applique pas aux paiements accordés aux acheteurs de machines agricoles, car ces paiements ne peuvent être considérés comme des subventions aux producteurs des machines). Voir également Communauté économique européenne – Primes et subventions versées aux transformateurs et aux producteurs d'oléagineux et de protéines apparentées destinés à l'alimentation des animaux ("CEE - Oléagineux"), L/6627, adopté le 25 janvier 1990, S37/132, paragraphe 137 (considérant que les subventions qui constituent un avantage accordé aux transformateurs d'oléagineux, et pas seulement aux producteurs, ne sont pas des subventions accordées "aux seuls producteurs nationaux" au titre de l'article III:8 b)).

[211] Rapport de l'Organe d'appel Canada - Périodiques, pages 34-36.

à l'article III:8 b)".[212] Ainsi, la mise en garde adressée par l'Organe d'appel contre le fait d'ôter aux dispositions de l'OMC leur utilité empêche de "repenser" l'article III:8 b) d'une manière quelconque qui rendrait l'article III:2 inopérant. Et, encore une fois, il n'y a absolument aucune raison de considérer que, en renforçant les disciplines multilatérales concernant les subventions, le Cycle d'Uruguay a abrogé, pour l'essentiel, l'interdiction de la fiscalité discriminatoire prévue à l'article III:2. Comme cela a été souligné au début de la présente partie, affaiblir l'article III en abandonnant l'interprétation établie qui en est faite et en adoptant la proposition de l'Indonésie de le "repenser" aurait des effets très défavorables aux disciplines clés de l'OMC relatives au traitement NPF, à la consolidation des droits et au traitement national.[213]

5.250 Pour toutes ces raisons, le gouvernement du Japon soutient qu'il n'existe aucun motif pour que le Groupe spécial abandonne une interprétation bien établie et récemment réaffirmée d'une disposition clé du GATT.

2. Contre-arguments des Communautés européennes

5.251 Sont présentés ci-après les contre-arguments des **Communautés européennes** concernant la réponse générale de l'Indonésie aux allégations avancées au titre de l'article III du GATT de 1994:

a) L'article III du GATT et l'Accord SMC ne s'excluent pas mutuellement

5.252 L'Indonésie n'essaie même pas d'alléguer que les incitations fiscales énumérées à la section III.B sont compatibles avec la première phrase du paragraphe 2 et avec le paragraphe 4 de l'article III du GATT. Au lieu de cela, l'Indonésie affirme que ces mesures sont des "subventions" au sens de l'Accord SMC et que, en tant que telles, elles ne relèvent pas de l'article III mais exclusivement de l'Accord SMC.

5.253 Les Communautés européennes ne contestent pas que les mesures en question soient des subventions. De fait, les Communautés allèguent que ces mesures sont des "subventions spécifiques" au sens de l'Accord SMC qui causent un "préjudice grave" à leurs intérêts, en violation des obligations qui incombent à l'Indonésie au titre de cet accord. Néanmoins, les Communautés européennes considèrent que l'article III du GATT et l'Accord SMC ne s'excluent pas mutuellement et qu'ils peuvent donc être appliqués simultanément aux mêmes mesures.

1) L'article III:8 b) du GATT confirme que l'article III s'applique aux subventions

5.254 L'article III:8 b) du GATT est ainsi rédigé:

> b) 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.

5.255 L'article III:8 b) ne fonde pas d'exception aux autres dispositions de l'article III. Il a plutôt pour objet de préciser que les autres dispositions de l'article III ne s'appliquent pas à certains types de

[212] Rapport du Groupe spécial États-Unis - Boissons à base de malt, paragraphe 5.9.

[213] *Ibid.*, paragraphes 5.9, 5.12.

subventions.[214] Les subventions qui ne sont pas visées par l'article III:8 b) ne sont pas contraires en soi aux autres dispositions de l'article III. Néanmoins, l'article III:8 b) implique clairement que les mesures qui ne relèvent pas de cette disposition n'échappent pas aux autres dispositions de l'article III au simple motif qu'elles peuvent être qualifiées de "subventions".

5.256 L'utilisation du terme "attribution" ("payment") dans l'expression "l'attribution [...] de subventions" indique clairement que la portée de l'article III:8 b) est limitée aux subventions comportant un transfert réel de fonds des pouvoirs publics aux producteurs nationaux. Les exonérations ou les dégrèvements d'une taxe sur les ventes indirectes appliqués aux produits ne comportent pas de tels transferts de fonds. En conséquence, ce type de subventions n'est pas visé par l'article III:8 b). Le même raisonnement s'applique dans le cas de subventions prenant la forme d'une exonération ou d'un abaissement de droits d'importation.

5.257 L'historique de la rédaction du GATT confirme en outre que l'article III:8 b) n'a pas été conçu pour viser les exonérations ou les allégements des taxes indirectes sur les produits. Le rapport de la Sous-Commission à la Conférence de La Havane qui a examiné ces dispositions a relevé que:

> Cet alinéa a été remanié afin de préciser qu'aucune disposition de [l'article III] ne pourrait être interprétée comme autorisant un État membre à exonérer des produits nationaux des taxes intérieures qui frappent les produits similaires importés ou à rembourser ces droits. En même temps, la Sous-Commission a désiré mentionner qu'à son avis aucune des dispositions de cet alinéa ou de [l'article III] ne pourrait prévaloir contre les dispositions de la section C du chapitre IV [relatif aux subventions].[215]

5.258 De surcroît, les rédacteurs de l'article III ont expressément rejeté une proposition faite par Cuba à la Conférence de La Havane de modifier cet article pour qu'il soit ainsi rédigé:

> 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].[216]

---

[214] Comme l'a fait observer le rapport du Groupe spécial Etats-Unis - Mesures affectant les boissons alcooliques et les boissons à base de malt (adopté le 19 juin 1992, IBDD, S39/233, paragraphe 5.8)

> "… si l'article III:8 a) indique expressément que "ces dispositions ne s'appliqueront pas aux ... [marchés publics]", l'article III:8 b) ne prévoit rien de la sorte. Dans son acception normale, le texte de l'article III:8 b), en particulier l'expression "n'interdiront pas", donnait donc à penser que l'article III s'appliquait aux subventions, et que l'article III:8 b) ne faisait que préciser que les règles en rapport avec les produits des paragraphes 1 à 7 de l'article III "n'interdiront pas l'attribution aux seuls producteurs nationaux de subventions" [termes soulignés par le Groupe spécial].

[215] L'Indonésie soutient que ni les rapports des groupes spéciaux du GATT précédents, ni le rapport de l'Organe d'appel Canada - Certaines mesures concernant les périodiques (adopté le 30 juin 1997, WT/DS31/AB/R) ne se sont attachés plus particulièrement à la dernière phrase de la présente citation ou ne l'ont analysée. Cela est peut-être vrai mais cela n'est pas pertinent. Cette phrase confirme la proposition selon laquelle l'article III et l'article XVI ne s'excluent pas mutuellement: le simple fait qu'une mesure soit une subvention relevant de l'article XVI n'exclut pas l'application de l'article III et, inversement, l'application de l'article III n'exclut pas l'application de l'article XVI.

[216] E/CONF.2/C.3/6, page 26; E/CONF.2/C.3/A/W.32, page 2.

5.259 Cette opinion est également appuyée par le rapport du Groupe spécial de 1992 États-Unis - Mesures affectant les boissons alcooliques et les boissons à base de malt. Dans cette affaire, les États-Unis ont allégué que l'application d'un droit d'accise réduit aux petits producteurs de bière des États-Unis était admissible en tant que subvention relevant de l'article III:8 b). Cette défense a été catégoriquement rejetée par le Groupe spécial:

> 5.12 Le Groupe spécial a donc constaté que si l'on jugeait par le texte, le contexte, l'objectif déclaré ou l'historique de la rédaction de l'article III, le paragraphe 8 b) ne pouvait être interprété dans un sens aussi large que le suggéraient les États-Unis et que, si l'on poussait le raisonnement jusqu'au bout, cette interprétation éliminerait pour ainsi dire l'interdiction des taxes intérieures discriminatoires énoncée à l'article III:2 en permettant aux parties contractantes d'exonérer tous les produits nationaux des taxes indirectes. En conséquence, il a constaté que les droits d'accise fédéraux réduits appliqués à la bière ne relevaient pas de l'article III:8 b).[217]

5.260 L'Indonésie soutient que le rapport du Groupe spécial États-Unis - Mesures affectant les boissons alcooliques et les boissons à base de malt a été adopté dans le cadre du GATT de 1947 et qu'il est nécessaire de "réexaminer" la portée de l'article III:8 b) compte tenu de l'Accord sur l'OMC et, en particulier, de l'Accord SMC. Plus précisément, selon l'Indonésie, "au regard de l'OMC, l'expression "l'attribution … de subventions" qui figure à l'article III:8 b) doit désigner toutes les subventions mentionnées à l'article premier de l'Accord sur les SMC". (Voir la section V.D.)

5.261 Pourtant, dans la récente affaire Canada - Certaines mesures concernant les périodiques[218], l'Organe d'appel a expressément approuvé le rapport du Groupe spécial États-Unis - Mesures affectant les boissons alcooliques et les boissons à base de malt, confirmant ainsi que l'interprétation de l'article III:8 b) du GATT donnée par le Groupe spécial est encore valable au titre du GATT de 1994.

5.262 La question en litige dans l'affaire Canada - Certaines mesures concernant les périodiques était de savoir si l'application par la Société canadienne des postes d'un tarif postal réduit à certains périodiques nationaux constituait une subvention visée par l'article III:8 b). Après avoir minutieusement examiné le texte, le contexte et l'historique de la rédaction de cette disposition, et conformément à l'analyse effectuée dans les paragraphes précédents, l'Organe d'appel a conclu comme suit:

> Il n'y a pas de raison, à notre avis, de faire la distinction entre une réduction des taux de droits perçus sur un produit et une réduction des tarifs de transport ou tarifs postaux. En effet, l'examen du texte et du contexte ainsi que de l'objet et du but de l'article III:8 b) donne à penser qu'il était prévu d'exempter des obligations énoncées à l'article III uniquement l'attribution de subventions qui entraîne des dépenses financées sur le budget de l'État.[219] [non souligné dans le texte original]

5.263 L'Organe d'appel a ensuite déclaré qu'il approuvait l'extrait suivant du rapport du Groupe spécial États-Unis - Mesures affectant les boissons alcooliques et les boissons à base de malt:

---

[217] Rapport du Groupe spécial Etats-Unis - Mesures affectant les boissons alcooliques et les boissons à base de malt, adopté le 19 juin 1992, IBDD, S39/233, paragraphe 5.12.

[218] Rapport de l'Organe d'appel concernant l'affaire Canada – Certaines mesures concernant les périodiques, adopté le 20 juin 1997, WT/DS31/AB/R.

[219] *Ibid.*, pages 37 et 38.

> 5.10 L'article III:8 b) limitait donc les subventions aux producteurs autorisées aux versements effectués après le recouvrement des taxes ou aux versements par ailleurs compatibles avec l'article III. Cette distinction entre les règles concernant les taxes, par exemple les exonérations ou réductions de taxes, et les règles concernant les subventions se justifiait du point de vue économique et politique. 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. [220]

5.264 Ainsi, contrairement à ce que suggère l'Indonésie, dans l'affaire Canada - Certaines mesures concernant les périodiques, l'Organe d'appel a très clairement établi qu'une subvention accordée sous forme d'exonération de droits ou de réduction des taux de droits perçus sur un produit ne relevait pas de l'article III:8 b). On ne peut pas justifier le rapport de l'Organe d'appel relatif à l'affaire Canada - Certaines mesures concernant les périodiques simplement en déclarant que le Canada n'a pas présenté l'argument selon lequel les mesures en cause étaient des subventions visées par l'Accord SMC. (Voir la section V.D.) L'article III:8 b) du GATT ne peut pas revêtir plusieurs significations différentes selon les arguments avancés par les parties à un litige. Si l'Accord SMC avait modifié le sens de l'article III:8 b) du GATT, l'Organe d'appel aurait dû en tenir compte, même si cela n'avait pas été invoqué par le Canada.

2) L'Accord SMC n'est pas *lex specialis*

5.265 À titre de remarque liminaire, les Communautés européennes font observer qu'on peut douter du fait que le principe de la *lex specialis* remplit les conditions requises pour être une "règle coutumière d'interprétation du droit international public" au sens de l'article 3:2 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends. Le défendeur n'a présenté aucun élément de preuve à cet effet. En outre, les Communautés européennes relèvent que ce principe n'est mentionné nulle part dans la Convention de Vienne sur le droit des traités.

5.266 À supposer que la règle de la *lex specialis* soit effectivement une règle coutumière du droit international public, la Note interprétative générale à l'Annexe 1A exclurait son application en cas de conflit entre le GATT et les autres Accords figurant à l'Annexe 1A. L'intention des rédacteurs de l'Accord sur l'OMC était claire, à savoir que la relation entre le GATT de 1994 et les autres Accords figurant à l'Annexe 1A devrait être régie uniquement et exclusivement par la règle énoncée dans la Note interprétative générale à l'Annexe 1A. Le libellé de cette Note a été soigneusement choisi de manière à limiter le nombre de cas où les autres Accords figurant à l'Annexe 1A prévaudraient sur le GATT de 1994. (Voir la Section V.E.1.) Ces précautions auraient été inutiles si les rédacteurs avaient envisagé l'application de la règle de la *lex specialis* en cas de conflit entre le GATT et les autres Accords figurant à l'Annexe 1A.[221]

---

[220] Rapport du Groupe spécial États-Unis - Mesures affectant les boissons alcooliques et les boissons à base de malt (adopté le 19 juin 1992, IBDD, S39/233, paragraphe 5.10), extrait reproduit dans le rapport de l'Organe d'appel concernant l'affaire Canada - Certaines mesures concernant les périodiques, WT/DS31/AB/R, page 38.

[221] Les Groupes spéciaux précédents ou l'Organe d'appel n'ont jamais invoqué la règle de la *lex specialis* pour définir la relation qui existe entre le GATT de 1994 et un autre accord figurant à l'Annexe 1A. Dans les rapports du Groupe spécial CE – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, la relation entre le GATT, d'une part, et l'Accord sur les MIC et l'Accord sur les procédures de licences d'importation, d'autre part, a été examinée exclusivement à la lumière de la Note interprétative générale, même

5.267 Quoi qu'il en soit, l'Indonésie n'a pas démontré que dans le présent litige, l'Accord SMC était la *lex specialis*. À la différence de l'article III:2 du GATT, qui traite spécifiquement des impositions indirectes, l'Accord SMC n'énonce aucune règle visant en particulier ce type d'imposition. En outre, bien que toutes les mesures ou presque relevant de l'article III:2 puissent être interprétées comme étant des "subventions" au sens de l'article premier de l'Accord SMC, le contraire n'est manifestement pas vrai: la plupart des subventions visées par l'Accord SMC ne relèvent ni de l'article III:2 ni d'aucune autre disposition de l'article III. Ainsi, si le principe de la *lex specialis* était jugé applicable, ce serait l'article III:2 et non l'Accord SMC qui devrait être considéré comme la lex specialis pertinente en ce qui concerne les exonérations et réductions de taxes accordées par l'Indonésie. Comme il sera démontré ci-après, l'article III:4 du GATT et l'Accord SMC se recoupent. Certaines mesures (mais en aucun cas toutes les mesures) visées par l'article III:4 entrent également dans le champ d'application de l'Accord SMC. Ainsi, on ne peut pas dire que l'une quelconque de ces mesures est *lex specialis* par rapport à une autre.[222]

---

si, eu égard au degré de spécificité plus élevé des obligations qu'ils imposent, les deux derniers accords sont peut-être *lex specialis* par rapport au GATT. Selon le Groupe spécial, ces deux accords et le GATT sont "applicables" aux mesures en cause en l'absence d'un "conflit" au sens de la Note interprétative générale (voir, par exemple, le document WT/DS27/R/USA, adopté le 25 septembre 1997, paragraphes 7.152-7.158).

Dans son rapport concernant la même affaire (WT/DS27/AB/R, adopté le 25 septembre 1997, paragraphe 204), l'Organe d'appel déclare ce qui suit:

"Bien que l'article X:3 a) du GATT de 1994 et l'article 1:3 de l'Accord sur les licences soient tous deux applicables, le Groupe spécial aurait dû, à notre avis, appliquer d'abord l'Accord sur les licences, car cet accord traite expressément, et de manière détaillée, de l'application des procédures de licences d'importation. Si le Groupe spécial l'avait fait, il n'aurait alors pas eu à examiner l'incompatibilité alléguée avec l'article X:3 a) du GATT de 1994." [non souligné dans le texte original]

Ainsi, l'Organe d'appel a décidé que l'article X du GATT et l'Accord sur les licences étaient "tous deux" applicables aux mesures en question et que le second Accord aurait dû être appliqué "d'abord", et non "au lieu de" l'article X du GATT, comme la règle de la *lex specialis* l'aurait exigé.

[222] La relation entre l'article III:4 du GATT et l'Accord SMC est analogue à celle qui existe entre le GATT et l'AGCS ainsi que le décrit l'Organe d'appel dans l'extrait suivant de son rapport sur l'affaire CE – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes (WT/DS27/AB/R, adopté le 25 septembre 1997, paragraphe 221):

"Compte tenu du champ d'application respectif des deux accords, ils peuvent ou non se recouper, selon la nature de la mesure en question. Certaines mesures pourraient être considérées comme relevant exclusivement du GATT de 1994, lorsqu'elles affectent le commerce des marchandises en tant que marchandises. Certaines mesures pourraient être considérées comme relevant exclusivement de l'AGCS, lorsqu'elles affectent la fourniture de services en tant que services. Il y a toutefois une troisième catégorie de mesures qui pourraient être considérées comme relevant à la fois du GATT de 1994 et de l'AGCS. (… ) Dans tous les cas entrant dans cette troisième catégorie, la mesure en question pourrait être examinée au regard aussi bien du GATT de 1994 que de l'AGCS. Toutefois, alors que la même mesure pourrait être examinée au regard des deux accords, les aspects spécifiques de cette mesure examinés au regard de chaque accord pourraient être différents. Dans le cadre du GATT de 1994, l'accent est mis sur la façon dont la mesure affecte les marchandises en cause. Dans le cadre de l'AGCS, l'accent est mis sur la façon dont la mesure affecte la fourniture du service ou les fournisseurs de services en cause. Quant à savoir si une certaine mesure affectant la fourniture d'un service lié à une marchandise particulière doit être examinée au regard du GATT de 1994 ou de l'AGCS, ou des deux, c'est une question qui ne peut être tranchée qu'au cas par cas".

3) L'application de l'article III du GATT aux subventions ne rend pas l'Accord SMC superflu

5.268 L'affirmation de l'Indonésie selon laquelle la quasi-totalité des subventions autres que les subventions accordées sous forme d'exonération ou de réduction des droits d'importation sont contraires à l'article III du GATT est fondée sur une grossière erreur d'interprétation de la portée de cette disposition. En outre, elle ne tient pas compte du fait que les voies de recours prévues par l'Accord SMC sont différentes de celles qui sont accessibles en cas de violation du GATT.

5.269 L'article premier de l'Accord SMC définit trois manières différentes, pour un gouvernement, d'accorder une subvention[223]:

i) transfert direct de fonds (par exemple, sous la forme de dons, prêts et participation au capital social);

ii) abandon ou non-perception des recettes publiques normalement exigibles (par exemple, dans le cas des incitations fiscales telles que les crédits d'impôts); et

iii) fourniture de biens ou de services, ou achat de biens.

5.270 Les transferts directs de fonds ne sont pas visés par l'article III:2 du GATT, qui se rapporte uniquement à l'application de taxes indirectes aux produits. Par ailleurs, les prêts, les dons ou la participation au capital social ne constituent pas "[des] lois, [des] règlements ou [des] prescriptions affectant", en tant que tels, la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation des produits sur le marché intérieur.[224] Pour cette raison, l'octroi de cette catégorie de subvention ne constitue pas en soi une violation de l'article III:4 du GATT. Ainsi que le montrent plusieurs rapports de groupes spéciaux précédents, ce type de subvention peut être contraire à l'article III:4 seulement s'il est lié à une mesure qui affecte la vente, l'achat, l'utilisation, etc., de produits nationaux sur le marché intérieur. Par exemple, dans l'affaire Italie - Machines agricoles[225], le Groupe spécial a constaté qu'une loi italienne accordant à des exploitants des facilités spéciales de crédit pour l'achat de machines agricoles à condition qu'il s'agisse de machines produites en Italie était, en raison de cette condition, contraire à l'article III:4 du GATT. Comme indiqué ci-dessus, le fait que les subventions accordées sous forme de transfert direct de fonds ne sont pas visées par l'article III du GATT est à nouveau confirmé par l'article III:8 b) de cet accord.

5.271 Les considérations ci-dessus sont également applicables lorsque les subventions relèvent de la catégorie iii), même si l'article III:8 b) du GATT ne mentionne pas que les biens et les services sont fournis à un producteur national. Ainsi, la fourniture de matières premières par le gouvernement à un prix subventionné ne serait contraire ni au paragraphe 2 ni au paragraphe 4 de l'article III, car elle n'affecte pas en soi la vente, la mise en vente, etc., de produits sur le marché intérieur. Par ailleurs, la fourniture par le gouvernement, par exemple, de services de transport ou de distribution à des prix subventionnés uniquement pour les produits nationaux serait contraire au paragraphe 4[226] et/ou au paragraphe 2 de l'article III.

---

[223] En outre, l'article A.1 a) 1) iv) de l'Accord SMC évoque l'hypothèse où les pouvoirs publics effectuent des versements à un mécanisme de financement, ou chargent un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs fonctions des types énumérés aux alinéas i) à iii).

[224] E/CONF.2/C.3/6, page 26; E/CONF.2/C.3/A/W.32, page 2.

[225] Rapport du Groupe spécial Italie - Machines agricoles, adopté le 23 octobre 1958, IBDD, S7/64.

[226] Ainsi, par exemple, dans l'affaire Canada - Certaines mesures concernant les périodiques, il a été constaté que l'application par la Société canadienne des postes de tarifs postaux plus favorables pour les périodiques nationaux contrevenait à l'article III:4. (Rapport du Groupe spécial, WT/DS31/R, paragraphes 5.31-5.44, tel que modifié par le rapport de l'Organe d'appel, WT/DS31/AB/R, adopté le 20 juin 1997, pages 32-35.)

5.272 La catégorie ii) comprend en substance trois différents types de subventions: subventions accordées relativement aux taxes indirectes sur les produits; subventions accordées relativement aux droits d'importation; et subventions accordées relativement aux taxes directes.

5.273 L'article III:2 du GATT peut s'appliquer s'il s'agit de taxes indirectes. Par contre, les subventions accordées relativement aux taxes directes ne sont pas visées par l'article III:2, qui, encore une fois, ne vise que les taxes indirectes. Ces subventions ne sont pas non plus assujetties à l'article III:4 du GATT, premièrement parce que les taxes directes ne sont pas appliquées à des "produits" et n'"affectent" pas par conséquent, en tant que telles, leur vente, mise en vente, etc. Par ailleurs, une réduction ou exonération d'une taxe directe ne pourrait jamais être considérée comme accordant un "traitement plus favorable" au sens de l'article III:4, étant donné que les producteurs étrangers (et indirectement leurs produits) ne sont pas en premier lieu passibles de ces taxes. Comme les subventions qui relèvent de la catégorie i), les subventions accordées relativement aux taxes directes peuvent contrevenir à l'article III:4 seulement si elles sont liées à d'autres conditions qui favorisent l'utilisation, l'achat, etc., de produits nationaux.

5.274 En principe, les subventions accordées relativement aux droits d'importation ne sont pas visées par l'article III étant donné que les droits d'importation sont des mesures appliquées à la frontière. Toutefois, ce type de subvention peut être contraire à l'article III:4 lorsque, comme c'est le cas dans le présent différend, son octroi est subordonné à la conformité à une mesure, par exemple la spécification d'une teneur en éléments d'origine locale, qui affecte l'utilisation des produits sur le marché intérieur (voir la section V.F.3).

5.275 En résumé, bien que l'article III du GATT et l'Accord SMC puissent se recouper en ce qui concerne certaines mesures, la plupart des subventions visées par l'Accord SMC ne relèvent pas du champ d'application de l'article III du GATT.

5.276 Par ailleurs, les articles 4 et 7 de l'Accord SMC prévoient des voies de recours spécifiques qui sont plus rigoureuses pour le Membre qui accorde la subvention que les voies de recours ordinaires accessibles dans le cadre du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends en cas de violation de l'article III du GATT.

5.277 Le présent différend illustre parfaitement l'importance de cette différence. Si le Groupe spécial constate que l'Indonésie a enfreint l'article III du GATT, il sera exigé de l'Indonésie qu'elle "rende [la mesure] conforme" au GATT (voir l'article 19 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends). Dans la pratique, cela signifie que l'Indonésie devra modifier ou abroger les mesures en cause, mais seulement pour l'avenir.

5.278 Par contre, si le Groupe spécial constatait que ces mesures constituent des subventions ayant causé un "préjudice grave" aux intérêts de la CE, l'Indonésie devrait, conformément à l'article 7.8 de l'Accord SMC, "retirer" les subventions ou en "éliminer les effets défavorables". Cela peut entraîner pour ce pays l'obligation non seulement d'abroger ou de modifier les mesures incriminées mais aussi de percevoir les droits et taxes non acquittés sur les véhicules à moteur qui ont déjà bénéficié de ces exonérations, dans la mesure où ces subventions continuent à causer des "effets défavorables".

4) La non-application de l'article III:2 du GATT aux subventions rendrait les paragraphes 2 et 8 b) de l'article III du GATT superflus

5.279 Alors que, pour les raisons expliquées ci-dessus, l'application de l'article III du GATT aux subventions ne rendrait en aucune façon l'Accord SMC superflu, sa non-application rendrait l'article III:2 du GATT inutile. En effet, toute mesure relevant de l'article III:2 du GATT peut être interprétée comme constituant des "recettes abandonnées" au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC et, par conséquent, comme une "subvention".

5.280 Comme indiqué dans le Rapport du Groupe spécial États-Unis – Mesures affectant les boissons alcooliques et les boissons à base de malt:

> … 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, on pourrait d'une manière générale justifier l'interdiction des taxes intérieures discriminatoires 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).[227]
>
> … [S]i l'on poussait le raisonnement jusqu'au bout, [l'interprétation des États-Unis] éliminerait pour ainsi dire l'interdiction des taxes intérieures discriminatoires énoncée à l'article III:2 en permettant aux parties contractantes d'exonérer tous les produits nationaux des taxes indirectes.[228]

5.281 En outre, l'argument de la *lex specialis* avancé par l'Indonésie rendrait également inutile l'article III:8 b) du GATT. En fait, si l'Accord SMC était *lex specialis* par rapport à l'article III:2 chaque fois qu'il y a une subvention, il ne serait pas nécessaire de préciser, dans le cadre du GATT, que certaines catégories de subventions ne sont pas visées par l'article III du GATT.

5) L'Accord SMC n'a pas modifié la relation entre les règles relatives aux subventions et les règles concernant le traitement national qui existait dans le cadre du GATT de 1947

5.282 Dans le cadre du GATT de 1947, il était indéniable que l'article XVI était *lex specialis* par rapport à l'article III en ce qui concernait les "subventions" ou qu'il existait un "conflit" entre ces deux dispositions du simple fait que l'article XVI n'interdisait pas certains types de mesures qui étaient prohibés par l'article III.

5.283 L'Indonésie ne conteste apparemment pas le fait que dans le cadre du GATT de 1947, les articles III et XVI ne s'excluaient pas mutuellement. Pourtant, l'Indonésie soutient "que tout a changé avec l'entrée en vigueur des Accords de l'OMC". Elle attribue ce "changement" à deux raisons. Premièrement, l'Accord SMC prévoit une "économie générale de voies de recours" contre les subventions. Deuxièmement, l'Accord SMC donne une définition du terme "subvention". Comme il sera démontré ci-après, les deux raisons sont loin d'avoir un caractère contraignant.

5.284 L'article XVI du GATT de 1947 définissait également une "économie générale de voies de recours applicable aux subventions" en ce sens qu'il prévoyait des voies de recours concernant toutes les subventions. La section A énonçait une voie de recours pour toutes les "subventions en général" tandis que la section B prévoyait des voies de recours additionnelles pour les subventions à l'exportation. Les voies de recours énoncées à la section A de l'article XVI en ce qui concerne le type de subvention en cause dans le présent différend sont moins rigoureuses pour le Membre qui accorde la subvention que celles qui sont prévues dans l'Accord SMC. Mais elles ne sont pas moins "générales". Du point de vue formel, la relation entre l'Accord SMC et l'article III du GATT de 1994 est identique à la relation entre l'article XVI et l'article III du GATT de 1947. Le simple fait que les voies de recours contre les subventions ont été renforcées dans l'Accord SMC ne constitue pas une raison suffisante pour conclure que l'article III n'est plus applicable aux subventions.

---

[227] Rapport du Groupe spécial États-Unis – Mesures affectant les boissons alcooliques et les boissons à base de malt, adopté le 19 juin 1992, IBDD, S39/233, paragraphe 5.9.

[228] *Ibid.*, paragraphe 5.12.

5.285 Le fait que l'Accord SMC contient une définition des subventions est également hors de propos. L'absence d'une définition du terme "subvention" dans le GATT de 1947 n'a pas rendu l'article XVI inapplicable ni ne l'a, par conséquent, empêché de s'appliquer conjointement avec l'article III aux mêmes mesures. En outre, l'article 1.1 de l'Accord SMC dispose très clairement que la définition des subventions qui y figure est donnée uniquement aux fins de l'Accord.

6) L'article 32.1 de l'Accord SMC considéré conjointement avec la note de bas de page n° 56 de l'Accord confirme que l'Accord n'exclut pas l'application de l'article III du GATT aux subventions

5.286 Si, comme le prétend l'Indonésie, l'Accord sur l'OMC a rendu l'article III du GATT inapplicable aux subventions, on pourrait s'attendre à trouver dans l'Accord SMC des éléments indiquant l'intention des rédacteurs d'apporter un changement aussi fondamental à la situation existant dans le cadre du GATT de 1947. L'Accord SMC ne contient cependant pas la moindre trace d'une telle intention.

5.287 Au contraire, l'article 32.1 de l'Accord SMC considéré conjointement avec la note de bas de page n° 56 de l'Accord indique que les rédacteurs de l'Accord sur l'OMC ont expressément prévu que l'article III du GATT continuerait à s'appliquer aux subventions visées par l'Accord SMC.

5.288 L'article 32.1 de l'Accord SMC se lit comme suit:

> Il ne pourra être pris aucune mesure particulière contre une subvention accordée par un autre Membre, si ce n'est conformément aux dispositions du GATT de 1994, tel qu'il est interprété par le présent accord.

5.289 La note de bas de page n° 56 relative à ce paragraphe indique ensuite ce qui suit:

> Cette disposition ne vise pas à empêcher que des mesures soient prises, selon qu'il sera approprié, au titre d'autres dispositions pertinentes du GATT de 1994.

5.290 L'article 32.1 vise clairement à empêcher les Membres de prendre des mesures contre des subventions en se fondant sur les articles VI (pour autant que ces dispositions visent des subventions) ou XVI du GATT, indépendamment des règles plus précises énoncées dans l'Accord SMC. L'article III du GATT n'est pas une disposition "interprétée" par l'Accord SMC mais plutôt une des "autres dispositions pertinentes" auxquelles il est fait référence dans la note de bas de page n° 56. Ainsi, conformément à cette note, l'Accord SMC n'empêche pas la Communauté de prendre des mesures au titre de l'article III à l'encontre d'une subvention visée par l'Accord SMC.[229]

[229] L'article 32.1 et la note de bas de page n° 56 de l'Accord SMC reprennent les termes de l'article 19.1 du Code issu du Tokyo Round et de la note de bas de page n° 1 relative à cet article, la seule différence étant que les expressions "Accord général" qui figurent dans le Code ont été remplacées par les expressions "GATT de 1994". L'intitulé officiel du Code issu du Tokyo Round était "Accord relatif à l'interprétation et à l'application des articles VI, XVI et XXIII de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce". En outre, un des alinéas du préambule du Code faisait expressément état du désir des parties "d'appliquer intégralement et d'interpréter les dispositions des articles VI, XVI, XXIII". Ainsi, il était incontestable que les dispositions dont il était dit à l'article 19.1 du Code issu du Tokyo Round qu'elles étaient "interprétées " par le Code étaient les articles VI, XVI et XXIII et que les "autres dispositions pertinentes" du GATT mentionnées dans la note de bas de page comprenaient entre autres l'article III. Au cours des dernières phases du Cycle d'Uruguay, le titre de l'Accord SMC qui était "Accord relatif à l'interprétation et à l'application des articles VI, XVI et XXIII" a été modifié et le titre actuel adopté parce que l'on a estimé que l'Accord SMC créait des droits et des obligations qui allaient largement au-delà de la simple application et de la simple interprétation des droits et des obligations énoncés dans les articles VI et XVI du GATT (voir le rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire Brésil - Mesures visant la noix de coco desséchée, adopté le 20 mars 1997, WT/DS22/AB/R, page 19). Par ailleurs, contrairement au Code issu du Tokyo Round, l'Accord SMC n'a pas de préambule. L'article 32.1 et la note de

7) L'interprétation de l'Indonésie entraînerait un assouplissement injustifié des règles concernant la discrimination fiscale en vigueur dans le cadre du GATT de 1947, ce qui est contraire à l'objet et au but de l'Accord sur l'OMC

5.291 L'Accord sur l'OMC est fondé sur la préservation du niveau de libéralisation du commerce déjà atteint dans le cadre du GATT de 1947, comme en témoigne déjà le préambule de l'Accord, dont la partie pertinente se lit comme suit:

> Résolues, par conséquent, à mettre en place un système commercial multilatéral intégré, plus viable et durable, englobant l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce, les résultats des efforts de libéralisation du commerce entrepris dans le passé, et tous les résultats des Négociations commerciales multilatérales du Cycle d'Uruguay;
>
> Déterminées à préserver les principes fondamentaux et à favoriser la réalisation des objectifs qui sous-tendent ce système commercial multilatéral.

5.292 Le même objectif de préservation des "acquis" du GATT est également à la base de l'incorporation du texte du GATT de 1947 dans le GATT de 1994, ainsi que de celle de tous les instruments juridiques adoptés dans le cadre de cet accord[230] et de la disposition énoncée à l'article XVI:1 de l'Accord sur l'OMC selon laquelle, sauf disposition contraire, l'OMC sera guidée par "les décisions, les procédures et les pratiques habituelles" suivies dans le cadre du GATT de 1947.

5.293 Pour cette raison, les cas dans lesquels l'Accord sur l'OMC autorise des mesures qui auraient été contraires au GATT de 1947 sont rares et exceptionnels. De telles dérogations ont généralement un caractère temporaire et/ou sont limitées aux domaines dans lesquels le GATT de 1947 n'était pas mis en œuvre *de facto* (par exemple le secteur textile actuellement visé par l'Accord sur les textiles et les vêtements) et/ou dans lesquels l'applicabilité du GATT de 1947 n'était pas claire ou avait été au moins contestée par certains Membres (par exemple dans le cas des MIC actuellement visées par l'Accord sur les MIC ou dans le cas des autolimitations des exportations et d'autres restrictions à l'importation relevant des mesures de la "zone grise" actuellement expressément assujetties à l'Accord sur les sauvegardes).

5.294 Par contre, l'argument de la *lex specialis* avancé par l'Indonésie entraînerait, s'il était accepté par le Groupe spécial, l'invalidation permanente d'une règle fondamentale du GATT qui n'était généralement pas sujette à polémique dans le cadre du GATT de 1947 et qui n'avait jamais fait l'objet de débats particuliers pendant le Cycle d'Uruguay.

5.295 L'article III:2, première phrase, du GATT interdit dans tous les cas, l'application à un produit importé d'une taxe intérieure "supérieure" à celle qui frappe un produit national similaire. Cette interdiction n'est pas subordonnée à l'existence d'effets sur le commerce, pas plus qu'elle n'est justifiée par une clause relative à des quantités minimes. Comme l'a fait observer l'Organe d'appel dans

---

bas de page n° 56 n'ont pas été adaptés de manière à prendre en compte ces changements, ce qui les a rendus dans une certaine mesure moins clairs que l'article et la note de bas de page correspondants du Code issu du Tokyo Round. Cependant, dans l'historique de la rédaction de l'Accord, rien n'indique que les négociateurs avaient l'intention d'attribuer à l'article 32.1 et à la note de bas de page n° 56 un sens différent de celui que l'article 19.1 et la note de bas de page n° 1 relative à cet article avaient dans le cadre du Code issu du Tokyo Round. Pour autant que les CE se souviennent, l'article 32.1 et la note de bas de page n° 56 ont été ajoutés au texte Dunkel par le Secrétariat, conjointement avec les autres dispositions finales, et adoptés par les négociateurs sans qu'il ait eu de débat.

[230] Voir le paragraphe 1 de l'Annexe 1A.

l'affaire Japon – Taxes sur les boissons alcooliques, "[m]ême le plus petit "dépassement" est de trop".[231]

5.296 Si l'Accord SMC excluait l'application de l'article III:2 aux subventions, la discrimination fiscale entre des produits similaires ne serait plus interdite.[232] La partie plaignante devrait alors prouver que la mesure cause des "effets défavorables" pour ses intérêts.[233] Par ailleurs, si l'exonération ou la réduction des taxes était accordée à tous les producteurs nationaux, elle ne pourrait pas être considérée comme une subvention "spécifique" au sens de l'article 2 de l'Accord SMC et, par conséquent, ne "donnerait" pas du tout "lieu à une action".[234]

5.297 Les conséquences seraient même moins acceptables dans le cas de l'article III:2, deuxième phrase. Selon cette disposition, un Membre ne peut pas appliquer des taxes différentes à deux produits qui sont "directement concurrents ou directement substituables" de manière à protéger la production nationale. Ainsi par exemple, deux groupes spéciaux précédents (l'un relevant du GATT de 1947[235] et l'autre du GATT de 1994[236]) avaient constaté qu'en appliquant au shochu national des droits d'accise inférieurs à ceux qui sont appliqués au whisky importé (un produit concurrentiel), le Japon protégeait la protection nationale de shochu, contrevenant ainsi à l'article III:2 du GATT, deuxième phrase. Si l'argument de la *lex specialis* avancé par l'Indonésie l'emportait, le Japon pourrait faire valoir que la différence d'imposition constitue une subvention accordée aux producteurs nationaux de shochu, subvention qui est donc assujettie à l'Accord SMC et non à l'article III du GATT. Cela étant, l'Accord SMC ne vise que les "effets défavorables" causés par une subvention relativement aux importations d'un "produit similaire". Il n'offre aucune voie de recours lorsque la subvention cause un "préjudice grave" à un produit importé concurrent.[237] Ainsi, la conséquence de l'argument de l'Indonésie serait qu'un système fiscal qui a déjà été condamné deux fois devrait être toléré dans le futur.[238]

---

[231] Rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire Japon – Taxes sur les boissons alcooliques, WT/DS8/AB/R, WT/DS10/AB/R, WT/DS11/AB/R, adopté le 1er novembre 1996, page 25.

[232] L'article 3.1 b) de l'Accord SMC ne prohibe que les subventions subordonnées à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés mais ne prohibe pas les subventions qui ne sont accordées qu'en cas de production ou de vente de produits nationaux, à l'exclusion des produits importés.

[233] Voir l'article 5 de l'Accord SMC.

[234] Voir l'article 8.1 a) de l'Accord SMC.

[235] Rapport du Groupe spécial Japon – Droits de douane, fiscalité et pratiques en matière d'étiquetage concernant les vins et les boissons alcooliques importés, adopté le 10 novembre 1987, IBDD, S34/83.

[236] Rapport du Groupe spécial Japon – Taxes sur les boissons alcooliques, WT/DS8/R, WT/DS10/R, WT/DS11/R, tel que modifié par le rapport de l'Organe d'appel, WT/DS8/AB/R, WT/DS10/AB/R, WT/DS11/AB/R, adopté le 1er novembre 1996.

[237] En outre, dans la mesure où la subvention est accordée à tous les producteurs japonais de shochu, le Japon peut faire valoir que la subvention n'est pas "spécifique" au sens de l'article 2 de l'Accord SMC.

[238] L'Indonésie pourrait tenter de faire valoir que l'Accord SMC n'est pas *lex specialis* par rapport à l'article III:2, deuxième phrase, mais cela donnerait lieu à des résultats aussi étranges: la voie de recours serait plus rigoureuse dans le cas d'une discrimination fiscale entre des produits concurrents que dans le cas d'une discrimination fiscale entre des produits similaires.

b) Il n'y a pas conflit entre l'article III du GATT et l'Accord SMC

5.298 Cependant, l'Indonésie fait valoir que le Groupe spécial devrait constater qu'il y a un "conflit", au sens de la Note interprétative générale à l'Annexe 1A, entre l'Accord SMC et l'article III du GATT.

5.299 Comme le rappelle pertinemment le Japon (voir la section V.E.1), l'historique de la rédaction de ladite note indique clairement que le terme "conflit" doit être interprété de manière restrictive. Les rédacteurs ont sciemment fait la différence entre cette notion et des notions plus larges telles que l'"incompatibilité" ou la simple "différence". Les négociateurs étaient parvenus à un consensus général, à savoir que dans la pratique, l'application de la règle énoncée dans la Note devrait être limitée à un très petit nombre de cas dans lesquels il est réellement impossible de concilier les obligations qui relèvent du GATT et celles qui relèvent d'un autre accord figurant à l'Annexe 1A. De toute évidence, la présente affaire ne fait pas partie de l'un de ces cas.

5.300 Comme indiqué dans le rapport du Groupe spécial CE – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, il n'y a pas "conflit" lorsque, comme c'est le cas en l'occurrence:

> … les règles contenues dans l'un des Accords figurant à l'Annexe 1A imposent des obligations différentes ou complémentaires de celles qui découlent du GATT de 1994.[239]

5.301 Au lieu de cela, selon le rapport du Groupe spécial, la notion de "conflit" vise les deux situations suivantes:

> … [les cas] i) où il y aurait conflit entre des obligations découlant du GATT de 1994 et des obligations contenues dans des accords figurant à l'Annexe 1A, parce que ces obligations s'excluent mutuellement, en ce sens qu'un Membre ne peut s'acquitter simultanément des unes et des autres, et ii) où une règle énoncée dans un accord interdit ce qu'autorise expressément une règle énoncée dans un autre.[240] [non souligné dans le texte original]

5.302 Aucune de ces deux situations n'existent en l'occurrence.

5.303 L'Indonésie n'est manifestement pas assujettie à deux obligations qui s'excluent mutuellement car rien, dans l'Accord SMC, n'exige que l'Indonésie accorde les subventions en cause.

5.304 L'Accord SMC "[n']autorise [pas] expressément" non plus ce que l'article III du GATT interdit. On ne peut pas considérer qu'une disposition d'un accord figurant à l'Annexe 1A "autorise expressément" ce que le GATT interdit si elle n'énonce pas, en termes positifs, le droit de le faire (par exemple en indiquant que "les Membres peuvent appliquer ou maintenir la mesure X") et si elle se contente de s'abstenir d'interdire la mesure. En outre, les mesures prohibées doivent être similaires aux mesures expressément autorisées. Un recoupement fortuit entre deux dispositions portant sur deux types différents de mesures ne constitue pas un "conflit". Comme il est démontré ci-dessous, aucune de ces deux conditions n'est remplie en l'occurrence.

5.305 Tel qu'il est libellé, l'article 27.3 de l'Accord SMC se borne à stipuler une exception temporaire à la prohibition énoncée à l'article 3.1 b) de l'Accord en faveur des Membres en développement. Il "[n']autorise [pas] expressément" les Membres en développement à déroger à

---

[239] Voir, par exemple, le rapport du Groupe spécial CE - Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, adopté le 25 septembre 1997, WT/DS27/R/USA, paragraphe 7.155.

[240] *Ibid.*, paragraphe 7.154.

aucune autre obligation, au titre de l'Accord SMC (article 5, par exemple) ou d'autres accords (alinéas 2 et 4 de l'article III du GATT).

5.306 Le simple fait que l'article 3 de l'Accord SMC ne prohibe pas un certain type de subvention ne permet pas de déduire *a contrario* que les Membres ont un "droit exprès" d'accorder ce type de subvention en violation d'une autre obligation énoncée dans un autre accord (article III du GATT, par exemple). Ainsi, le fait que l'article 3 de l'Accord SMC ne prohibe pas l'octroi de subventions sous la forme de l'exonération d'une taxe indirecte uniquement pour les produits nationaux (quel que soit le niveau d'apport local) ne signifie pas qu'il a été accordé aux Membres une "autorisation expresse" d'imposer aux produits importés des taxes supérieures à celles qui frappent les produits nationaux similaires, contrairement à la prohibition énoncée à l'article III:2 du GATT. De même, le fait que l'article 3.1 b) considéré conjointement avec l'article 27.3 de l'Accord SMC ne prohibe pas, sur une base temporaire, l'octroi par les Membres en développement de subventions concernant la teneur en éléments d'origine locale ne peut pas être interprété comme étant une "autorisation expresse", pour ces Membres de contrevenir aux alinéas 2 et 4 de l'article III du GATT.

5.307 L'article 5 de l'Accord SMC énonce l'obligation de ne pas causer d'"effets défavorables" moyennant l'octroi de "subventions pouvant donner lieu à une action". Il est évident que cela n'équivaut pas à une "autorisation expresse" de prendre une mesure quelconque susceptible d'être définie comme étant une "subvention pouvant donner lieu à une action" et qui ne cause pas d'"effets défavorables", même si une telle mesure est contraire aux dispositions du GATT.

5.308 Enfin, l'article 8 de l'Accord SMC dispose que certains types de subventions seront considérés comme ne donnant pas lieu à une action. Cela signifie simplement que ces subventions ne donnent pas lieu à une action au titre des parties III ou V de l'Accord SMC. Cela ne signifie pas que les Membres aient le "droit exprès" de prendre des mesures qui sont contraires à l'article III du GATT.

5.309 En outre, dans cette affaire, il ne peut y avoir de "conflit" parce que la similitude exigée entre les mesures prohibées et les mesures censées être autorisées n'existe pas. L'article III prohibe les mesures qui établissent une discrimination entre les produits importés et les produits nationaux tandis que les mesures censées être autorisées par l'Accord SMC sont des subventions. Ces deux catégories de mesures sont par définition différentes, même si des mesures particulières peuvent appartenir simultanément aux deux catégories. Étant donné l'absence de similitude entre les deux catégories de mesures, on ne peut pas dire que l'Accord SMC autorise "expressément" ce qui est prohibé par l'article III du GATT.

5.310 Dans l'affaire CE – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, le Groupe spécial a expliqué comment il entendait la notion de "conflit" figurant dans la Note en donnant, comme exemple de "conflit", la relation entre l'article XI:1 du GATT et l'article 2 de l'Accord sur les textiles et les vêtements (l'"Accord sur les textiles"):

> Par exemple, l'article XI:1 du GATT de 1994 interdit l'imposition de restrictions quantitatives, sauf dans les cas énumérés à l'article XI:2. L'article 2 de l'Accord sur les textiles et les vêtements autorise l'imposition de restrictions quantitatives dans ce secteur sous réserve des dispositions des paragraphes 1 à 21 de cet article. En d'autres termes, l'article XI:1 du GATT de 1994 interdit ce que l'article 2 de l'Accord sur les textiles autorise de façon tout aussi explicite. Certes, les Membres pourraient en principe se conformer à la fois à l'article XI:1 du GATT et à l'article 2 de l'Accord sur les textiles simplement en s'abstenant d'invoquer le droit d'imposer des restrictions quantitatives dans le secteur des textiles parce que l'article 2 de l'Accord l'autorise, sans toutefois le prescrire. Mais une telle interprétation viderait de leur sens des articles, voire des sections entières des Accords de l'OMC et irait à l'encontre des objectifs de nombreux accords figurant à l'Annexe 1A qui ont été négociés dans

l'intention de créer des droits et des obligations très différents à certains égards de ceux qui découlent du GATT de 1994.[241]

5.311 La relation entre l'article 2 de l'Accord sur les textiles et l'article XI du GATT se distingue aisément de celle qui existe entre l'Accord SMC et l'article III du GATT:

- L'article 2 de l'Accord sur les vêtements accorde un droit positif de faire quelque chose, à savoir appliquer des restrictions quantitatives. Par contre, l'Accord SMC ne confère pas un droit positif d'accorder des subventions. Il vise uniquement à établir des voies de recours contre certaines catégories de subventions.

- Il existe une similitude totale entre les mesures prohibées par l'article XI du GATT et celles qui sont autorisées par l'article 2 de l'Accord sur les vêtements (restrictions quantitatives dans les deux cas). Par ailleurs, l'Accord SMC et l'article III du GATT traient chacun d'un type de mesure différent (respectivement de subventions et de mesures qui n'accordent pas le traitement national aux produits importés), bien que les deux catégories puissent se recouper en ce qui concerne certaines mesures.

- Selon le Groupe spécial, l'application de l'article XI:1 du GATT aux mesures visées par l'article 2 de l'Accord sur les textiles aurait "vidé de son sens" ce dernier article. Par contre, l'application de l'article III aux subventions ne rend pas l'Accord SMC superflu. Bien au contraire, sa non-application rendrait inutiles les paragraphes 2 et 8 b) de l'article III du GATT.

- Selon le Groupe spécial, l'Accord sur les textiles a été négocié dans le but de déroger au GATT. Cette intention est effectivement explicitement énoncée à l'article 1.1 de l'Accord sur les textiles. Par contre, rien dans le texte ou dans l'historique de la rédaction de l'Accord SMC n'indique qu'il a été négocié dans le but de déroger aux règles du GATT concernant le traitement national. Par ailleurs, à la différence du cas de la relation entre l'Accord sur les textiles et l'article XI du GATT, rien apparemment ne justifierait une telle dérogation, en particulier étant donné qu'elle serait permanente et non juste temporaire, ce qui, là encore, est différent du cas de la relation entre l'Accord sur les textiles et l'article XI du GATT.

5.312 L'absence de conflit entre l'Accord SMC et l'article III du GATT est également confirmée par l'article 32.1 de l'Accord SMC considéré conjointement avec la note de bas de page n° 56 du même Accord, qui, comme il a déjà été indiqué, admet expressément que des mesures peuvent être prises contre des subventions en vertu d'autres dispositions du GATT, y compris l'article III.

5.313 Il convient de rappeler, pour conclure, que la relation entre l'Accord SMC et l'article III du GATT est, du point de vue formel, identique à la relation entre les articles XVI et III du GATT. Pas plus que l'article XVI du GATT de 1947, l'Accord SMC "[n']autorise expressément" des subventions qui sont contraires à l'article III du GATT. Ainsi, soutenir qu'il existe un "conflit" entre l'Accord SMC et l'article III du GATT reviendrait à admettre qu'il existe également un "conflit interne" dans le GATT de 1947. Il est cependant clair que la Note interprétative générale à l'Annexe 1A vise uniquement à résoudre les conflits éventuels entre le GATT et les nouveaux accords sur le commerce des marchandises négociés pendant le Cycle d'Uruguay, qui sont fondés sur les dispositions du GATT. L'objet de la Note n'était pas de résoudre des "conflits internes" existant déjà dans le cadre du GATT et qui, d'une certaine manière, seraient passés inaperçus depuis près de 50 ans.

[241] Identique à la note de bas de page n° 390.

3. Contre-arguments des États-Unis

5.314 Les contre arguments des États-Unis en référence à la réponse générale de l'Indonésie aux allégations présentées au titre de l'article III du GATT de 1994 sont exposés ci-après:

a) Les incitations tarifaires et fiscales relevant du Programme de 1993 et du Programme concernant la voiture nationale sont contraires à l'article III du GATT de 1994

5.315 Les incitations tarifaires et fiscales relevant du Programme de 1993 et du Programme concernant la voiture nationale sont contraires à l'article III:4 du GATT de 1994 pour les raisons suivantes: 1) elles constituent des règlements ou des prescriptions "affectant" la vente, l'achat, le transport et la distribution de parties et de composants de véhicules automobiles importés et nationaux; 2) les parties et composants de véhicules automobiles importés sont "similaires" aux parties et composants de véhicules automobiles nationaux; et 3) elles établissent chacune une discrimination contre les parties et composants de véhicules automobiles importés. Par ailleurs, les incitations fiscales relevant du Programme concernant la voiture nationale sont contraires à l'article III:2, première phrase, du GATT de 1994 car elles entraînent l'application aux produits importés de taxes supérieures à celles qui frappent les produits nationaux similaires. Ces incitations fiscales sont également contraires à l'article III:2, deuxième phrase, du GATT de 1994 pour les raisons suivantes: 1) les voitures de tourisme importées et les voitures de tourisme nationales sont des produits directement concurrents ou des produits directement substituables qui sont en concurrence les uns avec les autres; 2) les voitures de tourisme importées et les voitures de tourisme nationales directement concurrentes ou directement substituables ne sont pas frappées d'une taxe semblable; et 3) la différence d'imposition est appliquée de manière à protéger la production nationale.

5.316 L'Indonésie n'a contesté aucune des conclusions qui établissent les éléments constituant une violation des paragraphes 2 et 4 de l'article III. Au lieu de cela, elle fait valoir que l'article III ne s'applique pas aux incitations fiscales pour les raisons suivantes: 1) ces incitations constituent des "subventions"; et 2) l'Accord SMC prévaut sur l'article III. En outre, et nonobstant une décision de l'Organe d'appel établissant le contraire, l'Indonésie fait valoir que les incitations tarifaires ne sont pas régies par l'article III:4 car elles constituent des "mesures à la frontière". Comme les États-Unis le démontreront, non seulement les deux arguments sont erronés en matière de droit mais s'ils étaient acceptés, ils auraient des conséquences étendues et dangereuses pour le système commercial mondial.

b) L'argument de l'Indonésie selon lequel l'Accord SMC prévaut sur l'article III n'est pas étayé par le texte de l'Accord SMC et du GATT de 1994, entraînerait une abrogation effective de l'article III:2 et n'est pas compatible avec l'historique de la négociation du Cycle d'Uruguay, les principes établis du droit international public et la jurisprudence de l'OMC

5.317 Dans le cas des incitations fiscales relevant du Programme de 1993 et du Programme concernant la voiture nationale, l'Indonésie ne conteste pas que ces mesures sont contraires à l'article III. Au lieu de cela, elle fait valoir que l'article III n'est pas applicable parce que ces mesures constituent des subventions et qu'elles sont par conséquent, selon l'Indonésie, régies uniquement par les dispositions de l'Accord SMC. Selon l'Indonésie, seules les dispositions de l'Accord SMC sont applicables, étant donné qu'en vertu de l'article 27.3 de l'Accord SMC, l'Indonésie n'est pas soumise, pendant une période de temps limité, à la prohibition concernant le recours à des subventions assujetties à la teneur en éléments d'origine locale figurant à l'article 3.1 b) de cet accord. Selon l'Indonésie, tout autre résultat entraîne un "conflit" au sens de la Note interprétative générale à l'Annexe 1A de l'Accord de Marrakech instituant l'Organisation mondiale du commerce ("l'Accord sur l'OMC"), car l'article III prohibe ce que l'article 27.3 est censé permettre. L'argument de l'Indonésie est erroné pour diverses raisons.

1) L'argument de l'Indonésie n'est pas étayé par le texte de l'Accord SMC et du GATT de 1994

5.318 L'argument de l'Indonésie est fondé sur l'existence, dans l'Accord SMC, de ce qu'elle appelle une "définition générale des subventions" qui s'applique à l'ensemble des Accords de l'OMC. Toutefois, la définition donnée dans l'Accord SMC n'est pas "générale". Lorsque l'on examine le texte de l'Accord SMC comme on doit le faire en vertu de la Convention de Vienne sur le droit des traités ("Convention de Vienne"), on constate que l'article 1.1 dispose très clairement que la définition d'une "subvention" qui y figure est donnée "[a]ux fins du présent accord …". Autrement dit, la définition d'une "subvention" est limitée à l'Accord SMC.

5.319 Deuxièmement, l'argument de l'Indonésie est également fondé sur ce qu'elle appelle, à la page 91 de sa première communication, une "économie générale de voies de recours … ". Cependant, là encore, il n'existe pas une telle économie. Examinons encore le texte réel de l'Accord. L'article 32.1 de l'Accord SMC dispose ce qui suit:

> Il ne pourra être pris aucune mesure particulière contre une subvention accordée par un autre Membre, si ce n'est conformément aux dispositions du GATT de 1994, tel qu'il est interprété par le présent accord.

Par ailleurs, l'article 32.1 contient la note de bas de page n° 56, qui se lit comme suit:

> Cette disposition ne vise pas à empêcher que des mesures soient prises, selon qu'il sera approprié, au titre d'autres dispositions pertinentes du GATT de 1994.

5.320 Aucune indication ne peut être plus claire concernant le fait que l'intention des rédacteurs n'était pas de faire de l'Accord SMC la seule voie de recours contre une mesure qui relève de la définition d'une subvention donnée par l'Accord.

5.321 L'Indonésie fait valoir que les parties plaignantes donnent une interprétation erronée de la note n° 56 parce que, dans une certaine mesure, elles ne tiennent pas compte des termes "pertinentes" et "approprié". Selon l'Indonésie, étant donné que les mesures en cause sont visées par l'Accord SMC, les autres dispositions du GATT ne sont ni "pertinentes" ni "appropriées".

5.322 Il s'agit là d'un exemple classique de raisonnement tautologique qui pose comme hypothèse la réponse à la question posée. Selon l'Indonésie, vu que l'Accord SMC est *lex specialis*, aucune autre disposition du GATT ne peut être "pertinente" ou "appropriée" au sens de la note n° 56.

5.323 Cependant, c'est l'Indonésie qui ne fait aucun cas du texte de la note n° 56 et qui, avant tout, rend cette disposition superflue, en violation des principes établis de l'interprétation des accords. En effet, si l'Accord SMC était réellement *lex specialis*, la note n° 56 n'aurait aucune raison d'exister.

5.324 D'autres dispositions étayent la conclusion selon laquelle l'Accord SMC n'était pas destiné à être le seul mécanisme permettant de contester les mesures susceptibles d'être définies comme étant des subventions. Par exemple, l'article VI:5 du GATT de 1994 dispose ce qui suit:

> Aucun produit du territoire d'une partie contractante, importé sur le territoire d'une autre partie contractante, ne sera soumis à la fois à des droits antidumping et à des droits compensateurs en vue de remédier à une même situation résultant du dumping ou de subventions à l'exportation.

L'article VI:5 reconnaît que les subventions à l'exportation peuvent être définies comme étant un problème de dumping ou de subventions et empêche simplement les Membres d'appliquer les deux

types de voies de recours pour la même subvention. L'article VI:5 dément l'allégation de l'Indonésie selon laquelle les voies de recours prévues dans l'Accord SMC sont exclusives ou générales.

5.325 De manière plus générale, il est reconnu depuis longtemps que les dispositions du GATT qui traitent explicitement des subventions ne sont pas les seules dispositions qui se rapportent aux subventions. A cet égard, il convient de noter la déclaration suivante du professeur John Jackson[242]:

> Cependant, il existe certaines mesures dans d'autres articles du GATT [autres que l'article XVI] qui traitent de la liberté d'un pays en matière de subventions et qui offrent une voie de recours à un Membre du GATT lésé par une subvention accordée par un autre Membre. Quatre autres articles, en particulier, doivent être rattachés à l'article XVI . Il s'agit de l'article VI sur les droits antidumping et les droits compensateurs, de l'article XIX sur les accroissements des importations qui menacent de causer un dommage grave (la "clause d'exemption"), de l'article XXIII relatif à la protection des concessions et des avantages et de l'article III concernant le traitement national.

5.326 En résumé, l'argument de l'Indonésie est contredit par le texte des accords pertinents et doit donc être rejeté.

2) L'argument de l'Indonésie entraînerait une abrogation effective de l'article III:2

5.327 Mis à part le fait que l'argument de la *lex specialis* avancé par l'Indonésie ne tient pas compte du texte des accords pertinents, on peut mieux en évaluer les faiblesses en examinant comment la théorie de l'Indonésie s'applique par rapport à l'article III:2 du GATT de 1994.

5.328 En l'occurrence, l'Indonésie fait valoir que la discrimination fiscale en faveur des véhicules à moteur indonésien constitue une subvention car il s'agit de recettes publiques abandonnées au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC. Selon l'Indonésie, étant donné que cette discrimination fiscale constitue une subvention, une voie de recours n'est possible que dans le cadre de l'Accord SMC.

5.329 Il convient cependant d'examiner les conséquences de l'argument avancé par l'Indonésie. Supposons qu'un Membre établisse indistinctement une discrimination à l'encontre des importations, de telle sorte que tous les produits nationaux soient imposés à un taux donné et que tous les produits importés soient passibles d'un taux plus élevé. Supposons aussi qu'aucune prescription en matière de teneur en éléments d'origine locale ne soit appliquée. Si l'on s'en tient à la logique de l'Indonésie, une telle discrimination fiscale constitue une subvention sous forme de recettes abandonnées qui est accordée à tous les producteurs de produits nationaux et à laquelle on ne peut appliquer une voie de recours que dans le cadre de l'Accord SMC. Pourtant, lorsque l'on examine l'Accord SMC, on constate qu'il n'existe pas de voie de recours. En effet, au titre de l'Accord SMC, une subvention qui est accessible à tous les produits nationaux n'est pas spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC et, à ce titre, ne donne pas lieu à une action en vertu de l'article 8.1 a) de l'Accord SMC.

5.330 Ainsi, l'argument de l'Indonésie entraîne une abrogation effective de l'article III:2, les Membres ayant toute latitude pour établir une discrimination fiscale généralisée contre les produits importés. L'article III:2 n'est plus applicable car il a été supplanté par l'Accord SMC, mais celui-ci n'offre aucune voie de recours car la "subvention" ne donne pas lieu à une action.

5.331 Il n'existe pas la moindre preuve que les négociateurs du Cycle d'Uruguay souhaitaient une issue aussi inquiétante et dangereuse. En outre, l'historique de la rédaction du GATT de 1947 montre

[242] J. Jackson, World Trade and the Law of GATT, paragraphe 15.4, page 377 (1969) (non souligné dans le texte original).

que les rédacteurs ont expressément rejeté une telle issue. Au cours des négociations de La Havane en particulier, les rédacteurs de l'article III ont rejeté la proposition suivante de Cuba:

> 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 .

Les conséquences illogiques de l'argument présenté par l'Indonésie montrent avec précision combien cet argument est erroné.

3) L'argument de l'Indonésie est contredit par l'historique des négociations du Cycle d'Uruguay

5.332 Compte tenu des conséquences manifestement illogiques qui découlent de l'argument de l'Indonésie, il convient d'examiner l'historique de la négociation de l'Accord sur les MIC et de l'Accord SMC. Bien que nous discutions pour le moment de l'article III du GATT de 1994, l'Indonésie a fait valoir que l'Accord sur les MIC n'impose aucune obligation de fond additionnelle, mais interprète simplement l'article III (voir la section VI.D). Les États-Unis ne sont pas d'accord avec la façon dont l'Indonésie définit l'Accord SMC mais supposons, pour les besoins de l'argumentation, que l'Indonésie ait raison.

5.333 L'Indonésie cite un rapport du Président du Groupe de négociation sur les mesures concernant les investissements et liées au commerce (voir la section VI.D) (MTN.GNG/NG12/W/27, 19 juillet 1990). Le rapport reprenait un texte entre crochets du Président, le point A2 c) iii), qui se lit comme suit:

> c) une mesure concernant les investissements est "appliquée" quand:
>
> …
>
> iii) elle est une condition à remplir pour bénéficier d'un avantage octroyé par une partie contractante ou éviter le retrait d'un avantage, ou un facteur pris en considération pour déterminer si un droit existe en la matière.

La note de bas de page n° 2 entre crochets relative au point iii) dispose ensuite ce qui suit:

> Un avantage peut consister en l'octroi d'une subvention, aussi faudra-t-il tenir compte des négociations du Groupe s'occupant des subventions pour éviter tout conflit.

5.334 Comme l'Indonésie le fait observer avec justesse, la question de savoir si les MIC incluraient des mesures "incitatives", y compris celles qui seraient définies comme étant des subventions, a été une pomme de discorde au cours des négociations concernant les MIC, comme en témoignent les crochets entourant les textes cités ci-dessus.

5.335 Cependant, l'Indonésie s'arrête là en ce qui concerne l'historique de la négociation et n'indique pas ce qui s'est passé par la suite. L'Accord sur les MIC figure, pour des besoins matériels, sous sa forme définitive dans le Projet Dunkel, établi en décembre 1991 (MTN.TNC/W/FA, pages N.1 et suivantes (pièce n° 26 des États-Unis)). Dans le Projet Dunkel, le paragraphe 1 de la Liste exemplative des MIC visait, comme la partie correspondante de la version définitive de l'Accord sur les MIC, les MIC "auxquelles il est nécessaire de se conformer pour obtenir un avantage ... ". Ainsi, le conflit concernant l'incorporation de mesures incitatives avait été résolu en faveur de cette incorporation, bien qu'à l'aide de termes différents de ceux employés dans le projet du Président.

5.336 Par ailleurs, les prescriptions en matière de notification et les arrangements transitoires énoncés à l'article 5 de l'Accord sur les MIC avaient également été rédigées sous leur forme définitive dans le Projet Dunkel. En vertu de l'article 5 du Projet Dunkel, les pays disposaient de 90 jours pour notifier les MIC non conformes existantes et il leur était ménagé une certaine période de temps pour les éliminer. Les pays en développement disposaient de cinq ans et les pays les moins avancés de sept ans. Par ailleurs, les pays n'avaient pas le droit d'instituer de nouvelles MIC non conformes.

5.337 Examinons maintenant la version de l'Accord SMC qui figure dans le Projet Dunkel et, en particulier, l'article 27 (MTN.TNC/W/FA, pages I.33-35 (pièce n° 27 des États-Unis)). Il n'y figure aucune disposition qui exempte les pays en développement Membres de la prohibition énoncée à l'article 3.1 b) concernant le recours à des subventions subordonnées à la teneur en éléments d'origine locale. Au lieu de cela, l'article 27.3 du Projet Dunkel énonçait ce qui est finalement devenu l'article 27.4, à savoir la disposition traitant de la suppression progressive, par les pays en développement Membres, des subventions à l'exportation.

5.338 Ainsi, dans le Projet Dunkel, dans la mesure où il existait un "conflit" entre l'Accord SMC, l'article III:4 et l'Accord sur les MIC, le "conflit" était exactement le contraire du "conflit" allégué par l'Indonésie. Le projet d'Accord SMC interdisait aux pays en développement Membres de recourir à des subventions concernant la teneur en éléments d'origine locale, mais en vertu de l'Accord sur les MIC, les pays en développement Membres pouvaient y recourir pendant une période de temps limitée, à condition qu'ils notifient ces subventions en temps voulu.

5.339 Bien entendu, comme l'Indonésie le fait observer avec justesse, les négociateurs étaient conscients du fait que l'Accord sur les MIC et l'Accord SMC se recoupaient et ils ont ultérieurement traité la question. Le 15 décembre 1993, le Comité des négociations commerciales a établi un projet d'Acte final. Dans le projet d'Accord SMC est apparue une nouvelle disposition, l'article 27.2*bis* (MTN/FA II-13, page 32 (pièce n° 28 des États-Unis)). Cette disposition, qui a finalement été renumérotée pour devenir l'article 27.3, exemptait les pays en développement et les pays les moins avancés Membres, pendant une période de temps limitée, de la prohibition concernant le recours à des subventions concernant la teneur en éléments d'origine locale énoncée à l'article III.1 b) de l'Accord SMC.

5.340 L'adjonction de l'article 27.2*bis* a permis de supprimer, dans le Projet Dunkel, le "conflit" entre l'article III:4, l'Accord sur les MIC et l'Accord SMC. Dans le cas des pays en développement et des pays les moins avancés Membres, les MIC dont l'application pendant la période de transition était autorisée par l'article 5 de l'Accord sur les MIC n'étaient plus prohibées par l'Accord SMC.

5.341 L'historique de la négociation montre qu'il n'était pas dans l'intention des négociateurs de donner la priorité à l'Accord SMC sur l'article III:4 ou sur l'Accord sur les MIC. Au lieu de cela, comme cela a été le cas dans le cadre du GATT de 1947, ces différents régimes devaient contenir des dispositions se recoupant, sinon identiques, concernant le traitement des incitations subordonnées à la teneur en éléments d'origine locale.

5.342 L'historique de la rédaction met également en évidence le fait que le "conflit" allégué en l'occurrence par l'Indonésie, est un conflit artificiel. Si l'Indonésie avait notifié les MIC antérieures à l'OMC conformément aux dispositions de l'article 5.1 de l'Accord sur les MIC, elles auraient été protégées tant par l'Accord sur les MIC que par l'Accord SMC. En ce qui concerne les MIC postérieures à l'OMC appliquées par l'Indonésie, les rédacteurs n'ont jamais eu l'intention d'autoriser de telles mesures au titre de l'article III:4 ou de l'Accord sur les MIC, même si elles peuvent être temporairement exemptées des voies de recours spéciales prévues par l'Accord SMC.

4) L'argument de l'Indonésie est incompatible avec les principes établis du droit international public

5.343 L'Indonésie cite le rapport du Groupe spécial chargé de l'affaire Bananes III concernant la proposition selon laquelle il y a "conflit" dans les cas où une règle énoncée dans un accord interdit ce qu'autorise expressément une règle énoncée dans un autre.[243] Toutefois, la référence de l'Indonésie à l'affaire Bananes III est hors de propos pour plusieurs raisons.[244]

5.344 Premièrement, ni le Groupe spécial chargé de l'affaire Bananes III ni l'Indonésie ne cite d'éléments pour étayer la proposition selon laquelle il peut y avoir un "conflit", au sens du droit international public, dans les cas où une règle énoncée dans un accord interdit ce qu'autorise expressément une règle énoncée dans un autre. L'absence de toute citation est due au fait que la règle est claire au regard du droit international public: il y a conflit seulement dans les cas où les obligations s'excluent mutuellement, c'est-à-dire "lorsque deux (ou plusieurs) instruments conventionnels énoncent des obligations qui ne peuvent pas être respectées simultanément". 7 Encyclopedia of Public International Law (North-Holland 1984), page 468.

5.345 En outre, même à supposer, pour les besoins de l'argumentation, que la déclaration du Groupe spécial chargé de l'affaire Bananes III soit correcte, il n'y a toujours pas de conflit entre les règles de l'article III et celles de l'Accord SMC. Ceci est dû au fait que, comme indiqué précédemment, la note de bas de page n° 56 de l'Accord SMC prévoit expressément que les subventions peuvent donner lieu à une action en vertu d'autres dispositions pertinentes du GATT de 1994.

5.346 Par ailleurs, à supposer, toujours pour les besoins de l'argumentation, que la déclaration faite par le Groupe spécial chargé de l'affaire Bananes III soit correcte, il n'y a pas de conflit parce que l'Accord SMC "[n]'autorise [pas] expressément" les subventions concernant la teneur en éléments d'origine locale. En effet, tout ce que l'article 27.3 fait c'est d'exempter les pays en développement Membres, pendant une période de temps, de la prohibition énoncée à l'article 3.1 b). De manière plus générale, dans la mesure où le terme "permit" utilisé dans la version anglaise est synonyme du terme "authorize", l'autorisation d'accorder des subventions ne découle pas de l'Accord SMC mais de la souveraineté d'un pays Membre. L'Accord SMC définit simplement les circonstances dans lesquelles un Membre pour lequel il y a eu des effets défavorables sur le commerce peut demander réparation pour les subventions accordées par un autre Membre. En outre, l'Accord SMC prohibe également certains types de subventions et offre une voie de recours à leur encontre, parce qu'il est présumé qu'ils ont un effet de distorsion et causent des effets défavorables sur les échanges.

5.347 Par ailleurs, simplement du point de vue textuel, il est impossible de conclure qu'une exemption d'une prohibition limitée dans le temps (qui est ce que l'article 27.3 prévoit) constitue l'octroi positif du "droit exprès" de faire quelque chose.

5.348 Enfin, le fait que l'Accord SMC peut ne pas prohiber un certain type de subvention ne peut pas être interprété comme étant l'octroi du droit exprès d'enfreindre une obligation différente énoncée dans un autre Accord de l'OMC. Par exemple, comme les États-Unis l'ont démontré à la première réunion du Groupe spécial, l'exonération d'une taxe indirecte uniquement pour les produits nationaux constituerait une subvention non spécifique (généralement accessible) dans le cadre de l'Accord SMC.

---

[243] Communautés européennes - Régime relatif à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, WT/DS27/R, rapport du Groupe spécial, tel qu'il a été modifié par l'Organe d'appel, adopté le 25 septembre 1997, paragraphe 7.159.

[244] Entre autres choses, la déclaration du Groupe spécial concernant la définition d'un "conflit" constituait une opinion incidente dans la mesure où le Groupe spécial avait constaté qu'il n'existait pas de conflit. Malheureusement, cet aspect du rapport du Groupe spécial n'ayant pas été contesté, l'Organe d'appel n'a pas eu la possibilité de corriger l'erreur du Groupe spécial.

A ce titre, il s'agirait d'une subvention ne donnant pas lieu à une action. Cependant, le fait qu'une telle subvention n'est pas prohibée par l'Accord SMC ni même ne donne lieu à une action dans le cadre de cet accord ne signifie pas que les Membres soient "expressément autorisés" à imposer aux produits importés des taxes supérieures à celles qui frappent les produits nationaux similaires en violation de l'article III:2. De même, le fait que les pays en développement Membres sont temporairement exemptés de la prohibition énoncée à l'article 3.1 b) ne signifie pas qu'ils soient "expressément autorisés" à enfreindre les paragraphes 2 et 4 de l'article III.

5.349 Enfin, il faut souligner qu'en droit international public "[i]l y a présomption d'absence de conflit en ce sens que les parties n'entendent normalement pas contracter des obligations contradictoires". 7 Encyclopedia of Public International Law (North-Holland 1984), page 470. Cette présomption est la conséquence logique de l'adage de base *ut res magis valeat quam pereat*, principe consacré dans la Convention de Vienne selon lequel un traité doit être interprété de bonne foi suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but. Plus précisément, cela signifie ce qui suit[245]:

> Lorsqu'un traité se prête à deux interprétations dont l'une ne permet pas à ce traité d'avoir des effets appropriés, la bonne foi et l'objet et le but du traité exigent que ce soit l'autre interprétation qui soit adoptée.

Comme il est indiqué plus haut, l'argument de l'Indonésie est totalement contraire à ce principe fondamental, car il viderait l'article III:2 de son sens.

5.350 Deux corollaires découlent de ce principe fondamental. Premièrement, la charge incombe à l'Indonésie, en tant que partie alléguant l'existence d'un conflit, de démontrer de manière convaincante que ce conflit existe. L'Indonésie ne s'est pas acquittée de cette charge.

5.351 Deuxièmement, le Groupe spécial doit, dans la mesure du possible, interpréter les dispositions pertinentes de manière à éviter un conflit. Comme il est indiqué plus haut, la jurisprudence de l'OMC existante prévoit un moyen pour éviter un conflit.

5) La jurisprudence de l'OMC existante reconnaît que les sujets traités par les accords de l'OMC peuvent se recouper

5.352 La jurisprudence de l'OMC existante reconnaît que les sujets traités par les accords de l'OMC peuvent se recouper. L'Organe d'appel l'a admis très récemment dans Bananes III, en déclarant ce qui suit[246]:

> La deuxième question est de savoir si l'AGCS et le GATT de 1994 sont des accords qui s'excluent mutuellement. L'AGCS n'a pas été conçu pour traiter le même sujet que le GATT de 1994. L'AGCS a été conçu pour traiter un sujet qui n'est pas couvert par le GATT de 1994, à savoir le commerce des services. En conséquence, l'AGCS

[245] 1966 Yearbook of the International Law Commission, Vol. II, page 219; voir aussi, États-Unis - Normes concernant l'essence nouvelle et ancienne formules, WT/DS2/AB/R, rapport de l'Organe d'appel adopté le 20 mai 1996, pages 25 et 26 ("L'un des corollaires de la "règle générale d'interprétation" de la Convention de Vienne est que l'interprétation doit donner sens et effet à tous les termes d'un traité. Un interprète n'est pas libre d'adopter une interprétation qui aurait pour résultat de rendre redondants ou inutiles des clauses ou des paragraphes entiers d'un traité".); et Japon - Taxes sur les boissons alcooliques, WT/DS8/AB/R, rapport de l'Organe d'appel adopté le 1er novembre 1996, pages 12 et 13.

[246] Communautés européennes - Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, WT/DS27/AB/R, rapport de l'Organe d'appel adopté le 25 septembre 1997, paragraphe 221 (note de bas de page omise).

> s'applique à la fourniture de services. Il prévoit, entre autres, à la fois le traitement NPF et le traitement national pour les services et les fournisseurs de services. Compte tenu du champ d'application respectif des deux accords, ils peuvent ou non se recouper, selon la nature de la mesure en question. Certaines mesures pourraient être considérées comme relevant exclusivement du GATT de 1994, lorsqu'elles affectent le commerce des marchandises en tant que marchandises. Certaines mesures pourraient être considérées comme relevant exclusivement de l'AGCS, lorsqu'elles affectent la fourniture de services en tant que services. Il y a toutefois une troisième catégorie de mesures qui pourraient être considérées comme relevant à la fois du GATT de 1994 et de l'AGCS. Il s'agit des mesures qui impliquent un service concernant une marchandise particulière ou un service fourni en liaison avec une marchandise particulière. Dans tous les cas entrant dans cette troisième catégorie, la mesure en question pourrait être examinée au regard aussi bien du GATT de 1994 que de l'AGCS. Toutefois, alors que la même mesure pourrait être examinée au regard des deux accords, les aspects spécifiques de cette mesure examinés au regard de chaque accord pourraient être différents. Dans le cadre du GATT de 1994, l'accent est mis sur la façon dont la mesure affecte les marchandises en cause. Dans le cadre de l'AGCS, l'accent est mis sur la façon dont la mesure affecte la fourniture du service ou les fournisseurs de services en cause. Quant à savoir si une certaine mesure affectant la fourniture d'un service lié à une marchandise particulière doit être examinée au regard du GATT de 1994 ou de l'AGCS, ou des deux, c'est une question qui ne peut être tranchée qu'au cas par cas. C'est également la conclusion à laquelle l'Organe d'appel est arrivé dans son rapport sur l'affaire Canada - Périodiques.

5.353 Le rapport ou recoupement entre le GATT de 1994 et l'AGCS examiné dans Bananes III existe aussi entre le champ de l'article III et celui de l'Accord SMC, mais ces deux instruments mettent l'accent sur des aspects différents. Dans l'Accord SMC, l'accent est mis sur les subventions, lesquelles en l'occurrence se trouvent être spécifiques (ou pouvant donner lieu à une action) parce que leur octroi est subordonné à une condition discriminatoire à l'encontre des produits importés; les dispositions relatives au traitement national de l'article III mettent elles l'accent sur la discrimination.

5.354 On peut se rendre compte de cette différence d'accent en examinant la mesure corrective applicable aux subventions prohibées au titre de l'Accord SMC. En vertu de l'article 4.7 de l'Accord SMC, si un groupe spécial constate qu'une mesure est une subvention prohibée relative à la teneur en éléments d'origine locale (apport local), il doit "recommander que le Membre qui accorde la subvention la retire sans retard".[247] Un groupe spécial n'est pas autorisé à recommander que le Membre qui accorde la subvention élimine de la subvention la prescription qui la subordonne à la teneur en éléments d'origine locale.

5.355 D'une manière plus générale, si un Membre devait enfreindre l'article III:4 en faisant de l'utilisation d'intrants nationaux une condition de l'obtention d'une subvention, la mesure demeurerait contraire à l'article III:4 si l'élément subvention était remplacé par une autre forme d'incitation ou désincitation. D'un autre côté, si l'aspect d'une subvention relatif à l'apport local était éliminé, la subvention resterait soumise à l'Accord SMC, bien que la nature de la discipline pertinente dans le cadre de cet accord soit peut-être modifiée.

5.356 Ainsi, le Groupe spécial peut éviter un "conflit" en reconnaissant simplement que l'article III et l'Accord SMC ont un champ d'application qui se recoupe mais mettent l'accent sur des aspects différents. Ce faisant, le Groupe spécial aura satisfait à l'obligation qui lui incombe en vertu des

[247] En vertu de l'article 1.2 et de l'Appendice 2 du Mémorandum d'accord, l'article 4.7 est une règle ou procédure spéciale ou additionnelle qui l'emporte sur les règles générales du Mémorandum d'accord.

principes du droit international public d'éviter d'interpréter l'article III et l'Accord SMC d'une manière qui donne lieu à un conflit.

6) Les groupes spéciaux du GATT et de l'OMC et l'Organe d'appel ne se sont pas appuyés sur la notion de *lex specialis* pour déterminer qu'un Accord de l'OMC l'emporte sur un autre

5.357 En réponse à une question posée par le Groupe spécial au sujet des rapports de groupes spéciaux GATT/OMC, les **États-Unis** ont déclaré que la notion de *lex specialis* avait été examinée dans les rapports mentionnés ci-après.

5.358 Dans Restrictions appliquées par la CEE à l'importation de pommes en provenance du Chili, L/5047, rapport du groupe spécial adopté le 10 novembre 1980, IBDD, S27/107, bien que l'expression *lex specialis* ne soit pas utilisée, les Communautés européennes ont fait valoir qu'en ce qui concerne la plainte du Chili au titre de l'article premier du GATT de 1947, les "mesures [des Communautés européennes], qui consistaient en une restriction quantitative, devaient être examinées au regard de l'engagement, du type de la clause de la nation la plus favorisée, que prescrit l'article XIII". Paragraphe 3.2. Le groupe spécial a approuvé les Communautés européennes. Paragraphe 4.1. Toutefois, cette affaire concernait le rapport entre différentes dispositions d'un seul et même accord, le GATT de 1947, et non pas le rapport entre différents accords.

5.359 Dans Communauté économique européenne - Restrictions sur l'importation de pommes de table - Plainte du Chili, L/6491, rapport du groupe spécial adopté le 22 juin 1989, IBDD, S36/100, la même question s'est posée, et cette fois les Communautés européennes ont bien invoqué la notion de *lex specialis*. Paragraphe 5.2. Comme dans l'affaire antérieure, le groupe spécial a approuvé les Communautés européennes, déclarant ce qui suit: "[l'article XIII] traite de l'application non discriminatoire des restrictions quantitatives, étant de ce fait la *lex specialis* dans le cas d'espèce". Paragraphe 12.28. Là encore toutefois, l'affaire concernait le rapport entre différentes dispositions d'un seul et même accord.

5.360 Dans Canada - Importation, distribution et vente de boissons alcooliques par les organismes provinciaux de commercialisation, L/6304, rapport du groupe spécial adopté le 22 mars 1988, IBDD, S35/38, le Canada a fait valoir que l'article III du GATT de 1947 n'était pas à prendre en considération en l'espèce parce que l'article XVII contenait la seule obligation en matière de commerce d'État. Paragraphe 3.47. La CEE a répondu que l'article XVII n'était pas une disposition spéciale (*lex specialis*) exemptant le commerce d'État de toutes les autres dispositions du GATT de 1947. Paragraphe 3.48. Le groupe spécial a renoncé à se prononcer là dessus parce qu'il avait déjà constaté que les mesures en question enfreignaient l'article XI. Paragraphe 4.26. Dans ses opinions incidentes toutefois, le groupe spécial a estimé que l'article III:4 était également applicable aux entreprises de commerce d'État, au moins dans certaines situations. *Idem*. Bien que le groupe spécial n'ait pas examiné la question, cette affaire concernait elle aussi le rapport entre différentes dispositions d'un seul et même accord.

5.361 Dans Bananes III, la notion de *lex specialis* a été évoquée de plusieurs façons différentes. Communautés européennes - Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, WT/DS27/R/USA, rapport du groupe spécial, modifié par l'Organe d'appel, adopté le 25 septembre 1997. D'emblée, le groupe spécial a constaté que l'article XIII:2 d) était une *lex specialis* vis-à-vis de l'article XIII:1. Paragraphe 7.75. Cette question concernait le rapport entre différents paragraphes d'un seul et même article dans un accord donné.

5.362 Dans Bananes III, la notion de *lex specialis* a aussi été évoquée à propos du lien entre 1) l'Accord sur les licences et l'article XIII; et 2) l'Accord sur les MIC et l'article III. La question concernant l'Accord sur les licences a été décrite comme suit:

> Les parties plaignantes estimaient que la notion de *lex specialis* ne pouvait être invoquée en l'espèce à propos de la relation entre l'Accord sur les licences et l'article XIII du GATT. Il s'agissait de deux accords distincts qui avaient force égale en vertu du Protocole de Marrakech sauf en cas de conflit entre leurs dispositions. Comme il n'y avait pas de conflit entre les dispositions considérées, rien n'empêchait d'alléguer simultanément le non-respect des obligations découlant de l'article XIII et les violations de l'Accord sur les licences examinées précédemment. Paragraphe 4.314.

5.363 La question concernant l'Accord sur les MIC a été décrite comme suit:

> Deuxièmement, l'article 2:1 disposait aussi clairement qu'un Membre ne renonçait à aucun des droits qu'il tenait de l'article III en déposant une plainte au titre de l'Accord sur les MIC. Aussi un Membre n'avait pas à se contenter de faire valoir qu'une mesure enfreignait l'Accord sur les MIC lorsqu'il pouvait aussi invoquer un argument indépendant au titre de l'article III. De telles mesures étaient visées à la fois par l'Accord sur les MIC et par le GATT, et pas seulement par l'Accord sur les MIC en tant que *lex specialis*. Paragraphe 4.445.

5.364 En résolvant ces questions concernant le rapport entre le GATT de 1994 et les accords de l'Annexe 1A, le groupe spécial ne s'est pas fondé sur la notion de *lex specialis*, mais sur la Note interprétative générale relative à l'Annexe 1A de l'Accord sur l'OMC, note qui traite des conflits entre le GATT de 1994 et les autres accords de l'Annexe 1A. Paragraphes 7.157 à 7.163. Les États-Unis ne répéteront pas leurs arguments antérieurs concernant cet aspect du rapport Bananes III, mais tiennent à mettre en évidence les points suivants: premièrement, si le groupe spécial avait pensé que la notion de *lex specialis* régissait le rapport entre le GATT de 1994 et les autres accords de l'Annexe 1A, il n'aurait pas été nécessaire de recourir à la Note interprétative générale. Deuxièmement, si la notion de *lex specialis* opérait de la manière suggérée par l'Indonésie, la Note interprétative générale serait superflue, parce qu'il ne peut y avoir de conflit lorsque, en vertu de la *lex specialis*, un seul et unique accord prévaut.

5.365 La notion de *lex specialis* a aussi été invoquée dans l'appel concernant Bananes III, WT/DS27/AB/R, rapport de l'Organe d'appel adopté le 25 septembre 1997. Les Communautés européennes ont contesté la façon particulière dont le groupe spécial appliquait l'article 1.3 de l'Accord sur les licences, faisant valoir que l'article 1.3 était *lex specialis* pour l'administration des procédures de licences d'importation, alors que l'article X:3 a) du GATT de 1994 était *lex generalis* pour l'administration de tous les "règlements, lois, décisions judiciaires et administratives ...". Paragraphe 32. En réponse, les parties plaignantes ont soutenu que c'était seulement en cas de conflit entre le GATT de 1994 et une disposition d'un autre accord figurant à l'Annexe 1A (tel que l'Accord sur les licences) que la disposition de cet autre accord prévalait. Paragraphe 70.

5.366 L'Organe d'appel a conclu que l'article X:3 a) et l'article 1.3 étaient tous deux applicables en ce sens que les deux dispositions créaient des obligations séparées et distinctes. Paragraphe 204. Toutefois, il a déclaré que le groupe spécial aurait dû appliquer d'abord l'Accord sur les licences

> car cet accord traite expressément, et de manière détaillée, de l'application des procédures de licences d'importation. Si le groupe spécial l'avait fait, il n'aurait alors pas eu à examiner l'incompatibilité alléguée avec l'article X:3 a) du GATT de 1994. *Idem*.

L'Organe d'appel n'a pas constaté qu'un accord l'emportait sur l'autre au nom de la *lex specialis*.

5.367 Enfin, la notion de *lex specialis* a été invoquée par les États-Unis dans l'affaire Mesures communautaires concernant les viandes et les produits carnés (hormones), WT/DS26/R/USA, rapport

du groupe spécial distribué le 18 août 1997, pour leur proposition visant à ce que le groupe spécial commence son analyse en se reportant tout d'abord à l'Accord SPS. Paragraphe 4.5. Sans approuver expressément le fait que les États-Unis invoquent la notion de *lex specialis*, le groupe spécial a décidé d'examiner tout d'abord les allégations présentées au titre de l'Accord SPS. Paragraphe 8.42. La décision du groupe spécial sur ce point particulier n'a pas été évoquée en appel. WT/DS26/AB/R, rapport de l'Organe d'appel distribué le 16 janvier 1998.

5.368 Ainsi, bien que la notion de *lex specialis* ait été invoquée de temps à autre, en aucun cas un groupe spécial ou l'Organe d'appel ne se sont fondés sur cette notion pour déterminer qu'un Accord de l'OMC l'emportait sur un autre. Au contraire, ces questions de rapports entre les accords ont été résolues par l'application de la Note interprétative générale, qui traite des conflits entre le GATT de 1994 et les autres accords de l'Annexe 1A. Toutefois, comme les États-Unis l'ont démontré auparavant, il n'y a pas conflit entre les dispositions du GATT de 1994 et l'Accord SMC.

5.369 Quant à l'argument du Japon concernant la Note interprétative générale, l'Indonésie ne parvient pas à réfuter cet argument qui, d'après ce que les États-Unis croient comprendre, et que si l'Accord SMC était vraiment *lex specialis*, il prévaudrait automatiquement, qu'il existe ou non un "conflit", et il ne serait pas nécessaire de se reporter à la Note interprétative générale. En d'autres termes, dans la mesure où il y a une règle de *lex specialis* dans l'Accord sur l'OMC, on la trouve dans la Note interprétative générale.

7) Que l'argument de l'Indonésie soit considérée comme fondé sur la *lex specialis* ou sur la notion de conflit, s'il était accepté, il viderait l'article III:2 du GATT de 1994 de son sens

5.370 Que l'argument de l'Indonésie soit considéré comme un argument fondé sur la *lex specialis* ou sur la notion de "conflit", celle-ci n'a pas été en mesure d'expliquer comment, suivant son argument, l'article III:2 du GATT de 1994 n'est pas vidé de son sens. Dans le même ordre d'idées, elle n'a pas présenté le moindre soupçon de preuve démontrant que les négociateurs du Cycle d'Uruguay visaient un tel résultat.

8) L'affirmation erronée de l'Indonésie concernant la spécificité des subventions indique que celle-ci était parfaitement consciente des défauts de son argumentation

5.371 Enfin, au sujet de la *lex specialis* et des "conflits", les États-Unis aimeraient s'arrêter sur la question de savoir si oui ou non la plupart des subventions sont spécifiques. Rappelons que l'un des aspects les plus troublants des arguments de l'Indonésie est la déclaration suivante: "La plupart des subventions ont pour objet d'apporter une assistance financière à une industrie donnée ou à un petit groupe d'industries" (voir la section V.D.2 c)).

5.372 La raison pour laquelle cette phrase est si troublante est la suivante. Plusieurs Membres de l'équipe interorganismes des États-Unis travaillant sur ce différend ont passé la plus grande partie de leur carrière à étudier les subventions/droits compensateurs et sont considérés comme des experts en la matière. Ils ont en particulier participé de près à la mise au point et à l'évolution de ce qu'on appelle le "critère de spécificité" dans le cadre de la législation américaine en matière de droits compensateurs, et l'un d'entre eux peut même prétendre, non sans raisons, être l'auteur de l'article 2.1 de l'Accord SMC. Il n'existe pas de "recensement" global de toutes les mesures gouvernementales qui correspondent à la définition de la "subvention" donnée dans l'Accord SMC, mais ces experts savaient, fort de leur expérience, que la plupart des programmes de subventions ne visent pas en fait un petit groupe d'industries donné. Au contraire, la plupart des programmes de subventions prévoient l'apport d'une aide financière en petites quantités à de nombreux secteurs ou groupes d'industries. Si le critère de spécificité existe c'est justement pour éviter d'avoir à soumettre ces programmes à des mesures correctives unilatérales ou multilatérales.

5.373 De plus, ces types de programmes de subventions généralement accessibles n'apparaissent pas dans les notifications soumises au Comité SMC parce que, en vertu de l'article 25.2 de cet accord, seules les subventions spécifiques doivent être notifiées. Dans le même ordre d'idées, comme le critère de spécificité est devenu partie intégrante de la législation américaine concernant les droits compensateurs au milieu des années 80, ces types de programmes de subventions généralement accessibles ont en grande partie disparu des procédures en matière de droits compensateurs, parce que les industries nationales requérantes savent que les autorités chargées des enquêtes aux États-Unis estimeront que ces programmes ne sont pas spécifiques et donc pas passibles de droits compensateurs. En d'autres termes, les subventions spécifiques qui apparaissent dans les notifications au Comité SMC ou dans les procédures en matière de droits compensateurs ne sont que la "pointe de l'iceberg des subventions".

5.374 La phrase susmentionnée de l'Indonésie a donc laissé les membres de l'équipe américaine perplexes. Ils ont conclu que l'Indonésie avait forcément inséré la phrase en question pour une raison précise, et la tâche consistait à déterminer quelle était cette raison. En fin de compte, ils ont résolu l'énigme en se posant la série de questions suivantes et en y répondant:

Question — Pourquoi l'Indonésie ferait-elle une affirmation concernant la spécificité des subventions qui est, au pire, inexacte et, au mieux, non fondée sur des preuves concrètes?

Réponse — L'Indonésie ne veut pas que le Groupe spécial s'occupe des subventions non spécifiques.

Question — Pourquoi l'Indonésie ne veut pas que le Groupe spécial s'occupe des subventions non spécifiques? Qu'y a-t-il dans les subventions non spécifiques qui les rend différentes des subventions spécifiques?

Réponse — Les subventions non spécifiques ne donnent pas lieu à une action en vertu de l'article 8.1 a).

Question — Pourquoi le fait que les subventions non spécifiques ne donnent pas lieu à une action est important pour l'argument de l'Indonésie selon lequel l'Accord SMC l'emporte sur les dispositions du GATT de 1994?

Réponse — Ce doit être parce que si l'Accord SMC l'emporte sur le GATT, des mesures actuellement jugées contraires à une ou plusieurs dispositions du GATT de 1994 pourraient alors être autorisées si elles sont considérées comme des subventions non spécifiques.

Question — Quelles sortes de mesures pourraient très probablement être autorisées si elles sont considérées comme des subventions non spécifiques?

Réponse — Des mesures fiscales discriminatoires qui enfreignent l'article III:2.

5.375 Le résultat de tout cela est qu'à propos de l'argument de l'Indonésie concernant la suprématie de l'Accord SMC, les États-Unis ont le sentiment que l'Indonésie était consciente du défaut majeur que présentait sa théorie (c'est-à-dire le fait que, selon sa théorie, l'article III:2 est vidé de son sens) bien avant que les parties plaignantes l'aient découvert. L'affirmation de l'Indonésie concernant la spécificité alléguée de la plupart des subventions était simplement un écran de fumée destiné à détourner l'attention du Groupe spécial des conséquences de l'argument indonésien.

5.376 En dernière analyse, que la plupart des subventions soient ou non spécifiques n'a pas d'importance dans le présent différend. Ce qui est important c'est le fait que si l'argument de

l'Indonésie est accepté, n'importe quel Membre pourra élaborer et maintenir un système d'imposition qui opère une discrimination à l'encontre des importations sans manquer aux obligations qui lui incombent au titre de l'article III:2. Tout ce qu'un Membre doit faire est de s'assurer que les bénéficiaires du système constituent un segment suffisamment large de l'économie de manière à rendre ce système non spécifique. Selon la théorie de l'Indonésie, si le système n'est pas spécifique, il ne peut pas donner lieu à une action au titre de l'Accord SMC et l'article III:2 n'est plus d'application.

9) L'affirmation de l'Indonésie selon laquelle elle n'aurait pas signé l'Accord sur l'OMC si l'article III s'appliquait aux subventions relatives à l'apport local est dénuée de pertinence sur le plan juridique et douteuse sur le plan factuel

5.377 Au fond, l'argument de l'Indonésie selon lequel l'Accord SMC l'emporte sur l'article III repose sur son allégation selon laquelle ni l'Indonésie ni aucun autre pays en développement n'auraient signé l'Accord sur l'OMC si l'article III continuait à s'appliquer aux subventions relatives à l'apport local. Bien que l'Indonésie n'ait pas encore formulé cette affirmation par écrit, l'un de ses représentants l'a prononcée dans son exposé à la première réunion du Groupe spécial.[248] Toutefois, cette affirmation est dénuée de pertinence sur le plan juridique et douteuse sur le plan factuel.

5.378 D'un point de vue juridique, le fait qu'un Membre, rétrospectivement, estime qu'il a peut-être fait une mauvaise affaire, est dénué de pertinence, parce que ni les groupes spéciaux ni l'Organe d'appel n'ont le pouvoir de renégocier ce qui a été négocié et inscrit dans le texte des Accords de l'OMC. Comme l'Organe d'appel l'a dit, les groupes spéciaux et l'Organe d'appel doivent respecter l'équilibre de droits et d'obligations que reflète le libellé des Accords de l'OMC.[249] Plus récemment, dans l'affaire Boîte aux lettres indienne, l'Organe d'appel a reproché à un groupe spécial d'essayer de lire dans l'Accord sur les ADPIC des mots qui n'y étaient pas en se fondant sur les "attentes légitimes" des Membres.[250] Dans cette affaire, l'Organe d'appel a déclaré ce qui suit[251]:

> Le devoir de celui qui interprète un traité est d'examiner les termes du traité pour déterminer les intentions des parties. Cela devrait se faire conformément aux principes d'interprétation des traités énoncés à l'article 31 de la Convention de Vienne. Mais ces principes d'interprétation ne signifient pas qu'il soit nécessaire ni justifiable d'imputer à un traité des termes qu'il ne contient pas ou d'inclure dans un traité des concepts qui n'y étaient pas prévus.

5.379 Comme cela est démontré plus haut, lorsque les principes de l'article 31 de la Convention de Vienne sont appliqués, le "conflit" allégué par l'Indonésie disparaît. Le fait que l'Indonésie souhaite que l'article III et l'Accord SMC disent quelque chose d'autre que ce qu'ils disent en fait est dénué de pertinence sur le plan juridique.

5.380 En outre, le fait est que l'Indonésie a bel et bien profité de l'insertion à la dernière minute de l'article 27.3 dans le texte de l'Accord SMC, et tout porte à croire qu'elle est parfaitement consciente de la nature et de la valeur de cet avantage.

---

[248] La version écrite des déclarations de l'Indonésie diffère des présentations orales et, malheureusement, les groupes spéciaux n'établissent pas de compte rendu de leurs réunions. Toutefois, les membres de la délégation des États-Unis se souviennent parfaitement que l'Indonésie a fait l'affirmation en question.

[249] États-Unis - Mesures affectant les importations de chemises, chemisiers et blouses de laine, tissés, en provenance d'Inde, WT/DS33/AB/R, rapport de l'Organe d'appel adopté le 23 mai 1997, page 19.

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

[251] *Ibid.*

5.381 Parce que l'Indonésie est temporairement exemptée de la prohibition énoncée à l'article 3.1 b), on ne s'est guère attardé dans cette affaire sur les procédures prévues à l'article 4 de l'Accord SCM pour contester les subventions prohibées. Il convient ici de rappeler quelles sont ces procédures. Nous nous contenterons de dire que la procédure prévue à l'article 4 est rapide - très rapide.

5.382 Selon l'article 4.4 de l'Accord SMC, une partie plaignante peut demander l'établissement d'un groupe spécial dans un délai de 30 jours à compter de la demande de consultations, alors que le délai normal prévu à l'article 4:7 du Mémorandum d'accord est de 60 jours. Aux termes de l'article 4.6 de l'Accord SMC, un groupe spécial doit communiquer son rapport final à tous les Membres dans un délai de 90 jours à compter de la date à laquelle la composition et le mandat du groupe spécial auront été arrêtés, aucune prorogation n'étant prévue. Aux termes de l'article 12:8 du Mémorandum d'accord, un groupe spécial a normalement six mois (180 jours) pour communiquer son rapport, mais il peut prendre jusqu'à neuf mois (270 jours).

5.383 L'article 4.8 de l'Accord SMC dispose que, après la communication du rapport du groupe spécial, l'ORD peut adopter le rapport (ou l'une des parties au différend doit notifier sa décision de faire appel) dans un délai de 30 jours, alors que le délai normal prévu à l'article 16:4 du Mémorandum d'accord est de 60 jours. S'il est fait appel du rapport, selon l'article 4.9 de l'Accord SMC, l'Organe d'appel doit normalement rendre sa décision dans un délai de 30 jours à compter de la date à laquelle la partie aura notifié son appel, mais ce délai peut aller jusqu'à 60 jours. Selon l'article 17:5 du Mémorandum d'accord, l'Organe d'appel a normalement 60 jours pour présenter son rapport, mais il peut prendre jusqu'à 90 jours.

5.384 Enfin, aux termes de l'article 4.7 de l'Accord SMC, s'il est constaté qu'une mesure est une subvention prohibée, le Membre qui accorde la subvention doit la retirer "sans retard". L'article 21.3 du Mémorandum d'accord prévoit par contre qu'un Membre dispose d'un "délai raisonnable" pour se conformer à la recommandation ou à la décision de l'ORD, délai qui selon l'article 21.3 c) ne devrait pas dépasser 15 mois à compter de la date d'adoption du rapport du groupe spécial ou de l'Organe d'appel.

5.385 Tout ce que cela signifie est que si l'Indonésie n'avait pas été exemptée par l'article 27.3 de la prohibition énoncée à l'article 3.1 b) et des mesures correctives prévues à l'article 4, le présent Groupe spécial ne serait pas là. Si les parties plaignantes dans cette affaire, y compris les États-Unis, avaient été en mesure de déposer une plainte au titre de l'article 3.1 b) et de l'article 4, et en supposant qu'un groupe spécial ait été établi le même jour que le présent Groupe spécial (30 juillet 1997), ce groupe spécial aurait émis ses conclusions sur la plainte au titre de l'article 3.1 b) au plus tard le 28 octobre 1997.[252] L'Indonésie aurait notifié son appel au plus tard le 27 novembre 1997.[253] Elle aurait présenté sa communication en tant qu'appelant le 2 décembre, et les parties plaignantes dans cette affaire auraient présenté leurs communications en tant qu'intimés le 9 décembre.[254] L'audience devant l'Organe d'appel aurait eu lieu le 12 décembre et le rapport de l'Organe d'appel aurait dû être

[252] Bien que cette question n'ait jamais été définitivement tranchée, on peut présumer qu'une plainte au titre de l'article 3.1 b) aurait été instruite séparément par rapport aux autres plaintes si la partie plaignante souhaitait profiter de la procédure accélérée de l'article 4.

[253] La partie qui aurait fait appel aurait été évidemment l'Indonésie, car il ne fait aucun doute que les subventions relèvent de l'article 3.1 b).

[254] Annexe I (calendrier applicable aux appels), Procédures de travail pour l'examen en appel, WT/AB/WP/3 (28 février 1997).

distribué le 27 décembre.[255] Les rapports du groupe spécial et de l'Organe d'appel auraient été adoptés par l'ORD au plus tard le 22 janvier 1998, date de la réunion suivante prévue pour l'ORD. Après l'adoption, l'Indonésie aurait dû retirer les subventions "sans retard" en vertu de l'article 4.7 de l'Accord SMC. L'expression "sans retard" n'a pas encore été interprétée, mais on peut présumer qu'elle désigne un délai beaucoup plus court que le "délai raisonnable" visé à l'article 21:3 du Mémorandum d'accord ou le délai de six mois prévu pour le retrait à l'article 7.9 de l'Accord SMC en ce qui concerne les cas où il y a des effets défavorables. Ainsi, si l'article 3.1 b) et l'article 4 de l'Accord SMC étaient applicables aux subventions indonésiennes, les parties plaignantes pourraient escompter un retrait des subventions dans le courant de la première moitié de 1998.

5.386 En l'état actuel des choses toutefois, le Groupe spécial a indiqué qu'il ne présenterait pas son rapport avant la fin d'avril 1998. Même alors, selon toute probabilité, la publication du rapport déclenchera simplement un appel de la part de l'Indonésie qui retardera encore le retrait des mesures en question. Une fois que l'Organe d'appel se sera prononcé en faveur des parties plaignantes et que les rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel auront été adoptés par l'Organe de règlement des différends, s'il est irréalisable pour l'Indonésie de se conformer immédiatement à la décision, elle aura un "délai raisonnable" pour mettre ses mesures en conformité avec ses obligations.[256] En bref, les mesures en question ne pourront pas être retirées avant courant 1999.[257]

5.387 De l'avis des États-Unis, l'Indonésie a reçu un avantage considérable lors des négociations. Si elle était assujettie à l'article 3.1 b) et à l'article 4, les parties seraient à l'heure actuelle quasiment sur le point d'examiner le calendrier applicable au retrait par l'Indonésie de ses subventions relatives à l'apport local. Toutefois, comme l'Indonésie est exemptée de l'application de ces dispositions, les parties n'atteindront pas ce stade avant fin 1998 environ.

5.388 De plus, les faits montrent que l'Indonésie comprend fort bien la nature des avantages dont elle bénéficie grâce à cette exemption des procédures accélérées concernant les subventions prohibées. Depuis le début de cette affaire, des responsables de l'administration indonésienne et de TPN ont à plusieurs reprises fait des déclarations au public et à la presse indiquant que le Programme concernant la voiture nationale n'était absolument pas compromis, car le temps que la procédure de règlement des différends engagée à l'OMC aboutisse, les objectifs dudit programme auraient été atteints et TPN (ou Kia Timor, selon qui on choisit de croire) serait fermement établie en tant que constructeur automobile de bonne foi (bien que subventionné).[258] Récemment, les responsables de

---

[255] *Ibid.*. Là encore, car il ne fait aucun doute que les subventions indonésiennes relèvent de l'article 3.1 b), l'Organe d'appel n'aurait pas à prolonger son délai de 30 jours.

[256] En ce qui concerne la plainte des États-Unis pour préjudice grave au titre de l'article 7.9 de l'Accord SMC, l'Indonésie aurait six mois pour retirer les subventions ou éliminer les effets défavorables.

[257] Les États-Unis supposent que l'Indonésie respectera l'engagement qu'elle a pris à l'égard du FMI de retirer les mesures une fois que l'ORD les aura déclarées non conformes.

[258] "RI to Finish Car Program by 99", Jakarta Post, 23 avril 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, page 105); "Indonesia Preparing Team to Defend Nat'1 Car Policy at WTO", ANTARA, 9 mai 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, page 117); "Astra, Indomobil Roped in to Speed Up Timor Car Project", Business Times (Singapore), 16 mai 1997 (pièce n°14 des États-Unis, page 121); "Bumpy Road Ahead for Motoring Plan", South China Morning Post, 8 juin 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, page 132) (citant un responsable de TPN qui aurait déclaré que le différend soumis à l'OMC "n'aura pas d'incidence sur nos activités. La procédure de l'OMC prend du temps"); et "Timor in Trouble at WTO and at Home", Business Times (Singapore), 25 juin 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, page 144) ("Jakarta parie qu'elle a le temps pour elle.").

Kia Motors ont même repris ce refrain, déclarant ce qui suit: "il faudra au moins deux à trois ans pour que l'OMC aboutisse à des mesures élaborées par voie de médiation".[259]

5.389 En outre, lorsqu'on regarde quelque peu en arrière, il apparaît clairement que l'Indonésie est, pour le moins, aussi bien lotie qu'elle l'était avant l'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC. Dans le cadre du GATT de 1947, les mesures d'incitation fiscale en question étaient interdites par l'article III:2 et l'article III:4, et pouvaient par ailleurs donner lieu à une action au titre des dispositions de l'article XVI qui concernait les subventions causant un préjudice sérieux. Du fait de l'article 27.3, toutefois, rien n'a vraiment changé à cet égard. Les mesures d'incitation fiscale restent prohibées par l'article III:2 et l'article III:4 du GATT de 1994 et susceptibles d'être visées par une plainte pour préjudice grave au titre de l'Accord SMC. Ainsi, il est incroyable que l'Indonésie prétende, comme elle l'a fait par la bouche de M. Makarim, qu'elle n'aurait pas signé l'Accord sur l'OMC si elle avait su que ses subventions relatives à l'apport local seraient soumises à l'article III. Si telle avait été vraiment la conviction de l'Indonésie, elle n'aurait alors pas été partie contractante au GATT de 1947.

5.390 En résumé, le Groupe spécial devrait considérer avec le plus grand scepticisme les affirmations de l'Indonésie selon lesquelles elle a plus ou moins fait une mauvaise affaire en acceptant un marché dans lequel les subventions relatives à l'apport local sont prohibées en vertu de l'article III. Comme il est dit plus haut, l'Indonésie bénéficie de l'exemption temporaire des procédures accélérées de l'article 4 de l'Accord SMC. Elle est, pour le moins, aussi bien lotie qu'elle l'était dans le cadre du GATT de 1947.

c) Les incitations fiscales prévues dans le Programme de 1993 et dans le Programme concernant la voiture nationale ne sont pas protégées par l'article III:8 b) du GATT de 1994

5.391 L'Indonésie fait valoir que les incitations fiscales prévues dans le Programme de 1993 et le Programme concernant la voiture nationale sont protégées par l'article III:8 b) parce que les "subventions" de nature fiscale sont octroyées aux constructeurs ou assembleurs d'automobiles. (Voir la section V.D.) Cet argument est à côté de la question et interprète incorrectement le sens de l'article III:8 b) et les précédents s'y rapportant.

5.392 En ce qui concerne l'article III:4, il ressort de l'article III:8 b) que le fait d'attribuer une subvention exclusivement à un producteur d'un produit national similaire et non à un producteur étranger n'est pas contraire aux prescriptions de non-discrimination de l'article III:4. Toutefois, en ce qui concerne l'article III:4, dans le cas des incitations fiscales accordées par l'Indonésie, les produits importés faisant l'objet d'une discrimination par le biais des prescriptions relatives à l'apport local sont des parties et composants d'automobiles, non des automobiles finies. Ainsi, le fait que ces incitations fiscales peuvent constituer des subventions aux acheteurs de parties et composants d'automobiles indonésiens (c'est-à-dire aux fabricants d'automobiles finies ou de parties finies) n'excuse pas le traitement discriminatoire appliqué aux parties et composants d'automobiles importés.[260]

5.393 De plus, l'article III:8 b) ne soustrait pas les incitations fiscales indonésiennes aux prescriptions de l'article III:2. Dans l'affaire des périodiques canadiens, l'Organe d'appel a affirmé au sujet de l'article III:8 b) qu'il "était prévu d'exempter des obligations énoncées à l'article III

[259] "Timor President's Resignation Won't Affect Kia in Indonesia", Asia Pulse, 4 novembre 1997 (pièce n° 24 des États-Unis, page 25).

[260] Mesures discriminatoires appliquées par l'Italie à l'importation de machines agricoles, L/833, rapport du Groupe spécial adopté le 23 octobre 1958, IBDD, S7/64, paragraphe 14.

uniquement l'attribution de subventions qui entraîne des dépenses financées sur le budget de l'État".[261] Ce faisant, l'Organe d'appel a cité en l'approuvant le passage ci-après du rapport concernant l'affaire États-Unis - Boissons à base de malt[262]:

> L'article III:8 b) limitait donc les subventions aux producteurs autorisées aux versements effectués après le recouvrement des taxes ou aux versements par ailleurs compatibles avec l'article III. Cette distinction entre les règles concernant les taxes, par exemple les exonérations ou réductions de taxes, et les règles concernant les subventions se justifiait du point de vue économique et politique. 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.

5.394 Les incitations fiscales indonésiennes n'entraîne pas de dépenses publiques pour l'Indonésie. Pour cette raison également, elles ne sont pas protégées par l'article III:8 b). L'argument que l'Indonésie oppose à cela est que l'introduction de l'Accord SMC a en fait modifié la portée de l'article III:8 b). Ce n'est rien de plus qu'une version recyclée de son argument "conflits" examiné précédemment par les États-Unis qui ont prouvé qu'il s'agissait d'un argument spécieux ne trouvant aucune justification dans le texte des accords, l'historique de leur rédaction, les principes du droit international public ou la jurisprudence de l'OMC.

### F. Arguments additionnels concernant les allégations au titre de l'article III:4 du GATT de 1994 relatives aux mesures tarifaires

#### 1. Réponse spécifique de l'Indonésie

5.395 Outre sa réponse générale concernant toutes les allégations au titre de l'article III du GATT de 1994, l'**Indonésie** apporte une réponse spécifique au sujet des allégations selon lesquelles les mesures tarifaires en cause enfreignent l'article III:4 du GATT de 1994. Voici les arguments de l'**Indonésie** à cet égard:

a) Les barèmes de droits d'importation appliqués aux sociétés automobiles utilisant différents niveaux d'apport local sont compatibles avec l'article III:4 du GATT de 1994 parce que ce sont des mesures à la frontière qui ne sont pas visées par l'article III:4 du GATT de 1994 et des subventions que l'Indonésie est autorisée à maintenir

5.396 Les droits de douane sont, par définition (article I:1 du GATT de 1994), "perçus à l'importation ou à l'occasion de l'importation" et sont donc des mesures à la frontière et non des réglementations intérieures. Par conséquent, ils ne sont pas visés par l'article III:4 (ni par aucune

[261] Canada - Certaines mesures concernant les périodiques, WT/DS31/AB/R, rapport de l'Organe d'appel adopté le 30 juillet 1997, page 38.

[262] *Ibid.*. Citation tirée de IBDD, S39/233, paragraphe 5.10, rapport adopté le 19 juin 1992.

autre partie de l'article III) du GATT de 1994 qui, comme le titre de l'article lui-même l'indique, se limite au "Traitement national en matière d'impositions et de réglementation intérieures".[263]

5.397 Comme il a été dit précédemment, dans le cadre du Programme d'incitation de 1993, le niveau du droit d'importation perçu sur les automobiles et les parties d'automobiles importées est fixé en fonction de la proportion de parties et pièces détachées produites en Indonésie qui sont utilisées sur chaque modèle d'automobiles donné. De même, dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale de février 1996, les producteurs désignés comme producteurs d'une voiture nationale et répondant aux critères fixés pour ce programme sont exemptés des droits d'importation sur les parties et pièces détachées importées. Les deux programmes accordent des exemptions de droits d'importation qui sont - irréfutablement - des mesures à la frontière. Il est impossible de trouver un argument sérieux démontrant qu'il est question ici de réglementation interne. Par conséquent, l'article III de l'Accord général, y compris le paragraphe 4 de cet article, est inapplicable.

5.398 Le rapport de groupe spécial sur l'affaire Canada - Administration de la Loi sur l'examen de l'investissement étranger (FIRA) (7 février 1984), IBDD, S30/147, où figure la décision du GATT à laquelle on se réfère lorsqu'il s'agit des régimes relatifs à l'apport local ne change rien à cette conclusion. Dans cette affaire, les engagements pris par les sociétés d'acheter des produits d'origine canadienne étaient devenus l'une des conditions au regard desquelles chaque investissement proposé était approuvé, et les dérogations y relatives pouvaient être légalement sanctionnées. Cette obligation, contenue dans la Loi, d'acheter des produits nationaux était une "prescription" affectant la vente d'un produit sur le marché intérieur et relevait donc de l'article III:4. Il n'était absolument pas question de mesures à la frontière.

5.399 Pour des raisons similaires, la référence au rapport de groupe spécial sur l'affaire CEE - Règlement relatif aux importations de pièces détachées et composants (16 mai 1990), IBDD, S37/142, est hors de propos. Dans cette affaire, la suspension par les Communautés européennes d'une procédure engagée pour éviter le contournement de droits antidumping était subordonnée à la condition que les entreprises japonaises visées s'engagent à modifier leur approvisionnement en pièces et matériaux importés en utilisant des pièces et matériaux produits dans les Communautés européennes. Ni l'"avantage" constaté par le groupe spécial (suspension d'une procédure administrative de la CEE) ni l'engagement d'utiliser des produits d'origine communautaire n'était une mesure à la frontière. Il en va de même du rapport de l'Organe d'appel dans l'affaire Communautés européennes - Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, WT/DS27/AB/R (9 septembre 1997). Comme l'Organe d'appel l'a déclaré:

> La question faisant l'objet du présent appel n'est pas de savoir si toute prescription en matière de licences d'importation, en tant que telle, relève de l'article III:4, mais si les procédures et prescriptions des CE concernant la répartition des certificats d'importation pour les bananes entre les opérateurs satisfaisant aux conditions requises dans les Communautés européennes relèvent de cette disposition. *Idem*, paragraphe 211 (non souligné dans le texte original).

L'"avantage" relevant de l'article III:4 était la répartition des licences ou certificats entre les opérateurs satisfaisant aux conditions requises (soit une mesure interne) et non la mesure à la frontière (la prescription en matière de licences) elle-même.

[263] L'argument des États-Unis selon lequel les incitations relatives aux droits d'importation relèvent de l'article III:4 (voir la section V.C.3 et V.F.4) est tout simplement faux.

5.400 Dans le cas présent, il n'y a pas de prescription classique relative à l'apport local obligeant une société à acheter des produits d'origine locale.[264] Toutes les sociétés automobiles sont libres de choisir le lieu où elles s'approvisionnent en parties et pièces détachées. Chaque société prend sa propre décision quant à savoir si elle souhaite bénéficier du subventionnement relatif aux droits d'importation accordé à ceux qui choisissent d'utiliser certaines quantités de parties et pièces détachées produites dans le pays.[265]

b) La subvention relative aux droits d'importation accordée par l'Indonésie ne comporte pas une "prescription" qu'il est nécessaire de remplir pour "obtenir un avantage" relevant de l'article III:4 du GATT de 1994

5.401 Les parties plaignantes font erreur en prétendant que les droits d'importation indonésiens visés par la subvention relèvent de l'article III:4 de l'Accord général. Elles allèguent que la question "n'est pas la réduction des droits en tant que telle mais le fait que cette réduction est subordonnée à l'achat de parties et pièces détachées d'origine nationale".

5.402 L'erreur dans l'argumentation des parties plaignantes est fondamentale - la portée de l'article III se limite aux lois, règlements et prescriptions intérieurs; des droits d'importation visés par une subvention sont des mesures à la frontière, pas des lois, règlements ou prescriptions intérieurs. Aucun précédent à l'OMC ou au GATT n'appuie la thèse selon laquelle on peut étendre la portée de l'article III pour y englober les mesures à la frontière. En effet, les précédents que les parties plaignantes citent - Machines agricoles italiennes[266], CEE - Pièces détachées et composants[267], CEE - Graines oléagineuses[268], Bananes III[269] et FIRA[270] - démontrent la fausseté de leur thèse.

---

[264] Le gouvernement des États-Unis reconnaît cela officiellement dans le rapport d'avril 1997 intitulé Indonesia's Automotive Market Summary établi par le Département du commerce (voir la pièce n° 11 de l'Indonésie). Le Département déclare que "les prescriptions concernant l'apport local ne sont pas explicites" dans le Programme d'incitation de 1993.

[265] Même les États-Unis reconnaissent que le système indonésien de taux de droit mobiles n'est pas un système concernant la teneur en éléments d'origine locale ou apport local au sens où l'OMC et le GATT comprennent et utilisent ce terme. Au cours de la réunion du Groupe de négociation du Cycle d'Uruguay sur les MIC tenue le 26 octobre 1989, les États-Unis ont défini la teneur en éléments d'origine locale comme "un obstacle qui ne pouvait être franchi, indépendamment du fait qu'un produit importé pouvait être bien meilleur" (MTN.GNG/NG12/13, paragraphe 43). Le programme de subventions indonésien, contrairement aux engagements dont il est question dans FIRA ou CEE - Pièces détachées et composants, ne représente pas un obstacle qui ne peut pas être franchi. Chaque société peut choisir, selon son intérêt commercial, de se procurer une certaine quantité localement et de payer un certain taux de droit sur les parties importées ou de se procurer une moins grande quantité en Indonésie et de payer un taux de droit différent.

[266] Mesures discriminatoires appliquées par l'Italie à l'importation de machines agricoles (23 octobre 1958), IBDD, S7/64.

[267] CEE - Règlement relatif aux importations de pièces détachées et composants (16 mai 1990), IBDD, S37/142.

[268] Communauté économique européenne - Primes et subventions versées aux transformateurs et aux producteurs d'oléagineux et de protéines apparentées destinées à l'alimentation des animaux (25 janvier 1990), IBDD, S37/91.

[269] Communautés européennes - Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes (9 septembre 1997), WT/DS27/AB/R.

[270] Canada - Administration de la Loi sur l'examen de l'investissement étranger (FIRA) (7 février 1984), IBDD, S30/147.

5.403 Dans l'affaire des Machines agricoles italiennes, il était question de facilités de crédit accessibles uniquement pour les acheteurs de tracteurs nationaux - soit incontestablement des mesures intérieures. Le groupe spécial avait défini la portée de l'article III de manière simple et sans ambiguïté: "… l'intention des rédacteurs de [l'article III de] l'Accord général était manifestement que les produits importés, une fois dédouanés, soient traités de la même façon que les produits similaires d'origine nationale".[271]

5.404 L'affaire CEE - Pièces détachées et composants concernait: i) les "droits anti-échappatoire" perçus sur les produits finis assemblés dans les Communautés européennes (pas sur les pièces importées); et ii) la suspension des procédures administratives engagées par les Communautés européennes lorsque les sociétés acceptaient de limiter leur utilisation de pièces importées. Les deux sont de toute évidence des mesures intérieures, pas des mesures à la frontière. Après avoir déclaré que les "droits anti-échappatoire" appliqués par les Communautés européennes n'étaient ni subordonnés à l'importation d'un produit ni perçus à l'occasion de l'importation, le groupe spécial précisait: "l'imposition de "droits de douane proprement dits" à des fins de protection est autorisée à moins que ceux-ci dépassent les consolidations tarifaires ... Par contre, les taxes intérieures qui opèrent une discrimination contre les produits importés sont interdites".[272]

5.405 Dans l'affaire des Oléagineux, il était question de primes versées aux transformateurs d'oléagineux d'origine nationale. Le principe que les Communautés européennes estiment pertinent semble être que "… le fait qu'un produit importé donné risquait de faire l'objet d'une discrimination constituait, en soi, une forme de discrimination".[273] Là encore, comme la première partie soulignée de la citation le démontre, la mesure en question était une mesure intérieure affectant un produit qui avait déjà été importé, et non une mesure à la frontière.

5.406 Qu'en est-il de Bananes III? Dans cette affaire également, l'Organe d'appel a déclaré expressément ce qui suit:

> La question faisant l'objet du présent appel n'est pas de savoir si toute prescription en matière de licences d'importation, en tant que telle, relève de l'article III:4, mais si les procédures et prescriptions des CE concernant la répartition des certificats d'importation pour les bananes entre les opérateurs satisfaisant aux conditions requises dans les Communautés européennes relèvent de cette disposition.[274]

L'"avantage" relevant de l'article III:4 était la répartition des licences ou certificats entre les opérateurs satisfaisant aux conditions requises, laquelle intervenait après l'importation et était donc une mesure intérieure. La "prescription en matière de licences d'importation en tant que telle" - la mesure à la frontière - n'était pas examinée parce que, en tant que mesure à la frontière, elle ne pouvait pas relever de l'article III.

---

[271] Mesures discriminatoires appliquées par l'Italie à l'importation de machines agricoles (23 octobre 1958), IBDD, S7/64, paragraphe 11 (non souligné dans le texte original).

[272] Communauté économique européenne - Règlement relatif aux importations de pièces détachées et composants (16 mai 1990), IBDD, S37/142, paragraphe 5.4.

[273] Communauté économique européenne - Primes et subventions versées aux transformateurs et aux producteurs d'oléagineux et de protéines apparentées destinées à l'alimentation des animaux (25 janvier 1990), IBDD, S37/91, paragraphe 141 (première partie non soulignée dans le texte original).

[274] Communautés européennes - Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes (9 septembre 1997), WT/DS27/AB/R, paragraphe 211 (non souligné dans le texte original).

5.407 Enfin, la décision concernant l'affaire de la FIRA, dont il est question aux pages 99 et 100 de la première communication de l'Indonésie, n'est d'aucun secours pour les parties plaignantes. Dans cette décision, qui est la décision du GATT à laquelle on se réfère lorsqu'il s'agit des régimes relatifs à l'apport local, le groupe spécial avait constaté que les engagements pris par les sociétés d'acheter des produits d'origine canadienne, soit une prescription intérieure, relevaient de l'article III:4.[275] Comme dans les autres affaires que les parties plaignantes citent, aucune mesure à la frontière n'était en cause.

5.408 Les parties plaignantes n'ont pas mentionné de précédent déclarant que l'article III s'applique aux mesures à la frontière; elles ne peuvent pas le faire. Aucun précédent n'existe parce que l'article III s'applique uniquement aux mesures concernant des produits importés qui ont été dédouanés.

5.409 Qu'en est-il du fait de lier le niveau des droits d'importation à celui de la teneur en éléments d'origine nationale (apport local)? Au lieu de chercher à transformer une mesure à la frontière en mesure intérieure de manière à appliquer l'article III, l'approche qu'il convient d'adopter consiste à déterminer si cette subvention relative à l'apport local est compatible avec les obligations qui incombent à l'Indonésie, en tant que pays en développement, au titre de l'Accord SMC.

2. Contre-argumentation du Japon concernant les arguments de l'Indonésie

5.410 Le **Japon** fait valoir, pour réfuter la réponse de l'Indonésie à l'allégation au titre de l'article III:4 concernant les mesures tarifaires, que le programme de février 1996 enfreint l'article III:4 du GATT et ne peut échapper à l'examen en tant que prétendue "mesure à la frontière" ou "mesure volontaire". Voici les contre-arguments du **Japon** à cet égard:

a) Le programme de février 1996 enfreint l'article III:4 du GATT

5.411 Le programme de février 1996 dispense du paiement de la taxe de luxe de 35 pour cent et des droits d'importation pouvant atteindre 65 pour cent sur les parties et pièces détachées en ce qui concerne la voiture nationale, à condition que cette dernière remplisse certaines prescriptions relatives à l'apport local. Il incite donc fortement le fabricant de la voiture nationale à préférer les parties et pièces détachées indonésiennes à leurs équivalents importés, ce qui constitue une infraction évidente à l'article III:4 du GATT. (Voir section V.C.1.)

b) L'argument de la "mesure à la frontière" invoquée par l'Indonésie pour sa défense est sans fondement

5.412 À propos de la prescription relative à l'apport local associée à l'exemption des droits d'importation, l'Indonésie fait valoir qu'il s'agit d'une "mesure à la frontière" parce que "[l]es droits de douane sont, par définition (article I:1 de l'Accord général), perçus à l'importation ou à l'occasion de l'importation". L'Indonésie ajoute qu'il s'ensuit que cette mesure ne peut pas être un "règlement intérieur" visé par l'article III:4. Or, le texte de l'article III:4 du GATT tout comme les précédents du GATT/de l'OMC démontrent la fausseté de cette affirmation.

1) Le texte de l'article III:4 du GATT montre qu'il s'applique à "toutes" les mesures "affectant" les conditions de vente sur le marché intérieur

5.413 Premièrement, le texte de l'article III:4 du GATT dispose que cet article s'applique "en ce qui concerne toutes lois, tous règlements et toutes prescriptions affectant la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation [d'importations] sur le marché intérieur". Rien dans

[275] Canada - Administration de la Loi sur l'examen de l'investissement étranger (FIRA) (7 février 1984), IBDD, S30/147.

ce texte n'exige que ces lois, règlements et prescriptions affectent uniquement les aspects purement internes, ou en d'autres termes, qu'ils n'aient absolument aucun rapport avec la frontière. Il n'y a rien non plus dans le texte qui permette de faire la distinction rigide que l'Indonésie a essayé d'établir entre les "mesures à la frontière" et les "mesures intérieures". Au contraire, l'article III:4, selon ses modalités, s'applique à "toutes" les mesures "affectant la vente [d'importations] sur le marché intérieur, [etc.]," quelle que soit la façon dont l'Indonésie choisit de décrire ses mesures aux fins de ces procédures.[276]

5.414 Dans la présente affaire, la question n'est pas la réduction des droits d'importation en tant que telle. Le gouvernement japonais ne conteste pas les droits pouvant aller jusqu'à 65 pour cent que l'Indonésie applique à l'importation de parties et pièces détachées d'automobiles. Ce qui est en cause ici ce sont les incitations, notamment l'incitation relative aux droits d'importation, créées par l'Indonésie pour encourager l'achat de parties et pièces d'automobiles nationales de préférence aux importations de produits similaires. Le fait d'offrir à un constructeur automobile indonésien des avantages l'incitant à acheter des parties et pièces dans le pays "affecte" indubitablement les conditions de "vente sur le marché intérieur". De plus, ce qui est encouragé par cette mesure est une activité purement intérieure (c'est-à-dire l'achat de parties et pièces nationales), laquelle a peu de rapport avec les "frontières". Ainsi, qu'elles concernent ou non des "mesures à la frontière" telles que les droits d'importation, les incitations "affectent" les conditions de vente sur le marché intérieur pour les parties et pièces d'automobiles importées et sont visées par le texte même de l'article III:4 du GATT.

5.415 Il conviendrait également de noter que, en ce qui concerne l'exonération de la taxe de luxe, la question aux fins de l'article III:4 n'est pas l'exonération de cette taxe en tant que telle. L'exonération discriminatoire de la taxe de luxe en tant que telle enfreint l'article III:2. Ce qui importe aux fins de l'article III:4 ce sont les prescriptions concernant l'apport local auxquelles il faut satisfaire pour obtenir l'exonération de la taxe de luxe. En créant des avantages qui incitent à acheter des parties et pièces indonésiennes, les prescriptions concernant l'apport local accordent aux produits indonésiens un traitement plus favorable que celui qui est appliqué aux produits importés similaires, ce qui est contraire à l'article III:4.

2) Les précédents du GATT/de l'OMC montrent aussi que l'article III:4 du GATT s'applique aux "mesures à la frontière" qui affectent les conditions de vente sur le marché intérieur

5.416 L'argument de l'Indonésie est par ailleurs incompatible avec l'interprétation que l'on a de toujours donnée de l'article III:4 et qui est acceptée par les groupes spéciaux du GATT et de l'OMC depuis 1958. Le premier précédent établi au GATT, à propos de l'affaire des Mesures discriminatoires appliquées par l'Italie à l'importation de machines agricoles, que l'on a cité maintes fois en l'approuvant, indiquait que l'article III:4 s'appliquait aux lois "affectant la vente, l'achat, etc. sur le marché intérieur" et pas uniquement aux lois "qui régissent les conditions de vente ou d'achat". Le groupe spécial avait déclaré par ailleurs ce qui suit: "le choix du mot "affectant" impliquerait que l'intention du législateur était que les dispositions du paragraphe 4 visent non seulement les lois et règlements qui régissent directement les conditions de vente ou d'achat mais encore tous lois et

[276] L'Indonésie semble s'appuyer sur le titre de l'article III du GATT, soulignant le terme "intérieures" dans "Traitement national en matière d'impositions et de réglementation intérieures". Toutefois, le gouvernement indonésien fait une erreur en interprétant le titre, comme le montre de manière évidente le texte de l'article III:4 du GATT. Un règlement est visé par l'article III:4 du GATT s'il affecte les conditions de vente sur le marché intérieur.

règlements qui pourraient altérer, sur le marché intérieur, les conditions de la concurrence entre le produit d'origine nationale et le produit d'importation".[277]

5.417 D'autres décisions plus récentes sont encore plus directement applicables puisqu'elles affirment expressément que les mesures qui comportent des "mesures à la frontière" et qui "affectent" les conditions de "vente" ou d'achat "sur le marché intérieur" relèvent de l'article III:4 du GATT. Par exemple, le Groupe spécial chargé de l'affaire États-Unis - Article 337 de la Loi douanière de 1930 a affirmé ce qui suit "le fait que l'article 337 est utilisé pour faire respecter à la frontière la législation américaine sur les brevets n'empêche pas que l'article III:4 est applicable".[278]

5.418 Cette conclusion a été très récemment réaffirmée dans l'affaire CE - Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes ("Bananes III") à la fois par le Groupe spécial et l'Organe d'appel.[279] Dans cette affaire, les Communautés européennes ont fait valoir, tant devant le Groupe spécial que devant l'Organe d'appel, que la mesure en question était une mesure à la frontière et non une mesure intérieure visée par l'article III:4 du GATT[280], mais cet argument n'a pas été accepté. Au contraire, le Groupe spécial a constaté que les mesures communautaires enfreignaient l'article III:4 du GATT dans la mesure où elles affectaient les conditions de vente sur le marché intérieur, en attribuant une certaine partie des licences requises pour importer des bananes à un taux de droit réduit exclusivement aux opérateurs qui commercialisaient certaines quantités de bananes communautaires. Le Groupe spécial a expressément déclaré que "les mesures à la frontière peuvent être assujetties à la clause du traitement national" de l'article III:4.[281] Il a ajouté ce qui suit: "si le simple fait que les règlements de la CE … prévoient ou impliquent l'application d'une mesure à la frontière, comme un régime de licences, signifiait que l'article III n'est pas applicable, il ne serait pas difficile alors d'échapper à l'obligation d'accorder le traitement national".[282] La constatation du Groupe spécial a été examinée et confirmée par l'Organe d'appel.[283] Par conséquent, il est clair que le rapport du Groupe spécial comme celui de l'Organe d'appel sur l'affaire Bananes III ont rejeté un argument identique à celui de l'Indonésie dans un contexte très similaire.

5.419 La curieuse allégation de l'Indonésie, selon laquelle le rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire Bananes III confirme sa thèse, non seulement manque son but mais ébranle la base même de son argumentation. L'Indonésie cite le passage suivant du rapport de l'Organe d'appel:

---

[277] Rapport du Groupe spécial sur les Mesures discriminatoires appliquées par l'Italie à l'importation de machines agricoles ("Machines agricoles italiennes"), L/833, adopté le 23 octobre 1958, S7/64, paragraphe 12 (souligné dans le texte original).

[278] Rapport du Groupe spécial sur l'affaire États-Unis - Article 337 de la Loi douanière de 1930 ("États-Unis - Article 337"), L/6439, adopté le 7 novembre 1989, IBDD, S36/386, paragraphe 5.10. Voir aussi le rapport du Groupe spécial sur l'affaire CEE - Règlement relatif aux importations de pièces détachées et composants, L/6657, adopté le 16 mai 1990, IBDD, S37/142, page 211.

[279] Rapport du Groupe spécial sur l'affaire CE - Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes ("Bananes III") , WT/DS27/R/USA, adopté le 25 septembre 1997, et modifié par l'Organe d'appel. Rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire Bananes III, WT/DS27/AB/R, adopté le 25 septembre 1997.

[280] Rapport du Groupe spécial sur l'affaire Bananes III, paragraphes 4.265 à 4.271. Rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire Bananes III, paragraphes 33 à 36.

[281] Rapport du Groupe spécial Bananes III, paragraphe 7.176.

[282] *Ibid.*, paragraphe 7.177.

[283] Rapport de l'Organe d'appel Bananes III, paragraphes 209 à 211.

> La question faisant l'objet du présent appel n'est pas de savoir si toute prescription en matière de licences d'importation, en tant que telle, relève de l'article III:4, mais si les procédures et prescriptions des CE concernant la répartition des certificats d'importation pour les bananes entre les opérateurs satisfaisant aux conditions requises dans les Communautés européennes relèvent de cette disposition.

Mais, loin de confirmer la thèse de l'Indonésie, cette citation met en évidence son erreur. La citation démontre que l'article III:4 du GATT s'applique en fait bel et bien aux mesures, comme l'incitation relative aux droits d'importation appliqués par l'Indonésie, qui "affectent" les conditions de vente sur le marché intérieur pour les importations, que ces mesures aient ou non par ailleurs un quelconque rapport avec la frontière. En fait, la déclaration de l'Organe d'appel infirme à tel point la thèse de l'Indonésie et confirme à tel point celle du Japon qu'on peut facilement la reformuler comme suit pour l'appliquer à la présente affaire:

> La question dans la présente affaire n'est pas de savoir si tout droit d'importation, en tant que tel, relève de l'article III:4, mais si les prescriptions indonésiennes qui encouragent l'achat sur le marché intérieur de parties et pièces d'automobiles d'origine nationale en Indonésie relèvent de cette disposition.

5.420 Les deux autres affaires citées par l'Indonésie ne corroborent pas davantage son argument. Il est peut-être vrai, comme le dit l'Indonésie, que les mesures en cause dans l'affaire Canada - Administration de la Loi sur l'examen de l'investissement étranger n'étaient pas des mesures à la frontière, mais rien dans cette décision confirme l'interprétation alléguée selon laquelle une mesure se rapportant à des mesures à la frontière ne peut pas être visée par l'article III:4 du GATT. Ce groupe spécial n'avait tout simplement pas examiné cette question. Enfin, en ce qui concerne l'affaire CEE - Règlement relatif aux importations de pièces détachées et composants, l'affirmation de l'Indonésie selon laquelle les mesures en cause dans cette affaire-là ne comportaient pas de mesures à la frontière est tout simplement incorrecte. L'"avantage" qui, selon le Groupe spécial, enfreignait l'article III:4 concernait la suspension de procédures engagées au titre de la clause anti-échappatoire de la législation antidumping, suspension qui, contrairement à ce que dit l'Indonésie, implique incontestablement des mesures à la frontière. En fait, les Communautés européennes avaient fait valoir dans ce différend que les mesures "n'étaient pas des mesures intérieures au sens de l'article III [du GATT]"[284], argument que le Groupe spécial avait rejeté.

5.421 Par conséquent, l'argument "mesure à la frontière" que l'Indonésie invoque pour sa défense est incompatible tant avec le texte même de l'article III:4 qu'avec son interprétation bien établie.

c) L'argument "mesure d'application facultative" invoqué par l'Indonésie pour sa défense est dénué de fondement

5.422 L'Indonésie semble aussi soutenir que, comme les mesures en question dans la présente affaire ne sont pas des mesures d'application obligatoire mais des mesures auxquelles la société peut se conformer de son plein gré pour obtenir un avantage, elles ne sont pas visées par l'article III:4 du GATT (voir section V.F.1). Cependant, cet argument est absolument dénué de fondement.

5.423 L'argument de l'Indonésie est incompatible avec l'interprétation fermement établie de l'article III:4 du GATT qui a été affirmée par de nombreux groupes spéciaux du GATT/de l'OMC. Ces décisions établissent que dans les cas où il est nécessaire de se conformer à une certaine mesure pour obtenir un "avantage", cette mesure est visée par l'article III:4 du GATT. Par exemple, le Groupe spécial chargé d'examiner l'affaire des Machines agricoles italiennes a jugé incompatible avec l'article III:4 du GATT une loi italienne qui prévoyait des mesures d'application facultative destinées à

[284] Rapport du Groupe spécial CEE - Pièces détachées et composants, paragraphe 3.43.

inciter les agriculteurs à acheter des machines agricoles de fabrication nationale en leur offrant des conditions de crédit spéciales pour l'achat de ces machines mais non pour les importations.[285] Parmi les autres exemples similaires, on peut citer le rapport du Groupe spécial CEE - Pièces détachées de composants[286] et les récents rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel sur l'affaire Bananes III.[287]

5.424 La conclusion bien établie selon laquelle l'article III:4 du GATT vise non seulement les mesures d'application obligatoire mais aussi les mesures d'application facultative est corroborée par la liste exemplative de l'Accord sur les MIC, qui dispose expressément que "les MIC qui sont incompatibles avec …[l'article III:4 du GATT] incluent celles … auxquelles il est nécessaire de se conformer pour obtenir un avantage …" (voir aussi la section VI.A).

3. Contre-argumentation des Communautés européennes concernant les arguments de l'Indonésie

5.425 Les **Communautés européennes** font valoir, pour réfuter la réponse de l'Indonésie à l'allégation au titre de l'article III:4 concernant les mesures tarifaires, que l'allégement des droits d'importation subordonné à des prescriptions concernant la teneur en éléments d'origine locale enfreint l'article III:4 du GATT et ne peut échapper à l'examen en tant que prétendue "mesure à la frontière" ou "mesure d'application facultative". Voici les contre-arguments des **Communautés européennes** à cet égard:

5.426 L'Indonésie affirme que l'article III:4 ne s'applique pas aux mesures mentionnées aux alinéas v) et vi) de la partie b) des allégations des Communautés européennes (voir section III.B), parce que ce sont des mesures à la frontière.

5.427 Les Communautés européennes admettent que l'application d'un taux de droit de douane réduit ou nul à l'importation de parties et pièces d'automobiles est une "mesure à la frontière" qui, si elle était appliquée isolément, n'entrerait pas dans le champ d'application de l'article III:4 du GATT. Dans le cas présent, toutefois, l'octroi de cet avantage tarifaire est subordonné à l'obtention d'un certain pourcentage d'éléments d'origine locale dans les véhicules automobiles sur lesquels les parties et pièces importées sont assemblées. Pour obtenir ce pourcentage, les assembleurs locaux doivent utiliser des parties et pièces de fabrication locale au lieu de parties et pièces importées. Par conséquent, il est incontestable que la mesure "affecte" l'utilisation des parties et pièces détachées sur le marché intérieur indonésien au sens de l'article III:4.

5.428 Il est un principe bien établi qui veut que l'article III:4 du GATT ne s'applique pas uniquement lorsqu'il s'agit de mesures "d'application obligatoire" mais aussi dans les cas où il est nécessaire de se conformer à une certaine mesure (comme les objectifs concernant la teneur en éléments d'origine locale en cause dans la présente affaire) pour obtenir un avantage (comme la possibilité d'importer des intrants à un taux de droit réduit ou nul). Comme l'a fait observer le Groupe spécial chargé de l'affaire CEE - Règlement relatif aux importations de pièces détachées et composants:

---

[285] Rapport du Groupe spécial sur les Machines agricoles italiennes, paragraphes 11 et 12. Voir plus haut le paragraphe 3.07.

[286] Rapport du Groupe spécial CEE - Pièces détachées et composants, paragraphe 5.21. Voir plus haut le paragraphe 3.11.

[287] Rapport du Groupe spécial Bananes III, paragraphe 7.178. Rapport de l'Organe d'appel Bananes III, paragraphes 211 à 214. Voir plus haut les paragraphes 3.09 et 3.10.

> … le caractère général de cette disposition - "toutes lois, tous règlements et toutes prescriptions affectant (termes non soulignés dans le texte) 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, telles que celles examinées par le Groupe spécial de la Loi canadienne sur l'examen de l'investissement étranger (FIRA) …, mais aussi celles qu'une entreprise accepte volontairement afin d'obtenir du gouvernement un avantage, constituent des "prescriptions" au sens de cette disposition"[288] [terme non souligné dans le texte].

5.429 L'"avantage" en question peut consister en un avantage accordé en ce qui concerne une mesure à la frontière, telle que par exemple une exemption ou réduction tarifaire. Cela a été confirmé par les récents rapports de Groupes spéciaux sur l'affaire CE - Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes.[289]

5.430 Parmi les mesures en cause dans cette affaire figuraient les règles dites "règles visant les catégories d'opérateurs" pour l'attribution des licences ou certificats nécessaires pour importer des bananes "pays tiers" à des taux de droit plus faibles dans le cadre d'un contingent tarifaire. Conformément à ces règles, 30 pour cent du contingent tarifaire était réservé aux opérateurs qui avaient commercialisé pendant les trois années précédentes des bananes communautaires ou des bananes traditionnelles ACP.

5.431 Le Groupe spécial avait constaté que l'obligation de commercialiser des bananes d'origine communautaire avait pour effet d'accorder à ces bananes un traitement plus favorable que celui qui était appliqué aux bananes importées similaires et enfreignait donc l'article III:4 du GATT. En exposant sa conclusion, le Groupe spécial avait rejeté expressément un argument avancé par les Communautés européennes selon lequel les mesures étaient des mesures à la frontière et en tant que telles n'étaient pas visées par l'article III:4. Il avait rappelé l'opinion donnée dans un rapport de groupe spécial (non adopté) précédent qui traitait de la même question, opinion qui était exprimée comme suit:

> "… l'obligation d'acheter un produit local pour obtenir le droit d'importer un produit à un taux de droit plus faible dans le cadre d'un contingent tarifaire était donc une prescription affectant l'achat d'un produit au sens de l'article III:4."[290]

---

[288] Rapport du Groupe spécial Communautés européennes - Règlement relatif aux importations de pièces détachées et composants, adopté le 16 mai 1990, S37/142, paragraphe 5.21. Ce principe a été appliqué également par d'autres groupes spéciaux. Ainsi, le Groupe spécial chargé des Mesures discriminatoires appliquées par l'Italie à l'importation de machines agricoles (rapport adopté le 23 octobre 1958, IBDD, S7/64, paragraphe 12) avait constaté qu'une loi italienne prévoyant pour les agriculteurs des conditions de crédit spéciales subordonnées à l'achat de machines agricoles italiennes était contraire à l'article III:4. De même, le Groupe spécial chargé de l'affaire CEE - Primes et subventions versées aux transformateurs et aux producteurs d'oléagineux et de protéines apparentées destinées à l'alimentation des animaux (rapport adopté le 25 janvier 1990, IBDD, S37/91, page 132) a conclu que le paiement par la Communauté de subventions aux transformateurs d'oléagineux qui achetaient des oléagineux d'origine communautaire était contraire à l'article III:4.

[289] Voir par exemple le rapport du Groupe spécial CE - Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, WT/DS27/R/GTM, WT/DS27/R/HND, adopté le 25 septembre 1997, paragraphes 7.171 à 7.182, 7.216 à 7.219 et 7.244 à 7.250.

[290] *Ibid.*, paragraphe 7.179, citant le rapport du Groupe spécial CEE - Régime d'importation applicable aux bananes, publié le 11 février 1994 (non adopté), DS38/R, paragraphe 146.

5.432 La situation est identique dans le cas présent. Afin d'obtenir le droit d'importer des parties et pièces à un taux de droit plus faible, les assembleurs de véhicules automobiles sont tenus d'utiliser (et d'acheter auparavant s'ils ne les fabriquent pas eux-mêmes) des parties et pièces d'origine nationale, ce qui signifie que ces parties et pièces bénéficient d'un traitement plus favorable que celui qui s'applique aux parties et pièces détachées similaires importées.

5.433 Les constatations des rapports des Groupes spéciaux sur l'affaire CE - Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes en ce qui concerne les règles visant les catégories d'opérateurs ont été confirmées par l'Organe d'appel.[291] L'Indonésie interprète mal les constatations de l'Organe d'appel. Le passage du rapport de l'Organe d'appel cité par l'Indonésie dans sa communication (voir section V.F.1) signifie de manière évidente que, bien que, en principe, les prescriptions en matière de licences d'importation ne relèvent pas de l'article III:4, les prescriptions appliquées par les Communautés européennes allaient "bien au-delà des simples prescriptions de licences d'importation nécessaires pour administrer le contingent tarifaire" et affectaient la "vente, la mise en vente … etc." des bananes. De même, dans la présente affaire, les objectifs concernant la teneur en éléments d'origine locale vont au-delà de ce qui est nécessaire pour appliquer une réduction/exemption tarifaire et affectent l'utilisation des parties et pièces sur le marché intérieur au sens de l'article III:4.

4. Contre-argumentation des États-Unis concernant les arguments de l'Indonésie

5.434 Les **États-Unis** font valoir que l'argument de l'Indonésie selon lequel les incitations tarifaires qu'elle applique ne sont pas contraires à l'article III:4 du GATT de 1994 parce que ce sont des "mesures à la frontière" a été rejeté par l'Organe d'appel. Voici les contre-arguments des **États-Unis** à cet égard:

5.435 L'Indonésie fait valoir que les incitations tarifaires prévues dans le Programme de 1993 et le Programme concernant la voiture nationale n'enfreignent pas l'article III:4 du GATT de 1994 parce que l'article III:4 ne concerne pas les "avantages" qui sont conférés sous la forme de mesures à la frontière. Selon l'Indonésie, "Il est impossible de trouver un argument sérieux démontrant qu'il est question ici de réglementation intérieure. Par conséquent, l'article III de l'Accord général, y compris le paragraphe 4 de cet article, est inapplicable".

5.436 Au contraire, il est impossible de trouver un argument sérieux démontrant qu'il n'est pas question ici de réglementation intérieure. L'argument de l'Indonésie consiste en un examen des décisions de groupes spéciaux qui ont constaté des violations de l'article III:4, mais qui ne concernaient pas des mesures à la frontière. À partir de là, l'Indonésie conclut que l'article III:4 ne vise pas les avantages conférés sous la forme de mesures à la frontière.

5.437 Il s'agit d'un cas classique de raisonnement dépourvu de logique (*non sequitur*). Le fait que ces groupes spéciaux n'examinaient pas des mesures à la frontière ne prouve pas que les avantages conférés sous la forme de mesures à la frontière ne sont pas visés par l'article III:4. Tout ce que cela prouve c'est que ces groupes spéciaux n'ont pas examiné la question.

5.438 Pourtant, l'Organe d'appel a examiné et rejeté exactement le même argument que celui qui est avancé ici par l'Indonésie. Dans Bananes III, au sujet du régime de licences des Communautés européennes, ces dernières ont fait valoir que 1) le Groupe spécial avait commis une erreur en constatant que le régime de licences était une mesure interne soumise à l'article III:4 du GATT de 1994, et non une mesure à la frontière, et 2) le Groupe spécial s'était mépris sur la notion de

[291] Rapport de l'Organe d'appel CE - Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, WT/DS27/AB/R, adopté le 27 septembre 1997, paragraphe 211.

mesures internes au regard du GATT de 1994.[292] Or, l'Organe d'appel a catégoriquement rejeté cet argument. Le raisonnement de l'Organe d'appel concernant les certificats "tempête" est particulièrement intéressant à ce sujet[293]:

> Les certificats "tempête" permettent de réaliser des importations additionnelles de bananes pays tiers (et de bananes non traditionnelles ACP) au taux de droit inférieur appliqué dans le cadre du contingent. Bien que leur délivrance entraîne une augmentation des exportations de ces pays, nous notons que les certificats "tempête" sont délivrés aux seuls producteurs et organisations de producteurs communautaires ou aux opérateurs qui les regroupent ou les représentent directement. Nous notons également que, du fait de la pratique des CE concernant les certificats "tempête", ces producteurs, organisations de producteurs ou opérateurs peuvent, en cas de tempête, espérer recevoir une compensation pour leurs pertes sous la forme de "rentes contingentaires" générées par les certificats "tempête". Par conséquent, la pratique consistant à délivrer des certificats "tempête" constitue une incitation pour les producteurs à commercialiser des bananes communautaires à l'exclusion des bananes pays tiers et des bananes non traditionnelles ACP. Cette pratique affecte donc les conditions de concurrence sur le marché au profit des bananes communautaires …
>
> Pour ces raisons, nous pensons comme le Groupe spécial que la pratique des CE consistant à délivrer des certificats "tempête" est incompatible avec l'article III:4 du GATT de 1994.

5.439 Comme les certificats "tempête" dans Bananes III, les incitations tarifaires offertes par l'Indonésie peuvent constituer des mesures à la frontière. Toutefois, la façon dont elles sont octroyées constitue un facteur incitant à préférer les parties et pièces d'automobiles indonésiennes aux parties et pièces importées, affectant ainsi les conditions de concurrence sur le marché indonésien en faveur des parties et pièces indonésiennes. En tant que telles, ces incitations tarifaires enfreignent l'article III:4.

## VI. ALLEGATIONS AU TITRE DE L'ACCORD SUR LES MIC

### A. Allégations du Japon

6.1 Le **Japon** affirme que le programme concernant la voiture nationale (voir la section III.A) est contraire à l'article 2 de l'Accord sur les MIC. Les arguments qu'il invoque à l'appui de cette allégation sont les suivants.

6.2 L'article 2:1 de l'Accord sur les MIC dispose qu'"aucun Membre n'appliquera de MIC qui soit incompatible avec les dispositions de l'article III ou de l'article XI du GATT de 1994". Le Groupe spécial doit donc examiner deux questions: i) le programme concernant la voiture nationale constitue-t-il ou non une "MIC", et ii) est–il contraire ou non aux articles pertinents du GATT. Comme nous l'avons démontré, l'exemption de la taxe sur les produits de luxe et des droits d'importation fondée sur la teneur en produits d'origine locale est contraire à l'article III:4. Cela répond à la seconde question; l'analyse qui suit porte donc essentiellement sur le premier point.

---

[292] *Ibid.*, paragraphe 33.

[293] *Ibid.*, paragraphes 213 et 214.

1. Les programmes de l'Indonésie constituent des "MIC" selon la définition qui en est donnée dans l'Accord sur les MIC

6.3 Il est indéniable que les programmes de l'Indonésie constituent des "mesures concernant l'investissement qui sont liées au commerce".[294] Premièrement, dans le contexte du GATT/de l'OMC, le terme "mesure" est interprété de façon extensive. Par exemple, dans l'AGCS, il est expressément stipulé que ce terme s'entend de toute mesure prise par un Membre, que ce soit sous forme de loi, de réglementation, de règle, de procédure, de décision, de décision administrative, ou sous toute autre forme".[295] Etant donné l'usage qui en est fait dans le contexte de l'Accord sur les MIC, le terme "mesure" devrait être interprété de la même façon. Les réglementations gouvernementales qui subordonnent l'exemption d'une taxe sur les produits de luxe à un certain apport local ou qui fixent le niveau des droits d'importation constituent donc des "mesures" au sens de l'Accord sur les MIC.

6.4 Deuxièmement, les programmes de l'Indonésie sont tous des "mesures concernant les investissements et liées au commerce". Le programme concernant la voiture nationale a été mis en place dans le but exprès de "favoriser le développement de l'industrie automobile".[296] Il est axé principalement sur le développement de la capacité locale de production d'automobiles et de parties et pièces détachées d'automobiles. Le fait qu'il renferme des "mesures concernant les investissements" est attesté par l'intitulé de l'un des règlements d'application, à savoir "Dispositions en matière d'investissement pour le développement de l'industrie automobile nationale".[297] Le programme a bien une incidence sur l'industrie automobile en Indonésie, où les constructeurs étrangers jouent un rôle actif. De plus, les mesures sont "liées au commerce" puisque le programme est soumis à des prescriptions relatives à la teneur en produits locaux, de sorte qu'il affecte directement le commerce.

6.5 L'Indonésie a confirmé ce point, pour l'essentiel, lors de précédentes réunions du Comité des mesures concernant les investissements et liées au commerce. D'après le Compte rendu des réunions du 30 septembre et du 1er novembre 1996, le représentant de l'Indonésie a déclaré que:

> [l]e Programme national pour le secteur de l'automobile visait à apporter des changements structurels majeurs afin que ce secteur devienne une industrie de niveau mondial … Ces mesures étaient censées encourager les entreprises à accroître leur apport local, ce qui aurait pour conséquence d'accroître rapidement les investissements dans l'industrie des composants de véhicules." (Non souligné dans le texte original)[298]

6.6 En outre, au paragraphe 1 de la Liste exemplative annexée à l'Accord sur les MIC, les prescriptions relatives à la teneur en produits d'origine locale sont expressément incluses dans la liste des MIC incompatibles avec l'article III:4.

> Les MIC qui sont incompatibles avec l'obligation d'accorder le traitement national prévu à [l'article III:4] incluent celles … auxquelles il est nécessaire de se conformer pour obtenir un avantage, et qui prescrivent:

---

[294] Accord sur les MIC. article premier.

[295] AGCS, article XXVIII a).

[296] Règlement n° 36/1996 (pièce n° 25 du Japon), préambule.

[297] Décret du Ministre d'État chargé des investissements - Président du Conseil de coordination des investissements, n° 01/SK/1996 (pièce n° 29 du Japon).

[298] G/TRIMS/M/5 (pièce n° 63 du Japon), paragraphe 24, 27 novembre 1996.

> a) qu'une entreprise achète ou utilise des produits d'origine nationale, qu'il soit spécifié qu'il s'agit … d'une proportion du volume ou de la valeur de sa production locale …

Les mesures appliquées par l'Indonésie, qui sont subordonnées au respect de prescriptions relatives à la teneur en produits d'origine locale constituent donc manifestement des MIC prohibées, incluses dans la Liste exemplative.

6.7 Le Japon estime en outre que toutes les MIC qui sont contraires à l'article III du GATT, y compris ses paragraphes 2 et 4, sont incompatibles avec l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC. Il considère que le programme de février 1996 est contraire à l'article III du GATT, constitue une "mesure concernant les investissements et liée au commerce" et est, partant, contraire à l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC.

2. Même si les mesures appliquées par l'Indonésie sont réputées constituer des subventions, elles constituent aussi des MIC

6.8 L'Indonésie prétend que les mesures en causes sont des "subventions", et non des "MIC".[299] Toutefois, les notions de MIC et de subvention ne s'excluent pas mutuellement. Rien dans le texte, l'objet ou le but de l'Accord sur les MIC ne corrobore l'affirmation selon laquelle une MIC cesse d'en être une simplement parce que l'autorité locale qui l'administre préfère l'appeler subvention.

3. L'Indonésie ne peut pas bénéficier de la période de transition

6.9 L'Indonésie ne peut pas non plus bénéficier de la période de transition de cinq ans prévue pour les pays en développement à l'article 5:2 de l'Accord sur les MIC car elle n'a pas respecté ses obligations en matière de notification et de maintien du statu quo. L'article 5:2 fait de la notification une condition pour pouvoir bénéficier de la période de transition et l'article5:4 impose une obligation de statu quo pendant cette période. L'Indonésie ne s'est conformée à aucune de ces deux dispositions. Premièrement, il n'y a pas eu de notification. L'Indonésie a présenté une notification le 23 mai 1995[300], indiquant certaines mesures concernant le secteur automobile, mais cette notification a été retirée en octobre1996.[301] Deuxièmement, même si elle n'avait pas été retirée, son contenu ne se rapportait pas au programme concernant la voiture nationale. Les mesures notifiées pouvaient avoir un rapport indirect avec le programme, mais celui-ci n'était pas expressément mentionné dans la notification. D'ailleurs, ce programme, mis en place en 1996, ne pouvait pas être notifié puisque la notification devait être présentée dans un délai de 90 jours à compter de la date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC (c'est-à-dire le 1er janvier 1995) et avait en fait été communiquée en mai 1995. Par conséquent, l'Indonésie ne peut pas bénéficier de la période de transition prévue à l'article 5.2 de l'Accord sur les MIC.

---

[299] Notification au titre de l'article 5:1 de l'Accord sur les mesures concernant les investissements et liées au commerce, addendum, Indonésie G/TRIMS/N/1/IDN/1/Add.1) (pièce n° 18 du Japon); subventions/réponses aux questions posées par le JAPON concernant la notification de mise à jour de l'INDONÉSIE (G/SCM/Q2/IDN/9) (pièce n° 20 du Japon), paragraphe 2.iii).

[300] Notification au titre de l'article 5:1 de l'Accord sur les mesures concernant les investissements et liées au commerce, Indonésie (G/TRIMS/N/1/IDN/1) (pièce n° 17 du Japon).

[301] Notification au titre de l'article 5:1 de l'Accord sur les mesures concernant les investissements et liées au commerce, Indonésie, Addendum (G/TRIMS/N/1/IDN/1/Add.1) (pièce n° 18 du Japon).

B. Allégations des Communautés européennes

6.10 Les **Communautés européennes** affirment que l'Indonésie a enfreint ses obligations au titre de l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC car les mesures mentionnées ci-dessous (voir la section III.B) sont des MIC incompatibles avec l'article III du GATT de 1994:

1) exonération de la taxe sur les ventes de produits de luxe pour les véhicules à usages multiples, les minibus, les camions et les camionnettes produits localement, dont la teneur en éléments d'origine locale est de plus de 60 pour cent;

2) exonération de la taxe sur les ventes de produits de luxe pour les berlines et les breaks de moins de 1 600 $cm^3$ produits localement, dont la teneur en éléments d'origine locale est de plus de 60 pour cent;

3) exonération de la taxe sur les ventes de produits de luxe pour les voitures nationales montées en Indonésie par des entreprises pionnières satisfaisant à certaines prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale;

4) exonération de la taxe sur les ventes de produits de luxe pour les voitures nationales montées en Corée par des "producteurs étrangers" remplissant certaines obligations d'achat de contrepartie;

5) allégement des droits d'importation sur les parties et les pièces détachées utilisées dans le montage de véhicules automobiles en Indonésie (ou d'autres parties et pièces détachées destinées au montage de véhicules automobiles) si les véhicules finis (ou les parties et les pièces détachées satisfont à certaines prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale;

6) exonération des droits d'importation sur les parties et les pièces détachées utilisées dans l'assemblage de voitures nationales en Indonésie par des entreprises pionnières satisfaisant à certaines prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale.

6.11 Les arguments avancés par les **Communautés européennes** à l'appui de ces allégations sont les suivants:

6.12 L'article 2.1 de l'Accord sur les MIC dispose ce qui suit:

> Sans préjudice des autres droits et obligations résultant du GATT de 1994, aucun Membre n'appliquera de MIC qui soit incompatible avec les dispositions de l'article III ou de l'article XI du GATT.

6.13 La notion de MIC ("mesures concernant les investissements et liées au commerce") n'est pas définie dans l'Accord. L'annexe de l'Accord contient cependant ce que l'article 2:2 décrit comme:

> [u]ne liste exemplative de MIC qui sont incompatibles avec l'obligation d'accorder le traitement national prévue au paragraphe 4 de l'article III du GATT de 1994 et l'obligation d'élimination générale des restrictions quantitatives prévue au paragraphe 1 de l'article XI.

6.14 Les mesures susmentionnées "concernent les investissements" parce qu'elles sont expressément destinées à promouvoir l'investissement dans le secteur automobile en vue de parvenir à la "production intégrale" de véhicules automobiles en Indonésie. De plus, ces mesures sont "liées au commerce" parce qu'elles encouragent l'utilisation de parties et de pièces détachées d'origine nationale de préférence à des parties et pièces importées. Enfin, comme cela a été démontré précédemment, ces

mesures sont incompatibles avec l'article III:4 et, dans certains cas, avec la première phrase de l'article III:2.

6.15 Cette analyse est confirmée par la Liste exemplative annexée à l'Accord sur les MIC. De fait, les mesures en cause entrent exactement dans la catégorie qui est définie comme suit au point 1 a) de la Liste:

> 1. Les MIC qui sont incompatibles avec l'obligation d'accorder le traitement national prévue au paragraphe 4 de l'article III du GATT de 1994 incluent celles […] auxquelles il est nécessaire de se conformer pour obtenir un avantage, et qui prescrivent:
>
> > a) qu'une entreprise achète ou utilise des produits d'origine nationale ou provenant de toute source nationale, qu'il soit spécifié qu'il s'agit […] d'une proportion du volume ou de la valeur de sa production locale.

6.16 L'article 5:2 de l'Accord sur les MIC prévoit une dérogation temporaire à l'obligation énoncée à l'article 2 dans le cas des MIC qui étaient appliquées au moins 180 jours avant la date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC et qui ont été dûment notifiées par le Membre concerné dans un délai de 90 jours à compter de la date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC, conformément à l'article 5:1 de l'Accord sur les MIC. Dans le cas des pays en développement Membres, comme l'Indonésie, cette dérogation temporaire est accordée pour cinq ans.

6.17 Le 23 mai 1995, l'Indonésie a présenté une notification au titre de l'article 5:1 de l'Accord sur les MIC.[302] Toutefois, cela n'autorise pas l'Indonésie à invoquer l'arrangement transitoire prévu à l'article 5:2 pour les mesures en cause.

6.18 Tout d'abord, cette notification a été présentée plus de 90 jours après l'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC. Elle n'est donc pas valable au titre de l'article 5:1.

6.19 De plus, la notification ne portait que sur les mesures prévues dans le Décret n° 645/93. Les avantages fiscaux prévus dans le Règlement n° 36/96 et les incitations accordées dans le cadre du programme concernant la voiture nationale n'ont été introduits qu'après l'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC. C'est pourquoi ils n'ont pas été notifiés au titre de l'article 5:1 et ils ne pouvaient pas l'être.

6.20 Le 28 octobre 1996 (immédiatement avant la première série de consultations avec la Communauté), l'Indonésie a retiré officiellement sa notification sous prétexte que, après avoir analysé plus avant les mesures concernées, elle avait conclu que celles-ci n'étaient pas des MIC.[303] Il était évident, en fait, que l'Indonésie avait retiré cette notification parce qu'elle s'était rendu compte tardivement que non seulement elle ne lui assurait pas l'immunité escomptée pour les mesures notifiées, mais encore elle constituait une reconnaissance ouverte du fait que les mesures qui avaient été notifiées comme celles qui ne l'avaient pas été étaient contraires à l'article III:4 du GATT et à l'article 2 de l'Accord sur les MIC.

C. Allégations des États-Unis

6.21 Les **États-Unis** affirment que le régime d'incitations tarifaires et fiscales de l'Indonésie et l'octroi à TPN, sur instruction du gouvernement, d'un prêt de 690 millions de dollars (voir la

[302] G/TRIMS/N/1/IDN/1, en date du 1er juin 1995.

[303] G/TRIMS/N/1/IDN/1/Add.1, en date du 31 octobre 1996.

section III.C) sont incompatibles avec l'article 2 de l'Accord sur les MIC. Les arguments avancés par les États-Unis à l'appui de cette allégation sont les suivants.

6.22 Le régime d'incitations tarifaires et fiscales de l'Indonésie et l'octroi à TPN, sur instruction du gouvernement, d'un prêt de 690 millions de dollars sont fondés sur la réalisation d'objectifs précis concernant la teneur en éléments d'origine locale et, de ce fait, établissent une discrimination à l'égard des parties (et pièces) d'automobiles importées, au profit des parties et pièces d'origine nationale. Ces mesures sont contraires non seulement à l'article III:4 du GATT de 1994, mais aussi à l'article 2 de l'Accord sur les MIC.

6.23 L'article 2 de l'Accord sur les MIC stipule ce qui suit dans la partie pertinente:

> 1. Sans préjudice des autres droits et obligations résultant du GATT de 1994, aucun Membre n'appliquera de MIC qui soit incompatible avec les dispositions de l'article III … du GATT de 1994.
>
> 2. Une liste exemplative de MIC qui sont incompatibles avec l'obligation d'accorder le traitement national prévue au paragraphe 4 de l'article III du GATT de 1994 … figure dans l'annexe du présent accord.

6.24 Le paragraphe 1 a) de la Liste exemplative dispose lui-même ce qui suit:

> 1. "Les MIC qui sont incompatibles avec l'obligation d'accorder le traitement national prévue au paragraphe 4 de l'article III du GATT de 1994 incluent celles qui sont obligatoires ou qui ont force exécutoire en vertu de la législation nationale ou de décisions administratives, ou auxquelles il est nécessaire de se conformer pour obtenir un avantage, et qui prescrivent:
>
> a) qu'une entreprise achète ou utilise des produits d'origine nationale ou provenant de toute source nationale, qu'il soit spécifié qu'il s'agit de produits déterminés, d'un volume ou d'une valeur de produits, ou d'une proportion du volume ou de la valeur de sa production locale … (Non souligné dans le texte original).

6.25 Les incitations tarifaires et fiscales accordées par l'Indonésie entrent exactement dans la catégorie des MIC définie au paragraphe 1 a) de la Liste exemplative. Les avantages tarifaires et fiscaux prévus dans le programme de 1993 et dans le programme concernant la voiture nationale exigent, au sens du paragraphe 1 a) de la Liste, "qu'une entreprise achète ou utilise des produits d'origine nationale ou provenant de toute source nationale …". Au sens du paragraphe 1 de la Liste, "il est nécessaire de se conformer" à ces prescriptions "pour obtenir un avantage". Ces incitations entrent donc exactement dans le cadre de la Liste exemplative. Aux termes du programme de 1993 et du programme concernant la voiture nationale, une "entreprise" doit, pour obtenir un "avantage" sous la forme d'une réduction ou d'une exemption de droits ou de taxes, "se conformer" à l'obligation d'utiliser "des produits d'origine nationale". De même, l'octroi à TPN, sur instruction du gouvernement, d'un prêt de 690 millions de dollars reposait sur le fait que TPN participait à la production d'un "véhicule automobile national", participation qui était elle-même fondée sur l'obligation de satisfaire aux prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale applicables à un "véhicule automobile national". En conséquence, les incitations tarifaires et fiscales et l'octroi du prêt de 690 millions de dollars sur instruction du gouvernement constituent des MIC qui sont prohibées en vertu de l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC.

6.26 En ce qui concerne le programme de 1993, l'Indonésie, en tant que pays en développement, aurait pu se prévaloir de dispositions en matière de notification et des arrangements transitoires prévus

à l'article 5 de l'Accord sur les MIC, dont les paragraphes 1 et 2 stipulent ce qui suit dans la partie pertinente:

> 1. Dans un délai de 90 jours à compter de la date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC [c'est-à-dire avant le 31 mars 1995], les Membres notifieront au Conseil du commerce des marchandises toutes les MIC qu'ils appliquent et qui ne sont pas conformes aux dispositions du présent accord. De telles MIC, qu'elles soient d'application générale ou spécifique, seront notifiées, avec leurs principales caractéristiques.
>
> 2. Chaque Membre éliminera toutes les MIC qui sont notifiées conformément au paragraphe 1, dans un délai … de cinq ans [à compter de la date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC] dans le cas d'un pays en développement Membre … (La note de bas de page a été omise.)

6.27 L'Indonésie a effectivement notifié au titre de l'article 5:1 la partie du programme de 1993 qui prévoyait des incitations tarifaires. Mais cette notification n'a pas été présentée dans les délais, puisqu'elle l'a été le 23 mai 1995, bien après l'expiration du délai prévu pour la notification des MIC au titre de l'article 5:1.[304] De surcroît, la notification ne portait pas sur la partie du programme de 1993 qui prévoyait des incitations fiscales.[305] L'Indonésie a ensuite retiré la partie de sa notification relative aux incitations tarifaires accordées pour les véhicules automobiles.[306] Elle n'a donc notifié aucune des MIC susmentionnées et, partant, elle ne peut pas se prévaloir des arrangements transitoires prévus à l'article 5:2.[307]

D. Réponse de l'Indonésie aux allégations formulées au titre de l'Accord sur les MIC

6.28 En réponse aux allégations formulées au titre de l'Accord sur les MIC, l'**Indonésie** fait valoir que cet accord interprète l'article III du GATT de 1994 sans imposer de nouvelles obligations; il ne change donc rien au fait que l'article III n'est pas applicable. Les arguments invoqués par l'**Indonésie** à cet égard sont les suivants.

1. Résumé

6.29 Au début des négociations du Cycle d'Uruguay, les États-Unis, les Communautés européennes, le Japon et d'autres pays développés nourrissaient le grand projet de conclure un accord qui soumettrait les mesures concernant les investissements à des disciplines générales. Mais, tout au long des négociations, les efforts des pays développés ont été contrecarrés par la quasi-totalité des pays en développement. Pour éviter qu'il n'y ait pas d'accord du tout, le texte qui a été arrêté dispose que le type de mesure concernant la teneur en produits nationaux qui avait été jugé incompatible avec l'article III de l'Accord général dans l'affaire Canada - Administration de la Loi sur l'examen de l'investissement étranger (7 février 1994, IBDD, S30/147), (ainsi qu'un autre type de mesure précédemment jugé incompatible avec l'article XI) doit également être proscrit en tant que MIC. Autrement dit, pour constituer une MIC, une mesure doit être incompatible avec l'article III ou l'article XI du GATT.

---

[304] G/TRIMS/N/IDN/1 (1er juin 1995).

[305] *Id.*

[306] G/TRIMS/N/IDN/1/Add.1 (31 octobre 1996).

[307] À l'évidence, l'Indonésie ne pouvait pas notifier les MIC prévues dans le programme pour la production de voitures nationales puisque celles-ci ont été introduites après l'expiration du délai de notification de 90 jours prévu à l'article 5:1.

6.30 L'article 2:1 de l'Accord sur les MIC stipule ce qui suit:

> Sans préjudice des autres droits et obligations résultant du GATT de 1994, aucun Membre n'appliquera de MIC qui soit incompatible avec les dispositions de l'article III ou de l'article XI du GATT de 1994. (Non souligné dans le texte original.)

L'Accord sur les MIC n'impose pas de nouvelles obligations; il interprète simplement l'article III. Ce fait a été reconnu dans le rapport du Groupe spécial Communautés européennes – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes (WT/DS27/R/USA, 22 mai 1997), où il est dit au paragraphe 7.185:

> Considérant ces arguments, nous examinons tout d'abord le lien entre l'Accord sur les MIC et les dispositions du GATT. Nous notons qu'à l'exception de ses dispositions transitoires, l'Accord sur les MIC interprète et précise, pour l'essentiel, les dispositions de l'article III (ainsi que celles de l'article XI) pour ce qui est des mesures concernant les investissements et liées au commerce. En conséquence, l'Accord sur les MIC n'augmente pas et n'affaiblit pas les obligations découlant du GATT, bien qu'il précise que l'article III.4 peut s'appliquer aux mesures concernant les investissements. (Non souligné dans le texte original; la note de bas de page a été omise.)

6.31 Comme cela a été démontré (voir la section V.D), la subvention consistant en l'exonération de la taxe de luxe n'est pas incompatible avec l'article III de l'Accord général. L'Accord sur les MIC n'est donc pas pertinent en l'espèce.

2. La "Liste exemplative" de MIC ne change rien au fait que l'article III n'est pas applicable

6.32 Les plaignants tentent d'utiliser la Liste exemplative de MIC pour justifier l'invocation de l'article III, en prétendant que les mesures prises par l'Indonésie entrent dans le champ d'application du paragraphe 1 a) de la Liste et, partant, constituent des MIC.

6.33 Durant les négociations du Cycle d'Uruguay, les États-Unis ont clairement souligné le caractère subsidiaire de la Liste exemplative. Le compte rendu officiel de la réunion du groupe de négociation sur les MIC, tenue les 10 et 11 juillet 1989, rapporte l'entretien suivant:

> Un participant a demandé des précisions sur la nature des "listes indicatives" et le rôle qui leur serait attribué; s'agissait-il seulement de concepts dans le cadre des négociations, ces listes resteraient-elles indicatives et non définitives dans un accord final et seraient-elles non limitatives de façon à pouvoir être complétées par la suite? … Le représentant des États-Unis a dit que les listes devraient être purement indicatives. Les disciplines devraient être fondées sur des critères généraux, par exemple, le fait que les MIC, de par leur nature, faussent les échanges, et des listes indicatives pourraient alors être établies avec des exemples précis de MIC soumises à des disciplines spécifiques. De cette façon, toute nouvelle mesure qui viendrait à être imaginée pourrait être couverte par la discipline, même si elle ne figurait pas sur une liste indicative.[308]

6.34 Les États-Unis, les Communautés européennes, le Japon et d'autres pays développés avaient des objectifs d'envergure pour la négociation de l'Accord sur les MIC, mais finalement, les parties n'ont même pas pu s'entendre sur la définition de base d'expressions telles que "mesures concernant

[308] MTN.GNG/NG12/11, paragraphe 55 (non souligné dans le texte).

les investissements" et " liées au commerce". Le seul "critère général" qui a été retenu à l'issue des négociations et qui a été repris dans le texte final de l'Accord était qu'une MIC devait être incompatible avec les obligations découlant des articles III ou XI de l'Accord général. En somme, comme la subvention consistant en l'exemption de la taxe sur les produits de luxe n'est pas incompatible avec l'article III, elle ne peut pas être proscrite en vertu de l'Accord sur les MIC.

3. Les subventions sont régies par l'Accord sur les subventions et ne relèvent pas de l'Accord sur les MIC

6.35 L'une des nombreuses questions fondamentales sur lesquelles les avis des membres du groupe de négociation sur les MIC étaient très partagés était de savoir si les subventions étaient régies exclusivement par l'Accord sur les subventions ou si elles pouvaient aussi être considérées comme des "incitations" ou comme une "condition à remplir pour bénéficier d'un avantage" et étaient de ce fait régies par l'Accord sur les MIC. Les États-Unis et le Japon soutenaient que les subventions pouvaient également constituer des MIC. Mais l'Argentine, la Hongrie, l'Inde, les pays nordiques, les Philippines (au nom de l'ANASE), la Pologne et d'autres participants ne partageaient pas cette opinion.[309] Il en allait de même des Communautés européennes qui ont déclaré, dans leur communication du 13 novembre 1989 au Groupe de négociation sur les MIC:

> que les incitations publiques, y compris les subventions, sont examinées par le Groupe de négociation sur les subventions et qu'elles ne relèvent donc pas des négociations actuelles sur les MIC.[310]

6.36 Ce désaccord a persisté pendant toute la durée des travaux du groupe de négociation. Dans le "Rapport du Président sur l'état d'avancement des travaux du Groupe de négociation" (MTN.GNG/NG12/W/27), le paragraphe où il était dit que les subventions pouvaient être des MIC et la note de bas de page s'y rapportant étaient présentés entre crochets, ce qui signifiait qu'il n'y avait pas d'accord sur ce point.[311] Dans son rapport de 1997 au Conseil du commerce des marchandises de l'OMC, le Comité des MIC a noté que "[d]es vues différentes continuent d'être exprimées sur des questions comme … les rapports entre les dispositions de l'Accord [sur les MIC] et celles d'autres Accords de l'OMC, notamment de l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires et de l'Accord sur l'agriculture".[312] Les États-Unis eux-mêmes ont reconnu que "d'autres questions semblent

[309] L'Argentine et d'autres pays en développement ont déclaré que "toute suggestion tendant à interdire les mesures concernant les investissements proprement dites, y compris les incitations, est non seulement inappropriée, mais encore irréaliste et inacceptable". (MTN.GNG/NG12/W/25, paragraphe 4) (non souligné dans le texte). La Hongrie "…voulait qu'il soit expressément indiqué qu'un Accord sur les MIC n'établirait pas pour les mesures d'incitation ou de subvention à l'investissement des disciplines différentes de celles qui seraient convenues au Groupe de négociation sur les subventions." (MTN.GNG/NG12/22, paragraphe 7). L'Inde a dit que l'on ne saurait présumer que les mesures concernant les investissements constituent une forme de subventionnement (MTN.GNG/NG12/W/18, paragraphe 52). Les pays nordiques ont déclaré explicitement que les "incitations" relevaient de l'Accord sur les subventions, et non de l'Accord sur les MIC (MTN.GNG/NG12/W/23, paragraphe 10). Ils ont dit aussi "qu'un consensus semblait se dégager au Groupe [sur le fait que] les incitations n'étaient pas du ressort du Groupe et les moyens de corriger leurs effets préjudiciables sur les échanges pouvaient être trouvés dans les disciplines du GATT relatives aux subventions." (MTN.GNG/NG12/14, paragraphe 100). D'après les Philippines, "les mesures d'incitation subordonnées à des mesures concernant les investissements devraient rester hors du champ des négociations sur les MIC." (MTN.GNG/NG12/20, paragraphe 2). La Pologne a déclaré quant à elle que les incitations liées à des MIC étaient des subventions qui relevaient des disciplines de l'article XVI du GATT et du Code des subventions. (MTN.GNG/NG12/14, paragraphe 75).

[310] MTN.GNG/NG12/W/22, paragraphe A.3.

[311] Voir *id.* paragraphe A2 c) iii) et note 2.

[312] G/L/193 (15 octobre 1997), paragraphe 5.

nécessiter un suivi supplémentaire, notamment: … les rapports entre l'Accord sur les MIC et l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires".[313]

6.37 Ce qui précède montre bien l'idée que les mesures de subventionnement sont également soumises aux disciplines (quelles qu'elles soient) de l'Accord sur les MIC ne fait pas l'unanimité. La réduction ou l'exemption de la taxe sur les produits de luxe dans le cadre du programme d'incitation de 1993 et du programme de construction de la voiture nationale de février 1996 ne constituent pas des MIC; ce sont des subventions. Ces mesures sont régies par les disciplines de l'Accord sur les subventions.

4. Les subventions consistant en l'exonération des droits d'importation ne relèvent pas de l'Accord sur les MIC

6.38 L'Accord sur les MIC interprète simplement l'article III de l'Accord général. Il n'impose pas de nouvelles obligations. Par conséquent, lorsque l'article III n'est pas applicable, comme dans le cas présent, l'Accord sur les MIC n'est pas applicable non plus. La Liste exemplative n'est donc pas pertinente en l'espèce. Les subventions consistant en l'exonération des droits d'importation sont régies par l'Accord sur les subventions et ne relèvent pas de l'Accord sur les MIC.

5. L'Indonésie n'a pas violé l'Accord sur les MIC: ce dernier n'est pas applicable; il n'impose pas de nouvelles obligations; il interprète simplement l'article III du GATT de 1994

a) À la différence de l'Accord SMC, l'Accord sur les MIC n'est pas une *lex specialis*; il ne définit par les "MIC" et ne prévoit pas de mesures correctives particulières

6.39 L'Accord sur les MIC est très différent de l'Accord SMC. Contrairement à ce dernier, ce n'est pas une *lex specialis* dans ce différend , ni d'ailleurs dans aucun autre différend. Cela tient à ce que:

- premièrement, il ne définit pas la notion de "MIC" (en fait, il n'en donne même pas une définition restreinte); et

- deuxièmement, il ne prévoit pas de mesures correctives particulières pour les mesures considérées comme étant des MIC (en fait, il n'indique aucune mesure corrective).

A la connaissance de l'Indonésie, ces points relatifs à l'Accord sur les MIC n'étaient pas en litige.

b) L'Accord sur les MIC n'établit pas un "nouvel équilibre de droits et d'obligations"; il précise simplement la décision du Groupe spécial Canada – Administration de la loi sur l'examen de l'investissement étranger, concernant le champ d'application de l'article III du GATT

6.40 Les États-Unis prétendent que l'Accord sur les MIC établit un "nouvel équilibre de droits et d'obligations" et que l'Indonésie l'ignore (voir la section VI.E.3). Ces allégations sont sans fondement. Il est évident que tout contrat, mémorandum d'accord ou accord commercial établit un "équilibre de droits et d'obligations". Toutefois, la véritable question est de savoir ce qui a été convenu. L'Indonésie a démontré de façon probante que les pays en développement avaient contrecarré la tentative faite par les pays développés pour élargir le champ d'application de ce qui est devenu l'Accord sur les MIC.

[313] "United States Paper on WTO Agenda", paragraphe C.4, reproduit dans Inside US Trade, page 10 (18 avril 1997).

6.41 Comme l'Indonésie l'a démontré, l'Accord sur les MIC a été conçu et rédigé en vue de préciser l'application de l'article III du GATT aux mesures concernant les investissements et liées au commerce. Aucune disposition de l'Accord sur les MIC ne soumet à cet accord les subventions accordées par l'Indonésie.

6.42 En précisant l'article III, l'Accord sur les MIC explicite la décision du Groupe spécial Canada – Administration de la Loi sur l'examen de l'investissement étranger (7 février 1994) (IBDD, S30/147). En discutant ce fait, les États-Unis tentent d'affaiblir l'argument de l'Indonésie en mettant l'accent sur les termes "pour l'essentiel" dans le passage suivant du paragraphe 7.185 du rapport Bananes III:

> l'Accord sur les MIC interprète et précise, pour l'essentiel, les dispositions de l'article III (ainsi que celles de l'article XI) pour ce qui est des mesures concernant les investissements et liées au commerce.

Les États-Unis affirment que l'expression "pour l'essentiel" indique que l'Accord sur les MIC doit s'appliquer à d'autres points (voir la section VI.E.3). Mais ils ignorent, comme il se doit, la phrase suivante de ce paragraphe, qui indique clairement que le Groupe spécial n'avait pas utilisé l'expression "pour l'essentiel" pour signifier que cette phrase était fausse ou incomplète:

> En conséquence, l'Accord sur les MIC n'augmente pas et n'affaiblit pas les obligations découlant du GATT, bien qu'il précise que l'article III.4 peut s'appliquer aux mesures concernant les investissements.

Cette citation résume bien les choses. Elle exprime précisément la position de l'Indonésie.

6.43 Par conséquent, dans leur argumentation, les Etats-Unis s'exposent à la critique qu'ils adressent à l'Indonésie. Ce sont les plaignants, et non l'Indonésie, qui cherchent à revoir et récrire l'Accord sur les MIC en demandant au Groupe spécial d'adopter des interprétations qui ont été explicitement rejetées au cours des négociations.

6. Le Japon se trompe: le gouvernement ne considère certainement pas le programme concernant la voiture nationale comme un programme d'investissement

6.44 Les deux mesures prévues dans le programme concernant la voiture nationale sont des subventions. Cela a toujours été l'opinion de l'Indonésie depuis le début du différend. Lorsque ces mesures ont été adoptées, le gouvernement indonésien les a notifiées en tant que MIC sur la base d'une analyse complète et erronée de la nature juridique des subventions dans le cadre des Accords de l'OMC. Après avoir effectué une analyse juridique plus rigoureuse, il s'est rendu compte de son erreur et il a retiré cette notification et a notifié les mesures en tant que subventions.

6.45 Certains hauts fonctionnaires indonésiens ont parfois mentionné que les mesures étaient liées au développement industriel, au commerce, aux investissements, etc. Cela ne modifie en rien la nature des mesures. Les déclarations de fonctionnaires appartenant à des services concurrents ne modifient pas non plus la position du gouvernement selon laquelle ces mesures sont des subventions. Comme cela a été démontré, ce sont des subventions accordées à une branche de production nationale pour favoriser son développement. Une autre description ou caractérisation ne change rien à ce fait.

7. Le décret et les règlements de base et les déclarations de l'Indonésie au Comité des MIC montrent que le programme concernant la voiture nationale ne constitue pas une MIC

6.46 Le Japon prétend que, parce qu'un décret d'application[314] contient dans son titre le terme "investissement" (ce qui signifie, d'après lui, que la mesure est considérée comme une mesure concernant les investissements), la subvention doit être une MIC. Cela est faux. Parmi les nombreux règlements et décrets relatifs au programme concernant la voiture nationale, le Japon en a sélectionné un en raison de son titre. Il a arbitrairement qualifié ce règlement d'"essentiel" et enfin, il l'a utilisé comme un élément prouvant que le programme constitue une "mesure concernant les investissements".

6.47 Le règlement à la base de la mesure de février 1996 est la Directive présidentielle n° 2/1996 du 19 février 1996, qui donnait pour instruction à deux Ministres, le Ministre de l'industrie et du commerce et le Ministre des finances, d'exécuter certaines activités et qui confiait au Ministre chargé des investissements/Président du Conseil de coordination des investissements (BKPM) la tâche très générale de "préserver" le développement de l'industrie automobile nationale.

6.48 Le 19 février 1996, jour de la publication de la Directive présidentielle n° 2/1996, le Ministre de l'industrie et le Ministre des finances ont l'un et l'autre publié les décrets d'application de cette directive– respectivement, Décret n° 31/MPP/SK/2/1996 et Décret n° 82/KMK.01/1996.[315]

6.49 Le BKPM a publié un règlement d'application huit jours plus tard, le 27 février 1996. Il avait dû attendre que les deux ministères principaux aient publié d'autres règlements d'application pour savoir exactement quel règlement complémentaire il devait promulguer. Le règlement d'application principal (complétant les deux décrets précités), publié par le Directeur général chargé des industries métallurgiques, mécaniques et chimiques au Ministère de l'industrie et du commerce (Décret n° 002/SK/DJ-ILMK/II/1996) désignait une entreprise de construction automobile pionnière. Ce n'est qu'après la parution de ce décret que le BKPM a publié les "Dispositions relatives à l'investissement en vue du développement de l'industrie automobile nationale". Si on les examine de plus près, on constate que ces dispositions ne sont qu'une version remaniée du décret antérieur du Ministre de l'industrie et du commerce (n° 31/MPP/SK/2/1996).

6.50 Pourquoi le BKPM a-t-il dû publier un règlement? Il a dû le faire parce que TPN est une entreprise à capitaux nationaux (relevant de la Loi sur l'investissement intérieur) et toutes les entreprises de ce type sont sous la tutelle du BKPM. Le Décret du BKPM n° 01/SK/1996 n'est pas un "règlement d'application essentiel". C'est simplement un règlement administratif et procédural qui ne pouvait pas être publié avant les décrets du Ministre de l'industrie et du Ministre des finances. De plus, il ne fait que reprendre un autre décret ministériel. Une fois encore, le programme de février 1996 relatif à la voiture nationale est une subvention et, en dépit des déclarations fallacieuses des plaignants, il ne relève pas de l'Accord sur les MIC.

6.51 Le Japon utilise aussi à mauvais escient la déclaration faite par l'Indonésie à la réunion du Comité des MIC du 30 septembre 1996. À cette réunion, l'Indonésie a répondu aux questions posées par la délégation japonaise et a indiqué au moins sept objectifs du programme concernant la voiture nationale:

---

[314] Décret du Ministre d'Etat chargé de la mobilisation des investissements/Président du Conseil de coordination des investissements n° 01/SK/1996, relatif à la Réglementation des investissements dans le cadre du développement de l'industrie automobile nationale (27 février 1996).

[315] Le Ministre de l'industrie et le Ministre des finances ont collaboré étroitement avec le Cabinet du Président pour élaborer et rédiger les règlements portant création de la voiture nationale. C'est pour cela que les règlements d'application ont été publiés le même jour que la directive à laquelle ils se rapportent.

- améliorer la compétitivité des entreprises locales et consolider le développement industriel dans son ensemble;

- promouvoir la compétitivité de la production d'automobiles de l'Indonésie;

- 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 devait entraîner une augmentation rapide des investissements dans l'industrie des pièces détachées d'automobiles.

6.52 De la même façon qu'il a fait un usage sélectif des règlements indonésiens pour étayer son assertion selon laquelle le programme de l'Indonésie relatif à la voiture nationale constitue une mesure concernant les investissements, le Japon a là encore agi arbitrairement. Il s'est basé sur l'un des sept objectifs cités pour corroborer l'allégation selon laquelle le programme de février 1996 constitue une MIC et, malgré cela, sa conclusion ne reflète pas la réalité.

6.53 La seule phrase citée par le Japon comme preuve que la mesure constitue une MIC figure au point 4 de la page 2 de la réponse de l'Indonésie:

> Ces mesures devraient encourager les entreprises automobiles à accroître leur apport local, ce qui devrait entraîner une augmentation rapide des investissements dans l'industrie des composants de véhicules automobiles.

Mais l'interprétation que le Japon fait de ce seul objectif est inexacte. Le résultat escompté, donc l'objectif visé, est l'accroissement de l'apport local par les entreprises automobiles. La mesure est une subvention subordonnée à l'utilisation accrue de produits nationaux. L'"augmentation rapide des investissements" n'est pas un objectif en soi; c'est seulement une retombée de l'objectif visé.

8. <u>Les mesures ne sont pas des mesures concernant les investissements, ce sont des subventions accordées à un constructeur automobile pour qu'il utilise des parties et des pièces détachées d'origine nationale</u>

6.54 Les mesures prises par l'Indonésie ne sont pas des mesures concernant les investissements; ce sont des subventions accordées à un constructeur automobile pour qu'il utilise des parties et des pièces détachées d'origine nationale, et ce pour les raisons suivantes:

1. Les subventions sont accordées par le Ministre des finances.

2. L'autorité de tutelle du constructeur automobile est le Ministre de l'industrie et du commerce.

3. Le Ministre des investissements/Président du Conseil de coordination des investissements a une fonction purement administrative et intervient uniquement parce que le constructeur automobile est une entreprise à capitaux nationaux.

4. Les nombreux règlements prévoyant et appliquant la subvention ne font jamais référence aux "investissements".

5. Bien que les subventions puissent parfois influencer indirectement les décisions d'investissement de leurs bénéficiaires ou d'autres parties, cela n'est pas l'objectif de la subvention; c'est plutôt son résultat non intentionnel. D'ailleurs, de nombreuses subventions entraînent indirectement un accroissement des investissements.

6. De plus, même à supposer que l'Accord sur les MIC soit d'application, les subventions ne sont pas incompatibles avec l'article III du GATT de 1994.

9. Les mesures ne constituent pas des MIC contraires à l'article III:2 du GATT de 1994

6.55 Les mesures gouvernementales ne constituent pas des MIC. Par définition, les subventions spécifiques font une discrimination entre les produits qui en bénéficient et les autres. Si les articles III:2 et III:4 du GATT étaient appliqués chaque fois qu'une subvention spécifique était accordée, pratiquement toutes les subventions donnant lieu à une action qui sont accordées par les pays en développement seraient annulées en vertu de ces articles et de l'Accord sur les MIC. L'article 32.1 de l'Accord SMC dispose expressément que les mesures prises à l'encontre de subventions dans le cadre du GATT doivent l'être conformément à l'Accord SMC. C'est cet accord et non le GATT qui traite, à l'article 27.3, des subventions donnant lieu à une action.

10. L'Accord sur les MIC n'est une *lex specialis* dans aucun différend

6.56 Contrairement à l'Accord SMC, l'Accord sur les MIC n'est une *lex specialis* dans aucun différend. D'après ses termes mêmes, il ne peut pas l'être. Par exemple, l'article 2:1 stipule que l'Accord s'applique "sans préjudice des autres droits et obligations résultant du GATT de 1994".

6.57 Cet article stipule en outre qu'"aucun Membre n'appliquera de MIC qui soit incompatible avec les dispositions de l'article III ou de l'article XI du GATT de 1994". (Cette phrase donne à nouveau souffle à l'article III que les arguments de l'Indonésie concernant la *lex specialis* et les conflits entre des dispositions des accords rendraient caduc, au dire des plaignants.) L'Accord sur les MIC indique donc lui-même qu'il est simplement un accord général dont le sens dépend de l'Accord général.

6.58 Cela étant, les autres accords figurant à de l'annexe 1A et de l'annexe 1C peuvent s'appliquer et, surtout, ceux qui sont des *lex specialis*, comme l'Accord SCM, peuvent régir certains différends comme celui-ci, à l'exclusion totale de l'Accord sur les MIC.

E. Arguments avancés à titre de réfutation des réponses de l'Indonésie aux allégations formulées au titre de l'Accord sur les MIC

1. Arguments contraires du Japon

6.59 Le **Japon** avance les arguments ci-après à titre de réfutation des réponses de l'Indonésie aux allégations formulées au titre de l'Accord sur les MIC:

a) Le programme de février 1996 est contraire à l'article 2:1 de l'Accord

6.60 Comme cela a été démontré (voir la section VI.A), le programme de février 1996 est contraire à l'article III du GATT; c'est "une mesure concernant les investissements et liées au commerce"et, partant, il est contraire à l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC.

6.61 L'Indonésie prétend que l'Accord sur les MIC interprète simplement l'article III du GATT et que cet article n'est pas applicable au programme de février 1996. Comme cela a été dit (voir la section VI.D), l'article III du GATT s'applique effectivement et le programme est incompatible avec cet article.[316]

6.62 L'Indonésie tente en outre d'éluder le fait qu'elle contrevient à l'Accord sur les MIC en prétendant que la Liste exemplative annexée à cet accord est "purement indicative" et ne change rien au "fait" que l'article III du GATT n'est pas applicable. Or, une fois encore, le gouvernement japonais a amplement démontré que l'article III s'applique en fait. Il semble que l'Indonésie n'a pas bien compris l'argument du Japon. Le gouvernement japonais affirme que le programme relatif à la voiture nationale est contraire à l'article 2 de l'Accord sur les MIC non pas parce qu'il fait partie des mesures incluses dans la Liste exemplative, mais parce qu'il constitue une MIC et qu'il est incompatible avec l'article III du GATT. L'argument de l'Indonésie au sujet de la nature de la Liste n'est donc pas pertinent.

6.63 En conséquence, le programme de février 1996 est incompatible avec l'Accord sur les MIC et l'argument contraire du gouvernement indonésien est sans fondement.

b) L'Accord SMC n'excuse pas la violation par l'Indonésie de l'Accord sur les MIC

6.64 L'Indonésie semble prétendre qu'il y a un conflit entre l'article 27.3 de l'Accord SMC et l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC de sorte que l'article 27.3 de l'Accord SMC excuse la violation de l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC. Mais cet argument est également sans fondement. Ces dispositions ne sont pas incompatibles et l'Indonésie n'a aucune raison de supposer que l'Accord SMC prévaudrait dans l'hypothèse où il y aurait conflit.

6.65 Comme cela a été dit (voir la section V.E.1), le Groupe spécial Bananes III a constaté qu'un conflit entre deux Accords de l'OMC ne pouvait survenir que si les deux accords établissaient des obligations qui "s'excluaient mutuellement" ou si l'un "autorisait expressément" ce que l'autre interdisait. Toutefois, comme cela a déjà été dit à propos de l'article III du GATT, l'Accord SMC ne crée pas d'obligations qui "s'excluent mutuellement" avec celles de l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC et il n'"autorise pas expressément" les violations de cet article.

6.66 Au contraire, l'Accord sur les MIC et l'Accord SMC créent des "obligations différentes ou complémentaires". Le premier s'applique aux MIC, qu'elles soient aussi ou non des "subventions" relevant de l'Accord SMC, et le second s'applique aux "subventions", qu'elles soient aussi ou non des MIC. Par conséquent, les Membres de l'OMC peuvent et doivent se conformer aux dispositions des deux accords lorsqu'une mesure est à la fois une "subvention" au sens de l'Accord SMC et une MIC au sens de l'Accord sur les MIC. Rien dans le texte, le contexte, l'objet ou le but de l'Accord sur les MIC ne corrobore l'affirmation de l'Indonésie selon laquelle une MIC cesse d'en être une simplement parce que l'autorité qui l'administre préfère l'appeler autrement.

[316] Le gouvernement indonésien se méprend sur la nature de l'Accord sur les MIC. Contrairement à son assertion selon laquelle "l'Accord sur les MIC n'impose pas de nouvelles obligations; il interprète simplement l'article III", l'Accord énonce en fait diverses obligations de procédure et de fond. Le fait que l'article 2:1 fait référence à l'article III du GATT ne signifie pas que l'Accord interprète simplement l'article III, comme le prétend l'Indonésie. Au contraire, en vertu du principe *pacta sunt servanda*, l'Accord sur les MIC doit s'appliquer conformément à ses dispositions à toutes les mesures entrant dans son champ d'application (c'est-à-dire à toutes les MIC). Le passage du rapport Bananes III cité par l'Indonésie ne corrobore pas sa position. Cette citation indique que le groupe spécial avait noté à juste titre que l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC n'augmentait pas et n'affaiblissait pas les obligations découlant du GATT. Tout cela signifie cependant que l'article 2:1 ne modifie pas la portée des dispositions du GATT dans les cas où celles-ci sont d'application.

6.67 Cette conclusion est corroborée par l'examen des dispositions des deux accords qui établissent des périodes de transition pour les pays en développement Membres. L'article 27.3 de l'Accord SMC laisse aux pays en développement un certain délai (cinq ans dans le cas de l'Indonésie) pour se conformer à l'interdiction des subventions qui sont subordonnées à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés. De même, l'article 5:1 de l'Accord sur les MIC laisse aux pays en développement Membres un certain délai pour se conformer aux dispositions de l'article 2 de l'Accord concernant les prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux qui sont incompatibles avec l'article III du GATT, à condition que la mesure ait existé au moment de l'entrée en vigueur des Accords de l'OMC (c'est-à-dire le 1er janvier 1995) et que le Membre l'ait notifiée dans un délai de 90 jours à compter de l'entrée en vigueur des Accords (c'est-à-dire avant le 1er avril 1995).[317] Dans le cas des MIC qui sont aussi des "subventions" au sens de l'Accord SMC, il est clair que les pays en développement Membres peuvent bénéficier des arrangements transitoires prévus dans les deux accords s'ils se conforment à leurs dispositions. De surcroît, si ces MIC relevaient uniquement de l'Accord SMC, cela viderait de son sens l'obligation de notification expressément énoncée dans l'Accord sur les MIC, pour la plupart des mesures auxquelles il s'applique.

6.68 Enfin, s'il peut un jour y avoir un conflit entre l'Accord sur les MIC et l'Accord SMC, il n'y a pas de raison de supposer, comme l'Indonésie semble le faire, que l'Accord SMC prévaudrait en l'occurrence. L'hypothèse erronée de l'Indonésie semble résulter du fait qu'elle met à tort sur le même plan le GATT et l'Accord sur les MIC, comme cela a été expliqué précédemment. Les termes même de la Note interprétative générale réfutent cette hypothèse. En effet, la Note stipule expressément que les accords figurant à l'Annexe 1A – qui comprennent aussi bien l'Accord sur les MIC que l'Accord SMC – l'emportent sur les dispositions du GATT dans la limite d'un conflit. Elle confère donc à l'Accord sur les MIC et à l'Accord SMC un rang plus élevé que celui du GATT en cas de conflit, mais elle n'établit pas de hiérarchie entre les deux accords. Cette conclusion est corroborée par des rapports récents de l'Organe d'appel.[318] Par exemple, dans l'affaire Canada – Certaines mesures concernant les périodiques, un groupe spécial de l'OMC a fermement rejeté l'argument du Canada selon lequel les dispositions de l'AGCS et du GATT s'excluaient mutuellement, en affirmant ce qui suit:

> Le sens ordinaire des textes du GATT de 1994 et de l'AGCS ainsi que de l'article II:2 de l'Accord sur l'OMC, examinés conjointement, indique que les obligations découlant du GATT de 1994 et de l'AGCS peuvent coexister et que les unes ne l'emportent pas sur les autres. Si les effets indiqués par le Canada avaient été voulus, il y aurait eu des dispositions semblables à celles de l'article XVI:3 de l'Accord sur l'OMC ou de la Note interprétative générale relative à l'annexe 1A afin d'établir une hiérarchie entre le GATT de 1994 et l'AGCS. L'absence de ce genre de dispositions entre les deux instruments signifie que le GATT de 1994 et l'AGCS se situent sur le même plan dans l'Accord sur l'OMC, sans qu'il y ait de rapport de dépendance entre les deux.[319]

---

[317] A cet égard, l'Inde, en tant que tierce partie, a déclaré à la première réunion que "bien que nous reconnaissions qu'en principe les mesures ne devraient pas être notifiées avec du retard, il faut aussi tenir compte du fait que, bien souvent, les petites délégations ont des problèmes de ressources, ce qui se traduit parfois par un retard involontaire dans la notification de leurs mesures". Ce point est sans rapport avec notre argumentation et il n'est pas nécessaire que le Groupe spécial se prononce sur la question de procédure soulevée par l'Inde. Il est évident que l'objet de ce différend n'est pas simplement d'ordre procédural parce que le gouvernement indonésien a introduit le programme relatif à la voiture nationale après l'entrée en vigueur des Accords de l'OMC, et même après l'expiration du délai prévu à l'article 5:1 de l'Accord sur les MIC, et il va sans dire qu'il n'aurait jamais pu notifier la mesure conformément à l'article 5:1, quelle que soit l'importance de sa délégation à Genève.

[318] Rapport de l'Organe d'appel Canada – Périodiques, pages 18-19. Rapport de l'Organe d'appel Bananes III, paragraphes 221-222.

[319] Rapport du Groupe spécial Canada – Périodiques, WT/DS31/R, paragraphe 5.17.

L'Organe d'appel de l'OMC a approuvé cet aspect de la décision du groupe spécial dans l'affaire des Périodiques, en citant le raisonnement susmentionné du groupe spécial et en notant que: "[l]'entrée en vigueur de l'AGCS … ne réduit pas le champ d'application du GATT de 1994".[320] Comme l'AGCS n'est pas visé par la Note interprétative générale (qui donne aux Accords de l'OMC figurant à l'Annexe 1A autres que le GATT la priorité sur ce dernier en cas de conflit), l'AGCS et le GATT sont sur le même plan. Il en va de même de l'Accord sur les MIC et de l'Accord SMC. Le Groupe spécial ne devrait donc pas faire passer un accord de l'Annexe 1A avant les autres, si aucun texte ne le justifie.

c) Les mesures d'incitation relèvent de l'Accord sur les MIC

6.69 Le gouvernement indonésien prétend en outre que "l'idée que les mesures de subventionnement sont également soumises aux disciplines de l'Accord sur les MIC ne fait pas l'unanimité", que les incitations qu'il accorde pour encourager l'achat de produits nationaux de préférence à des produits importés "ne sont pas des MIC; ce sont des subventions" et qu'"elles sont soumises aux disciplines de l'Accord sur les subventions". (Voir la Section VI.D)

6.70 Toutefois, l'allégation de l'Indonésie est en contradiction avec le texte de l'Accord sur les MIC, qui exige seulement deux choses pour qu'une mesure constitue une violation de l'article 21: premièrement, la mesure doit être une "mesure concernant les investissements qui est liée au commerce des marchandises"; et deuxièmement, elle doit être "incompatible avec les dispositions de l'article III ou de l'article XI du GATT". Comme cela est indiqué au paragraphe 3.14, il a été fermement établi que l'article III:4 du GATT s'applique non seulement aux mesures obligatoires, mais aussi aux mesures auxquelles une entreprise peut se conformer volontairement pour obtenir un avantage. Il est donc clair que l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC s'applique également à ces mesures volontaires ou aux mesures d'incitation, dès lors qu'elles répondent à la définition des "MIC".

6.71 La Liste exemplative figurant à l'Annexe de l'Accord sur les MIC montre aussi que le programme de février 1996 constitue une MIC. Elle indique expressément que les MIC prohibées incluent les prescriptions relatives à la teneur en produits d'origine locale "auxquelles il est nécessaire de se conformer pour obtenir un avantage".

6.72 Étant donné que le texte de l'Accord sur les MIC indique clairement et sans ambiguïté que l'Accord s'applique non seulement aux mesures obligatoires mais aussi aux mesures "auxquelles il est nécessaire de se conformer pour obtenir un avantage", il n'est pas nécessaire de faire appel à l'historique de la rédaction de l'Accord pour comprendre ce point.[321] L'examen des travaux préparatoires de l'Accord confirme cependant que les négociateurs ont décidé d'inclure dans l'Accord les mesures dites "mesures d'incitation" – ce qui n'a rien d'étonnant au vu du texte même de l'Accord.

6.73 Bien que les travaux préparatoires indiquent que la définition des "MIC" a été activement discutée tout au long des négociations et bien que des vues très diverses aient été exprimées,[322] un consensus a fini par se dégager, comme on le verra plus loin.

---

[320] Rapport de l'Organe d'appel Canada – Périodiques, page 21.

[321] Convention de Vienne sur le droit des traités, articles 31 et 32.

[322] Communication du Japon (MTN.GNG/NG12/W/12) du 9 juin1988; communication du Japon (MTN/GNG/NG12/W/20) du 13 septembre 1989; communication de l'Inde (MTN/GNG/NG12/W/18) du 11 septembre 1989; communication des Communautés européennes (MTN/GNG/NG12/W/22) du 16 novembre 1989; communication des pays nordiques (MTN/GNG/NG12/W/23) du 22 novembre 1989; et communication des États-Unis (MTN/GNG/NG12/W/24) du 24 janvier 1990.

6.74 Vers la fin des négociations sur les MIC (entre octobre 1991 et le 20 décembre 1991), le Président a distribué des textes pour examen. La phrase-clé concernant les mesures d'incitation ("les MIC … auxquelles il est nécessaire de se conformer pour obtenir un avantage") figurait dans le premier projet du Président; elle a été supprimée dans le texte révisé du 25 novembre 1991 à la demande de l'Inde et d'autres pays en développement, puis elle a été reprise dans le second projet du Président après que les pays développés eurent objecté contre sa suppression. La phrase a finalement été adoptée, les pays en développement l'acceptant en contrepartie de l'acceptation par les pays développés de la période de transition de cinq ans. Le groupe de négociation a même rejeté une proposition d'un Membre tendant à limiter expressément les MIC aux mesures obligatoires.

6.75 Il convient aussi de noter que le texte final de l'Accord sur les MIC n'a pas repris une opinion avancée par certains pays en développement, selon laquelle seules les disciplines de l'Accord SMC devaient s'appliquer lorsqu'une "subvention" (telle qu'elle est définie dans l'Accord SMC) était subordonnée au respect de certaines prescriptions, telles que des prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux. Cette position a été rejetée car la plupart des Membres estimaient qu'elle créerait une faille trop importante dans l'Accord. On a évité cette faille en laissant l'Accord SMC et l'Accord sur les MIC muets au sujet de leurs relations, de manière à ce que les disciplines des deux Accords s'appliquent aux mesures qui sont à la fois des MIC et des "subventions".

6.76 Il est donc clair que les positions exprimées au cours des travaux préparatoires cités par l'Indonésie dans sa première communication n'ont pas été adoptées dans le texte final de l'Accord sur les MIC. Bien entendu, c'est le texte du traité lui-même qui s'applique et les opinions exprimées durant les négociations qui ne concordent pas avec le texte n'ont aucun poids.[323]

6.77 Enfin, la pratique ultérieurement suivie dans le cadre de l'OMC, qui est pertinente pour interpréter les Accords,[324] confirme que les MIC répondant à la définition des "subventions" donnée dans l'Accord SMC ont quand même été considérées comme relevant aussi de l'Accord sur les MIC. Cela est attesté par le fait que même de nombreux pays en développement Membres ont inclus ces mesures dans leurs notifications au Comité des MIC au titre de l'article 5.[325] En fait, le gouvernement indonésien a lui-même notifié au Comité des MIC les mesures d'incitation incluses dans son programme de 1993 pour l'industrie automobile, bien qu'il l'ait fait tardivement et qu'il ait ensuite retiré cette notification, apparemment en liaison avec cette procédure.[326]

d) Les arguments de l'Indonésie videraient de pratiquement tout leur sens certaines dispositions de l'Accord sur les MIC

6.78 Il faut noter enfin que l'argument de l'Indonésie selon lequel les mesures d'incitation devraient être régies uniquement par l'Accord SMC, et non par l'Accord sur les MIC, viderait de pratiquement tout leur sens certaines dispositions de l'Accord sur les MIC.

---

[323] Voir la Convention de Vienne sur le droit des traités, articles 31 et 32. Voir également le Rapport de l'Organe d'appel Japon – Boissons alcooliques II, pages 11 à 13.

[324] Voir la Convention de Vienne sur le droit des traités, article 31 3) b).

[325] Des mesures d'incitation ont été notifiées, par exemple, par le Venezuela, le 12 avril 1995 (G/TRIMS/N/1/VEN/1), par l'Afrique du Sud, le 8 mai 1995 (G/TRIMS/N/1/ZAF/1) et par la République dominicaine, le 10 mai 1995 (G/TRIMS/N/1/DOM/1).

[326] Notification au titre de l'article 5:1 de l'Accord sur les mesures concernant les investissements et liées au commerce, Indonésie (G/TRIMS/N/1/IDN/1) (pièce n° 17 du Japon). Notification au titre de l'article 5:1 de l'Accord sur les mesures concernant les investissements et liées au commerce, Indonésie, Addendum (G/TRIMS/N/1/IDN/1/Add.1) (pièce n° 18 du Japon).

6.79 Comme cela a été dit (voir la section VI.A), le texte de l'Accord sur les MIC indique clairement qu'une mesure d'incitation, ou une mesure à laquelle "il est nécessaire de se conformer pour obtenir un avantage", entre dans le champ d'application de l'Accord. Il apparaît qu'une MIC qui est une mesure d'incitation est aussi bien souvent une "subvention" au sens de l'Accord SMC. Par conséquent, si l'on admettait une interprétation selon laquelle une mesure qui constitue à la fois une "MIC" au sens de l'Accord sur les MIC et une "subvention" au sens de l'Accord SMC est régie uniquement par l'Accord SMC, cela réduirait considérablement le champ d'application de l'Accord sur les MIC.

6.80 En conséquence, une "MIC" relevant de l'Accord sur les MIC ne devrait pas être exclue du champ d'application de cet accord pour la seule raison qu'elle constitue une "subvention" relevant de l'Accord SMC.

2. Arguments contraires des Communautés européennes

6.81 Les arguments avancés par les **Communautés européennes** à titre de réfutation des réponses de l'Indonésie aux allégations formulées au titre de l'Accord sur les MIC sont les suivants.

a) Les mesures en cause sont contraires à l'article III du GATT et, partant, elles sont contraires à l'article 2.1 de l'Accord sur les MIC

6.82 L'Indonésie prétend que les mesures en cause ne sont pas contraires à l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC parce qu'elles n'entrent pas dans le champ d'application de l'article III et, partant, ne peuvent pas être "incompatibles" avec cet article. Les Communautés européennes ont montré (voir les sections V.A.2 et V.C.2) que les mesures en cause sont incompatibles avec les articles III:2 et/ou III:4 du GATT. Par conséquent, elles sont également contraires à l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC.

b) L'article 2:1 sur les MIC énonce une obligation juridiquement distincte

6.83 L'Indonésie prétend que l'Accord sur les MIC "interprète l'article III du GATT et n'impose pas de nouvelles obligations". Elle fonde cette affirmation sur le passage suivant du rapport du Groupe spécial CE - Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes:

> à l'exception de ses dispositions transitoires, l'Accord sur les MIC interprète et précise, pour l'essentiel, les dispositions de l'article III (ainsi que celles de l'article XI) pour ce qui est des mesures concernant les investissements et liées au commerce. En conséquence, l'Accord sur les MIC n'augmente pas et n'affaiblit pas les obligations découlant du GATT, bien qu'il précise que l'article III:4 peut s'appliquer aux mesures concernant les investissements.[327]

6.84 S'il est convenablement interprété, ce passage signifie que, en substance, l'Accord sur les MIC se borne à reformuler et préciser les obligations énoncées à l'article III du GATT. Toutefois, d'un point de vue formel, l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC énonce une obligation distincte de celle qui est énoncée à l'article III du GATT. Cela est confirmé par la constatation faite antérieurement dans le rapport du groupe spécial précité, selon laquelle les dispositions du GATT et de l'Accord sur les MIC "étaient applicables" aux procédures de licences d'importation des Communautés européennes.[328] Par ailleurs, si l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC n'énonçait pas une obligation supplémentaire et distincte, il aurait été superflu de stipuler à l'article 3 de l'Accord que toutes les exceptions prévues

[327] Voir, par exemple, WT/DS27/R/USA, rapport adopté le 25 septembre 1997, paragraphe 7.185.

[328] *Id.* paragraphe 7.158.

dans le GATT de 1994 s'appliqueront aussi aux dispositions de l'Accord. De même, il aurait été inutile de stipuler à l'article 4 que les pays en développement Membres seront libres de déroger aux dispositions de l'article 2 "dans la mesure et de la manière" prévues à l'article XVIII du GATT et dans d'autres instruments juridiques permettant à ces Membres de déroger aux dispositions des articles III et XI du GATT.

c) Même s'il était constaté qu'il y a un "conflit" entre les dispositions de l'article III du GATT et celles de l'Accord SMC, cela n'exclurait pas qu'il y a violation de l'article 2 de l'Accord sur les MIC

6.85 La Note interprétative générale relative à l'annexe 1A ne s'applique qu'aux cas de conflit entre les dispositions du GATT et celles des autres accords figurant dans cette annexe. Elle ne s'applique pas en cas de conflit entre l'Accord sur les MIC et l'Accord SMC. En conséquence, même si le Groupe spécial constatait qu'il y a un "conflit" entre les dispositions de l'article III du GATT et celles de l'Accord SMC, cela n'exclurait pas qu'il y a violation de l'obligation juridiquement distincte énoncée à l'article 2 de l'Accord sur les MIC. En fait, l'existence d'un "conflit" entre l'Accord SMC et l'article III du GATT ne rendrait pas les mesures concernées "compatibles" avec l'article III du GATT, mais exclurait simplement l'application de cette disposition. Au demeurant, l'existence d'un "conflit" entre l'Accord SMC et l'article III du GATT présupposerait nécessairement que les mesures en cause sont "incompatibles" avec ce dernier.

d) L'Accord sur les MIC peut s'appliquer aux subventions

6.86 L'Accord sur les MIC s'applique à toute mesure concernant les investissements et liée au commerce qui est incompatible avec l'article III du GATT. Étant donné que cet article peut s'appliquer aux mesures qui constituent des "subventions" au sens de l'Accord SMC, l'Accord sur les MIC peut également s'appliquer aux "subventions". Cela est confirmé par la Liste exemplative. Suivant le sens ordinaire qui lui est attribué, le terme "avantage", utilisé dans la Liste exemplative, peut englober les "subventions" au sens de l'Accord SMC.[329]

3. Arguments contraires des États-Unis

6.87 Notant qu'ils souscrivent aux remarques faites par le Japon et les CE à la deuxième réunion du Groupe spécial et, en particulier, aux arguments présentés par les Communautés européennes (voir la

[329] Comme l'a rappelé l'Indonésie, l'une des questions examinées pendant la négociation de l'Accord sur les MIC était de savoir si la définition des MIC devait englober les subventions. Toutes les positions de négociation citées dans la communication de l'Indonésie correspondent à cette phase des négociations. Finalement, il n'a pas été possible de parvenir à un accord sur l'interdiction (ou la limitation) du recours à des MIC autres que celles qui étaient déjà interdites par les articles III et XI du GATT de 1947. Dans ces conditions, il n'a plus été jugé nécessaire de définir la notion de MIC, de sorte que la question de savoir s'il fallait inclure ou non les subventions dans cette définition est devenue sans objet.

Il faut noter que, malgré "l'absence de consensus" alléguée par l'Indonésie, la plupart des Membres qui ont présenté des notifications au titre de l'article 5:1 de l'Accord sur les MIC (15 sur 24, d'après les estimations des Communautés européennes), ont inclus dans leurs notifications les MIC liées à des avantages fiscaux et tarifaires qui constituent à première vue des subventions au sens de l'article premier de l'Accord SMC. Ces Membres sont les suivants: Afrique du Sud, Argentine, Chili, Colombie, Costa Rica, Egypte, Indonésie (notification retirée), Malaisie, Pakistan, Pologne, République dominicaine, Roumanie, Thaïlande, Uruguay et Venezuela. Certaines des mesures notifiées sont très similaires aux mesures en cause dans ce différend. Par exemple, l'Afrique du Sud accorde une réduction des droits d'accise aux constructeurs automobiles qui respectent une teneur minimale en éléments d'origine locale (G/TRIMS/N/1/ZAF/1), et le Venezuela applique un droit d'importation plus faible aux pièces et composants de véhicules automobiles importés par les entreprises d'assemblage qui remplissent certaines conditions en matière d'apport local (G/TRIMS/N/1/VEN/1).

section VI.E.2 b)), les **États-Unis** avancent les arguments ci-après à titre de réfutation des réponses de l'Indonésie aux allégations formulées au titre de l'Accord sur les MIC.

a) Les incitations tarifaires et fiscales prévues dans le programme de 1993 et dans le programme relatif à la voiture nationale sont incompatibles avec l'article 2 de l'Accord sur les MIC

6.88 En ce qui concerne la violation de l'article 2 de l'Accord sur les MIC, l'Indonésie prétend que l'Accord n'impose pas de nouvelles obligations, mais interprète simplement l'article III du GATT de 1994. L'Indonésie doit évidemment avancer cet argument compte tenu de son argument relatif au "conflit" (dont nous avons examiné les failles (voir la section V.E.III)), car la Note interprétative générale relative à l'Annexe 1A vise uniquement les cas allégués de "conflit" entre les dispositions du GATT de 1994 et les dispositions d'un autre accord figurant à l'Annexe 1A, et non les cas allégués de "conflit" entre deux ou plusieurs accords de l'Annexe 1A autres que le GATT de 1994.

6.89 En avançant cet argument, l'Indonésie se fonde sur une déclaration faite au paragraphe 7.185 du rapport du Groupe spécial Bananes III.[330] L'Indonésie prétend que ce groupe spécial a constaté que l'Accord sur les MIC n'impose pas de nouvelles obligations. Mais ce n'est pas ce qu'a dit ce groupe spécial. S'il a déclaré que l'Accord sur les MIC interprétait "pour l'essentiel" l'article III et l'article XI du GATT de 1994, il a noté aussi qu'il précisait ces obligations et qu'il établissait des dispositions transitoires. De plus, le groupe spécial a simplement jugé que, dans cette affaire particulière, il n'avait pas besoin de statuer spécialement au titre de l'Accord sur les MIC puisqu'il avait déjà constaté que les mesures en question étaient contraires à l'article III:4. Ce jugement limité est très différent d'un jugement constatant que l'Accord sur les MIC n'impose pas en soi d'obligations.

6.90 En fait, le Groupe spécial Bananes III a lui-même reconnu que l'Accord sur les MIC reflétait un nouvel équilibre de droits et d'obligations, c'est-à-dire qu'il conciliait la clarification des obligations et l'octroi de délais de transition. Un autre compromis que ce groupe spécial n'a pas mentionné consiste dans la transparence sous la forme des dispositions de l'article 5 en matière de notification. Aux fins du présent différend sur les automobiles, la précision la plus importante est que les mesures "fondées sur des incitations", comme les mesures de l'Indonésie encourageant l'apport local, sont visées.

6.91 Comme l'a noté l'Organe d'appel dans l'affaire Chemises de laine (page 19), lorsqu'un accord reflète un équilibre soigneusement établi de droits et d'obligations entre les Membres, "cet équilibre doit être respecté".[331] Au lieu de respecter l'équilibre reflété par l'Accord sur les MIC, l'Indonésie voudrait que le présent Groupe spécial l'ignore.

6.92 L'autre argument de l'Indonésie est que l'historique de la rédaction de l'Accord sur les MIC montre d'une certaine manière que l'Accord n'avait pas pour but d'imposer un nouvel équilibre de droits et d'obligations. Cet argument est lui aussi facile à réfuter.

6.93 Premièrement, l'Indonésie cite une déclaration faite par les États-Unis durant les négociations sur les MIC qui démontrerait, d'après elles, le caractère subsidiaire de la Liste exemplative. Or, cette déclaration a été faite dans le contexte d'une proposition des États-Unis qui n'a pas été adoptée; elle n'est donc guère pertinente, voire pas du tout.

---

[330] Communautés européennes – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, WT/DS27/R, Rapport du Groupe spécial, modifié par l'Organe d'appel et adopté le 25 septembre 1997, paragraphe 7.185.

[331] États-Unis – Mesure affectant les importations de chemises, chemisiers et blouses, de laine, tissés, WT/DS33/AB/R, Rapport de l'Organe d'appel adopté le 23 mai 1997, page 19.

6.94 Deuxièmement, l'Indonésie évoque le fait que l'une des questions discutées pendant les négociations était de savoir si les subventions pouvaient être considérées comme des "incitations" ou comme une "condition pour obtenir un avantage" et, partant, pouvaient être soumises à l'Accord sur les MIC. Comme cela a été dit précédemment au sujet de l'argument de l'Indonésie relatif au "conflit", l'historique de la rédaction de l'Accord sur les MIC montre: 1) que les subventions concernant la teneur en produits nationaux sont visées par l'Accord sur les MIC, et 2) que l'article 27.3 de l'Accord SMC a été inséré à la dernière minute pour faire en sorte que les subventions autorisées par les dispositions transitoires de l'Accord sur les MIC ne soient pas interdites par l'Accord SMC. D'ailleurs, le fait même que cet article a été ajouté à l'Accord SMC montre que les rédacteurs voulaient que les subventions concernant la teneur en produits nationaux soient visées par l'Accord sur les MIC.

6.95 Troisièmement, l'Indonésie se réfère à un document intitulé "US Paper on WTO Agenda"[332], où il est dit que "les autres questions qui semblent nécessiter un suivi supplémentaire sont notamment: … le rapport entre l'Accord sur les MIC et l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires". Ce document a été établi pour le Comité dit des "Invisibles" (hauts fonctionnaires en poste dans les capitales), qui fait office de groupe de direction *ad hoc* officieux. Les participants au Comité avaient demandé aux États-Unis de rédiger ce document pour donner un coup d'envoi à une évaluation collective de la réunion ministérielle de Singapour et des travaux qui en découlaient ou qui se poursuivaient dans tous les domaines d'activité de l'OMC. Il s'agissait donc d'un document de travail destiné à présenter un ensemble représentatif d'opinions ou de perceptions des Membres au sujet des activités passées et futures de l'OMC. Il ne visait certainement pas à communiquer la position des États-Unis sur des points particuliers.

6.96 A propos de la négociation de l'Accord sur les MIC, le document ne tire aucune conclusion quant aux relations juridiques entre les accords cités et ne suggère même pas qu'il y a un conflit entre eux. Il exprime simplement l'idée sensée et évidente que, lors de l'examen des travaux futurs du Comité des MIC, il peut être opportun d'analyser les relations entre les trois accords, étant donné qu'ils se chevauchent manifestement. Compte tenu des opinions que l'Indonésie avait exprimées au Comité des MIC et au Comité SMC, il n'est guère étonnant que cette question ait été considérée comme méritant un examen approfondi. En outre, au moment où le document était rédigé, certains Membres avaient déjà fait plusieurs "tours d'escamotage" en présentant des notifications multiples au titre de l'Accord sur les MIC et de l'Accord SMC, puis en "retirant" certaines d'entre elles. Comme une mesure peut être à la fois, en substance, une MIC et une subvention, la rubrique en italiques "Questions à examiner" dans le document indique à juste titre que les Membres devraient examiner toutes les dispositions en matière de notification pour déterminer si les lacunes des unes pouvaient être comblées par les autres et quelles améliorations sont nécessaires pour suivre l'exécution des obligations d'élimination progressive énoncées dans tous les accords.

6.97 En conséquence, même si ce groupe spécial estimait à tort que l'article III:4 du GATT de 1994 ne s'applique pas aux incitations fiscales et tarifaires de l'Indonésie en raison d'un prétendu "conflit" avec l'Accord SMC, ces mesures n'en constitueraient pas moins une violation de l'article 2 de l'Accord sur les MIC.

b) Les mesures prises par l'Indonésie sont "des mesures concernant les investissements et liées au commerce"

6.98 L'Indonésie prétend en outre que les mesures en question ne sont pas contraires à l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC parce qu'elles ne concernent pas les "investissements". De l'avis des États-Unis, si une mesure mentionnée dans la Liste exemplative annexée à l'Accord est appliquée, cela suffit pour établir qu'il y a violation de l'article 2. Si un Membre, quel que soit le contexte, oblige une entreprise à acheter un produit national pour obtenir un avantage, cette obligation a par définition

[332] Pièce n° 20 des États-Unis .

des effets sur les investissements de cette entreprise, de sorte que la mesure entre dans le champ d'application de l'Accord sur les MIC. A la connaissance des États-Unis, il n'y a rien dans l'historique de la négociation de l'Accord sur les MIC qui justifie une conclusion différente.

6.99 De surcroît, même s'il était nécessaire d'établir qu'une mesure est liée à un investissement pour prouver qu'elle est incompatible avec l'Accord sur les MIC, les mesures indonésiennes en question remplissent cette condition car elles obligent à investir en Indonésie (en tant que producteur de véhicules automobiles ou producteur de pièces de véhicules automobiles) pour pouvoir bénéficier des diverses incitations fiscales et tarifaires.

c) L'Accord sur les MIC a imposé à l'Indonésie une nouvelle obligation

6.100 L'argument de l'Indonésie, selon lequel l'Accord sur les MIC n'impose pas d'obligation distincte parce que, selon elle, il ne fait que reformuler l'article III, témoigne d'une perception fondamentalement erronée de l'importance de cet accord. Il est vrai que l'Accord sur les MIC codifie, dans une certaine mesure, la jurisprudence des groupes spéciaux dans le cadre du GATT de 1947 en ce qui concerne l'article III:4, telle qu'elle ressort d'affaires comme Les tracteurs italiens, Communautés européennes – Pièces détachées et composants et Canada – Administration de la Loi sur l'examen de l'investissement étranger. Toutefois, comme les décisions des groupes spéciaux n'avaient pas et n'ont toujours pas force obligatoire, l'Indonésie n'était pas liée par cette jurisprudence (Japon – Taxes sur les boissons alcooliques, WT/DS8/AB/R, rapport de l'Organe d'appel adopté le 1er novembre 1996, pages 17 à 20). Mais, en signant l'Accord sur l'OMC, elle a consenti à être liée par cette jurisprudence, codifiée dans l'Accord sur les MIC. Celui-ci a donc imposé à l'Indonésie une nouvelle obligation.

d) La notion de *lex specialis* n'est pas pertinente en l'espèce en ce qui concerne la relation entre l'article III et l'Accord sur les MIC

6.101 En ce qui concerne les questions en litige, comme l'Indonésie n'a pas notifié les mesures en cause conformément à l'article 5.1 de l'Accord sur les MIC, il n'y a pas de conflit entre les obligations énoncées à l'article III et celles qui sont énoncées dans l'Accord sur les MIC. La notion de *lex specialis* n'est donc pas pertinente.

6.102 Cela étant, les États-Unis notent que, dans le rapport Bananes III, le groupe spécial a constaté, au paragraphe 7.158, que, en l'absence de "conflit" entre le GATT de 1994 et l'Accord sur les MIC, les deux accords s'appliquaient de la même façon. Cette constatation n'aurait pas été nécessaire si le groupe spécial avait estimé que l'Accord sur les MIC était une *lex specialis* par rapport au GATT de 1994.

6.103 Plus généralement, les articles III:2 et III:4 et l'Accord sur les MIC imposent chacun aux Membres des obligations juridiquement distinctes et il se peut qu'une même mesure soit jugée incompatible avec les trois.

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

## A. Allégations du Japon

### 1. Programme concernant la voiture nationale de février 1996

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

d'État chargé de la mobilisation des capitaux/Président du Conseil de coordination des investissements s'est déclaré favorable à cette intention et l'Indonésie lui a donné effet par l'Instruction présidentielle n°2/1996.[334] Ainsi, seules certaines parties et pièces détachées d'automobile en provenance de Corée se voient accorder l'admission en franchise de droits, tandis que les parties et pièces détachées en provenance de tous les autres pays, dont le Japon, ne bénéficient pas d'un tel traitement.

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

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

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

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

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

7.13 En ce qui concerne le "caractère similaire", l'analyse eu égard à l'article III devrait être tout aussi applicable. Premièrement, le rapport du Groupe de travail sur les ajustements fiscaux à la frontière[335] autorise à penser que des critères comme les "utilisations finales du produit", les "goûts et habitudes des consommateurs" et les "propriétés, nature et qualité du produit" devraient être employés "pour l'interprétation de la formule "produits similaires" en général dans les dispositions du GATT de 1947".[336] De même, dans l'affaire Espagne - Régime tarifaire appliqué au café non torréfié, le Groupe spécial a constaté que le fait qu'au stade de leur utilisation finale, les produits soient ou non

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

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

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

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

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

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

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

7.16 Dans le cadre du Programme indonésien, pour bénéficier de l'admission en franchise de droits et de l'effet indirect de l'exonération de la taxe de luxe, les parties et pièces détachées doivent satisfaire à certaines conditions préalables: elles doivent être destinées au montage de voitures nationales. Le Programme établit donc un traitement "conditionnel de la nation la plus favorisée" et, par conséquent, viole l'article I:1.[338]

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

7.17 L'Indonésie peut soutenir que ses règlements n'établissent que des prescriptions relatives à un traitement préférentiel, mais non une préférence en faveur d'un pays spécifique, et sont, par conséquent, compatibles avec l'article I:1.[339] Toutefois, ce moyen de défense ne peut être retenu pour les raisons ci-après.

7.18 Tout d'abord, dans les affaires antérieures, dont les affaires Allocations familiales belges[340], Espagne – Café, et CEE – Importations de viande de bœuf en provenance du Canada[341], les groupes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

2. Programme étendu concernant la voiture nationale de juin 1996

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

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

1) L'Indonésie a accordé des avantages exclusivement aux importations en provenance de Corée

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

7.26 Bien que l'on ne sache pas si la demande d'autorisation précisait que les importations provenaient de Corée, en fait, toutes les voitures Timor importées au titre du Programme de juin proviennent de Kia en Corée, comme l'Indonésie l'a confirmé. Cela n'est pas du tout fortuit, car la berline S515-1500cm$^3$ est une copie du modèle Sephia de Kia et, par conséquent, aucune société étrangère autre que Kia ne peut produire le modèle S515. De plus, ce fait était aussi facile à prévoir, à en juger par la lettre adressée le 12 décembre 1995 par le Président directeur de TPN au Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux/Président du Conseil de coordination des investissements, dans laquelle il était indiqué que TPN souhaitait "fabriquer, à l'usine sud-coréenne de *Kia Motors Corp.*, des véhicules automobiles à quatre roues portant la marque "TIMOR" qui seraient

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

B. Allégations des Communautés européennes

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

1) l'exonération des droits de douane relatifs aux importations de voitures nationales;

2) l'exonération de la taxe sur les ventes de produits de luxe pour les voitures nationales importées;

3) l'exonération de la taxe sur les ventes de produits de luxe pour les voitures nationales montées en Indonésie; et

4) l'exonération des droits de douane relatifs aux parties et pièces détachées importées pour le montage de voitures nationales en Indonésie.

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

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

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

1. Mesures concernant l'importation de voitures nationales

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7.39 Comme exemples de cette pratique, l'Organe d'appel s'est référé aux Rapports des groupes spéciaux chargés des affaires Espagne - Régime tarifaire appliqué au café non torréfié[350];

---

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

- M. Hutomo Mandala Putra, propriétaire de PT TPN, avait mis sur pied, dès 1993, une coentreprise avec Kia pour le montage de voitures Kia en Indonésie;

- la première voiture nationale que PT TPN envisageait de monter en Indonésie (la Timor S515) est une version d'un modèle Kia qui existait déjà, la Sephia;

- les principales installations de Kia pour le montage de la Sephia sont situées en Corée.

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

1. Fabriquer à l'usine sud-coréenne Kia Motors Corp. des véhicules automobiles à quatre roues de la marque "TIMOR", qui seraient ensuite livrés à l'Indonésie partiellement montés […].

3. Importer les véhicules partiellement montés résultant de la production mentionnée au point 1 utilisant des pièces détachées/parties d'origine nationale (indonésienne) exportées vers l'usine de Kia Motors Corp., en bénéficiant d'une exonération du droit d'importation, du droit d'importation additionnel et de la taxe sur les produits de luxe (Ppn BM) pour lesdits véhicules.

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

7.46 Le 7 juin 1996, PT TPN a été autorisée, sur la base du Décret présidentiel n° 42/96, à importer 45 000 voitures. Cette autorisation reste, à la date de la plainte, la seule autorisation délivrée en application du Décret présidentiel n° 42/96. Elle spécifie la "nature/[le] type" des voitures à importer dans les termes suivants: "berline S515 – 1 500 $cm^3$". Les spécifications techniques de la S515 sont les mêmes que celles du modèle "Sephia" de Kia. Ainsi, même si l'autorisation ne donnait pas expressément pour instructions à PT TPN d'acheter les voitures auprès d'une source particulière, il était implicite dans ses termes qu'elle ne visait que les voitures fabriquées par Kia en Corée.

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

2. Mesures concernant le montage de voitures nationales en Indonésie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

C. Allégations des États-Unis

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

1. Le programme de juin 1996 étant venu à expiration le 30 juin 1997, il ne peut y avoir violation actuelle de l'article premier du GATT de 1994

a) La validité du texte juridique de base portant autorisation du Programme de juin 1996 est arrivée à expiration le 30 juin 1997

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

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

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

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

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

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

---

[358] Pièce n° 6 de l'Indonésie.

[359] Pièce n° 7 de l'Indonésie.

[360] Pièce n° 13 de l'Indonésie.

[361] Pièce n° 13 de l'Indonésie.

[362] *Ibid.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7.74 Les plaignants concèdent que rien dans les règlements ou décrets établissant aussi bien le Programme de février 1996 que celui de juin 1996[364] n'impose le traitement préférentiel d'automobiles, de pièces détachées ou de parties provenant d'un pays particulier.[365] Le Décret du ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux n° 01/SK/1996 (27 février 1996)[366] indique expressément qu'un constructeur de voitures nationales est libre de déterminer ses sources d'approvisionnement en technologie et en pièces détachées et parties. De plus, la "Reconnaissance de la qualité d'importateur agréé/agent exclusif (IT/AT)" du 7 juin 1996, classée sous la cote 1410/MPP/6/1996, document dans lequel on s'attendrait le plus à trouver de telles instructions, ne contient aucune limitation de ce genre.[367] De fait, il n'y a rien dans le document cité (ni dans aucun autre document officiel) qui implique seulement une telle intention.

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

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

---

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

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

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

[366] Pièce n° 4 de l'Indonésie.

[367] Pièce n° 13 de l'Indonésie.

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

7.76 Dans l'affaire Espagne - Régime tarifaire appliqué au café non torréfié (11 juin 1981), IBDD, S28/108, l'application par le gouvernement d'un régime tarifaire différencié au café "doux" et à d'autres variétés de café a été jugé discriminatoire. Dans l'affaire Communauté économique européenne - Importations de viande de bœuf en provenance du Canada (10 mars 1981), IBDD, S28/97, le seul organisme habilité par le règlement des Communautés européennes à délivrer des certificats établissant que de la viande de bœuf était de haute qualité était un organisme du gouvernement des États-Unis qui n'était habilité à émettre des certificats que pour la viande de bœuf des États-Unis. Par ailleurs, le Japon cite abusivement l'affaire Essence – Nouvelle formule[368] comme soutenant la proposition selon laquelle des mesures violent l'article premier si elles "introduisent" une discrimination. Cette manière de caractériser la décision est incorrecte: il y est déclaré que les autorités des États-Unis devaient avoir prévu que les deux régimes réglementaires distincts qu'ils avaient établis étaient discriminatoires.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

7.84 En juin 1996, conformément au Décret présidentiel n° 42/1996[371], TPN a reçu une subvention au titre des voitures nationales fabriquées à l'étranger. Ce traitement était nécessaire parce que TPN avait besoin d'importer des Timor montées pour mettre en place le réseau de commercialisation nécessaire et présenter au public acheteur indonésien une voiture nationale, avant qu'il ne soit matériellement possible de faire démarrer la production nationale.

Le programme comportait une limitation quantitative et deux limitations temporelles:

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

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

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

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

---

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

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

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

7.88 L'article 2 de la Loi douanière n° 10/1995[374] dispose qu'un produit est considéré comme "importé" lorsqu'il arrive sur le territoire douanier de l'Indonésie (c'est-à-dire sur le territoire de la République d'Indonésie). Une traduction des articles pertinents de la loi douanière est jointe.

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

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

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

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

1) TPN, et non Kia, était le bénéficiaire du Programme de juin 1996

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

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

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

---

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

[374] Pièce n° 50 de l'Indonésie.

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

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

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

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

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

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

3) Les plaignants n'importent aucun produit similaire

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

E. Réfutations de la réponse de l'Indonésie

1. Contre-arguments présentés par le Japon

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

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

a) Les mesures prises par l'Indonésie pour structurer, adopter et étendre le Programme concernant la voiture nationale assurent que les produits coréens bénéficient d'avantages fiscaux et tarifaires refusés aux produits japonais et, par conséquent, constituent une violation de l'article premier du GATT

1) De nouveaux éléments de preuve étayent la position du gouvernement japonais selon laquelle les mesures prises par le gouvernement indonésien dénient le traitement NPF aux produits japonais

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

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

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

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

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

7.106 En particulier, le Programme concernant la voiture nationale a commencé d'être examiné au plus tard en octobre 1995.[376] En particulier, la présente procédure a montré que M. Hutomo Mandala Putra, Président directeur de PT Timor, a envoyé une lettre à M. Sanyoto Sastrowardoyo, Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux/Président du Conseil de coordination des investissements, le 12 décembre 1995 et demandé l'exonération du droit d'importation et de la taxe de luxe en faveur de PT Timor.[377] A cette demande, M. Sanyoto Sastrowardoyo a répondu par une lettre du 27 décembre 1995: "nous soutenons sans réserve votre plan de réaliser immédiatement le projet".[378] Cela ressort encore plus clairement du document émanant du Ministre d'État intitulé "Approbation des investissements intérieurs" en date du 9 novembre 1995 (n° 607/I/PMDN/1995 (11/09/95)), que le gouvernement indonésien a fourni au Groupe spécial.[379] Ce document, et les pièces qui y sont jointes, révèlent que le gouvernement indonésien a approuvé la production d'automobiles en Indonésie par PT Timor plus de trois mois avant l'annonce du Programme de février 1996, et a déclaré expressément que "la technologie de Kia doit être développée en technologie locale".

7.107 Un autre résultat de la coordination instaurée de bonne heure entre PT Timor et le gouvernement indonésien est que seule PT Timor a été en mesure de demander en temps utile le statut de société pionnière au titre du Programme de février 1996. PT Timor a demandé le statut de société pionnière le 28 février 1996[380], le lendemain même du jour où le gouvernement indonésien a promulgué le Décret du Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux/Président du Conseil de coordination des investissements n° 01/SK/1996[381], qui établissait officiellement le Programme de février 1996. Le même jour, le gouvernement indonésien a fait connaître pour la première fois au public et aux autres entreprises de construction automobile, par un communiqué de presse, le Programme de février 1996.[382] Lors de la première réunion du Groupe spécial, le gouvernement

---

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

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

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

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

[379] Pièce n° 15 de l'Indonésie.

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

[381] Pièce n° 29 du Japon.

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

7.110 L'argument indonésien selon lequel la discrimination résulte de décisions de PT Timor est de toute évidence incorrect, car c'est le gouvernement, non une société privée, qui fixe les taux discriminatoires en matière de droit de douane et de taxe de luxe. PT Timor fonctionne dans l'environnement discriminatoire créé par le gouvernement indonésien. De plus, c'est de toute évidence le gouvernement indonésien, non PT Timor, qui a pris le Décret présidentiel accordant des avantages aux automobiles importées à la condition que l'entreprise exportatrice achète certaines quantités de parties et pièces détachées indonésiennes et emploie des travailleurs indonésiens. Comme on l'a indiqué (voir la section VII.A), l'article I:1 du GATT exige que tout avantage soit accordé sans condition. Comme le montrent les affaires antérieures[386], le fait d'accorder ce type d'avantage en le subordonnant à certaines prescriptions est clairement un avantage "conditionnel" au sens de l'article I:1 du GATT. Cela veut dire que même si l'avantage accordé aux produits provenant de Corée était un avantage dont les produits similaires provenant de tous les autres Membres de l'OMC pouvaient bénéficier, aux mêmes conditions, le Programme concernant la voiture nationale violerait encore l'article I:1 du GATT.

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

aux protéines destinées à l'alimentation des animaux[389], à l'appui de la proposition selon laquelle la notion de "produit similaire" de l'article premier est plus étroite que la notion contenue à l'article III de "produits similaires" ou "produits directement concurrents ou directement substituables", ce qui est parfaitement évident et n'a rien à voir avec la portée de la notion de "produit similaire" elle-même. Ainsi, les affaires citées traitaient de situations complètement différentes de celles examinées en l'espèce.

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

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

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

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

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

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

[389] Rapport du Groupe spécial Les subventions australiennes aux importations de sulfate d'ammonium, adopté le 3 avril 1950, GATT/CP.4/39; et rapport du Groupe spécial Mesures appliquées par la CEE aux protéines destinées à l'alimentation des animaux, L/4599, adopté le 14 mars 1978, S25/53.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

[393] Pièce n° 76 du Japon.

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

7.143 L'Indonésie cite les affaires CEE – Restrictions à l'importation de pommes de table – Plainte du Chili et Norvège – Marché concernant le matériel pour la perception des péages destinés à la ville de Trondheim[396] pour soutenir l'affirmation selon laquelle les groupes spéciaux ne peuvent examiner la compatibilité avec l'OMC de mesures venues à expiration. De fait, les deux décisions contredisent purement et simplement l'affirmation du gouvernement indonésien. Les deux groupes spéciaux ont examiné les mesures venues à expiration et conclu que de telles mesures violaient les obligations découlant du GATT et de l'Accord sur les marchés publics, respectivement. Il convient de noter en particulier que le Groupe spécial Trondheim a indiqué ce qui suit:

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

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

---

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

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

7.144 L'autre rapport de Groupe spécial cité par l'Indonésie, Thaïlande – Restrictions à l'importation et taxes intérieures touchant les cigarettes[397] n'étaye pas non plus sa position. Le passage cité par l'Indonésie n'examine pas la question de savoir si un groupe spécial peut ou non examiner de telles mesures. En effet, alors qu'un Membre avait abrogé une législation impérative incompatible avec le GATT, tout en laissant subsister une législation facultative susceptible d'être appliquée d'une manière incompatible avec le GATT, le groupe spécial s'est refusé à constater que la législation facultative était incompatible avec le GATT aussi longtemps qu'elle n'était pas appliquée d'une manière incompatible avec le GATT. Le groupe spécial n'avait formulé aucune décision quant à la législation venue à expiration. Mais cela n'a rien à voir avec l'assertion de l'Indonésie selon laquelle les groupes spéciaux ne peuvent pas ou ne devraient pas examiner des mesures venues à expiration.

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

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

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

2. Contre-arguments présentés par les Communautés européennes

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7.152 La demande des Communautés européennes tendant à ce que le Groupe spécial se prononce sur la mesure venue à expiration est étayée par les décisions de groupes spéciaux antérieurs. Dans le cadre du GATT de 1947, plusieurs groupes spéciaux[400] ont examiné des mesures qui n'étaient plus en vigueur, à l'occasion d'affaires dans lesquelles, comme en l'espèce, les mesures étaient encore en vigueur à l'époque où le groupe spécial avait été établi[401], et son mandat défini, et/ou lorsqu'il y avait une menace de renouvellement.

7.153 Cette pratique s'est poursuivie dans le cadre de l'Accord sur l'OMC. Dans l'affaire États-Unis - Normes concernant l'essence nouvelle et ancienne formules[402], le Groupe spécial a décidé de ne pas se prononcer sur une mesure qui n'était plus appliquée, mais seulement parce qu'il avait été mis fin à l'application de cette mesure avant que le mandat n'ait été défini, et que la mesure avait peu de chances d'être renouvelée. Dans l'affaire États-Unis – Mesure affectant les importations de chemises, chemisiers et blouses, de laine, tissés en provenance d'Inde, le Groupe spécial a décidé ce qui suit:

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

- dès 1993, l'unique propriétaire de PT TPN avait créé, avec Kia, une coentreprise pour monter des voitures Kia en Indonésie. Cette coentreprise a obtenu du gouvernement indonésien un permis d'investissement.[405]

- l'autorisation d'investissement délivrée à PT TPN par le gouvernement indonésien le 9 novembre 1995 indique expressément que les voitures de tourisme devant être montées à l'usine de Karawang "utiliseront de la technologie Kia à développer en technologie locale".[406]

- par une lettre adressée le 12 décembre 1995 au Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux, PT TPN a demandé l'approbation d'un programme "visant à réaliser le projet d'automobiles nationales". Ce programme envisageait entre autres choses l'importation de véhicules automobiles fabriqués par Kia en Corée, ainsi que l'importation, à un stade ultérieur, de parties et pièces détachées fournies par Kia pour le montage de voitures en Indonésie.[407]

- par une lettre datée du 28 mai 1996, PT TPN a demandé l'autorisation de "produire à Kia Motor Co. en Corée du Sud, des véhicules automobiles de la marque Timor S515, qui seraient expédiés en Indonésie …"[408]

- la "Reconnaissance du statut d'importateur agréé/agent exclusif"[409] délivrée à PT TPN le 7 juin 1996 ne spécifie pas la source des importations. Néanmoins, ce document a

---

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

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

[406] Pièce n° 15 de l'Indonésie.

[407] Pièce n° 24 de l'Indonésie.

[408] Pièce n° 18 de l'Indonésie.

[409] Pièce n° 13 de l'Indonésie.

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

7.155 Il est évidemment impossible pour les Communautés européennes d'établir avec certitude si, outre qu'il était conscient du choix fait par PT TPN et de ses conséquences, le gouvernement indonésien a donné pour instructions de faire ce choix ou influencé ce choix. Étant donné l'importance attachée par le gouvernement indonésien au Programme concernant la voiture nationale, il est difficile de croire qu'il n'ait pas eu son mot à dire à propos d'une question aussi cruciale que le choix de Kia. De plus, les faits de la cause qui ont été révélés jusqu'à présent par l'Indonésie montrent que, tout au long du processus de conception et de mise en œuvre du Programme concernant la voiture nationale, l'action privée et l'action gouvernementale ont été si opportunément et harmonieusement concertées qu'elles en sont presque impossibles à distinguer. PT TPN a demandé l'autorisation de mettre au point une voiture nationale avant même qu'un tel programme n'ait existé.[410] Lorsque le Programme concernant la voiture nationale a finalement été approuvé, il prévoyait des avantages qui correspondaient précisément à ceux que PT TPN avait demandés plusieurs mois auparavant. Fait plus extraordinaire encore, PT TPN s'est vu octroyer le statut de société pionnière par le Ministère de l'industrie et du commerce[411] quelques jours seulement après l'adoption du programme[412] et avant d'avoir eu le temps de déposer sa demande officielle.[413] Une semblable succession de faits s'est produite en mai/juin 1996. Le 28 mai 1996, PT TPN a demandé l'autorisation de "produire" des voitures nationales en Corée.[414] Le 6 juin 1996, le gouvernement a approuvé le Décret présidentiel n° 42/1996 créant cette possibilité. Le jour suivant, le Ministère du commerce et de l'industrie a satisfait à la demande présentée par PT TPN le 28 mai 1996.[415]

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

---

[410] Pièce n° 24 de l'Indonésie.

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

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

[413] Pièce n° 14 de l'Indonésie.

[414] Pièce n° 18 de l'Indonésie.

[415] Pièce n° 13 de l'Indonésie.

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

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

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

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

- premièrement, les voitures doivent être des voitures nationales fabriquées par, ou du moins pour, une société pionnière;

- deuxièmement, elles doivent avoir été fabriquées avec la participation de ressortissants indonésiens;

- troisièmement, elles doivent incorporer un certain pourcentage de parties et pièces détachées importées d'Indonésie à titre de contre-achats.

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

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

---

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

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

3. Contre-arguments présentés par les États-Unis

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

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

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

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

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

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

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

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

[419] Pièce n° 23 des États-Unis .

[420] Pièces n° 21 et 9 de l'Indonésie.

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

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

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

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

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

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

7.170 Cette assertion est tout simplement contredite par les faits. Le document autorisant ces importations, le Décret n° 140/MPP/6/1996, n'a pas autorisé TPN à importer n'importe quelle voiture de tourisme, mais, au contraire, n'a expressément autorisé que l'importation de la "berline TIMOR S515 – 1 500 $cm^3$". De plus, comme l'Indonésie le reconnaît:

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

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

[421] AV/14, pièce jointe U-16/1.

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

[423] Voir la section VII.D.3b).

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

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

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

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

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

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

---

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

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

## VIII. ALLÉGATIONS AU TITRE DE L'ACCORD SMC

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

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

### A. Existence de subventions spécifiques

#### 1. Les mesures en cause sont des subventions

##### a) Arguments des Communautés européennes

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

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

> "Aux fins du présent accord, une subvention sera réputée exister:
>
> a) 1) s'il y a une contribution financière des pouvoirs publics ou de tout organisme public du ressort territorial d'un Membre … c'est-à-dire dans les cas où:
>
> ii) des recettes publiques normalement exigibles sont abandonnées ou ne sont pas perçues (par exemple, dans le cas des incitations fiscales telles que les crédits d'impôt);
>
> et
>
> b) si un avantage est ainsi conféré."

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

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

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

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

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

b) Arguments des Etats-Unis

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

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

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

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

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

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

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

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

c) Arguments de l'Indonésie

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

2. Les mesures en cause sont spécifiques

a) Arguments des Communautés européennes

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

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

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

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

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

---

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

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

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

> "… les subventions définies à l'article premier dont la liste suit seront prohibées:
>
> > b) subventions subordonnées, soit exclusivement, soit parmi plusieurs autres conditions, à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés."

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

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

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

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

---

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

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

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

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

b) Arguments des Etats-Unis

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

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

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

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

> "Pour déterminer si une subvention, telle qu'elle est définie au paragraphe 1 de l'article premier, est spécifique à une entreprise ou à une branche de production ou à un groupe d'entreprises ou de branches de production (dénommés dans le présent accord "certaines entreprises") relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde cette subvention, les principes suivants seront d'application:
>
> a) Dans les cas où l'autorité qui accorde la subvention, ou la législation en vertu de laquelle ladite autorité agit, limite expressément à certaines entreprises la possibilité de bénéficier de la subvention, il y aura spécificité.
>
> b) Dans les cas où l'autorité qui accorde la subvention, ou la législation en vertu de laquelle ladite autorité agit, subordonne à des critères ou conditions objectifs le droit de bénéficier de la subvention et le montant de celle-ci, il n'y aura pas spécificité à condition que le droit de bénéficier de la subvention soit

---

février 1996 et de juin 1996 est le respect des pourcentages indiqués de produits d'origine locale. Cela constitue des "subventions subordonnées … à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés" au sens de l'article 3:1 b) de l'Accord SMC. Voir aussi les réponses de l'Indonésie aux questions de la Communauté, en date du 25 novembre 1995, points 2.a, 5.h, 5.I et 6.1 (pièce B-4 des CE).

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

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

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

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

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

8.29 En ce qui concerne le prêt de 690 millions de dollars consenti sur instruction du gouvernement, les faits prouvent qu'il s'agit d'un "crédit spécial" accordé à une seule entreprise, TPN.[431] A un moment où le gouvernement indonésien resserrait le crédit et annulait d'autres grands projets[432], TPN a pu obtenir un prêt massif à des conditions très avantageuses que n'auraient pas pu

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

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

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

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

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

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

c) Arguments de l'Indonésie

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

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

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

---

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

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

[433] AV/16, page 3.

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

> "des recettes publiques normalement exigibles sont abandonnées ou ne sont pas perçues" (article 1.1 a) 1) ii)); et
>
> cela confère un avantage qui est "spécifique à une entreprise ou à une branche de production ou à un groupe d'entreprises ou de branches de production" (article 2.1).

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

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

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

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

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

#### 1. Résumé des allégations

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

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

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

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

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

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

a) Arguments des Communautés européennes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

> un dommage grave causé à une branche de production nationale d'un autre Membre;
>
> annulation ou réduction d'avantages résultant directement ou indirectement du GATT de 1994 pour d'autres Membres, en particulier d'avantages résultant de concessions consolidées en vertu de l'article II dudit accord;
>
> préjudice causé aux intérêts d'un autre Membre.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6) Le subventionnement est massif

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

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

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

a) Méthode

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Montant total des droits non perçus calculé au point 3.1 +35 pour cent de la valeur totale des ventes mentionnée au point 3.1.
**D'après l'annexe A-28.

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

2 137 444 millions-2 194 688 millions/975 800 millions x 100 = 219%-225%

c) Calcul sur la base sur la valeur des ventes

i) Subventions sur les voitures de tourisme importées

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

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

8.75 D'après la réponse de l'Indonésie au questionnaire présenté par les Communautés européennes dans le cadre de la procédure prévue à l'annexe V[437], la valeur des importations des voitures considérées était la suivante:

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

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

[436] AV/3, point 23.

[437] *Id*., point 21.

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

8.77 D'après la réponse de l'Indonésie[439], la valeur des ventes des voitures importées était la suivante:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(44 518 560 /36 761 782) x 100 = 121 pour cent

---

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

[439] AV/3, point 22.

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

121 pour cent + 35 pour cent = 156 pour cent

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

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

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

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

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

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

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

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

b) Arguments des Etats-Unis

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

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

[440] AV/16, point 12.28.c.

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

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

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

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

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

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

---

[441] Voir le tableau 13.

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

[443] G/SCM/5 (22 juin 1995).

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

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

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

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

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

8.97 Les États-Unis ne possèdent pas de renseignements sur les entreprises en question et ils n'ont pas pu en obtenir sur la base de la formule indiquée au paragraphe 3 de la recommandation 2. Ils ont donc pris comme substitut réaliste une période d'imputation de 12 ans en se basant sur la durée de vie catégorielle des actifs des constructeurs d'automobiles, indiquée dans les règlements de l'administration fiscale des Etats-Unis .[446] En appliquant une méthode d'imputation linéaire sur 12 ans, on obtient une subvention de 10,18 pour cent pour l'année pendant laquelle l'autorisation d'importer en franchise était en vigueur (voir plus loin). Bien que cette méthode sous-estime l'importance de la subvention[447], le montant de cette dernière dépasse encore largement le seuil de 5 pour cent.

[446] Voir le tableau 14 et la note jointe.

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

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

8.98 Comme cela a été démontré, la prise en compte d'un seul élément du programme concernant la voiture nationale montre que le subventionnement dépasse 5 pour cent et qu'un préjudice grave peut être invoqué contre l'Indonésie. Toutefois, par souci d'exhaustivité, les États-Unis notent, comme cela est montré ci-après, que l'exonération de la Timor Kia Sephia de la taxe de luxe correspond à une subvention de 44 pour cent pour 1997[448] et à une subvention estimative de 35 pour cent pour 1998 et 1999.[449] L'exonération des droits d'importation sur les parties de véhicules automobiles dans le cadre du programme entraîne une subvention estimative de 14 pour cent pour 1998 et de 9 pour cent pour 1999.[450] Enfin, le prêt de 690 millions de dollars consenti sur instruction du gouvernement entraîne, au bas mot, une subvention estimative de 7,1 pour cent en 1998, 28,95 pour cent en 1999 et 5,3 pour cent en 2000.[451]

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

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

[448] Voir le tableau 15.

[449] Voir le tableau 16.

[450] Voir le tableau 17.

[451] Voir le tableau 21.

Tableau 13

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

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

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

Tableau 14

Exonération de droits pendant un an (échelonnée)

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

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

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

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

8.101 Pour la période 1996-1997, la subvention imputable à l'exonération de la Timor Kia Sephia de la taxe de 35 pour cent sur les produits de luxe est de 44,43 pour cent[454]. Ce chiffre est obtenu de la façon suivante:

Tableau 15

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

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

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

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

Tableau 16

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

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

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

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

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

Tableau 17

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

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

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

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

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

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

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

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

8.107 Les États-Unis ont d'abord pris le taux des "obligations Yankee" à dix ans émises par le gouvernement indonésien depuis juillet 1996.[458] D'après l'EIU, le taux de ces obligations était de 7,825 pour cent, soit 1 point de pourcentage de plus que le taux des obligations du Trésor à dix ans.[459] L'utilisation comme taux de référence du taux d'obligations libellées en dollars est justifiée puisque, dans la réponse 13 à la page 4 du document AV/16, l'Indonésie a fait état d'un taux libellé en dollars.

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

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

[456] Pièce n° 16 des Etats-Unis.

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

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

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

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

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

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

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

Tableau 18

Calendrier d'amortissement du prêt à TPN

| Année | Solde initial | Intérêts | Paiements | Solde final |
|---|---|---|---|---|
| 0 | 0 | 0 | (690 000 000) | 690 000 000 |
| 1 | 690 000 000 | 81 075 000 | 81 075 000 | 690 000 000 |
| 2 | 690 000 000 | 81 075 000 | 81 075 000 | 690 000 000 |
| 3 | 690 000 000 | 81 075 000 | 81 075 000 | 690 000 000 |
| 4 | 690 000 000 | 81 075 000 | 149 994 645 | 621 080 355 |
| 5 | 621 080 355 | 72 976 942 | 149 984 645 | 544 062 652 |
| 6 | 544 062 652 | 63 927 362 | 149 994 645 | 457 995 368 |
| 7 | 457 995 368 | 53 814 456 | 149 994 645 | 361 815 179 |
| 8 | 361 815 179 | 42 513 284 | 149 994 645 | 254 333 817 |
| 9 | 254 333 817 | 29 884 224 | 149 994 645 | 134 223 396 |
| 10 | 134 223 396 | 15 771 249 | 149 994 645 | (0) |

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

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

Tableau 19A

Calendrier d'amortissement du prêt de référence

| Année | Solde initial | Intérêts | Paiements | Solde final |
|---|---|---|---|---|
| 0 | 0 | 0 | (690 000 000) | 690 000 000 |
| 1 | 690 000 000 | 111 255 600 | 111 255 600 | 690 000 000 |
| 2 | 690 000 000 | 111 255 600 | 111 255 600 | 690 000 000 |
| 3 | 690 000 000 | 111 255 600 | 111 255 600 | 690 000 000 |
| 4 | 690 000 000 | 111 255 600 | 171 477 239 | 629 778 361 |
| 5 | 629 778 361 | 101 545 463 | 171 477 239 | 559 846 584 |
| 6 | 559 846 584 | 90 269 663 | 171 477 239 | 478 639 008 |
| 7 | 478 639 008 | 77 175 754 | 171 477 239 | 384 337 523 |
| 8 | 384 337 523 | 61 970 582 | 171 477 239 | 274 830 866 |
| 9 | 274 830 666 | 44 313 729 | 171 477 239 | 147 667 355 |
| 10 | 147 667 355 | 23 809 884 | 171 447 239 | 0 |

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

Tableau 19B

Différentiel de paiement

| Année | Paiements au titre du prêt à TPN | Paiements au titre du prêt de référence | Différentiel | Valeur actuelle nette du différentiel |
|---|---|---|---|---|
| 0 | | 0 | 0 | 0 |
| 1 | 81 075 000 | 111 255 600 | 30 180 600 | 25 989 976 |
| 2 | 81 075 000 | 111 255 600 | 30 180 600 | 22 381 227 |
| 3 | 81 075 000 | 111 255 600 | 30 180 600 | 19 273 559 |
| 4 | 149 994 645 | 171 477 239 | 21 482 594 | 11 614 049 |
| 5 | 149 994 645 | 171 477 239 | 21 482 594 | 10 173 650 |
| 6 | 149 994 645 | 171 477 239 | 21 482 594 | 8 761 023 |
| 7 | 149 994 645 | 171 477 239 | 21 482 594 | 7 544 541 |
| 8 | 149 994 645 | 171 477 239 | 21 482 594 | 6 496 970 |
| 9 | 149 994 645 | 171 477 239 | 21 482 594 | 5 594 855 |
| 10 | 149 994 645 | 171 477 239 | 21 482 594 | 4 818 001 |
| Total | | | 240 919 960 | 122 847 850 |

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

Tableau 20

Avantage annuel conféré par le prêt

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

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

Tableau 21

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Produit similaire

a) Définition de modèles "similaires"

1) Arguments des Communautés européennes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

Tableau 22

Comparaison de certains modèles

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8.134 L'Indonésie ne saurait raisonnablement nier que la Timor et les voitures des CE, en particulier l'Opel Optima et la Peugeot 306, aient des caractéristiques se ressemblant étroitement. C'est la raison pour laquelle l'Indonésie se trouve obligée de souligner l'importance de ce qu'elle appelle "les caractéristiques non physiques". (Voir la section VIII.B.3). Ces dernières comprennent une longue liste de critères vagues et essentiellement subjectifs comme "la réputation de la marque", "le prestige", "la qualité", "la fiabilité", etc. qui ne peuvent pas être comparés et mesurés convenablement. Si le Groupe spécial admettait le point de vue de l'Indonésie selon lequel deux véhicules ayant des caractéristiques physiques qui se ressemblent étroitement peuvent néanmoins ne pas être "similaires" en raison de différences concernant des facteurs tels que "la qualité" ou "la réputation de la marque", ce serait ouvrir la porte à toutes sortes de distinctions arbitraires et abusives. Si on examine les rapports de groupes spéciaux précédents, on constate que des différences alléguées concernant des caractéristiques non physiques n'ont jamais été considérées comme décisives aux fins de la détermination de produits similaires. Par exemple, dans l'affaire Japon – Fiscalité des boissons alcooliques[465], le Japon alléguait que le whisky écossais de malt de qualité supérieure n'était pas "similaire" au whisky japonais de qualité inférieure. Le Groupe spécial n'a pas tenu compte à raison

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

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

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

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

2) Arguments des États-Unis

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

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

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

8.139 Certes, cette définition ne donne que des orientations générales, et une analyse dans chaque cas est nécessaire pour déterminer si un produit particulier est "similaire" à un autre. À cet égard, les indications fournies par l'Organe d'appel en ce qui concerne l'application du concept de "produit similaire" aux fins des Accords de l'OMC sont particulièrement pertinentes[466]:

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

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

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

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

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

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

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

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

8.143 En ce qui concerne l'Opel Vectra, bien qu'elle occupe une position légèrement plus élevée sur le marché que l'Optima ou la Timor Kia Sephia[470], par ses spécifications, telles qu'elles sont indiquées au tableau 23, elle n'est pas tellement différente de la Timor Kia Sephia. La Vectra est légèrement plus grande que la Timor Kia Sephia (elle a 100 mm de plus) et elle a un moteur plus puissant. Cependant, les deux voitures ont les mêmes utilisations finales, à savoir le transport de personnes.

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

---

[467] *Ibid.*, page 23, qui cite le rapport du Groupe de travail sur les ajustements fiscaux à la frontière (IBDD, S18, paragraphe 18l).

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

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

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

de tourisme.[471] La comparaison des spécifications énumérées au tableau 23 confirme les similarités entre l'Escort et la Timor Kia Sephia et le fait que l'Escort est "similaire" à la Timor Kia Sephia. La Timor Kia Sephia est un peu plus longue (65 mm) et plus haute (44 mm) que l'Escort, tandis que l'Escort est un peu plus large (183 mm) et a un moteur légèrement plus puissant (1 597 $cm^3$ contre 1 498 $cm^3$ pour la Timor Kia Sephia).

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

Tableau 23

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

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

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

[472] Source: Sociétés des États-Unis.

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

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

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

Tableau 24
Spécifications de la Timor et de la Neon

| Éléments | Timor S515 | Chrysler Neon |
|---|---|---|
| Dimensions | | |
| 1. Longueur hors tout (mm) | 4 360 | 4 364 |
| 2. Largeur hors tout (mm) | 1 692 | 1 708 |
| 3. Hauteur hors tout (mm) | 1 390 | 1 395 |
| 4. Empattement (mm) | 2 500 | 2 642 |
| 5. Diamètre de braquage (m) | 5,1 | 10,8 |
| 6. Poids à vide (kg) | 1 055 | 1 109 |
| Moteur | | |
| 1. Type | 4 cylindres en ligne SOHC, carburateur | 4 cylindres en ligne, MPI SOHC |
| 2. Cylindrée ($cm^3$) | 1 498 | 1 996 |
| 3. Puissance maximale | 85PS/5 000 tr/MIN | 98/5 850 tr/min |

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

[473] *Ibid.*

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

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

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

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

Tableau 25
Spécifications de la Sportage et de la Blazer

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(e) Segments du marché

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8.182 Ainsi, alors que l'Opel Optima et la Chrysler Neon ont une cylindrée plus grande que la Timor S515i, cette dernière a un moteur à double arbre à cames en tête, 16 soupapes, tandis que la Neon n'a qu'un moteur à simple arbre à cames en tête, 16 soupapes et l'Optima un moteur à simple arbre à cames en tête et 8 soupapes. Quant à l'Escort, sa cylindrée n'a que 99 $cm^3$ de plus que celle de la S515i. (À cet égard, les États-Unis notent que l'Indonésie indique à tort une cylindrée de 2 000 $cm^3$ pour la Neon. Comme cela ressort clairement des éléments de preuve fournis par les États-Unis (tableau 23), la cylindrée de la Neon est de 1 996 $cm^3$.)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3) Arguments de l'Indonésie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

8.207 Le membre de phrase "caractéristiques ressemblant étroitement", assez vague et sans substance, peut être précisé par référence aux affaires précédentes dans le cadre du GATT et de l'OMC, mais il est communément admis que le concept de "produit similaire" est fluide et que sa signification dépend du contexte dans lequel il est utilisé.[483] Comme l'a déclaré l'Organe d'appel[484]:

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

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

---

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

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

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

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

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

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

8.210 La même logique s'applique ici avec autant de force. Les nombreuses dérogations prévues en faveur des pays en développement dans l'Accord SMC (par exemple l'article 27) montrent bien que les Membres de l'OMC ont reconnu et accepté la nécessité de subventions pour promouvoir des programmes de développement essentiels dans ces pays. Autrement dit, parmi les avantages conférés aux pays en développement au titre de l'Accord SMC figure le droit (bien qu'assorti de conditions) d'accorder des subventions. Par conséquent, étant donné qu'une constatation positive de l'existence d'une menace de préjudice grave à un "produit similaire" reviendrait à priver un pays en développement Membre de ce droit général, l'expression "produit similaire" doit être interprétée de façon étroite.[493] Une dérogation au droit de l'Indonésie dans le cas d'espèce impose donc une charge de la preuve excessivement élevée aux plaignants[494] et ceux-ci ne se sont pas acquittés de leur obligation à cet égard.

---

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

[488] E/CONF.2/C.3/SR.30, page 8 .

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

à 257); CEE – Restrictions à l'importation de pommes de table - Plainte du Chili (22 juin 1989), IBDD, S36/100 (paragraphe 12.3, pages 135 et 136).

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

h) Segments du marché

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

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

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

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

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

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

Tableau 26

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

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

Oui = comparable à la Timor S515
Non = non comparable à la Timor S515

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

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

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

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

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

Tableau 27

Comparaison des voitures

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

8.233 Selon les parties, la GM Opel Optima et la GM Opel Vectra, la Ford Escort, la Peugeot 306 et la Chrysler Neon, entre autres modèles, sont (ou seraient) importées en Indonésie entièrement en pièces détachées (plutôt qu'entièrement montées). Une fois qu'elles sont en Indonésie, elles sont montées et vendues. Les **Communautés européennes** et les **États-Unis** font valoir que ces voitures importées entièrement en pièces détachées sont "similaires" aux Timor entièrement finies. L'**Indonésie** est de l'avis contraire. Voici les arguments des parties à cet égard :

1) Arguments des Communautés européennes

8.234 La thèse selon laquelle les voitures entièrement en pièces détachées doivent être considérées comme "similaires" aux voitures de tourisme entièrement montées lorsque le jeu de pièces détachées a déjà les "caractéristiques essentielles" de la voiture finie est étayée par un principe généralement admis de classification douanière qui figure maintenant à la règle 2 a) des Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé de 1996. Selon ce principe :

> Toute référence à un article dans une position déterminée couvre cet article même incomplet ou non fini à la condition qu'il présente, en l'état, les caractéristiques essentielles de l'article complet ou fini. Elle couvre également l'article complet ou fini, ou à considérer comme tel en vertu des dispositions qui précèdent lorsqu'il est présenté à l'état démonté ou non monté.

8.235 Étant donné que l'Indonésie accorde des allégements de droits à l'importation de parties et pièces détachées destinées au montage de voitures de tourisme lorsque la teneur en éléments d'origine locale des voitures sur lesquelles elles sont montées est supérieure à 20 pour cent, les voitures importées entièrement en pièces détachées peuvent être considérées comme ayant les "caractéristiques essentielles" d'une voiture complète dans les cas où elles n'ont pas bénéficié d'allégements des droits d'importation.

8.236 Les critères appliqués par l'Indonésie pour classer les mêmes produits lorsqu'ils sont importés en Indonésie demeurent obscurs. En effet, le simple fait que ces jeux de pièces détachées bénéficient d'un taux de droit d'importation plus bas ne signifie pas nécessairement qu'ils ne sont pas classés dans la même position à six chiffres du SH que les voitures entièrement montées. S'il était confirmé que les jeux de pièces détachées exportés depuis les CE sont classés, par l'Indonésie, comme parties et pièces détachées, et non comme voitures de tourisme, la conclusion à en tirer serait nécessairement que l'Indonésie ne suit pas la règle 2 a) des Règles générales pour l'interprétation du SH.

8.237 En tout état de cause, le point de savoir si l'Indonésie applique ou non dans la pratique la règle 2 a) des Règles générales pour l'interprétation du SH ne présente aucun intérêt pour le présent différend. Les Communautés européennes ont invoqué la règle 2 a) des Règles générales pour l'interprétation du SH afin d'étayer leur thèse selon laquelle les jeux de pièces détachées et les voitures finies ont des "caractéristiques [se] ressemblant étroitement" et, par conséquent, sont des produits "similaires" aux fins de l'Accord SMC. Cet argument présente un intérêt général et reste valable, que le Membre importateur en cause dans un différend particulier respecte ou non cette règle.

8.238 En réponse à une question du Groupe spécial concernant l'état dans lequel les jeux de pièces détachées sont importés, ainsi que la nature et le montant de la valeur ajoutée en Indonésie, les **Communautés européennes** ont déclaré ce qui suit.

8.239 Presque toutes les voitures des CE (de tous modèles) sont exportées en Indonésie sous forme de jeux de pièces détachées. Les jeux comprennent déjà presque toutes les parties et pièces détachées nécessaires au montage des voitures. Les seuls éléments qui sont achetés en Indonésie sont des

éléments universels peu coûteux comme les batteries et les pneumatiques ou des accessoires comme les appareils de radio, les lecteurs de disques compacts et les haut-parleurs. De ce fait, le pourcentage de valeur ajoutée locale est très faible dans tous les cas. Selon les données fournies par l'Indonésie en réponse à une question posée par les États-Unis au cours des consultations (voir le tableau ci-après), en 1996 le pourcentage de teneur en éléments d'origine locale des modèles communautaires montés en Indonésie allait de 6,4 à 8,2 pour cent.

Tableau 28

Teneur en éléments d'origine locale

| Type de véhicule | Pays d'origine | Teneur en éléments d'origine locale (%) | | |
|---|---|---|---|---|
| | | 1994 | 1995 | 1996 |
| I. Véhicules utilitaires | | | | |
| Catégorie I | Japon | 12 201 – 61 016 | 6 398 - 48 127 | 6 470 - 45 398 |
| | États-Unis | 29 078 | - | - |
| | Communauté européenne | - | 5 760 | - |
| Catégorie II | Japon | 31 815 – 37 502 | 23 404 - 33 672 | 24 610 - 33 976 |
| | États-Unis | - | - | - |
| | Communauté européenne | 21 604 | 25 353 - 28 109 | 22 005 - 22 517 |
| Catégorie III | Japon | 31 164 – 36 621 | 30 431 - 36 060 | 25 295 - 34 819 |
| | États-Unis | - | - | - |
| | Communauté européenne | 23 061 – 31 634 | 29 273 - 30 964 | 22 529 - 23 280 |
| Catégorie IV | Japon | 1 000 – 31 994 | 2 725 - 30 796 | 3 977 - 30 162 |
| | États-Unis | 2 200 – 11 800 | 2 200 | - |
| | Communauté européenne | - | 4 682 | 4 689 |
| II. Voitures de tourisme | Japon | 5 000 – 42 968 | 6 231 - 42 248 | 6 908 - 42 165 |
| | États-Unis | 6 000 | 7 536 - 11 200 | 7 663 - 11 066 |
| | Communauté européenne | 5 000 - 6 327 | 6 222 - 7 858 | 6 388 - 8 292 |
| | Corée | - | 5 016 - 8 304 | 6 529 - 8 300 |

2) Arguments des États-Unis

8.240 Les États-Unis pensent comme les Communautés européennes que les voitures de tourisme entièrement en pièces détachées doivent être considérées comme "similaires aux voitures de tourisme entièrement montées lorsque le jeu de pièces détachées a déjà les "caractéristiques essentielles" de la voiture finie" pour les raisons énoncées par les Communautés européennes. Les États-Unis ajoutent que, dans une large mesure, le commerce mondial d'automobiles se fait sous forme d'exportation et d'importation de véhicules non montés, par opposition aux véhicules finis et complètement montés. Cela est certainement le cas en Indonésie, où la seule voiture de tourisme qui a été importée à l'état monté et en quantités assez importantes est la Kia Sephia pendant la période d'une année durant laquelle les exonérations tarifaires et fiscales étaient en vigueur. Étant donné qu'une voiture de tourisme à l'état non monté a les caractéristiques essentielles d'une voiture entièrement montée, constater qu'une voiture de tourisme à l'état non monté n'est pas un produit similaire à une voiture finie reviendrait à accorder plus d'importance à la forme qu'au fond.

8.241 En réponse à une question du Groupe spécial concernant l'état dans lequel les jeux de pièces détachées sont importés, et la nature et le montant de la valeur ajoutée en Indonésie, les **États-Unis** ont indiqué ce qui suit.

8.242 S'agissant de Ford, les jeux de pièces détachées pour l'Escort auraient été commandés par lots de 20 véhicules, c'est-à-dire qu'une commande aurait porté sur un multiple quelconque de 20 véhicules, par exemple 20, 40, 60, etc. Les jeux de pièces détachées auraient été expédiés dans des emballages étanches et conditionnés spécialement pour recevoir le contenu exact du jeu, c'est-à-dire le nombre exact de capots, d'ailes, de moteurs, etc. Ces emballages auraient été placés ensuite dans des conteneurs normalisés pour le transport jusqu'au port et l'expédition maritime. Le jeu de pièces détachées aurait contenu toutes les parties nécessaires au montage d'une Escort complète, sauf les éléments achetés sur place comme l'huile et l'essence.

8.243 En ce qui concerne la teneur en éléments d'origine locale, la teneur initiale en éléments d'origine locale des Ford Escort aurait été bien inférieure au seuil de 20 pour cent nécessaire pour obtenir des avantages tarifaires au titre du programme de 1993, même si Ford avait prévu d'accroître à terme la teneur en éléments d'origine locale.

8.244 Pour ce qui est de la Chrysler Neon, les jeux auraient été expédiés par lots de 72 véhicules. Étant donné que selon le projet prévu les Neon auraient eu une teneur en éléments d'origine locale inférieure à 10 pour cent, il y aurait eu 85 caisses par lot. Les États-Unis n'ont pas de liste complète des éléments qui auraient été fournis par l'Indonésie. Selon des responsables de Chrysler, toutefois, en raison de la faible teneur en éléments d'origine locale, des éléments tels que les peintures, l'huile, l'essence et d'autres produits auraient été fournis localement.

8.245 Les États-Unis ont demandé des renseignements à la General Motors au sujet de la composition précise des jeux de pièces détachées, mais ne les ont pas reçus.

3) Arguments de l'Indonésie

8.246 Les voitures en pièces détachées ne sont pas "similaires" aux voitures finies. Bien que plusieurs régimes douaniers classent à des fins tarifaires les produits incomplets, non finis ou non montés et les produits finis sous le même numéro du tarif douanier harmonisé, cela ne suffit pas pour faire d'une voiture finie et "prête à la vente" un produit similaire à une voiture incomplète, non finie ou non montée à laquelle, après l'importation, il faut ajouter des pièces détachées, du travail, des ressources en capital et des équipements essentiels pour qu'elle soit "prête à la vente".

8.247 Qualifier les produits non montés et les produits montés de produits similaires revient à comparer des articles qui physiquement ne sont pas similaires, et pour lesquels les clients et les appréciations des clients sont différents. Ces comparaisons de pommes avec des oranges sont économiquement et juridiquement dénuées de tout intérêt.

8.248 L'expression "caractéristiques essentielles" est un concept de classification tarifaire. Ce n'est pas un concept qui peut servir de facteur déterminant lorsque des plaignants cherchent à rafistoler une analyse comparative bancale.

c) "Importations" en provenance/"exportations" du plaignant

8.249 En réponse à une question du Groupe spécial, les **États-Unis** ont examiné la question de savoir si un préjudice grave pour les intérêts des États-Unis pouvait exister en termes de détournement/entrave et de sous-cotation du prix lorsque le pays d'origine des produits touchés n'était pas les États-Unis. Voici les arguments des **États-Unis** à cet égard.

1) Arguments des États-Unis

8.250 En ce qui concerne les Escort que Ford avait l'intention d'importer en Indonésie, selon le plan prévu pour l'Indonésie elles seraient venues d'Europe. En ce qui concerne l'Opel Optima et l'Opel Vectra importées en Indonésie, les États-Unis croient savoir que les importations de ces deux modèles ont cessé par suite du Programme concernant la voiture nationale, bien qu'il soit possible que des voitures en stock soient encore disponibles à la vente en Indonésie. Avant la mise en place du Programme concernant la voiture nationale, les Opel provenaient d'Europe. S'agissant des Chrysler Neon qui devaient être importées en Indonésie, elles seraient venues des États-Unis, plus précisément de l'usine que Chrysler possède dans l'Illinois.

8.251 Les États-Unis croient savoir qu'aucune voiture de tourisme d'origine américaine, à l'état monté ou non monté, n'est actuellement importée en Indonésie. Voir AV/13, réponse des États-Unis à la question 6. Bien que des cas isolés d'importation de voitures de tourisme originaires des États-Unis ne puissent être exclus, comme on le verra plus loin, les constructeurs des États-Unis ont annulé leurs plans d'exportation de voitures de tourisme en Indonésie en raison de la mise en place du Programme concernant la voiture nationale. Par conséquent, actuellement, les exportations de véhicules automobiles (autres que les camions) originaires des États-Unis se composent de jeux de pièces détachées de GM Opel Blazer et de jeeps Cherokee, qui entrent toutes deux dans la catégorie des "véhicules commerciaux légers".

8.252 Les États-Unis sont d'avis qu'un préjudice grave pour les intérêts des États-Unis en termes de détournement/d'entrave et de sous-cotation du prix peut exister lorsque les produits touchés ne sont pas originaires des États-Unis. Les raisons en sont les suivantes.

8.253 L'article 6.1 de l'Accord SMC se réfère à "[u]n préjudice grave au sens du paragraphe c) de l'article 5 … " L'article 5 c) à son tour se réfère à "un préjudice grave aux intérêts d'un autre Membre". En outre, la note de bas de page n° 13 à l'article 5 c) dispose ce qui suit: "L'expression "préjudice grave aux intérêts d'un autre Membre" est utilisée dans le présent accord avec le même sens qu'au paragraphe 1 de l'article XVI du GATT de 1994 et s'entend également de la menace d'un préjudice grave". La deuxième phrase de l'article XVI:1 dispose ce qui suit: "Dans tous les cas où il sera établi qu'une telle subvention cause ou menace de causer un préjudice grave aux intérêts d'une autre partie contractante, la partie contractante qui l'accorde examinera, lorsqu'elle y sera invitée, avec l'autre partie contractante ou les autres parties contractantes intéressées ou avec les PARTIES CONTRACTANTES, la possibilité de limiter la subvention". Ainsi, il faut commencer par l'article XVI:1.

8.254 La deuxième phrase de l'article XVI:1, telle qu'elle est libellée, ne limite pas le droit d'un Membre de déposer une plainte pour préjudice grave aux situations où les produits touchés par les subventions sont originaires de ce Membre particulier. En effet, l'article XVI:1 se réfère aux "intérêts" d'un Membre, dont le sens ordinaire est "le fait d'être concerné ou affecté en particulier en ce qui concerne des avantages ou le bien-être". Étant donné que General Motors et Ford sont incontestablement des sociétés américaines, les États-Unis sont fondés à se préoccuper du bien-être de ces sociétés. Ainsi, des mesures qui affectent ces sociétés, ou les produits fabriqués et vendus par ces sociétés, affectent les intérêts des États-Unis au sens de l'article XVI:1. Autrement dit, en vertu de l'article XVI:1, les États-Unis ont un "intérêt" dans les exportations depuis les CE de produits de sociétés américaines, comme General Motors et Ford. Le critère de l'article XVI:1, concrétisé par la note de bas de page n° 13, est incorporé à la partie III de l'Accord SMC comme principe fondamental. Si un résultat différent avait été envisagé, les rédacteurs auraient facilement pu employer d'autres termes.

8.255 Il est vrai que certaines dispositions de l'article 6 s'articulent parfaitement avec ce principe fondamental, et d'autres non. Les paragraphes a) à c) de l'article 6.3, par exemple, se réfèrent simplement aux effets sur les produits similaires "d'un autre Membre", par opposition aux produits du Membre plaignant, et ils sont conformes au principe fondamental de l'article XVI:1 et de l'article 5 c). Le paragraphe d) de l'article 6.3 ne mentionne pas du tout les effets sur les produits similaires.

8.256 Par ailleurs, l'article 6.7, qui décrit les situations dans lesquelles il n'y a pas de préjudice grave au sens de l'article 6.3, se réfère aux importations en provenance du Membre plaignant ou aux exportations du Membre plaignant. De l'avis des États-Unis, toutefois, les règles spécifiques de l'article 6.7 devraient être interprétées en tenant compte du principe fondamental de l'article XVI:1, tel qu'il est incorporé à l'article 5 c) et ne devraient pas être utilisées pour déroger au principe fondamental.

2) Arguments de l'Indonésie

8.257 L'**Indonésie** soutient que le fait qu'aucun produit originaire des États-Unis n'est vendu en Indonésie signifie que les États-Unis ne peuvent faire valoir un préjudice grave. Voici les arguments de l'**Indonésie** à cet égard:

8.258 Les États-Unis reconnaissent que:

> "aucune voiture de tourisme originaire des États-Unis, à l'état monté ou non monté n'est actuellement importée en Indonésie";
>
> les Opel Optima et les Opel Vectra importées en Indonésie venaient et viendraient des Communautés européennes, non des États-Unis ; et
>
> même si les "plans" des "trois grands" étaient pertinents, une seule société américaine -Chrysler - a jamais envisagé d'exporter en Indonésie un produit de fabrication américaine depuis les États-Unis (une Neon en pièces détachées). Des responsables d'Opel dans les Communautés européennes et aux États-Unis reconnaissent que les Escort de Ford destinées à l'Indonésie seraient venues d'Europe.

Ainsi, la plainte des États-Unis pour préjudice grave se résume à une seule allégation toute simple et insuffisamment étayée, à savoir que sans les mesures indonésiennes, Chrysler aurait mis en œuvre ses "plans" présumés et essayé de vendre la Neon en Indonésie. Même si cela était vrai, cela ne constituerait pas un préjudice grave. Par conséquent, le Groupe spécial devrait rejeter les allégations des États-Unis et leur plainte.

4. Article 6.3a) de l'Accord SMC – détournement d'importations/entrave à des importations

a) Arguments des Communautés européennes

8.259 Les **Communautés européennes** soutiennent que les subventions incriminées causent "un préjudice grave" aux intérêts de la Communauté de la manière décrite aux paragraphes a) et c) de l'article 6.3 de l'Accord SMC. Voici les arguments des **Communautés européennes** à l'appui de cette allégation.

8.260 En vertu de l'article 6.3 de l'Accord SMC, un préjudice grave au sens du paragraphe c) de l'article 5 peut apparaître dès lors qu'il existe l'une ou plusieurs des situations ci-après:

a) la subvention a pour effet de détourner les importations d'un produit similaire d'un autre Membre du marché du Membre qui accorde la subvention ou d'entraver ses importations;

b) la subvention a pour effet de détourner du marché d'un pays tiers les exportations d'un produit similaire d'un autre Membre ou d'entraver ces exportations;

c) la subvention se traduit par une sous-cotation notable du prix du produit subventionné par rapport au prix d'un produit similaire d'un autre Membre sur le même marché, ou a pour effet d'empêcher des hausses de prix ou de déprimer les prix ou de faire perdre des ventes sur le même marché dans une mesure notable;

d) la subvention se traduit par un accroissement de la part du marché mondial détenue par le Membre qui accorde la subvention pour un produit primaire ou un produit de base subventionné particulier par rapport à la part moyenne qu'il détenait pendant la période de trois ans précédente et cet accroissement suit une tendance constante pendant une période durant laquelle des subventions ont été accordées.

8.261 L'utilisation de la conjonction "ou" dans le texte introductif de l'article 6.3 indique clairement que la présence de l'un des facteurs énumérés dans cette disposition peut suffire à établir l'existence d'un préjudice grave.

8.262 La Communauté allègue et démontre ci-après que les subventions en question causent un préjudice grave aux intérêts de la Communauté de la manière décrite aux paragraphes a) et c) de l'article 6.3.

1) Les voitures nationales subventionnées ont détourné et entravé les importations de voitures de tourisme en provenance des Communautés européennes

8.263 Bien que PT TPN n'ait pris place sur le marché indonésien qu'en octobre 1996, à la fin de la même année les ventes de la Timor S515 représentaient déjà plus de 10 pour cent des ventes annuelles totales de voitures de tourisme sur ce marché en 1996. En 1997, les ventes de Timor S515 ont continué de progresser régulièrement. Comme l'indique le tableau figurant à l'annexe C-2, à la fin du premier semestre de 1997, la part de marché de la Timor S515 avait atteint 26,52 pour cent. Autrement dit, grâce au subventionnement massif accordé par le gouvernement indonésien, PT TPN a pu s'approprier plus du quart du marché indonésien des voitures de tourisme en tout juste neuf mois.

8.264 L'entrée réussie de PT TPN sur le marché indonésien s'est faite, dans une mesure notable, au détriment des importations en provenance de la Communauté. En effet, les ventes fortement subventionnées de la Timor S515 ont à la fois "remplacé" les importations existantes de voitures de tourisme communautaires et "entravé" une hausse de ces importations.

Tableau 29

Ventes de voitures de tourisme – parts de marché

| | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997* |
|---|---|---|---|---|---|
| Timor | - | - | - | 10,10 | 26,52 |
| CE** | 9,9 | 18,28 | 23,72 | 24,09 | 16,15 |
| Japon*** | 89,8 | 81,52 | 69,08 | 59,85 | 50,49 |
| Autre | 0,2 | 0,21 | 7,19 | 5,95 | 6,83 |

* Avril-mai 1997.
** Ces chiffres comprennent les ventes de l'Opel Optima et de l'Opel Vectra.
*** Ces chiffres comprennent les ventes de la Ford Laser et de la Ford Telstar.

Source: AV/3 (données tirées des Appendices A-39/1-A à A-39/5-B).

8.265 Entre 1992 et 1996, les exportations de voitures de tourisme communautaires ont progressé plus vite que la demande, d'où une augmentation notable en termes de parts de marché. Comme il ressort du tableau 29, la part de marché des voitures de tourisme importées de la Communauté a presque doublé entre 1993 et 1994, passant de 9,9 pour cent à 18,28 pour cent, et elle a augmenté à nouveau l'année suivante pour atteindre 23,72 pour cent.

8.266 En 1996, cette tendance a été brusquement interrompue par l'arrivée sur le marché de la Timor S515. De ce fait, la part de la Communauté pour 1996 n'a été qu'à peine supérieure (24,09 pour cent) à celle de 1995 (23,72 pour cent). Pendant le premier semestre de 1997, la part des importations en provenance des Communautés européennes a enregistré une baisse spectaculaire, tombant à 16,15 pour cent, niveau le plus bas depuis 1993.

Tableau 30

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

| | 1995 | 1996 | 1997* | 1997** |
|---|---|---|---|---|
| Opel Optima | 419 | 359 | 165 | 257 |
| Peugeot 306 | - | 1 017 | 443 | 656 |
| Total | 38 826 | 42 345 | 26 607 | 49 568 |

* Avril-mai.
** Août 1997, d'après des données fournies par l'industrie automobile communautaire.

Source: AV/3 (Appendice A-39/1-B).

Tableau 31

Parts de marché de l'Opel Optima et de la Peugeot 306

| | 1995 | 1996 | 1997* | 1997** |
|---|---|---|---|---|
| Opel Optima | 1,08 | 0,85 | 0,62 | 0,52 |
| Peugeot 306 | - | 2,40 | 1,66 | 1,32 |

* Avril-mai.
** Août, d'après des données fournies par l'industrie automobile communautaire.

Source: AV/3 (Appendice A-39/1-B).

8.267 Les tableaux 30 et 31 montrent l'effet que la mise sur le marché de la Timor S515 a eu sur les ventes de l'Opel Optima et de la Peugeot 306, qui sont les deux modèles communautaires les plus proches par les spécifications et le prix de la Timor S515.

8.268 La Peugeot 306 n'a pas été vendue en Indonésie en 1995. En 1996, Peugeot a vendu 1 017 unités de ce modèle, soit 400 unités de moins que prévu initialement. Pendant les huit premiers mois de 1997, le nombre de voitures vendues n'a été que de 656 (984 unités en chiffres annualisés, c'est-à-dire 33 unités de moins qu'en 1996). Et ce, malgré une augmentation substantielle de la demande globale. En fait, à la fin d'août 1997, les ventes totales de voitures de tourisme en Indonésie dépassaient déjà de près de 20 pour cent celles de l'ensemble de 1996. De ce fait, la part de marché de ce modèle est tombée de 2,4 pour cent en 1996 à tout juste 1,3 pour cent pour les huit premiers mois de 1997.

8.269 Les ventes de l'Opel Optima sont tombées de 419 unités en 1995 à 359 unités en 1996. Pendant les huit premiers mois de 1997, Opel a vendu 257 unités de ce modèle. En termes de parts de marché, cela représente une baisse de 1,08 pour cent en 1995 à 0,85 pour cent en 1996 et à 0,52 pour cent seulement pour les huit premiers mois de 1997. En raison de la baisse des ventes, Opel n'a pas commandé de nouvelles Optima en pièces détachées aux Communautés européennes depuis 1996.

8.270 Les conséquences négatives du Programme concernant la voiture nationale n'ont pas touché uniquement les marques/modèles communautaires qui étaient déjà présents sur le marché indonésien: ce programme a également empêché d'autres marques/modèles communautaires d'entrer sur le marché indonésien.

8.271 Ainsi, par exemple, lorsque le Programme concernant la voiture nationale a été adopté, Ford allait commencer à importer des Escort en pièces détachées fabriquées dans son usine de Sarrelouis (Allemagne). À cette fin, Ford avait déjà investi près de 1 million de dollars EU en outillage en Indonésie. Le bouleversement du marché provoqué par le lancement du Programme concernant la voiture nationale a obligé Ford à suspendre ses plans pour une durée indéterminée.[508]

8.272 De même, avant l'approbation du Programme concernant la voiture nationale, General Motors/Opel s'apprêtait à agrandir et à améliorer ses installations de montage en Indonésie. Elle prévoyait de remplacer l'Opel Optima et l'Opel Vectra par les nouveaux modèles Opel. En juin 1996, Général Motors/Opel a annoncé que les investissements prévus étaient suspendus en raison de la situation créée par le Programme concernant la voiture nationale.[509] Depuis lors, General Motors/Opel a cessé la production de l'Opel Vectra en Indonésie. Comme il est indiqué plus haut, bien que le montage de l'Opel Optima continue en Indonésie, les ventes de ce modèle sont en baisse.

8.273 L'Indonésie avance des assertions partiales et trompeuses qui visent à minimiser l'importance des intérêts des Communautés européennes dans la présente affaire et, partant, la gravité du préjudice subi par les Communautés européennes. Ainsi, l'Indonésie fait valoir que:

---

[508] Selon un plan commercial adopté en 1995, Ford aurait exporté en Indonésie les quantités suivantes d'Escort en pièces détachées:

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

[509] Voir, par exemple, "GM Halts Indonesia move over national car policy", Financial Times, 13 juin 1996 (pièce n° C-10 des CE).

- en 1995 les marques communautaires ne représentaient que 3,3 pour cent de la production totale de véhicules automobiles en Indonésie;

- les exportations de parties et véhicules automobiles vers l'Indonésie se sont chiffrées à moins de 300 millions de dollars EU en 1995;

- les exportations communautaires se composent de Mercedes et de BMW qui ne sont pas en concurrence avec la "petite Timor technologiquement élémentaire".

8.274 Le pourcentage mentionné par l'Indonésie se rapporte au marché total de véhicules automobiles. La plainte des Communautés européennes ne concerne que le marché des voitures de tourisme. Sur ce marché, la part des Communautés européennes atteignait 24 pour cent en 1996.

8.275 Certes, en termes absolus les exportations de voitures de tourisme communautaires vers l'Indonésie sont faibles. Mais la raison en est que le marché indonésien lui-même est très petit (42 346 unités en 1996). Le marché indonésien de voitures de tourisme offre néanmoins des possibilités de croissance considérables, surtout dans les segments inférieur et moyen. Le Programme concernant la voiture nationale risque d'évincer les exportateurs des Communautés européennes des positions qu'ils ont déjà acquises sur ce marché et de les empêcher de profiter de cette croissance.

8.276 En tout état de cause, il est évident que l'existence d'un "préjudice grave" au sens des articles 5 et 6 de l'Accord SMC n'est pas subordonnée à l'ampleur en termes absolus ou à la valeur monétaire du "préjudice". La "gravité" du préjudice doit toujours être évaluée en fonction du marché concerné.

8.277 Les ventes de modèles dans le segment supérieur du marché représentent encore la plus grande partie des exportations communautaires à destination de l'Indonésie. Dans une large mesure cela correspond à la structure du marché indonésien, où les voitures appartenant aux segments inférieur et moyen ont toujours occupé une part de marché plus petite que sur les marchés plus développés. Néanmoins, contrairement à l'impression que l'Indonésie cherche à donner au Groupe spécial, les Communautés européennes n'exportent pas uniquement des Mercedes et des BMW en Indonésie. En 1996, les ventes de Peugeot 306 et d'Opel Optima ont représenté 15 pour cent des exportations communautaires.

8.278 L'Indonésie allègue que:

- "… les ventes de voitures de tourisme communautaires sont passées de 8 554 unités en 1995 à 9 526 unités en 1996"

- "... l'évolution des parts de marché est sans intérêt … Les parts de marché et la croissance de la demande ne sont pas nécessairement en corrélation. Beaucoup de facteurs extérieurs influencent cette relation, notamment les changements dans les préférences des clients …"

- "… la Timor s'adresse à une nouvelle classe d'acheteurs et a créé un nouveau créneau dans le segment inférieur du marché".

8.279 La comparaison des chiffres des ventes pour 1995 et 1996 peut induire en erreur, étant donné que la Timor S515 n'est entrée sur le marché qu'en octobre 1996. La comparaison des chiffres correspondants pour 1996 (10 075 unités) et 1997 (10 714 unités sur une base annualisée[510]) montre que l'augmentation des ventes des voitures communautaires importées a été moins "substantielle" que

[510] D'après la pièce n° 40 de l'Indonésie.

le prétend l'Indonésie (environ 6 pour cent). En outre, même cette augmentation globale modeste masque le fait qu'en 1997 les ventes d'Opel Optima ont été stationnaires et que celles de la Peugeot 306 ont baissé en termes absolus.

8.280 En tout état de cause, il peut y avoir détournement d'importations ou entrave à des importations au sens de l'article 6.2 de l'Accord SMC non seulement lorsque les importations baissent en termes absolus mais aussi lorsqu'il y a une diminution de leur part de marché. Cela est implicite dans la notion d'"entrave" qui se réfère à la situation où des marchandises subventionnées ne détournent pas des importations préexistantes mais empêchent que des importations (y compris des importations additionnelles) ne se réalisent.

8.281 L'argument selon lequel la perte de parts de marché peut constituer un préjudice grave est corroboré en outre par l'article 6.4 de l'Accord SMC, qui dispose ce qui suit:

> Aux fins du paragraphe 3 b), il y a détournement d'exportations ou entrave à des exportations dès lors que … il aura été démontré que les parts relatives du marché se sont modifiées au détriment du produit similaire non subventionné (sur une période dûment représentative, suffisante pour démontrer des tendances manifestes dans l'évolution du marché du produit considéré, qui, en temps normal, sera d'au moins un an). L'expression "les parts relatives du marché se sont modifiées" s'entendra de l'une quelconque des situations ci-après: a) il y a augmentation de la part de marché du produit subventionné ...

Bien que l'article 6.4 s'applique expressément aux situations concernant les marchés de pays tiers, il n'y a pas de raison que le même genre d'analyse ne soit pas approprié aussi dans le cas d'un détournement d'importations ou d'entrave à des importations concernant le marché du pays qui octroie les subventions.

8.282 Il convient de rappeler que, conformément à l'article 15.4 de l'Accord SMC, les parts de marché sont l'un des facteurs à prendre en considération pour déterminer si les importations subventionnées ont causé un dommage à la branche de production nationale d'un autre Membre aux fins de l'article 5 a) et de la partie V de l'Accord SMC.

8.283 L'affirmation de l'Indonésie selon laquelle "… les parts de marché et la croissance de la demande ne sont pas nécessairement en corrélation" et "… beaucoup de facteurs extérieurs influencent cette relation, notamment les changements dans les préférences des clients …" n'est qu'un truisme. Les Communautés européennes ont montré que la diminution de la part de marché des importations de voitures communautaires s'est produite en même temps qu'une augmentation parallèle de la part de marché des produits d'origine nationale subventionnés qui se sont vendus à des prix notablement inférieurs à ceux des voitures communautaires importées. En outre, cette diminution a interrompu brusquement une tendance à la hausse. Tout cela démontre amplement que la diminution de la part de marché des importations de voitures communautaires a été provoquée par les subventions en cause et non par tout autre "facteur extérieur". Et ce, d'autant que l'Indonésie n'a fourni aucun élément de preuve montrant que "d'autres facteurs" aient pu provoquer la brusque diminution de la part de marché des voitures communautaires importées.

8.284 L'argument de l'Indonésie selon lequel la Timor a créé de toutes pièces sa propre demande est pure spéculation et ne saurait être démontré. La demande de voitures de tourisme, en particulier de voitures de tourisme appartenant au même segment que la Timor, augmente régulièrement depuis plusieurs années. Elle aurait continué d'augmenter même sans le Programme concernant la voiture nationale. La Timor S515 s'est approprié cette augmentation "naturelle" du marché au détriment d'autres voitures non subventionnées, en même temps que la demande additionnelle qui aurait été créée par le Programme concernant la voiture nationale.

8.285 L'argument de l'Indonésie selon lequel la Timor "s'adresse à une nouvelle classe de consommateurs" et a créé sa propre demande procède en fait du même principe que l'argument-clé de l'Indonésie selon lequel la Timor n'est pas "similaire" aux voitures communautaires. La notion de produits "concurrents" est plus large et englobe celle de produits "similaires". Si les voitures communautaires sont "similaires" à la Timor, il s'ensuit nécessairement qu'elles sont en concurrence avec la Timor pour les mêmes clients. Il est possible que, en raison de son prix subventionné très bas, la Timor ait suscité une certaine demande additionnelle de voitures de tourisme. Cependant, la Timor s'est approprié non seulement cette demande additionnelle, mais aussi les ventes aux clients qui, en l'absence du Programme concernant la voiture nationale, auraient acheté d'autres voitures de tourisme "similaires" non subventionnées.

b) Arguments des États-Unis

1) Renseignements concernant l'existence d'un préjudice grave

a) La Timor Kia Sephia a rapidement acquis une part substantielle du marché indonésien et son prix a été notablement inférieur à ceux des autres voitures de tourisme de sa catégorie

8.286 La mise en place du Programme concernant les véhicules automobiles nationaux et l'annonce qu'un "véhicule automobile national" - la berline Timor Kia Sephia - serait bientôt sur le marché au prix de 35 millions de rupiahs a eu un effet immédiat sur le marché. Très vite, les journaux ont fait savoir que depuis le début de 1996 les ventes de voitures diminuaient parce que les Indonésiens différaient leurs achats de véhicules neufs en prévision de l'arrivée sur le marché de la Timor.[511] Des dirigeants de l'industrie automobile ont prédit que sur le marché indonésien de voitures neuves en expansion, la "voiture nationale" Timor bon marché inciterait les gens à changer de marque au lieu de contribuer à une croissance spectaculaire des ventes du secteur.[512]

8.287 Ces prévisions se sont révélées exactes. Bien que le succès de la Timor Kia Sephia n'ait pas été aussi grand que ne l'escomptaient les responsables de TPN, elle s'est néanmoins approprié une part substantielle du marché indonésien de voitures de tourisme. L'Appendice A-39/6 à AV/3 indique la part de marché de la Timor Kia Sephia. Selon l'Appendice A-39/6, la part de marché de la Timor Kia Sephia est passée de zéro en février 1996 (lorsque le Programme national concernant les véhicules automobiles nationaux a été annoncé et que Kia Timor a été désigné fabricant du "véhicule automobile national") à 10,11 pour cent à la fin de 1996. A la fin de mai 1997, fin de la période visée par l'Appendice A-39/6, la part de marché de la Timor Kia Sephia s'était propulsée à 26,53 pour cent en à peine plus d'une année.

8.288 La raison pour laquelle la Timor Kia Sephia a pu faire une percée aussi importante sur le marché en une période de temps aussi courte est simple: la Timor Kia Sephia était, et est encore, la voiture de tourisme la meilleur marché de sa catégorie sur les routes indonésiennes.[513] En raison des

[511] "Early Launching for National Car", Business Times (Singapore), 9 juillet 1996, page 7 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 96 et 97); voir aussi "Indonesia Ghost Car Gives Japan Makers a Shudder", Reuters World Service, 10 mai 1996 (pièce n° 14, pages 33 à 35).

[512] "Indonesia Car May Not Meet Local Content Clause", The Reuter Asia-Pacific Business Report, 29 juillet 1996 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 103 et 104).

[513] "Indon Domestic Car Sales Race up buy 41 per cent in May", Business Times (Singapore), 17 juin 1997, (pièce n° 14 des États-Unis, pages 138 et 139).

avantages tarifaires et fiscaux considérables dont elle bénéficie, la Timor Kia Sephia peut se vendre à un prix inférieur de 50 pour cent à celui de ses concurrentes.[514]

8.289 Les données concernant les prix des voitures de tourisme en Indonésie fournies par l'Indonésie dans le cadre de la procédure au titre de l'annexe V attestent de l'avantage de prix énorme dont bénéficie la Timor Kia Sephia (Appendices A-40/1 à AV/3). Comme ces données le prouvent, la Timor Kia Sephia se vend à un prix notablement inférieur à celui de toutes les voitures de tourisme de sa catégorie.[515]

Tableau 32

Prix de catalogue

| Fabricant et modèle de voiture de tourisme | Prix en novembre 1996 en rupiahs | Prix en mars 1997 en rupiahs |
|---|---|---|
| Timor Kia Sephia S515 métallisée | 33,5 millions | 33,5 millions |
| Timor Kia Sephia S515i métallisée | | 36,9 millions |
| Opel Optima GLS 1 800 $cm^3$ | 69,5 millions | 70 millions |
| Toyota Corolla M/T 1 600 $cm^3$ | 71,1 millions | 68,3 millions |
| Toyota Corolla A/T 1 600 $cm^3$ | 74,8 millions | 71,8 millions |
| Mitsubishi Lancer M/T 1 600 $cm^3$ | 64,0 millions | 65,0 millions |
| Mitsubishi Lancer A/T 1 600 $cm^3$ | 67,0 millions | 68,0 millions |
| Mitsubishi Lancer DOHC 1 800 $cm^3$ | 72,0 millions | 72,0 millions |
| Honda Civic 4 portes, GKP 1 600 $cm^3$ | 72,5 millions | 71,2 millions |
| Honda Civic 4 portes AKP 1 600 $cm^3$ | 76,2 millions | 74,9 millions |
| Peugeot 306 T/M 1 761 $cm^3$ | 62,5 millions | 63,0 millions |
| Peugeot 306 T/A 1 761 $cm^3$ | 64,8 millions | 65,5 millions |
| Daewoo Nexia DOHC 1 500 $cm^3$ | | 43,0 millions |

[514] "Bumpy Road Ahead for Motoring Plans", South China Morning Post, 8 juin 1997, (pièce n° 14 des États-Unis, pages 132 à 135). À cet égard, en raison des droits de douane élevés qui frappent les parties d'automobiles et la taxe de luxe de 35 pour cent sur les voitures de tourisme, "les prix des voitures automobiles en Indonésie figurent parmi les plus élevés du monde". "Indonesia Draws More Criticism Over Car Plan", The Nikkei Weekly, 17 juin 1996, page 1 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 80 à 83).

[515] Les voitures de tourisme figurant dans le tableau appartiennent au "segment C" du marché des véhicules automobiles. Voir McGraw-Hill, World Car Industry Forecast Report, February 1997, pages 284 et 285, figurant dans l'annexe 1 à AV/2. Les voitures appartenant à un segment du marché donné sont approximativement de la même taille, ont un prix compris dans la même fourchette de prix et visent la même clientèle. Le segment C comprend les voitures de tourisme de la "catégorie moyenne inférieure".

8.290 La sous-cotation notable du prix par la Timor Kia Sephia ressort lorsqu'on compare les prix du marché au lieu des prix du catalogue. L'annexe 3 à AV/2 indique les prix du marché pour le dernier trimestre de 1996. Sur la base ces données, les prix du marché pour les voitures de tourisme du segment C étaient les suivants:

Tableau 33

Prix du marché

| Fabricant et modèle de voiture de tourisme | Prix au quatrième trimestre de 1996 en rupiahs |
|---|---|
| Kia Timor Sephia | 35,75 millions |
| Opel Optima GLS | 59 millions |
| Opel Optima CDX | 62 millions |
| Opel Optima CDX Airbags | 64 millions |
| Toyota Corolla 1,6XLI | 66,35 millions |
| Toyota Corolla 1,6 SEG MT | 71,35 millions |
| Toyota Corolla 1,6 S-CRUISE MT | 74,85 millions |
| Toyota Corolla 1,6 SEG AT | 75,25 millions |
| Mitsubishi Lancer 1,6 MT | 65 millions |
| Mitsubishi Lancer 1,6 AT | 70,5 millions |
| Mitsubishi Lancer 1,8 MT | 75,5 millions |

b) Par suite du Programme concernant les véhicules automobiles nationaux et la mise sur le marché de la Timor Kia Sephia fortement subventionnée, les constructeurs de véhicules automobiles des États-Unis ont renoncé à exporter des voitures de tourisme sur le marché indonésien

8.291 La percée phénoménale de la Timor Kia Sephia sur le marché s'est faite en partie au détriment des constructeurs de véhicules automobiles des États-Unis. Avant la mise en place du Programme concernant les véhicules automobiles nationaux et la mise sur le marché de la Timor Kia Sephia subventionnée, General Motors, Ford et Chrysler prévoyaient toutes d'accroître leur pénétration sur le marché indonésien de voitures de tourisme. Or, toutes ces sociétés ont dû abandonner ou suspendre leurs plans du fait du Programme concernant les véhicules automobiles nationaux.[516]

[516] En outre, les États-Unis font observer qu'ils possèdent des renseignements supplémentaires concernant les plans de Ford, GM et Chrysler. Cependant, étant donné que ces renseignements sont protégés par le secret d'affaires, les États-Unis hésitent à les communiquer au Groupe spécial, à moins que le Groupe spécial n'établisse des procédures appropriées pour protéger ces renseignements.

i) General Motors

8.292 GM avait déjà investi 110 millions de dollars dans une usine de montage à Bekasi (Java occidental), qui produisait annuellement environ 7 000 Chevy Blazers (appelés "Opel" en Indonésie), Opel Optima et Opel Vectra.[517] En novembre 1996, GM avait en Indonésie 34 concessionnaires multiservices et 550 employés.[518] Il envisageait d'investir dans l'extention de ses installations et avait obtenu l'autorisation d'introduire de nouveaux modèles d'Opel Optima et Vectra.[519] Bien que les chiffres exacts soient confidentiels, le plan d'activité de GM prévoyait la vente de plus de 1 000 Opel Optima et Vectra en 1996 et d'environ 3 000 en 1997, les ventes devant augmenter progressivement par la suite.[520]

8.293 Mais à cause du Programme concernant la voiture nationale, GM a dû suspendre ses projets d'investissements supplémentaires en Indonésie.[521] Il a dû aussi ramener de deux à une les équipes de production dans son usine de montage.[522] D'après les données de l'Indonésie elle-même, GM n'a vendu dans le pays que 549 Opel en 1996, et que 176 au premier semestre de 1997.[523]

8.294 Le lancement de la Timor Kia Sephia subventionnée a affecté non seulement le volume des ventes, mais aussi les prix de GM. Entre septembre 1995 et septembre 1996, ses prix de transaction en Indonésie ont diminué de 7 000 dollars par unité.[524] Par ailleurs, son plan d'activité et son budget prévoyaient une augmentation des prix des Opel Optima et Vectra, compte tenu de l'évolution antérieure des prix et de l'inflation dans le pays. Dans le passé, l'indice des prix à la consommation (IPC) a augmenté de 8 à 10 pour cent par an et les prix des automobiles suivent de près cet indice. Mais le lancement de la Timor Kia Sephia a provoqué la stagnation artificielle des prix des automobiles, alors que l'IPC continuait d'augmenter.[525]

---

[517] Voir, par exemple, "Like Father, Like Son; Indonesia's Proposed "National Car" Has Plenty of International Critics – and a Familiar Face at the Helm", Time, 10 juin 1996, page 40 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 69 à 71); voir aussi "GM Halts Plans for Indonesia Car; Firm Requests Clarification on National Car Policy", The Dallas Morning News, 12 juin 1996, page 6B (pièce n° 14 des États-Unis, pages 75 et 76).

[518] Source: Sociétés américaines

[519] Source: Sociétés américaines.

[520] Ces chiffres sont légèrement supérieurs aux projections relatives à la production et au montage d'Opel en Indonésie, citées dans East Asian Automotive Growth Markets, été 1994, pages 370 et 371, annexe 1 du document AV/2.

[521] "GM Freezes Indonesian Investment; Policies Create an "Unlevel Playing Field," Automotive News, 17 juin 1996, page 38 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 84-85); voir également "A Furious Flap Over Favouritism", Business Week, 8 juillet 1996 (pièce n° 14 des États-Unis , pages 92 à 95).

[522] Source: Sociétés américaines.

[523] AV/3, annexe A-39/5-B.

[524] Source: Sociétés américaines.

[525] Source: Sociétés américaines.

ii) Ford

8.295 Ford avait des projets déjà bien avancés pour importer et vendre des Escort en Indonésie.[526] Il s'était engagé à établir une coentreprise et il avait envoyé dans le pays quatre employés à plein temps; il envisageait sérieusement d'acheter des installations de montage sur place.[527] Ford avait engagé 1 million de dollars d'actifs comprenant du matériel de production et de montage, de l'outillage, des pièces détachées et des services techniques, qui étaient déjà en Indonésie avant l'annonce du Programme concernant la voiture nationale.[528] Son plan d'investissement de 56 millions de dollars avait été approuvé et la faisabilité d'investissements ultérieurs dans le montage devait être déterminée en fonction des besoins du marché et des activités de fabrication.[529] Ces plans s'inscrivaient dans une stratégie asiatique plus vaste qui avait déjà donné lieu à des investissements de 700 millions de dollars en Inde, de 500 millions de dollars en Thaïlande, de 350 millions de dollars en Chine, et de 100 millions de dollars au Viet Nam. Les investissements de Ford en Indonésie auraient pu aisément atteindre les mêmes niveaux que dans ces autres pays de la région.[530]

8.296 En ce qui concerne le volume des ventes prévues, l'Escort devait représenter 5,2 pour cent, 10 pour cent, 10,5 pour cent et 11 pour cent des ventes dans les quatre années suivant son introduction en 1996, soit au total 15 000 unités environ.[531]

8.297 Mais, comme GM, Ford a dû abandonner ses projets à cause du Programme concernant la voiture nationale.[532] Il ne vendra donc pas les 15 000 Escort prévues. D'après ses estimations, s'il avait poursuivi ses projets et s'il avait importé et vendu des Escort en Indonésie, le prix de la Timor Kia Sephia aurait été inférieur de plus de 5 000 dollars à celui de la version la moins chère de l'Escort.[533]

iii) Lettre conjointe de Ford et de General Motors

8.298 Les **États-Unis** ont présenté une lettre conjointe de Ford et de General Motors, rédigée dans le contexte de ce différend. Cette lettre présentait les "données nécessaires pour établir l'existence d'un préjudice grave" et abordait les questions posées aux États-Unis par l'Indonésie (pièce n° 38 des États-Unis). Voici le texte de cette lettre:

---

[526] "Ford Seeks Inroads in Booming Asian Auto Market", The Reuter European Business Report, 25 avril 1996 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 29 et 30).

[527] Source: Sociétés américaines; voir aussi "Like Father, Like Son; Indonesia's Proposed "National Car" Has Plenty of International Critics – and a Familiar Face at the Helm", Time, 10 juin 1996, page 40 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 69 à 71).

[528] Source: Sociétés américaines.

[529] Source: Sociétés américaines.

[530] Source: Sociétés américaines; voir aussi "Ford Seeks Inroads in Booming Asian Auto Market", The Reuter European Business Report, 25 avril 1996 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 29 et 30).

[531] Source: Sociétés américaines.

[532] Source: Sociétés américaines; voir aussi "Like Father, Like Son; Indonesia's Proposed "National Car" Has Plenty of International Critics – and a Familiar Face at the Helm", Time, 10 juin 1996, page 40 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 69 à 71).

[533] Source: Sociétés américaines.

Tous les constructeurs automobiles américains sont des sociétés de dimension mondiale, qui ont des activités de fabrication, de production de pièces et de montage dans le monde entier. Ford, General Motors et Chrysler sont les fondateurs de l'industrie automobile moderne et, aujourd'hui, ils jouent un rôle actif dans plus de 130 pays; ils emploient plus d'un million de personnes; ils ont plus de 30 000 concessionnaires dans le monde et leurs recettes annuelles s'élèvent à plus de 300 milliards de dollars. Diverses sociétés multinationales, américaines ou européennes, développent des produits qui doivent être assemblés dans différents pays, tout en restant la propriété de la société-mère dans le pays d'origine. Les produits communs à plusieurs sociétés multinationales américaines restent américains même s'ils sont distribués, assemblés ou fabriqués dans les pays où leurs actifs sont implantés.

Ford et General Motors se sont accordés pour répondre à la question que l'Indonésie a posée au Représentant des États-Unis pour les questions commerciales internationales et pour fournir les données nécessaires dans le cadre de l'OMC pour établir l'existence d'un préjudice grave.

DONNÉES NÉCESSAIRES POUR ÉTABLIR L'EXISTENCE D'UN PRÉJUDICE GRAVE

1)
- Ford a proposé de soutenir le marché indonésien avec des produits de source américaine, européenne et japonaise.
- Ford s'est engagé à constituer une coentreprise; et a envoyé en Indonésie quatre employés à plein temps; il envisageait sérieusement d'acheter des installations de montage dans le pays.
- GM a investi 110 millions de dollars pour trois produits: Opel Optima, Opel Vectra et Opel Blazer.
- L'Opel Blazer est en production et GM avait obtenu l'autorisation d'introduire de nouveaux modèles d'Opel Optima et Vectra.
- Le Programme concernant la voiture nationale a obligé GM et Ford à liquider leurs stocks dans des conditions difficiles:
  - ils sont perdu car le marché était déprimé;
  - le destockage a occasionné des coûts de commercialisation supplémentaires élevés;
  - cela a eu un effet défavorable sur les prix et les recettes.
- La Timor a eu un effet très défavorable sur GM et sur les nouveaux fournisseurs étrangers, provoquant notamment la diminution du volume des pièces détachées et des ventes.
- Ford et GM ont suspendu leurs projets d'investissement.
- Entre septembre 1995 et septembre 1996, le marché a fléchi (16,8 pour cent), ce qui a eu un effet négatif sur les volumes et sur les prix:
  - les prix de transaction de GM ont diminué de 7 000 dollars par unité;
  - les prix de transaction de Ford ont diminué de 6 500 dollars par unité.
- L'instabilité perçue du "cadre réglementaire" a un effet négatif sur la capacité d'attirer de nouveaux investisseurs (fournisseurs et concessionnaires) et sur l'investissement des constructeurs dans des nouveaux produits.
- GM a ramené de deux à une les équipes de production dans son usine de montage.
- GM s'attend à une nouvelle baisse (de 15 pour cent) des ventes de Blazer si le Kia/Timor Sportage est inclus dans le Programme concernant la voiture nationale.

2) - Ford a annulé le programme Escort sous l'effet direct du Programme concernant la voiture nationale, après avoir engagé 1 million de dollars d'actifs, comprenant du matériel de production et de montage, de l'outillage, des pièces détachées et des services techniques qui étaient déjà en Indonésie avant l'annonce du Programme concernant la voiture nationale.

- Les projets d'exportation vers des pays tiers de voitures et de pièces sont ou seront affectés. La réduction des volumes en Indonésie due au Programme concernant la voiture nationale a entraîné une hausse du coût des pièces détachées. Dans le même temps, les fournisseurs coréens bénéficieront de volumes plus importants et éventuellement de coûts plus faibles en raison des conditions monopolistiques existant en Indonésie.

- Les Opel Vectra et Optima sont des produits régionaux. Les projets d'utilisation de fournisseurs indonésiens pour réduire le coût de l'assemblage régional d'autres produits ont été annulés en raison de l'ajournement de la production de Vectra et d'Optima en Indonésie.

3) - L'annonce du Programme concernant la voiture nationale a provoqué l'effondrement des ventes en Indonésie sur tous les segments du marché de détail susceptibles d'être affectés. Son incidence a été la suivante:

Variation en points de pourcentage en 1996 par rapport à 1995

| Segments | Juin (total depuis le début de l'année) | Septembre (total depuis le début de l'année) |
|---|---|---|
| Segment B | (50%) | (29,1%) |
| Segment C | +31% | +9,2% |
| Total, voitures particulières | (1,2%) | (5,5%) |
| Catégorie I | (22,6%) | (23,6%) |
| Catégorie IV | (24,5%) | (25,4%) |
| Segments non touchés | +12,4% | +11,7% |

- Il est clair que l'annonce du Programme de la voiture nationale, qui englobait le "Sportage", véhicule tous usages à vocation sportive baptisé Timor 520i, a entraîné la chute des ventes au détail parce que les consommateurs attendaient de connaître l'effet du Programme.
- Les constructeurs ont répondu à cette annonce en multipliant les incitations commerciales, notamment sous la forme d'extensions de garantie gratuites, de crédits gratuits ou à faible taux d'intérêt et de contrats de service gratuits couvrant à la fois les pièces et la main-d'œuvre, en particulier sur le segment C où l'on s'attendait à ce que le Programme ait une incidence immédiate.
- Ces efforts de commercialisation ont entraîné une augmentation *artificielle* des ventes sur le segment C jusqu'en juin, par rapport au mois de juin de l'année précédente, jusqu'à ce que les constructeurs estiment qu'ils avaient suffisamment réduit leurs stocks, puis entre juin et septembre, les ventes se sont effondrées (30,4 pour cent) par rapport à la même période de l'année précédente.
- Sur les segments où le programme était censé avoir un effet direct limité ou nul, les ventes ont *progressé*. Elles ont augmenté de 12,4 pour cent jusqu'en juin, et de 11,7 pour cent jusqu'en septembre (total dpuis le début de l'année).
- Le programme d'Escort et le programme de véhicules tous usages à vocation sportive de Ford devaient être à la base de la stratégie de Ford dans les régions de l'ANASE et

de l'AICO. L'Indonésie devait devenir un centre de production essentiel destiné à compléter ceux de l'AICO.

4) - Tous les aspects de cette question ont été examinés aux points 1 à 3 ci-dessus, à l'exception de la compression des prix.
- Le plan d'activité et le budget de GM prévoyaient une augmentation des prix de l'Optima, de la Vectra et de la Blazer, compte tenu de l'évolution antérieure des prix et de l'inflation en Indonésie. Ces augmentations, nécessaires pour compenser la hausse de l'IPC, n'ont pas été possibles.
- Dans le passé, l'IPC a augmenté de 8 à 10 pour cent par an en Indonésie. Cela a été le cas en 1996 et c'est ce qui était prévu pour 1997. Conformément aux principes économiques, les prix des automobiles ont toujours suivi de près l'IPC, qui reflète la structure des coûts. C'est là une structure économique des coûts et des prix normale et bien établie dans l'industrie automobile pour les équipementiers et les fournisseurs de pièces.
- Le lancement du Programme concernant la voiture nationale a provoqué artificiellement la stagnation ou la baisse des prix, alors que l'IPC continue d'augmenter.
- La Timor est actuellement construite en Corée et elle s'inscrit dans une structure économique différente de celle des autres constructeurs en Indonésie. À cela s'ajoute le fait qu'elle bénéficie d'une exonération spéciale de droits et de taxes.

QUESTIONS POSÉES AUX ÉTATS-UNIS PAR L'INDONÉSIE

A. Au milieu de 1993, l'Indonésie a pris des mesures pour déréglementer le secteur automobile. Les constructeurs automobiles américains ont considéré que c'était là une initiative très positive pour ouvrir progressivement le marché indonésien. Des mesures prises en 1994 et 1995 ont renforcé cette tendance, provoquant un regain d'intérêt pour l'Indonésie parmi les constructeurs.

En février 1996, le gouvernement indonésien a annoncé l'adoption d'un programme rétrograde en faveur du secteur automobile, qui prévoyait l'octroi d'un traitement tarifaire et fiscal préférentiel à une seule entreprise. De plus, les règlements entravaient la participation des constructeurs américains et des autres constructeurs étrangers en raison de pratiques restrictives concernant les prises de participation étrangères et l'appellation des produits.

Globalement, les constructeurs automobiles américains pensent que le Programme concernant la voiture nationale cause un préjudice aux intérêts de l'Indonésie et à son industrie automobile.

Nous avions fermement l'intention de contribuer au développement du secteur en Indonésie et de faire de ce pays un pilier de notre stratégie dans la région de l'ANASE, en Asie et au niveau mondial. Tout cela est maintenant en suspens en raison du changement d'orientation dont témoigne le Programme de la voiture nationale. Les constructeurs automobiles américains ont besoin de retrouver confiance dans le gouvernement indonésien pour accroître ou même pour maintenir leurs investissements et leurs engagements en Indonésie.

B. 1. - La Timor a une incidence directe sur toutes les voitures particulières et elle a une incidence indirecte sur la Blazer, par effet de substitution et en raison du lancement concomitant du "Sportage".
- Toutes les voitures particulières ont été touchées du fait de la diminution des ventes, de la sensibilité aux prix et de la baisse des prix de transaction nécessaire pour rester aussi compétitif que cela était raisonnablement possible compte tenu des inégalités tarifaires et fiscales.

2. - Les Ford Escort et Laser et les Opel Optima et Vectra sont des berlines à moteur à essence qui entrent en concurrence sur le segment C du marché et qui sont directement touchées par la PT Timor.

3. - Les ventes d'Escort devaient représenter 5,2 pour cent, 10 pour cent, 10,5 pour cent et 11 pour cent dans les quatre années suivant leur introduction en 1996, soit au total 15 100 unités. Le programme d'Escort ayant été annulé, ces ventes n'ont pas eu lieu.
- La Laser devait être vendue à 1 400 unités pendant cette même période de quatre ans.
- D'après les prévisions, les ventes unitaires et les recettes perdues par Ford pendant cette période représentent au total 16 500 unités.

4. - Pour l'Escort, la teneur prévue en éléments d'origine locale était d'un peu moins de 20 pour cent au départ et elle devait passer à plus de 20 pour cent en deux ans et à plus de 40 pour cent en quatre ans. C'était la teneur que Ford s'était engagé à respecter dans le cadre de son plan d'exécution pour l'Escort.
- GM achète sur place 45 pour cent des pièces de la Blazer auprès de 67 fournisseurs et en importe 55 pour cent de 21 sites dans onze pays.

5. - Tant Ford que GM s'approvisionnent en pièces dans le monde entier; la construction et le montage des voitures devaient avoir lieu en Indonésie.

6. - Les produits des sociétés multinationales et des fournisseurs qui leur sont affiliés dans le monde entier sont financés dans le pays d'origine et devraient par conséquent être considérés comme des produits du pays d'origine, quel que soit le pays d'approvisionnement.

C. 1. - Ford avait fait approuver un plan d'investissement de 56 millions de dollars et la faisabilité d'investissements ultérieurs dans le montage devait être déterminée en fonction des besoins du marché et des activités de fabrication.
- GM a investi 110 millions de dollars dans une usine de montage pour l'Optima, la Vectra et la Blazer; son plan d'investissement en Indonésie s'élevait au total à 750 millions de dollars.

2. - L'investissement total prévu par Ford était destiné à l'implantation sur le marché de l'Escort, qui devait être montée sur place, et dont la teneur en éléments d'origine locale devait augmenter progressivement pour atteindre 40 pour cent dans la quatrième année.
- Les plans concernant l'apport local et le montage étaient en cours d'exécution pour la Laser et la Telstar, et il était prévu de lancer d'autres produits en Indonésie.

3. - Les plans d'investissement des constructeurs américains ont été suspendus en attendant de savoir quels seraient le cadre réglementaire révisé, le sort du Programme de voiture nationale, le degré de stabilité économique et l'avenir politique de l'Indonésie.

4. - General Motors a investi 110 millions de dollars dans une usine à Bekasi et a lancé les Opel Blazer, Optima et Vectra. Il a établi 34 concessionnaires multiservices et compte actuellement 550 employés en Indonésie.
- GM avait l'autorisation d'introduire de nouveaux modèles d'Optima et de Vectra, mais ce plan est actuellement en suspens.

- Ford était en train de lancer l'Escort, de finaliser son projet de création d'une coentreprise en Indonésie et d'acquérir une installation de fabrication.
- Les plans de Ford s'inscrivaient dans une stratégie asiatique *qui avait déjà donné lieu à des investissements de*:
  700 millions de dollars en Inde
  500 millions de dollars en Thaïlande
  350 millions de dollars en Chine
  100 millions de dollars au Vietnam
- Ford projetait le lancement de deux grands programmes automobiles en Indonésie, dont un portait sur un produit conçu et développé essentiellement pour l'Indonésie.
- L'investissement total de Ford dans ces programmes aurait pu atteindre le même niveau que ses investissements dans d'autres pays de la région.
- Tout l'investissement ultérieur de GM et de Ford est suspendu.

iv) Chrysler

8.299 Avant le lancement du Programme concernant la voiture nationale, Chrysler assemblait des Jeep Cherokee à Cikarang (Java occidental).[534] Il envisageait d'introduire la Neon, mais, comme GM et Ford, il a dû renoncer à ses plans une fois que le programme a été mis en place.

8.300 Les **États-Unis** ont présenté deux articles de journaux se rapportant à leurs arguments relatifs aux projets de Chrysler. Le texte de ces articles est reproduit ci-dessous:

"TOLLÉ CONTRE LE FAVORITISME[535]:"

> "Un grand pays asiatique manipule son marché de l'automobile. General Motors, Ford et Chrysler, qui espéraient bien s'implanter sur ce marché, sont furieux. L'enjeu est si important que le Secrétaire au commerce des États-Unis, Mickey Kantor, doit se rendre dans le pays à la fin de juin pour demander des explications à ses homologues.
>
> Ce pays, ce n'est ni le Japon ni la Chine. C'est l'Indonésie, le marché le plus vaste de l'Asie du Sud-Est en plein essor. La façon dont le gouvernement du Président Suharto a provoqué la colère des "Trois grands" de Détroit montre bien comment les choses marchent en Indonésie. Les Japonais en veulent aussi à Suharto et s'en prennent à son Programme de "voiture nationale", qui confère un rôle prépondérant à la société sud-coréenne Kia Motors, en proie à de sérieuses difficultés.
>
> En Indonésie, le revenu annuel par habitant n'est que de 1 000 dollars, mais les "Trois grands" s'attendent à ce que le marché croisse rapidement à mesure que le niveau de vie s'élèvera et que la jeune génération deviendra adulte. Bien que les Japonais contrôlent 95 pour cent du marché, Ford a envoyé dans le pays, au début de l'année, une équipe de cadres chargée de transformer une petite usine qui vend des Ford Laser comme taxis en un centre de production d'Escort de conception européenne. General Motors et Chrysler avaient des projets analogues. EN DOUCE. Mais le gouvernement indonésien a tout gâché en février lorsqu'il a décrété qu'une

[534] "Like Father, Like Son; Indonesia's Proposed "National Car" Has Plenty of International Critics-and a Familiar Face at the Helm", Time, 10 juin 1996, page 40 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 69 à 71).

[535] "A Furious Flap Over Favouritism", Business Week, 8 juillet 1996, page n° 14 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 99 à 95).

nouvelle société dirigée par le plus jeune fils du Président Suharto, Hutomo Mandala Putra, âgé de 33 ans, vendrait des berlines importées construites par Kia à un prix inférieur de plus de moitié au prix des modèles concurrents, soit environ 15 000 dollars, au lieu de 30 500 dollars pour une Toyota Corolla. Ce marché est caractéristique d'un pays où la famille du Président a des intérêts commerciaux omniprésents.

Dans le cadre de cet arrangement, Kia doit expédier en Indonésie sa berline Sephia sans payer de droits d'importation ni de taxe sur les produits de luxe. La voiture sera appelée Timor, marque du nouveau constructeur national, Kia-Timor Motor, contrôlé à 70 pour cent par Hutomo. Kia détient les 30 pour cent restant et participe à hauteur de 30 pour cent au capital de 100 millions de dollars de la nouvelle société. Celle-ci doit commencer à monter la voiture en Indonésie l'année prochaine et elle doit à terme exporter une partie de sa production.

Étant donné le sort réservé aux opposants, peu d'Indonésiens osent critiquer le programme. Il a cependant été impossible de dissimuler son impact sur le marché indonésien: les consommateurs attendent l'arrivée de la berline bon marché à la fin de l'année. Les ventes ont diminué d'au moins 10 pour cent par mois et, d'après l'Association des constructeurs automobiles indonésiens, elles pourraient être bien inférieures cette année à celles de 1995, année où 383 000 voitures ont été vendues. Cela explique pourquoi les Japonais menacent de saisir l'Organisation mondiale du commerce pour qu'elle se prononce sur le programme indonésien. "Il est contraire aux règles de l'OMC", affirme un fonctionnaire du Ministère japonais du commerce international et de l'industrie.

Outre la menace d'une action devant l'OMC, les Américains tentent de faire bouger Suharto en évoquant la perspective d'un retrait des investissements. GM, qui a investi 110 millions de dollars environ, poursuit le montage des Opel Vectra et Astra et de la Chevrolet Blazer, mais a ajourné ses projets d'expansion. Chrysler, qui construit des Jeep Cherokee, envisageait d'introduire la Neon ainsi qu'un minivan, mais ses projets sont maintenant suspendus. Les cadres de Ford arrivés récemment n'ont rien à faire alors que leurs enfants sont inscrits à l'école internationale locale. UN PRÊTÉ POUR UN RENDU. Les responsables indonésiens pensent que c'est un juste retour des choses pour le Japon: Toyota n'avait pas accédé à la demande de son partenaire indonésien, Astra International, d'accroître ses exportations de Kijang, véhicule utilitaire coûtant 19 000 dollars, pour ne pas concurrencer les autres monteurs de Toyota en Asie. Pour sa part, le gouvernement défend le marché conclu avec Kia, alléguant que l'Indonésie n'a pas de temps à perdre si elle veut pouvoir abaisser en 2003 les barrières au commerce avec les autres membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est.

Le projet de Timor sera difficile à mettre en œuvre. Il a déjà pris du retard et l'offre ne répondra probablement pas à la demande, d'après M. F. Soeseno, Secrétaire général de l'Association des constructeurs automobiles indonésiens. Kia-Timor sera autorisée à importer 40 000 berlines d'1,5 litre de cylindrée jusqu'en juin 1997, date à laquelle l'entreprise est censée avoir commencé le montage dans une nouvelle usine qui n'est pas encore construite. La proportion de pièces d'origine indonésienne doit augmenter progressivement pour atteindre 60 pour cent en septembre 1999 – calendrier que les responsables de Toyota juge irréalisable. Les critiques disent aussi que Timor sera paralysé sans un solide réseau de distribution et de service.

Kia s'engage cependant à assurer le succès du projet. Il s'apprête à dépenser 400 millions de dollars pour construire l'usine de montage, et, pour satisfaire aux prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale, il prévoit d'aider 30 fournisseurs de pièces coréens à constituer des coentreprises avec des sociétés indonésiennes. S'il est aussi déterminé c'est que sa position sur le marché intérieur entre Hyundai et Daewoo est de plus en plus inconfortable, d'autant que le puissant groupe Samsung se lance aussi dans l'industrie automobile. D'après certains analystes, le succès du marché conclu avec l'Indonésie pourrait conditionner la survie même de Kia en tant que constructeur indépendant. Il n'est donc pas étonnant d'entendre son Vice-président exécutif, Kim Seung-Ahn, déclarer: "Kia a la ferme volonté d'aider l'Indonésie à développer une voiture nationale".

Toutefois, certains actionnaires de Kia disent qu'ils sont opposés au projet de Timor. Ford détient 33,4 pour cent du capital de Mazda et 9,4 pour cent du capital de Kia. Mazda détient lui-même 7,5 pour cent du capital de Kia. Les responsables indonésiens insinuent que Ford et Mazda se réjouissent en secret d'avoir indirectement accès au marché indonésien, par le truchement de Kia, ce que l'un et l'autre nient. "Cela ne nous rapporterait pratiquement rien", déclare Terry Emrick, Directeur général de Ford en Indonésie. "Cela ne présente absolument aucun intérêt". Les dirigeants de Ford ajoutent que les consommateurs indonésiens ne verront pas encore de produits portant leur marque. REVIREMENT. Au bout du compte, les analystes s'attendent à ce que le gouvernement cède aux protestations internationales, peut-être en maintenant en place le Programme de voiture nationale tout en abaissant les droits de douane sur les modèles concurrents. Les Américains n'ont pas grand chose à gagner s'ils se montrent trop sévères et irritent les indonésiens. Quant aux Japonais, ils ont eu beau protester énergiquement au début, Tokyo semble maintenant reculer et laisser Washington affronter Suharto, comme le dit Andrew H. Card Jr., Directeur général de l'Association des constructeurs automobiles américains. Selon lui, "le Japon n'a pas l'habitude de se mettre en première ligne".

De plus, à la différence des Américains, Toyota n'a pas suspendu ses projets de construction d'une usine près de Jakarta. Par conséquent, pendant que les "Trois grands" boudent, Toyota pourrait tranquillement porter à plus de 60 pour cent la teneur en éléments d'origine locale de sa Kijang, ce qui lui permettrait de l'exporter en franchise de droits et de taxe de luxe. "Les Indonésiens devront satisfaire les Japonais" d'une manière ou d'une autre, conclut John Bonnell, Directeur pour l'Asie du Sud-Est de Automotive Resources Asia Ltd, à Bangkok. Il est probable que les Coréens persévèrent aussi. La question cruciale est donc de savoir si les Américains sauront eux aussi jouer le jeu à l'indonésienne.

Genèse d'une controverse indonésienne

MARCHÉ CONCLU. Le fils du Président indonésien Suharto conclut un accord avec la société sud-coréenne Kia Motor en vue de la production d'une "voiture nationale" pour l'Indonésie. Dans un premier temps, la berline Sephia doit être montée en Corée, mais importée en Indonésie en franchise.

INDIGNATION DU JAPON. Cela porte un coup à Toyota qui monte des véhicules dans le cadre d'une coentreprise avec Astra International. Toyota et les autres constructeurs japonais persuadent le gouvernement du Premier ministre Ryutaro Hashimoto de protester contre l'accord de complaisance avec Kia.

COLÈRE DES AMÉRICAINS. General Motors, Ford et Chrysler, qui envisageaient de réaliser de gros investissements en Indonésie, diffèrent leurs projets. Le Secrétaire au commerce, Mickey Kantor, devait se rendre à Jakarta pour protester contre l'accord avec Kia.

À QUI PERD GAGNE? Ford est actionnaire majoritaire de Mazda et détient, comme Mazda, une participation minoritaire dans la société Kia. Par ailleurs, la Sephia est construite en grande partie suivant des plans et avec des pièces de Mazda. Toutefois, Ford affirme que ce n'est pas une bonne façon d'entrer en Indonésie.

*****

"GM GÈLE SES INVESTISSEMENTS EN INDONÉSIE. LES MESURES PRISES PAR LE GOUVERNEMENT FAUSSENT LES RÈGLES DU JEU"[536]

"General Motors a suspendu ses projets d'investissement supplémentaires en Indonésie à cause du projet de "voiture nationale" lancé par le pays.

M. Donald Sullivan, Président de GM pour l'Asie et le Pacifique, a déclaré que le constructeur automobile n'avait cependant pas l'intention de se retirer d'Indonésie.

"Nous avons investi 110 millions de dollars dans une usine assez neuve en Indonésie. Nous avons l'intention d'y rester", a-t-il déclaré lors d'une conférence de presse où il a annoncé l'établissement d'une nouvelle usine de GM en Thaïlande.

Il a cependant ajouté: "Nous avons été très déçus" par les décisions de Jakarta concernant la voiture nationale. D'après lui, ces décisions "faussent les règles du jeu" pour les constructeurs automobiles en Indonésie.

M. Sullivan a indiqué que GM avait envisagé d'investir dans l'extension de son usine et dans des activités non spécifiées liées à l'infrastructure. Il n'a pas répondu lorsqu'on lui a demandé combien GM avait envisagé d'investir.

À la suite de l'adoption de ces mesures, Ford et Chrysler ont l'un et l'autre renoncé en début d'année à leurs projets en Indonésie. Chrysler était sur le point d'entreprendre le montage de Neon à partir d'ensembles en pièces détachées, tandis que Ford envisageait de construire une petite usine de montage.

Comme cela a été annoncé précédemment, le Président Suharto a pris, à la fin de février, un décret qui accordait une exonération des droits de douane et de la taxe sur les ventes de produits de luxe pour une "voiture nationale", la Timor, qui devait être produite par une coentreprise associant le coréen Kia Motors Ltd. et le plus jeune fils de Suharto, Hutomo (Tommy) Mandala Putra.

Cette exonération permettra de vendre la voiture à un prix inférieur de moitié environ à celui des modèles concurrents.

[536] "GM Freezes Indonesian Investment; Policies Create an "Unlevel Playing Field", Automotive News, 17 juin 1996, page 38 (pièce n° 14 des États-Unis , pages 84 et 85).

> Vivement critiquée par le Japon, les États-Unis et l'Union européenne, l'Indonésie a révisé récemment son programme de manière à permettre à d'autres sociétés de bénéficier des exonérations fiscales si leurs voitures montées en Indonésie contiennent au moins 60 pour cent d'éléments d'origine locale.
>
> Mais une seconde révision a été effectuée pour permettre de construire la Timor en Corée pendant un an, en attendant qu'une usine soit construite en Indonésie, à condition que le travail soit exécuté par des Indonésiens.
>
> La première révision semblait avoir pour but de calmer les Japonais, mais la seconde n'a fait que nourrir leur ressentiment. Furieux à l'idée qu'une voiture montée en Corée bénéficierait d'un traitement fiscal préférentiel par rapport aux véhicules japonais montés en Indonésie, le Japon a annoncé la semaine dernière qu'il était près à déposer une plainte auprès de l'Organisation mondiale du commerce."

8.301 Avant le lancement du Programme concernant la voiture nationale, Chrysler assemblait déjà des Jeep Cherokee et Wrangler à Cikarang (Java occidental). Avec Lippo Group et Ningz Pacific, il envisageait de créer une coentreprise de montage à Lippo pour produire des voitures particulières, notamment des Neon.[537] Cela aurait représenté un investissement de plus de 150 millions de dollars. Le plan d'activité de Chrysler prévoyait, dans un premier temps, la vente de plus de 15 000 véhicules par an, dont 1 000 à 2 000 Neon, et le volume des ventes devait progressivement augmenter par la suite. Les Neon auraient été assemblées à partir de pièces venues des États-Unis , plus précisément de l'usine de Chrysler dans l'Illinois.

8.302 Ce projet d'investissement s'inscrivait dans une stratégie asiatique plus vaste, dans le cadre de laquelle Chrysler construisait ou vendait déjà des véhicules en Thaïlande, en Malaisie, en Chine, à Taïwan et au Japon. D'ailleurs, Chrysler a décidé récemment de développer ses opérations à Singapour et d'intensifier sa campagne de vente en Asie, en se concentrant plus particulièrement sur les Neon et sur les Jeep.[538]

8.303 Mais, en raison du programme concernant la voiture nationale, Chrysler a dû suspendre ses nouveaux projets d'investissement en Indonésie et n'est pas allé jusqu'au stade de l'approbation. Chrysler a dû aussi réduire sensiblement la production de Jeep dans son actuelle usine de montage. D'après ses estimations, s'il avait donné suite à son projet de vente de Neon en Indonésie, le modèle le moins cher aurait été vendu à un prix supérieur de plus de 5 000 dollars à celui de la Timor Kia Sephia.[539]

8.304 Les **États-Unis** ont présenté une lettre de Chrysler, rédigée dans le contexte de ce différend, qui résume "les activités de Chrysler en Indonésie au moment du lancement du programme concernant la voiture nationale" (pièce n° 39 des États-Unis). Cette lettre donne les renseignements suivants:

**Société Chrysler – Indonésie**

> - Avant le lancement du programme concernant la voiture nationale, Chrysler assemblait déjà des Jeep Cherokee et Wrangler à Cikarang (Java occidental). Avec Lippo Group et Ningz Pacific, il envisageait de créer une coentreprise de montage à

[537] Voir également la pièce n° 11 de l'Indonésie.

[538] "Still on the Right Road", Asian Business, novembre 1997 (pièce n° 24 des États-Unis, pages 16 à 23).

[539] Les spécifications de la Timor S515 et de la Chrysler Neon sont comparées dans le tableau 23.

Lippo pour produire des voitures particulières, notamment des Neon. Cela aurait représenté un investissement de plus de 150 millions de dollars. Bien que les chiffres exacts soient confidentiels, le plan d'activité de Chrysler prévoyait, dans un premier temps, la vente de plus de 15 000 véhicules par an, dont 1 000 à 2 000 Neon et le volume des ventes devait progressivement augmenter par la suite.

- Le projet d'investissement de Chrysler en Indonésie s'inscrivait dans une stratégie asiatique plus vaste, dans le cadre de laquelle Chrysler fabriquait ou vendait déjà des véhicules en Thaïlande, en Malaisie, en Chine, à Taïwan et au Japon.

- Mais, en raison du lancement du programme concernant la voiture nationale, Chrysler a dû suspendre ses nouveaux projets d'investissement en Indonésie et n'est pas allé jusqu'au stade de l'approbation. De plus, Chrysler a dû réduire considérablement la production de Jeep dans son usine de montage actuelle. D'après ses estimations internes, s'il avait donné suite à son projet de production et de vente de Neon en Indonésie, le modèle le moins cher aurait été vendu à un prix supérieur de plus de 5 000 dollars à celui de la Timor Kia Sephia.

c) Aux termes de l'Accord SMC, l'exonération de droits de douane et de taxe pendant un an constitue encore maintenant une subvention pouvant donner lieu à une action et causant un préjudice grave

8.305 L'argument de l'Indonésie selon lequel les mesures sont "caduques" s'appuie sur un découpage du Programme de voiture nationale en plusieurs programmes distincts. Or, rien ne justifie cette "chirurgie juridique" car tous les éléments du programme renvoient à la Directive présidentielle n° 2/1996, qui est à l'origine de ce programme unique. D'ailleurs, dans sa première communication, l'Indonésie se contredit sur ce point, qualifiant certaines mesures tantôt de "programmes" à part entière, tantôt d'"aspects" d'un seul et même programme, le Programme de voiture nationale.

8.306 En outre, d'un point de vue juridique, rien dans l'Accord SMC ne permet de découper ainsi le Programme de voiture nationale. L'article 6.1 a), sur lequel est fondé l'allégation des États-Unis concernant l'existence d'un préjudice grave, fait mention du "subventionnement *ad valorem* total d'un produit", et non du "subventionnement *ad valorem* total d'un produit inclus dans un programme particulier". De même, les paragraphes 2 et 4 de l'annexe IV se réfèrent au "taux de subventionnement global".

8.307 Outre le fait qu'elle part d'une hypothèse juridique erronée, l'Indonésie se trompe sur les faits. Les États-Unis ont déjà expliqué en quoi son argument selon lequel "les mesures sont caduques" est faux du point de vue de l'allégation des États-Unis au titre de l'article premier du GATT de 1994. Toutefois, même à supposer aux fins de l'argumentation, que cet argument est correct au regard de l'article premier, il n'est pas correct au regard de l'Accord SMC parce que, de l'aveu même de l'Indonésie, les subventions accordées sous la forme de l'autorisation d'un an sont des subventions "non récurrentes". Comme cela a été démontré dans la première communication des États-Unis, ces subventions doivent être imputées sur des périodes ultérieures, ce que l'Indonésie n'a pas et ne peut pas contester.

8.308 Comme ces subventions doivent être imputées sur des périodes ultérieures, elles continuent de favoriser les ventes de la Timor Kia Sephia et de causer un préjudice grave, que les voitures vendues soient importées de Corée ou montées en Indonésie. De plus, comme ces subventions sont imputées sur des périodes ultérieures, elles peuvent toujours être retirées conformément à l'article 7.8 de l'Accord SMC, éventuellement en demandant à TPN de les rembourser.

d) Les autres éléments du programme concernant la voiture nationale causent un préjudice grave

8.309 L'autre argument de l'Indonésie, selon lequel les éléments du programme de voiture nationale autres que l'exonération de droits et de taxe pendant un an n'ont pas pu causer un préjudice grave, est également défectueux.

8.310 Premièrement, comme cela a déjà été dit au sujet de l'argument selon lequel "les mesures sont caduques", rien dans l'Accord SMC ne permet de découper le programme de voiture nationale en plusieurs programmes distincts.

8.311 Deuxièmement, l'Indonésie prétend que l'usine de Tambun ne produit que 1 000 véhicules par an. Même si cela est vrai, cela n'exclut pas le fait que ces véhicules sont subventionnés et cela ne reflète pas l'évolution prévue de la production annuelle de Timor Kia Sephia, que l'Indonésie a estimée à 6 000 unités en 1998 et à 35 000 unités en 1999 (annexe A-28 du document AV/14). Cela ne reflète pas non plus le fait que le marché indonésien des voitures particulières est assez étroit. De plus, la référence faite par l'Indonésie à l'usine de Cikampek, où la Sportage sera construite, induit en erreur, car elle tend à faire croire au Groupe spécial que la capacité supplémentaire offerte par cette usine ne profitera à la Sephia. Or, la Sephia sera elle aussi construite à Cikampek, l'usine de Tambun n'étant utilisée que provisoirement en attendant l'achèvement de l'usine de Cikampek.

8.312 En somme, grâce aux subventions qu'elle reçoit actuellement, la coentreprise Kia Timor aura les moyens de conserver et même d'accroître la part de marché de 26 pour cent qu'elle détient déjà. En outre, grâce à ces subventions, la Kia Timor Sephia pourra continuer de se vendre à un prix sensiblement inférieur au prix des produits similaires.

8.313 Enfin, les arguments de l'Indonésie dénaturent purement et simplement les faits. Par suite du lancement du Programme de voiture nationale et du fait de la vente à prix réduit subventionné de la Timor Kia Sephia, les voitures particulières similaires produites par les constructeurs américains ont été évincées du marché indonésien ou empêchées d'y entrer. Les subventions en vigueur actuellement, y compris celles qui résultent de l'autorisation d'un an, font simplement en sorte que les automobiles américaines continueront d'être exclues du marché indonésien.

8.314 Il ne s'agit donc pas d'une "menace", comme l'Indonésie voudrait le faire croire au Groupe spécial. Il s'agit au contraire d'un préjudice grave qui existe et qui persiste.

8.315 Les subventions tarifaires et fiscales accordées dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale ont eu pour effet de détourner du marché indonésien les produits similaires des constructeurs automobiles américains ou d'entraver l'importation de ces produits au sens de l'article 6.3 a). En outre, ces subventions se sont traduites par une sous-cotation notable du prix de la berline Timor Kia Sephia subventionnée par rapport au prix des produits similaires des constructeurs américains, au sens de l'article 6.3 c).

e) Les subventions tarifaires et fiscales accordées dans le cadre du programme concernant la voiture nationale ont eu pour effet de détourner du marché indonésien les importations de voitures particulières produites par les constructeurs automobiles américains ou d'entraver ces importations

8.316 Conformément à l'article 6.3 a) de l'Accord SMC, il existe un préjudice grave lorsque "la subvention a pour effet de détourner les importations d'un produit similaire d'un autre Membre du marché du Membre qui accorde la subvention ou d'entraver ces importations". En ce qui concerne les importations d'automobiles GM, Ford et Chrysler, c'est précisément ce qui s'est passé en Indonésie à

cause du programme concernant la voiture nationale et du lancement de la berline Timor Kia Sephia subventionnée.

8.317 La part de marché de la Timor Kia Sephia est indiquée à l'annexe A/39/6 du document AV/3. D'après ces renseignements, elle est passée de zéro en février 1996 (date à laquelle le programme a été annoncé et Kia Timor a été désigné producteur de la "voiture nationale") à 10,11 pour cent à la fin de 1996. A la fin de mai 1997, période la plus récente considérée dans l'annexe, elle avait grimpé en flèche, atteignant 26,53 pour cent.

8.318 Cette progression spectaculaire s'est faite en partie au détriment des automobiles produites par GM, Ford et Chrysler. Comme cela est indiqué dans la réponse à la question 6 de l'Indonésie dans le document AV/15, les trois constructeurs envisageaient d'accroître leur part respective du marché indonésien des voitures particulières, mais ils ont dû abandonner ou suspendre leurs projets à cause du Programme concernant la voiture nationale.[540] De nombreux articles de presse confirment l'existence de ces plans et le coup fatal qui leur a été porté par l'annonce du Programme concernant la voiture nationale, qui aurait obligé les trois entreprises à entrer en concurrence avec une voiture massivement subventionnée, la Timor Kia Sephia.[541]

8.319 Bien que les chiffres exacts ne puissent pas être divulgués, on sait que GM, qui vendait déjà des Opel en Indonésie avec le lancement du programme prévoyait, dans son plan d'activité, de vendre plus de 1 000 Optima et Vectra en 1996 et 3 000 environ en 1997, les ventes devant augmenter progressivement par la suite.[542] Toutefois, d'après les renseignements fournis par l'Indonésie elle-même, GM n'a vendu que 549 Opel en 1996 et que 176 au premier semestre de 1997.[543]

8.320 Ford prévoyait quant à lui de vendre en Indonésie plus de 1 000 Escort en 1996 et plus de 3 000 en 1997, et d'accroître régulièrement ses ventes annuelles par la suite.[544]

---

[540] Comme les autres constructeurs automobiles en Indonésie, Ford, Chrysler et GM auraient exporté en Indonésie des voitures entièrement démontées (comme la Timor Kia Sephia elle-même), qui auraient été assemblées dans le pays. "En raison des droits d'importation élevés, la plupart des véhicules vendus en Indonésie sont montés sur place par des coentreprises établies avec des sociétés locales." "Jakarta Policy Stalls Expansion Plans; Japenese Firms Rethink Strategy After Suharto's "National Car" Decree", The Nikkei Weekly, 25 mars 1996, page 1 (pièce n° 14 des États-Unis , pages 19 à 23).

[541] Voir, par exemple, "Like Father, Like Son; Indonesia's Proposed "National Car" Has Plenty of International Critics – and a Familiar Face at the Helm", Time, 10 juin 1996, page 40 (pièce n° 14 des États-Unis , pages 69 à 71); "GM Halts Plans for Indonesia Car; Firm Requests Clarification on National Car Policy", The Dallas Morning News, 12 juin 1996, page 6B (pièce n° 14 des États-Unis , pages 75 et 76); "GM Freezes Indonesian Investment; Policies Create an "Unlevel Playing Field"", Automotive News, 17 juin 1996, page 38 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 84 et 85); voir aussi "A Furious Flap Over Favouritism", Business Week, 8 juillet 1996 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 92 à 95); "Ford Seeks Inroads in Booming Asian Auto Market", The Reuter European Business Report, 25 avril 1996 (pièce n° 14 des États-Unis , pages 29 et 30).

[542] Ces chiffres sont légèrement supérieurs aux projections concernant la production et le montage d'Opel en Indonésie, présentées dans East Asian Automotive Growth Market, été 1994, pages 370 et 371, et reprises à l'annexe 1 du document AV/2.

[543] AV/3, annexe A/39/5-B.

[544] Les chiffres exacts constituant des informations commerciales confidentielles, les États-Unis ne souhaitent pas les communiquer au Groupe spécial en l'absence de procédure adéquate pour protéger ces informations.

8.321 Quant à Chrysler, il envisageait, d'après des responsables de la société, de lancer le projet Neon au milieu de 1997, si celui-ci n'avait pas été annulé à cause du Programme concernant la voiture nationale.

8.322 Les États-Unis notent cependant que le calendrier exact des ventes n'est pas un élément essentiel en l'espèce pour déterminer l'existence d'un préjudice grave. Chrysler a été exclu du marché et le restera tant que TPN continuera de bénéficier de subventions massives. Dans le même temps, la part de marché de la Timor a grimpé à plus de 26 pour cent du marché indonésien des voitures particulières et la subvention s'est traduite par une sous-cotation notable de son prix par rapport au prix auquel la Neon aurait été vendue. TPN est bien placée pour accroître sa part de marché alors que les nouveaux entrants, comme Chrysler, restent exclus du marché indonésien. De l'avis des États-Unis, cela satisfait aux critères de détermination de l'existence d'un préjudice grave, énoncés à l'article 6.3 de l'Accord SCM.

8.323 A cet égard, les États-Unis tiennent à rappeler les propos échangés à la deuxième réunion du Groupe spécial. Ils avaient alors avancé que l'Indonésie semblait prétendre que leur allégation concernant l'existence d'un préjudice grave ne pouvait être admise que si les constructeurs américains avaient donné suite à leurs projets, nonobstant le lancement du Programme de voiture nationale. Ils avaient objecté que cette condition aurait obligé des entreprises exposées à la concurrence d'un produit massivement subventionné à adopter un comportement commercialement irrationnel et que les rédacteurs de l'Accord SMC n'avaient pas pu avoir l'intention de faire de l'adoption d'un comportement irrationnel par des entreprises privées une condition préalable pour obtenir réparation dans le cadre de l'Accord. Cela est d'autant plus vrai que l'un des objectifs de l'Accord est d'établir au niveau multilatéral des voies de recours plus efficaces contre les subventions qui ont des effets défavorables. Il est indéniable, dans le cas présent, que les sociétés américaines auraient eu tort de poursuivre leurs projets, étant donné l'avantage de prix de 50 pour cent artificiellement conféré à la Timor Kia Sephia à cause des subventions accordées par le gouvernement indonésien.

8.324 L'Indonésie a répondu qu'elle prétendait non pas que les sociétés américaines devaient avoir effectué des ventes, mais qu'elles devaient avoir des plans "crédibles" pour entrer sur le marché indonésien des automobiles ou pour accroître leur présence sur ce marché.

8.325 De l'avis des États-Unis, les éléments de preuve qu'ils ont fournis en ce qui concerne les projets de General Motors, de Ford et de Chrysler démontrent amplement la crédibilité de ces projets. L'Indonésie n'a pas contesté leur exactitude et elle n'a pas fourni elle-même d'éléments de preuve pour les réfuter.

8.326 Enfin, les projets des entreprises américaines doivent être replacés dans leur contexte. Par sa population, l'Indonésie est le quatrième pays du monde. Elle se trouve en Asie, région où les entreprises américaines cherchaient à accroître leur présence. General Motors vendait déjà des voitures particulières en Indonésie et il continue à vendre des véhicules tous usages à vocation sportive, de même que Chrysler. Ford vend des taxis. Compte tenu de tous ces facteurs, il semble improbable que les sociétés en question n'aient pas poursuivi leurs projets si le Programme concernant la voiture nationale n'avait pas été lancé.

8.327 De l'avis des États-Unis, le Groupe spécial devrait répondre à la question suivante: est-il probable, compte tenu des éléments de preuve fournis, que les sociétés américaines auraient poursuivi leurs projets si le Programme concernant la voiture nationale n'avait pas été lancé? Selon eux, les éléments de preuve disponibles en l'espèce justifient pleinement une réponse affirmative.

8.328 Globalement, avant l'annonce du Programme, trois constructeurs américains envisageaient d'investir plus de 750 millions de dollars pour accroître leur présence sur le marché indonésien.[545] Mais ils ont dû renoncer à leurs projets d'importer et de vendre des voitures particulières en Indonésie. Étant tous les trois des constructeurs très compétitifs, leurs décisions commerciales, à la différence de celles de TPN, sont nécessairement guidées par des considérations commerciales. Le lancement du Programme concernant la voiture nationale, l'introduction de la Timor Kia Sephia et la perspective de devoir entrer en concurrence avec le Trésor indonésien ont obligé les trois constructeurs américains à abandonner leurs projets et à assister à l'accroissement rapide de la part de marché de la Timor Kia Sephia, qui est passée à 26 pour cent.

1) Les éléments de preuve relatifs à l'évolution des ventes montrent que les subventions accordées dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale ont eu pour effet de détourner les importations ou de les entraver

8.329 L'Indonésie prétend que les chiffres des ventes ne montrent pas que la Timor Kia Sephia a eu un effet perceptible sur l'évolution des ventes des voitures de marque américaine.[546] Comme c'est l'un des rares cas où l'Indonésie parle effectivement des faits, ces "faits" méritent d'être examinés de près.

8.330 En ce qui concerne General Motors, les chiffres cités par l'Indonésie montrent que les ventes d'Opel ont commencé à diminuer en 1996, année où le programme concernant la voiture nationale a été lancé. Mais l'Indonésie ne mentionne pas ses propres données, qui indiquent que cette baisse s'est poursuivie au premier semestre de 1997. De plus, elle passe totalement sous silence le fait que General Motors prévoyait de porter ses ventes d'Opel à plus de 1 000 unités en 1996 et à 3 000 environ en 1997, leur volume devant progressivement augmenter par la suite. L'Indonésie passe aussi sous silence le fait bien documenté que General Motors a dû annuler ses plans d'expansion à la suite du lancement du Programme concernant la voiture nationale.

8.331 Dans le cas de Ford, l'Indonésie cite simplement les chiffres des ventes de Ford Laser, voiture vendue exclusivement comme taxi. Comme elle souligne par ailleurs que la comparaison avec un "produit similaire" suppose que les voitures soient pratiquement identiques, on ne comprend pas en quoi des ventes de taxis sont pertinentes dans une affaire concernant des voitures particulières, et l'Indonésie ne donne aucune explication à ce sujet. Elle ne donne pas de réponse non plus au sujet du projet de Ford d'introduire l'Escort sur le marché indonésien, dont on a beaucoup parlé.

8.332 Enfin, dans le cas de Chrysler, l'Indonésie note à juste titre que les voitures de cette marque n'étaient pas commercialisées en Indonésie entre 1994 et 1996. Mais l'Indonésie passe simplement sous silence le fait que Chrysler envisageait d'introduire la Neon sur le marché indonésien, mais a dû lui aussi renoncer à ses projets à la suite du lancement du Programme concernant la voiture nationale.

8.333 Non seulement l'Indonésie méconnaît les faits, mais encore elle ignore le droit. L'article 6.4 de l'Accord SMC, qui indique comment analyser un détournement ou une entrave, stipule ce qui suit:

> Aux fins du paragraphe 3 b), il y aura détournement d'exportation ou entrave à des exportations dès lors que, sous réserve des dispositions du paragraphe 7, il aura été démontré que les parts relatives du marché se sont modifiées au détriment du produit similaire non subventionné (sur une période dûment représentative, suffisante pour

[545] Source: sociétés américaines.

[546] Les États-Unis tiennent à souligner que cet argument n'a pas été invoqué en liaison avec leur allégation concernant l'existence d'un préjudice grave. Il est cependant examiné ici au cas où l'Indonésie "reconsidérerait" ses moyens de défense.

> démontrer des tendances manifestes dans l'évolution du marché du produit considéré, qui, en temps normal, sera d'au moins un an). L'expression "les parts relatives du marché se sont modifiées" s'entendra de l'une quelconque des situations ci-après: a) il y a augmentation de la part de marché du produit subventionné …

8.334 Ce qui s'est passé sur le marché indonésien des automobiles au cours de l'année écoulée correspond exactement à la situation prévue à l'article 6.4. La Timor Kia Sephia subventionnée et les GM Opel, la Ford Escort et la Chrysler Neon non subventionnées avaient effectivement au départ une part de marché nulle. Chacune des sociétés en question envisageait d'accroître la part de marché de ses voitures. Mais, grâce aux subventions, la Timor Kia Sephia a conquis 26 pour cent du marché indonésien des automobiles, alors que la part de marché des autres voitures est restée nulle. C'est une situation classique de détournement ou d'entrave.[547] Par ailleurs, bien que l'article 6.4 s'applique, d'après ses termes mêmes, aux situations survenant sur le marché de pays tiers, il n'y a pas de raison que ce type d'analyse ne s'applique pas aux cas où il y a détournement d'importations du marché du Membre qui accorde la subvention ou entrave ces importations.[548]

2) La Timor n'occupe pas un créneau particulier

8.335 Non seulement l'Indonésie prétend que la Timor n'est pas "similaire" aux autres voitures, mais encore elle affirme qu'elle n'entre pas en concurrence avec les Opel, les Escort ou les Neon sous prétexte qu'elle "s'adresse à une nouvelle catégorie de consommateurs et occupe un créneau à l'extrémité inférieure du marché". L'Indonésie soutient aussi qu'"un consommateur qui achète une Toyota, une Opel ou une Peugeot a très peu de chances d'acheter une Timor, et inversement". L'Indonésie cherche ainsi à éluder le fait indéniable qu'en une seule année la Timor Kia Sephia a gagné plus de 26 pour cent de la totalité du marché indonésien des voitures particulières.

8.336 Il est intéressant de noter que l'Indonésie n'apporte aucune preuve à l'appui de ses assertions concernant l'existence d'un nouveau créneau. Les données sur le marché examinées à la page 21 de sa deuxième communication, qui se rapportent à toutes les voitures particulières, montrent simplement que le marché indonésien des voitures particulières s'est légèrement développé. Elles ne démentent pas le fait que, grâce au subventionnement, la Timor a pris des parts de marché aux constructeurs américains dans la catégorie des voitures bas de gamme et milieu de gamme.

8.337 Si la Timor occupe un créneau particulier, c'est celui des "voitures bas et milieu de gamme fortement subventionnées". Toutefois, pour déterminer l'existence d'un préjudice grave, on ne peut pas se fonder sur le fait qu'un produit est fortement subventionné et peut de ce fait être vendu à un prix notablement inférieur au prix des produits concurrents pour conclure qu'il n'existe pas de concurrence ou que les produits en question ne sont pas "similaires".

8.338 Par ailleurs, l'Indonésie a simplement tort de dire que les données sur les parts de marché n'indiquent pas qu'il existe un préjudice grave. Rien à l'article 6.3 a) n'empêche de prendre ces données en considération et leur utilisation est compatible avec l'article 6.3 b), qui traite aussi du détournement des importations ou de l'entrave aux importations. À cet égard, le terme "détourner"

---

[547] De plus, comme cela a été dit précédemment, si certaines voitures ne sont pas prises en compte dans le calcul des parts de marché, celle de la Timor Kia Sephia est plus importante.

[548] En fait, l'Indonésie serait bien en peine de contester l'application de l'article 6.4 alors qu'elle a déclaré que le Groupe spécial devait examiner s'il y a une menace de préjudice grave au sens de l'article 6 sur la base des règles en matière de droits compensateurs applicables en cas de menace de dommage, énoncées à l'article 15.7 de l'Accord SMC.

signifie "écarter, éloigner" ("displace" signifie "to crows out, take the place of", d'après le Webster's Third New International Dictionary). Les données sur les parts de marché indiquent dans quelle mesure la Timor a "écarté" des produits similaires des constructeurs américains, causant ainsi un grave préjudice aux intérêts des États-Unis.

3) Le préjudice causé aux produits similaires des constructeurs américains est un préjudice grave

8.339 L'Indonésie essaie de démontrer que, quel que soit le préjudice causé aux intérêts des États-Unis, il n'est pas suffisant pour être considéré comme "grave" au sens de l'Accord sur les subventions. Mais là encore, en avançant cet argument, l'Indonésie se base sur les ventes totales et non sur les ventes de voitures particulières "similaires" à la Timor.

8.340 De plus, l'Indonésie ne tient aucun compte des ventes que les constructeurs américains auraient réalisées en l'absence du programme concernant la voiture nationale. GM prévoyait de vendre en 1997 environ 3 000 Opel; Ford prévoyait de vendre cette année-là quelque 2 000 Escort et Chrysler entre 1 000 et 2 000 Neon. Même si les constructeurs américains n'avaient réalisé que la moitié de leurs prévisions les plus basses, cela aurait représenté environ 3 000 voitures, ce qui est considérable sur le marché automobile indonésien. Le fait que ces ventes n'ont pas eu lieu n'est pas "insignifiant", comme l'Indonésie voudrait le faire croire au groupe spécial.

4) L'Indonésie n'a fourni aucun élément de preuve pour réfuter le fait que les constructeurs américains avaient des projets bien établis pour entrer sur le marché indonésien des voitures particulières ou pour accroître leur présence sur ce marché

8.341 Passons enfin à la question des projets des constructeurs américains pour le marché indonésien. Il est intéressant de noter que l'Indonésie ne conteste pas l'existence de ces projets et ne fournit pas d'éléments de preuve destinés à démentir leur existence. En fait le seul élément de preuve qu'elle fourni sur ce point particulier confirme la position des États-Unis. La pièce n° 37 des États-Unis est un document intitulé "Indonesia's Automotive Market", qui a été présenté par l'Indonésie comme pièce n° 11 (première communication). Les projets de chacun des trois constructeurs américains sont examinés aux pages 3 et 4 de la pièce n° 37 des États-Unis, où il est indiqué comment ces projets ont été annulés ou suspendus à cause du programme concernant la voiture nationale.

8.342 Au lieu de chercher à réfuter les éléments de preuve fournis par les États-Unis (elle sait pertinemment qu'elle ne peut pas le faire), l'Indonésie a recours à un moyen de défense procédural en alléguant que les États-Unis n'ont pas présenté suffisamment de preuves pour qu'elle soit obligée de fournir des preuves contraires. Or, comme l'a déclaré l'Organe d'appel dans l'affaire Chemises de laine (page 16), il incombe simplement aux États-Unis, en tant que plaignant, de fournir "des éléments de preuve suffisants pour établir une présomption que ce qui est allégué est vrai". À leur avis, ils ont largement satisfait à cette obligation en fournissant les renseignements communiqués par les sociétés américaines et les informations données dans la presse et dans des revues spécialisées.

8.343 De plus, l'Indonésie ayant insisté pour que les États-Unis fournissent des documents émanant directement des sociétés elles-mêmes, ils ont présenté des documents contenant des renseignements qui ont été communiqués au Représentant des États-Unis pour les questions commerciales internationales d'une part par Ford et General Motors conjointement[549] et d'autre part par Chrysler.[550]

[549] Pièce n° 38 des États-Unis.

[550] Pièce n° 39 des États-Unis.

Les États-Unis tiennent à souligner que ces documents renferment peu d'informations nouvelles car la plupart de celles qu'ils contiennent figuraient dans leur première et leur deuxième communications. Ils espèrent que la présentation de ces documents mettra fin aux accusations de l'Indonésie selon lesquelles ils ont eu recours à des preuves par ouï-dire.

5) Il n'est pas du tout établi, dans les faits, que les avantages tarifaires et fiscaux conférés à TPN en vertu du Décret n° 42/1996 seront un jour remboursés

8.344 Les **États-Unis** font valoir, en liaison avec leurs arguments sur le point de savoir si le programme de juin de 1996 est une mesure caduque, qu'il n'est pas établi que les avantages tarifaires et fiscaux conférés à TPN en vertu du Décret n° 42/1996 seront un jour remboursés. Leurs arguments à cet égard sont présentés dans la section X.B.

c) Réponse de l'Indonésie

8.345 Les réponses de l'**Indonésie** aux arguments des plaignants concernant le détournement des importations ou l'entrave aux importations sont les suivantes.

1) L'argument des plaignants selon lequel un préjudice grave a effectivement été causé à leurs intérêts est sans objet car il a trait uniquement aux effets allégués du programme de juin 1996, qui est maintenant terminé

8.346 Les allégations collectives des plaignants concernant l'existence d'un préjudice grave portent uniquement sur le programme relatif à la voiture nationale, qui d'après eux comprend trois éléments: i) le programme de juin1996, qui prévoyait une exonération conditionnelle des droits d'importation et de la taxe de luxe pour les voitures nationales importées; ii) le programme de février 1996, qui prévoyait une exonération conditionnelle de la taxe de luxe et des droits d'importation sur les parties et pièces détachées destinées au montage de voitures nationales en Indonésie; et iii) le prêt de 690 millions de dollars accordé à TPN en août 1997.[551]

2) Pour démontrer l'existence d'un préjudice grave, les plaignants doivent prouver qu'il existe une subvention et que celle-ci cause ou menace de causer un préjudice grave

8.347 Pour alléguer l'existence d'un préjudice grave, les plaignants doivent démontrer à la fois:

1. l'existence d'une mesure qui constitue une subvention pouvant donner lieu à une action ou une subvention prohibée[552]; et

2. l'existence d'effets défavorables sous la forme d'un préjudice grave causé à leurs intérêts du fait de la mesure constituant la subvention.[553]

---

[551] Comme cela a été démontré, les arguments des plaignants relatifs au prêt sont sans objet car ce prêt et les questions connexes n'entrent pas dans le champ de la procédure de ce groupe spécial. De toute façon, le prêt a été accordé à des conditions commerciales.

[552] Voir l'article 1.1 de l'Accord sur les subventions. Voir aussi les articles 3.1.b), 5, 6 et 7 de l'Accord, qui se réfèrent tous à des subventions existantes.

[553] Voir les articles 5 c) et 6 de l'Accord sur les subventions. L'expression "préjudice grave aux intérêts d'un autre Membre" s'entend également de la menace d'un préjudice grave. Voir la note 13 de l'Accord sur les subventions.

Les plaignants doivent donc en somme démontrer qu'une subvention existe et qu'elle cause ou menace de causer des effets défavorables entraînant un préjudice grave. Les plaignants ne l'ont pas démontré et ils ne peuvent pas le faire.

3) Les allégations des plaignants concernant l'existence d'un préjudice grave ne sont pas recevables car ils n'ont pas démontré qu'une mesure de subventionnement existante a effectivement causé un préjudice grave

8.348 Les plaignants allèguent que leurs intérêts ont subi un préjudice grave parce que le Programme concernant la voiture nationale a entraîné, en 1996 et au premier semestre de 1997, un détournement des importations ou une entrave à ces importations (article 6.3 a)) et une sous-cotation du prix (article 6.3 c)). Ils utilisent largement les données actuelles sur les ventes et sur les prix fournies par le gouvernement dans le cadre de la procédure prévue à l'annexe V, mais ils ne reconnaissent pas que les données sur les ventes et les prix de la voiture nationale en 1996 et 1997 (jusqu'à ce jour) se rapportent exclusivement aux voitures nationales qui ont bénéficié uniquement du programme de juin 1996. Comme cela a déjà été dit, ce programme a totalement pris fin en juin 1997. Par conséquent, même si les assertions des plaignants concernant l'existence effective d'un préjudice grave subi en 1996 et 1997 étaient exactes (ce qui n'est pas le cas), ce préjudice ne serait pas de la compétence de ce groupe spécial car la mesure qui fait l'objet de la plainte a déjà été retirée. Les allégations des plaignants sont donc sans objet.[554]

8.349 Par ailleurs, les deux[555] éléments restants du Programme concernant la voiture nationale n'auraient pas pu causer un préjudice grave effectif aux intérêts des plaignants. Ce n'est qu'en juin 1997 que TPN a commencé à monter la voiture nationale en Indonésie dans le cadre du programme de février 1996. De plus, l'usine de Tambun, où la voiture nationale est montée actuellement, ne produira que 1000 unités par an.

8.350 Le prêt accordé à TPN en août 1997 servira à financer la construction de l'usine de Cikampek, où la Sportage sera construite. Toutefois, comme cela a été dit précédemment, la Sportage ne sera pas qualifiée de "voiture nationale" et ne bénéficiera pas des subventions tarifaires et fiscales accordées dans le cadre du programme de février 1996. De plus, même si l'on considérait que le prêt constituait une subvention en faveur de la Sportage, il ne pourrait pas causer un préjudice grave effectif puisque aucun véhicule n'a encore été construit.

8.351 En résumé, le programme de juin 1996 a été retiré et ni le programme de février 1996 et ni le prêt d'août 1997 n'ont causé un préjudice grave effectif aux intérêts des plaignants. Il ressort de l'analyse qui précède que seules les allégations des plaignants concernant l'existence d'une menace de préjudice grave demeurent intactes et pertinentes. Comme cela est démontré ci-après, ces allégations, comme celles qui concernent l'existence d'un préjudice grave effectif, sont sans fondement et ne nécessitent pas ou ne justifient pas l'adoption d'une quelconque mesure corrective.

---

[554] D'ailleurs, l'Accord sur les subventions dans son ensemble est conçu pour offrir des voies de recours contre des mesures de subventionnement existantes. Cela apparaît très clairement à l'article 7.8 qui stipule que les Membres qui maintiennent une subvention dont on a constaté qu'elle cause un préjudice grave doivent soit la retirer soit prendre des mesures pour remédier à ses effets défavorables.

[555] En fait, il ne reste qu'une mesure, le programme de février 1996, puisque le prêt accordé à TPN en août 1997 n'entre pas dans le champ de cette procédure et, de toute façon, il a été accordé à des conditions commerciales. Toutefois, par souci d'exhaustivité, la question du prêt est aussi examinée ici.

4) Les allégations des plaignants concernant l'annulation des projets de leurs entreprises pour le marché indonésien n'ont pas été convenablement étayées

8.352 De même, les allégations des Communautés européennes et des États-Unis concernant les projets et/ou les prévisions de GM, Ford et Chrysler pour le marché indonésien sont étayées par des éléments de preuve suffisants. Les plaignants ont tenté de donner une apparence d'authenticité à leurs diverses allégations concernant les projets ou les prévisions de vente de ces entreprises en citant des articles de presse et des revues spécialisées, mais cela n'est absolument pas suffisant. Étant donné l'obligation de présenter des éléments de preuve positifs, qui est énoncée dans l'Accord sur les subventions, la grande incertitude des affaires et le caractère foncièrement spéculatif et mouvant des plans et des prévisions, il faut beaucoup plus que cela. Les allégations des Communautés européennes et des États-Unis devraient être catégoriquement rejetées car pas un seul document original n'a été cité pour prouver leur bien-fondé.[556]

8.353 Il convient aussi d'examiner de plus près les allégations des États-Unis concernant les projets des "trois grands". Premièrement, l'Indonésie souligne, à titre préliminaire, qu'elle a contesté et qu'elle conteste toujours que les trois sociétés aient eu des projets "bien établis" pour entrer sur le marché indonésien des voitures particulières ou pour développer leur présence sur ce marché. Où sont ces prétendus "plans d'activité"? Les États-Unis n'ont présenté aucun document original les concernant. Ils ont tout au plus établi que les journalistes avaient été informés par des employés de ces sociétés – ou avaient supposé – que les trois grands avaient des "projets" d'investissement en Indonésie et que ces "projets" avaient prétendument été contrariés par le Programme concernant la voiture nationale. Cela n'est pas un élément de preuve positif; en fait, cela ne peut même pas être considéré comme autre chose qu'une rumeur.

8.354 Deuxièmement, il apparaît que les prétendus "projets" n'étaient pas du tout des "projets", mais tout au plus des projets d'élaboration de projets. D'après les États-Unis, les projets de chaque constructeur se présentaient de la façon suivante. Dans le cas de Ford et de GM, les arguments présentés par les États-Unis à titre de réfutation ne font état d'aucun "projet" d'exporter en Indonésie des automobiles construites aux États-Unis. Quant à Chrysler, le seul constructeur restant, il n'avait pas de projet ferme d'entrer sur le marché indonésien des voitures particulières. D'après les États-Unis, il "étudiait" plutôt la création d'une coentreprise en Indonésie pour le montage de Neon et d'autres voitures.[557] Étudier ou envisager la création d'une coentreprise n'est pas la même chose que d'avoir un projet concret. De surcroît, les États-Unis n'ont pas fourni, une fois de plus, des éléments de preuve positifs, comme ils le devaient, pour étayer ces allégations.

8.355 L'allégation des États-Unis concernant Chrysler repose non pas sur des éléments de preuve positifs, mais sur des rumeurs. Cela est vrai aussi des allégations des Communautés européennes concernant les projets de Ford et de GM. Pour que ces allégations soient fondées, les Communautés européennes et les États-Unis devraient démontrer, au moyen d'éléments de preuve positifs, que:

premièrement, ils avaient des projets documentés prévoyant l'importation de voitures similaires à la Timor;

[556] Voir Argentine - Mesures affectant les importations de chaussures, textiles, vêtements et autres articles (11 novembre 1997), WT/DS56/R, paragraphe 6.40 ("la partie défenderesse est tenue de fournir au tribunal les documents pertinents qui sont en sa seule possession"). L'Indonésie se réserve le droit de faire des observations sur tout document ou tout élément qui pourrait être fourni par les CE ou les États-Unis.

[557] *Ibid.*, paragraphe 12, page 3.

deuxièmement, le programme concernant la voiture nationale a effectivement obligé les sociétés concernées à annuler leurs prétendus projets;

troisièmement, si elles avaient donné suite à leurs projets leurs voitures auraient été vendues en grand nombre en Indonésie si le Programme concernant la voiture nationale n'avait pas été adopté; et

quatrièmement, le Programme concernant la voiture nationale aurait eu un effet défavorable sur leurs ventes au point de causer un préjudice grave.

8.356 Or, ni les Communautés européennes ni les États-Unis n'ont abordé convenablement ces questions interdépendantes et ils n'ont même pas fourni un minimum d'éléments à l'appui de ces points. Au lieu de cela, ils ont prétendu, sans présenter le moindre document original à l'appui de leurs allégations, que les sociétés en question avaient des projets d'entrer sur le marché indonésien et que leurs projets ont été contrariés par la Timor.

8.357 A cet égard, l'Indonésie note que ni Ford ni Chrysler n'ont présenté la moindre demande d'approbation entre 1993 et ce jour, pour l'établissement en Indonésie d'installations de production ou de montage de voitures particulières. En somme, ils n'ont jamais eu de véritables projets de production ou de montage en Indonésie d'un produit similaire. Par ailleurs, GM a présenté à l'Indonésie, en 1993, un projet de production et de montage de voitures, lequel a été approuvé. Non seulement aucun élément ne prouve qu'un quelconque projet a été annulé, mais depuis 1993, GM n'a cessé de développer ses opérations. GM a même présenté à l'Indonésie, en novembre 1997 une demande en vue de développer considérablement ses opérations de production et de montage dans le pays. Cette demande a été approuvée en décembre 1997. Ces faits démentent les allégations des Communautés européennes et des États-Unis concernant l'existence d'un préjudice grave. Ils démontrent aussi que, si des projets avaient existé et avaient été abandonnés, les États-Unis et les Communautés européennes pourraient présenter des éléments prouvant leur existence dont le gouvernement indonésien aurait déjà des copies – tels que la demande d'approbation pour l'implantation ou le développement d'opérations en Indonésie. Le Groupe spécial ne devrait donc pas permettre aux plaignants de jeter le voile de la confidentialité sur le fait qu'ils manquent de preuves.

8.358 En conséquence, l'Indonésie estime que, en examinant cette question, le Groupe spécial devrait mettre l'accent sur l'absence totale d'éléments de preuve positifs pour étayer les allégations des États-Unis et des Communautés européennes et sur le fait que, même si l'on admet ces allégations, les "trois grands" n'ont pas et n'ont jamais eu de projets concrets et fermes pour vendre en Indonésie une voiture similaire à la Timor.

8.359 En outre, nous demandons instamment au Groupe spécial de prendre note du caractère contradictoire et de plus en plus limité des arguments présentés par les États-Unis. Ils ont tout d'abord prétendu que les "trois grands" vendaient ou auraient vendu des produits similaires en Indonésie; et maintenant, ils disent qu'aucun des trois ne vend de produits similaires en Indonésie et que seul Chrysler envisageait de le faire. On se demande qu'est-ce qu'ils vont admettre la prochaine fois.

8.360 En somme, l'Indonésie ne devrait pas être sanctionnée à cause d'allégations concernant l'existence de plans d'activités, de prévisions ou de décisions de sociétés américaines, que les États-Unis ont formulées sans les justifier convenablement. L'Indonésie demande au Groupe spécial de constater que les arguments des États-Unis sont sans fondement et de rejeter leur plainte.

5) Les ventes de Timor n'ont pas affecté les ventes en Indonésie des constructeurs d'automobiles américains, et ce pour trois raisons fondamentales

8.361 Les ventes de Timor n'ont pas affecté les ventes en Indonésie des constructeurs d'automobiles américains pour trois raisons fondamentales. Premièrement, les constructeurs américains entrent en concurrence sur un segment du marché qui est dominé par les constructeurs japonais.[558] Jusqu'à présent, leurs efforts commerciaux se sont heurtés à de sérieuses difficultés.

8.362 Deuxièmement, les prétendus "efforts" des constructeurs américains pour vendre des voitures particulières concurrençant la Timor sont inexistants, nébuleux ou purement fictifs. Par exemple, Ford insiste beaucoup sur le fait qu'il a détaché quatre personnes en Indonésie et qu'il a investi 1 million de dollars dans le pays.[559] Ford emploie 370 000 personnes dans le monde et, dans le seul secteur automobile, son chiffre d'affaires est de 118 milliards de dollars.[560] A l'évidence, son engagement en Indonésie (hormis le marché des taxis exonérés de taxes) est pratiquement inexistant. Celui de Chrysler est plus important, mais il est axé non pas sur le segment des voitures particulières, mais sur la vente de véhicules du type Jeep. Les Chrysler Cherokee et Wrangler n'entrent pas en concurrence avec la berline Timor. Chrysler tente de démontrer qu'il a subi un préjudice grave sur le segment de la Timor parce qu'il avait le "projet" de monter la Neon en Indonésie, mais cet argument n'est pas convaincant. Ses déclarations selon lesquelles "il étudiait la création d'une coentreprise de montage … , il avait prévu d'investir" et "les chiffres exacts sont confidentiels ,[561] sont vagues et sans fondement. Aucun élément de preuve n'a été versé au dossier pour étayer ces affirmations.

8.363 En présentant ses arguments au Groupe spécial et en répondant aux questions des plaignants, l'Indonésie s'est exprimée ouvertement. Les plaignants ne devraient pas pouvoir faire admettre des arguments qui ne reposent que sur quelques vagues propositions commerciales formulées au sein d'entreprises, alors qu'ils n'ont présenté au Groupe spécial aucune donnée concrète pouvant être examinée par toutes les parties.

8.364 La communication de General Motors, quoique en apparence plus convaincante que celle de Ford ou de Chrysler, passe complètement à côté de la question. GM se donne beaucoup de mal pour décrire en détail ses investissements dans les Opel Optima, Vectra et Blazer, mais il n'a jamais vendu que quelques centaines de ces voitures en Indonésie. Son allégation selon laquelle il a perdu des ventes potentielles est purement spéculative.

8.365 L'historique des efforts commerciaux de GM en Indonésie donne une bien meilleure idée de la situation. Ces efforts ont été sporadiques et diffus et n'ont pas permis à GM de pénétrer le marché visé, à savoir le segment des voitures particulières dominé par les Japonais. GM ne doit s'en prendre qu'à lui-même s'il n'a pas réussi à les concurrencer en Indonésie pour obtenir une part de ce marché à valeur ajoutée. Comme l'Indonésie l'a toujours souligné sur la base d'une analyse des caractéristiques physiques, l'Optima, la Vectra et la Blazer n'entrent pas en concurrence avec la Timor.

8.366 Troisièmement, les ventes de Timor n'affectent pas les ventes des constructeurs automobiles américains parce que d'autres facteurs les ont dissuadé, à tort ou à raison, d'investir les capitaux

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

[559] Pièce n° 38 des États-Unis, pages 1 et 2.

[560] Ford 10-Q (1996) et "Ford Motor Company – The History of Ford Motor Company – An American Legend".

[561] Pièce n° 39 des États-Unis, page 2.

nécessaires pour vendre avec succès des voitures particulières en Indonésie. Les États-Unis ont finalement admis que la décision des "trois grands" de "suspendre" leurs projets en Indonésie était fondée sur des facteurs autres que le Programme concernant la voiture nationale. Le marché indonésien est dominé par les Japonais, qui y sont bien implantés et qui en détiennent environ 90 pour cent.[562] Ce seul fait ne permet pas aux "trois grands" de justifier l'investissement de millions de dollars. De plus, l'infrastructure de transport routier en Indonésie est encore peu développée et son usage par les particuliers représente une petite part d'un marché relativement étroit. [563]

8.367 En somme, les raisons pour lesquelles les "trois grands se sont retirés" du marché indonésien ou "n'ont pas réussi à entrer" sur ce marché n'ont rien à voir avec le Programme concernant la voiture nationale. Ils se sont retirés parce que 1) le marché des petites voitures est trop étroit pour justifier et soutenir les investissements nécessaires et, de toute façon, il est dominé par les Japonais; 2) comme le revenu annuel par habitant est faible, il y a un tout petit créneau très lucratif dominé par Mercedes-Benz et BMW, ce qui exclut la pénétration des "trois grands"; 3) les automobiles de base bon marché, comme la Timor, ne procurent pas le bénéfice unitaire nécessaire pour que le rendement des investissements soit comparable à celui dont les "trois grands" bénéficient sur leurs grands marchés - Amérique du Nord et Europe, et 4) les incitations à l'investissement accordé dans des pays comme la Thaïlande sont plus importantes que celles qui sont accordées en Indonésie.[564]

8.368 En conclusion, les constructeurs américains n'ont pas subi de préjudice grave à cause du programme indonésien concernant la voiture nationale. La Timor, étant un produit d'appel bon marché, n'entre pas en concurrence avec les automobiles américaines, qui sont positionnées pour concurrencer les modèles japonais sur d'autres segments du marché, en Indonésie et dans le reste du monde. Le marché indonésien est dominé par les Japonais; les marges bénéficiaires unitaires seraient très réduites si les constructeurs américains entraient en concurrence, et le créneau où les bénéfices unitaires sont plus élevés est dominé par BMW et Mercedes Benz. Par conséquent, les investissements que les "trois grands" devraient réaliser pour soutenir la concurrence en Indonésie ne seraient pas compatibles avec les principes de maximisation des bénéfices trimestriels à court terme qui guident les constructeurs américains.

6) Même si l'on considérait que les automobiles des Communautés européennes et des États-Unis sont similaires à la Timor, il n'existe pas et il n'apparaîtra pas de préjudice grave car elles n'entrent pas en concurrence avec la Timor

8.369 À supposer, aux fins de l'argumentation, que les automobiles des Communautés européennes et des États-Unis sont considérées comme similaires à la Timor, cela ne signifie pas qu'il est établi que le Programme concernant la voiture nationale a causé ou causera un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes et des États-Unis. La détermination relative aux produits similaires fournit simplement le cadre analytique approprié pour examiner si les différents éléments du programme ont causé un préjudice grave aux intérêts des plaignants.[565] En d'autres termes, il ne suffit

[562] Pièces n° 37 des Etats-Unis, page 1.

[563] *Ibid*.

[564] *Ibid.*

[565] Ce principe de causalité apparaît clairement dans le texte de l'Accord sur les subventions, dont l'article 5 stipule: "Aucun Membre ne devrait causer, en recourant à l'une quelconque des subventions [spécifique] … , c) … un préjudice grave aux intérêts d'un autre Membre". (La note de bas de page a été omise.) Les articles 6.2 et 7.1 parlent des subventions qui "causent" un préjudice grave. Les alinéas a) et c) de l'article 6.3 disposent, respectivement, qu'un préjudice grave peut apparaître lorsque "la subvention a pour effet de détourner les importations d'un produit similaire d'un autre Membre du marché du Membre qui accorde la subvention ou d'entraver ces importations" et lorsque "la subvention se traduit pas une sous-cotation notable du prix … par rapport au prix d'un produit similaire". Dans le Compact Oxford English Dictionary (page 496,

pas que les plaignants démontrent que la Timor est subventionnée et que, dans le même temps, leur situation commerciale s'est détériorée ou ne s'est pas améliorée comme ils l'escomptaient. Ils doivent plutôt démontrer l'existence d'un lien de causalité entre les deux événements. Comme cela est expliqué plus loin, les Communautés européennes et les États-Unis n'ont pas démontré et ne peuvent pas démontrer l'existence du lien de causalité requis car la Timor est une voiture bas de gamme bon marché qui n'occupe pas le même segment du marché que les voitures modernes plus perfectionnées que sont l'Escort, la Neon, l'Optima, la Vectra ou la Peugeot 306.[566]

8.370 Les données disponibles sur les ventes en 1996 et 1997 révèlent que la Timor a touché une nouvelle catégorie de consommateurs et a créé un créneau à l'extrémité inférieure du marché.[567] Ces données indiquent aussi que les ventes sur les autres segments du marché ont augmenté malgré le lancement de la Timor. Les ventes totales de tous les constructeurs sont passées de 38 826 unités en 1995 à 42 346 unités en 1996, soit une augmentation de 3 520 unités. La Timor a été lancée en 1996 et 4 278 unités ont été vendues. Les ventes totales de tous les constructeurs sont passées de 28 265 unités au cours des trois premiers trimestres de 1996 à 53 033 unités au cours des trois premiers trimestres de 1997, soit 24 768 unités supplémentaires, ce qui représente une augmentation de près du double. Les ventes de Timor, qui se sont élevées à 11 853 unités au cours des trois premiers trimestres de 1997, ont représenté moins de la moitié de cette augmentation spectaculaire.

8.371 Les chiffres des ventes présentés dans le tableau ci-dessous montrent aussi que la position des Communautés européennes et des États-Unis (ainsi que celle du Japon) sur le marché s'est améliorée depuis le lancement de la Timor.[568]

---

deuxième édition, 1987), le terme "effet" est défini comme suit: "Something accomplished, caused or produced; a result, consequence. Correlative with CAUSE". Le terme "effet" signifie quelque chose qui a été accompli, causé ou produit; un résultat, une conséquence. Corrélat: CAUSE.

[566] Les États-Unis prétendent aussi que la Timor J520i est similaire à l'Opel Blazer et constituera une menace pour les véhicules industriels légers des États-Unis. L'Indonésie n'a pas besoin de répondre à cette allégation car la Timor J520i n'est pas et ne sera pas visée par le Programme concernant la voiture nationale. Certificat d'enregistrement de la marque, du type et de la version du véhicule automobile n° 1039/DJ-IIMK/X/1997, Département de l'industrie et du commerce de la République d'Indonésie, Direction générale des industries métallurgique, mécanique et chimique (pièce n° 42 de l'Indonésie, annexe E).

[567] Le marché indonésien des voitures particulières ne peut être convenablement analysé que par segment. Comme tous les autres marchés de véhicules automobiles, il est caractérisé par un très haut degré de différentiation et de spécialisation. Le consommateur qui achète une Mercedes Benz ou une BMW, ou même une Toyota, une Opel ou une Peugeot, a très peu de chances d'acheter une Timor, et inversement. Voir plus généralement Etats-Unis – Mesures affectant les boissons alcooliques et les boissons à base de malt (19 juin 1992), IBDD, S39/233, page 332, paragraphe 5.73.

Les constructeurs dépensent des ressources très importantes pour établir et cibler différents segments du marché et des créneaux plus étroits dans leurs activités de production, de publicité et de commercialisation. GM, par exemple, a pour stratégie de vendre des dizaines de modèles différents alors que ses concurrents n'en vendent que quelques-uns. Cette "segmentation des besoins" vise à mieux adapter les véhicules aux clients en fonction de leurs caractéristiques démographiques, de leurs attitudes et de leurs souhaits. Voir Daniel McGinn, Divide and Conquer: Meet the Researcher Behind GM's Controversial Marketing Strategy, Newsweek, 1er décembre 1997, pages 50 et 52 (pièce n° 42 de l'Indonésie, annexe B).

[568] Les ventes d'Opel Optima et Vectra sont attribuées aux CE.

Tableau 34

| | 1995 | 1996 | 1997[569] | T1/T3 1997 | T1/T3 1996 |
|---|---|---|---|---|---|
| CE | 9 213 | 10 075 | 11 093 | 8 320 | 7 653 |
| Etats-Unis | 2 880 | 3 652 | 4 456 | 3 342 | 2 594 |
| Japon | 23 941 | 21 693 | 34 304 | 25 728 | 16 718 |
| Autres/importations d'automobiles entièrement montées | 2 792 | 2 648 | 5 053 | 3 790 | 1 300 |
| Timor | 0 | 4 278 | 15 804 | 11 853 | 0 |
| TOTAL | 38 826 | 42 346 | 70 710 | 53 033 | 28 265 |

Source: Gaikindo; gouvernement de la République d'Indonésie.

8.372 En somme, les données ci-dessus vont à l'encontre des allégations des Communautés européennes et des États-Unis selon lesquelles les ventes de Timor ont détourné du marché les importations des produits prétendument similaires ou ont entravé ces importations.[570]

8.373 L'Indonésie note enfin que le critère déterminant pour l'application de mesures correctives est l'existence d'"un préjudice grave". Cette notion n'est pas directement quantifiable et, par conséquent, son sens ne s'est pas figé, malgré sa pertinence dans de nombreuses procédures engagées dans le cadre du GATT. Cela ne signifie pas cependant qu'elle est vide de sens.

8.374 L'article 31.1 de la Convention de Vienne sur le droit des traités stipule qu'"[u]n traité doit être interprété de bonne foi suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but." Le terme "grave" est défini comme suit: "pesant, important, sérieux; (d'une quantité ou d'un degré) considérable, non négligeable".[571]

8.375 Les Communautés européennes et les États-Unis citent des données précises et concrètes sur les ventes uniquement pour les Opel Optima et Vectra et pour la Peugeot 306. GM a vendu en Indonésie 549 Opel en 1996 et 284 de janvier à septembre 1997 (379 unités sur une base annuelle); 1 086 Peugeot 306 ont été vendues en 1996 et 762 jusqu'en septembre 1997 (1 016 sur une base annuelle). Par conséquent, même si l'on considère les trois modèles ensemble, leurs ventes n'ont diminué que de 240 unités environ entre 1996 (1 635 unités) et 1997 (1 395 unités). Ces ventes ne représentent que 1,5 pour cent environ du total des ventes prévues des Communautés européennes et

[569] Données annualisées sur la base des ventes de janvier à septembre 1997.

[570] Bien entendu, cette règle n'est pas applicable si le Groupe spécial détermine que les voitures montées en Indonésie par les constructeurs des CE ou des États-Unis à partir d'ensembles de pièces détachées importés ne sont pas similaires à la Timor. L'Indonésie note que les CE et les États-Unis s'appuient dans une large mesure sur l'évolution des parts de marché et que les États-Unis se réfèrent à l'article 6.4 de l'Accord sur les subventions pour examiner s'il y a détournement ou entrave. Premièrement, seuls les alinéas a) et c) de l'article 6.3 sont pertinents en l'espèce; or, ils ne mentionnent pas la part de marché comme un indice de l'existence d'un préjudice grave. Deuxièmement, les données passées et présentes sur les parts de marché ne signifient rien car, en créant un nouveau créneau, la Timor a fondamentalement transformé le marché indonésien des voitures particulières. Par conséquent, pour avoir une signification même limitée, les données sur les parts de marché doivent être compilées segment par segment. Quant à l'affirmation des CE selon laquelle les ventes d'Opel Optima et de Peugeot 306 n'auraient pas dû diminuer en 1997 en raison de la forte augmentation de la demande globale, il n'y a pas nécessairement de corrélation entre les ventes, la progression de la demande et la part de marché. Les CE ont elles-mêmes noté que "de 1992 à 1996, les exportations de voitures particulières des Communautés vers l'Indonésie ont augmenté plus rapidement que la demande, ce qui s'est traduit par une nette augmentation de la part de marché".

[571] The Compact Oxford English Dictionary, page 1716 (deuxième édition, 1987).

des États-Unis en 1997 (15 549 unités). Par conséquent, même si la baisse des ventes pouvait être attribuée à la Timor (ce qui n'est pas le cas), une diminution aussi minime ne pourrait guère être considérée que comme insignifiante et ne permet certainement pas de conclure à l'existence d'un préjudice grave.

7) Les CE n'ont pas prouvé l'existence d'un préjudice grave

8.376 Les Communautés européennes mettent l'accent sur les ventes, en Indonésie, de voitures produites dans les CE, en faisant référence au passage aux projets de Ford et de GM. (L'Indonésie reconnaît que les CE ne cherchent pas à inclure dans leur propre production des voitures produites par les constructeurs américains.) Les Communautés européennes ont d'abord prétendu que l'Opel Vectra était elle aussi similaire à la Timor, mais elles semblent maintenant admettre que c'était une erreur.

8.377 Par conséquent, abstraction faite de leurs allégations au sujet des projets de Ford et de GM, la plainte des Communautés européennes n'est recevable que si elles démontrent par des éléments de preuves positifs, premièrement, que l'Opel Optima et la Peugeot 306 sont similaires à la Timor et, deuxièmement, que les mesures appliquées par l'Indonésie ont causé un préjudice grave en affectant les ventes de ces voitures.

8.378 Les Communautés européennes n'ont satisfait à aucune de ces deux obligations. Même si l'on fait abstraction des nombreuses caractéristiques non physiques importantes qu'il faut prendre en considération pour déterminer en l'espèce si les produits sont similaires, l'Indonésie a déjà démontré que, compte tenu des seules caractéristiques physiques, la Timor n'est pas similaire à l'Optima ou à la 306, ce que confirme la matrice des produits similaires présentée par les Communautés européennes.[572] De plus, les Communautés européennes n'ont présenté aucun élément de preuve positif démontrant que la Timor a eu une incidence sur leurs ventes. Bien que l'Indonésie n'ait pas réalisé ou fait réaliser une étude économétrique ou une étude de marché sur ce point, les données disponibles indiquent que les modèles japonais, dont beaucoup sont similaires à l'Optima et à la 306, continuent de dominer les segments du marché supérieurs à celui de la Timor. Si les Communautés européennes perdent des ventes, c'est au profit de produits similaires japonais, et non au profit de la Timor qui n'est pas un produit "similaire". L'Indonésie demande donc que le Groupe spécial repousse les arguments des Communautés européennes et rejette leur plainte.

8.379 Sur ce dernier point, l'Indonésie note en outre que, malgré l'obligation de fournir des éléments de preuves positifs, aucun des plaignants n'a effectué une étude économétrique ou une étude de marché pour étayer leurs affirmations. Or, une étude permettrait au Groupe spécial d'évaluer les divers autres critères que les Communautés européennes jugent trop "subjectifs" ou trop "vagues". Mais elle n'a pas été faite. Si la charge de la preuve avait incombé à l'Indonésie, le Groupe spécial et les parties seraient déjà en possession des données. Les plaignants ont évité de procéder à une enquête ou à une analyse approfondie du marché indonésien parce qu'ils savent qu'elle aurait confirmé la position de l'Indonésie.

8.380 Au lieu d'examiner ces questions importantes, les Communautés européennes continuent de soutenir que toutes les voitures particulières sont des produits similaires, c'est-à-dire que les Mercedes Benz, les Bentley, les Yugo et les Timor s'adressent à la même clientèle. Elles ne peuvent pas faire autrement car c'est seulement en évitant d'établir un lien de causalité qu'elles peuvent avoir gain de cause.

8.381 Les Communautés européennes traitent à la légère les données sur les parts de marché, affirmant qu'elles détiennent 24 pour cent du marché indonésien, sans préciser que cela est dû pour l'essentiel aux ventes de "modèles haut de gamme" (BMW, Mercedes Benz et Volvo). Elles passent aussi sous silence le fait que les ventes du Japon ont augmenté de plus de 50 pour cent.

[572] Pièce D-3 des CE.

8.382 La vérité, ou le "truisme", au dire des Communautés européennes, c'est que la Timor s'adresse à un segment différent du marché. Les Communautés européennes affirment que "l'idée que la Timor a généré sa propre demande est purement spéculative et ne peut pas être démontrée". Mais, premièrement, cette affirmation de l'Indonésie n'a rien de spéculatif; elle repose sur une vision raisonnée du marché et sur les intentions de vente de TPN pour la Timor. A la différence des Communautés européennes, l'Indonésie tient compte de la croissance spectaculaire des ventes du Japon. Deuxièmement, cette affirmation peut être démontrée. Surtout, en l'occurrence, la charge de la preuve incombe non pas à l'Indonésie, mais aux Communautés européennes. Comme elles n'ont pas pu prouver leurs allégations, le Groupe spécial devrait repousser leurs arguments et rejeter leur plainte.

5. Article 6.3 c) de l'Accord SMC – Sous-cotation du prix

a) Arguments des Communautés européennes

8.383 Les arguments des **Communautés européennes** concernant la sous-cotation du prix des voitures nationales subventionnées sont les suivants:

1) Les prix des voitures nationales subventionnées sont nettement inférieurs à ceux des voitures particulières similaires importées de la Communauté

8.384 Conformément à l'article 6.3 de l'Accord SMC, un préjudice grave peut apparaître, entre autres, lorsque la subvention se traduit par une sous-cotation notable du prix du produit subventionné par rapport au prix du produit similaire d'un autre Membre.

8.385 Les subventions massives accordées à PT TPN ont permis à cette entreprise de fixer le prix de la Timor S515 à un niveau bien inférieur à celui des voitures particulières importées des Communautés.

8.386 Les voitures particulières d'une cylindrée ne dépassant pas 1 800 $cm^3$ qui sont commercialisées en Indonésie sont classées dans le tableau 35 en fonction du prix catalogue. Il en ressort que la Timor S515 était le modèle le moins coûteux en novembre 1996 et, de nouveau, en mars 1997, la seule exception étant la Mazda MR-90, modèle relativement ancien vendu en très petite quantité.[573]

Tableau 35

Prix catalogue des voitures particulières d'une cylindrée n'excédant pas 1 800$cm^3$ en Indonésie

**Novembre 1996**

| Modèle | Prix (en milliers de rupiahs) |
|---|---|
| Mazda MR-90 | 30 200 |
| **Timor S515 Solit** | **33 000** |
| **Timor S515 Metalic** | **33 500** |
| Suzuki Baleno SY 416 | 43 500 |
| Bimantara Cakra, boîte manuelle | 45 000 |
| Bimantara Cakra, boîte automatique | 48 650 |

[573] Cent deux unités en 1996 et 16 au premier semestre de 1997. Voir AV/3, annexe A-39/1-B.

| Modèle | Prix (en milliers de rupiahs) |
|---|---|
| Toyota Starlet | 47 800 |
| Honda City GM | 50 975 |
| Ford Laser GHIA saloon | 58 800 |
| **Peugeot 306, boîte manuelle** | **59 000** |
| Bimantara Nenggala, boîte manuelle | 53 100 |
| **Peugeot 306, boîte manuelle** | **62 500** |
| Bimantara Nenggala, boîte automatique | 63 500 |
| Mitsubishi Lancer, boîte manuelle | 64 000 |
| **Peugeot 306, boîte automatique** | **65 500** |
| Mitsubishi Lancer, boîte automatique | 67 000 |
| **Opel Optima GLS** | 70 000 |
| Toyota Corolla, boîte manuelle | 71 100 |
| Lancer DOHC | 72 000 |
| Honda Civic 4 portes NB GKP | 72 490 |
| Toyota Corolla, boîte automatique | 74 800 |
| Honda Civic 4 portes NB AKP | 76 190 |
| Toyota Corona | 80 700 |

Source: AV/3, annexe A-40/1.

**Mars 1997**

| Modèle | Prix (en milliers de rupiahs) |
|---|---|
| Mazda MR-90 | 30 000 |
| **Timor S515 Solit** | **33 000** |
| **Timor S515 Metalic** | **33 500** |
| **Timor S515 I Solit** | **36 400** |
| **Timor S515 I Metalic** | **36 900** |
| Bimantara Cakra, boîte manuelle | 39 900 |
| Daewoo Nexia DOHC | 43 000 |
| Bimantara Cakra, boîte automatique | 43 450 |
| Suzuki Baleno SY 416 | 44 750 |
| Toyota Starlet | 48 100 |
| Honda City GM | 51 300 |
| Bimantara Nenggala, boîte manuelle | 53 100 |
| Bimantara Nenggala, boîte automatique | 57 000 |
| Ford Laser GHIA Saloon | 59 000 |
| **Peugeot 306, boîte manuelle** | **59 500** |
| **Peugeot 306, boîte manuelle** | **63 000** |
| Ford Laser GHIA Saloon | 63 200 |

| Modèle | Prix (en milliers de rupiahs) |
|---|---|
| Mitsubishi Lancer, boîte manuelle | 65 000 |
| **Peugeot 306, boîte automatique** | **65 500** |
| Mitsubishi Lancer, boîte automatique | 68 000 |
| Mazda Astina | 68,300 |
| Toyota Corolla, boîte manuelle | 68 300 |
| **Opel Optima GLS** | 70 000 |
| Honda Civic 4 portes NB GKP | 71 160 |
| Toyota Corolla, boîte automatique | 71 800 |
| Lancer DOHC | 72 000 |
| Honda Civic 4 portes | 74 860 |
| Toyota Corona | 81 200 |

8.387 Plus particulièrement, les chiffres prouvent que le prix de la Timor S515 est notablement sous-coté par rapport aux prix des modèles communautaires les plus semblables en termes de spécifications. En novembre 1996, le prix de la version la plus chère de la Timor S515 était inférieur de 43 pour cent à celui de la version la moins chère de la Peugeot 306 et de 52 pour cent à celui de l'Opel Optima. En mars 1997, la marge de sous-cotation du prix était à peu près la même.

b) Arguments des États-Unis

8.388 Les **États-Unis** font valoir que les subventions tarifaires et fiscales accordées dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale se sont traduites par une sous-cotation notable du prix de la Timor Kia Sephia. Leurs arguments à cet égard sont les suivants.

8.389 Aux termes de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC, un préjudice grave existe lorsque "la subvention se traduit par une sous-cotation notable du prix du produit subventionné par rapport au prix d'un produit similaire d'un autre Membre sur le même marché … ." L'article 6.5 donne des précisions sur l'analyse de la sous-cotation du prix:

> Aux fins du paragraphe 3 c), il y aura sous-cotation du prix dès lors qu'une telle sous-cotation du prix aura été démontrée par comparaison des prix du produit subventionné avec les prix d'un produit similaire non subventionné fourni au même marché. La comparaison sera effectuée pour un même niveau commercial et des périodes comparables, compte étant dûment tenu de tout autre facteur affectant la comparabilité des prix. Toutefois, si cette comparaison directe n'est pas possible, l'existence d'une sous-cotation du prix pourra être démontrée sur la base des valeurs unitaires à l'exportation.

1) Subventions tarifaires et fiscales

8.390 En termes simples, la Timor Kia Sephia est la voiture la moins chère existant en Indonésie.[574] Grâce aux énormes allégements tarifaires et fiscaux dont elle bénéficie, elle peut être vendue à un prix inférieur de 50 pour cent au prix des voitures concurrentes.[575]

8.391 Les informations données dans la presse concordent avec les données quantitatives. Comme cela est indiqué ci-dessus dans le tableau 31, la Timor Kia Sephia S515 coûtait 33,5 millions de rupiahs, alors que l'Optima Opel GLS (version la moins chère) se vendait à 69,5 millions de rupiahs. Autrement dit, le prix de la Timor Kia Sephia était inférieur de plus de moitié à celui de l'Opel Optima. En mars 1997, l'écart s'est légèrement creusé; le prix de la berline Timor Kia Sephia était toujours de 33,5 millions de rupiahs, tandis que celui de l'Optima Opel GLS avait légèrement augmenté, passant à 70 millions de rupiahs. Même la version à injection de la Timor Kia Sephia, la S515i, ne coûtait que 36,9 millions de rupiahs en mars 1997.

8.392 En ce qui concerne la Ford Escort, Ford a bien entendu renoncé à vendre cette voiture en Indonésie à cause du Programme concernant la voiture nationale. Toutefois, d'après les chiffres de Ford, le prix de Timor Kia Sephia S515 aurait été inférieur de plus de 5 000 dollars à celui de la version la moins chère de l'Escort.[576]

8.393 De plus, la sous-cotation du prix de la Timor Kia Sephia était notable non seulement par rapport aux prix des voitures particulières américaines, mais aussi par rapport aux prix de toutes les voitures particulières de cette catégorie vendues en Indonésie, comme le montrent les tableaux 32 et 33.

8.394 Les raisons de cette sous-cotation notable du prix de la Timor Kia Sephia par rapport aux prix des voitures concurrentes sont évidentes. Premièrement, la Timor Kia Sephia était exonérée de droits d'importation, qu'elle soit importée de Corée entièrement montée (1996-1997) ou en pièces détachées (à partir de juillet 1997). Deuxièmement, elle n'est pas assujettie à la taxe de luxe de 35 pour cent.

8.395 Les renseignements communiqués par l'Indonésie (annexe A-28 du document AV/3) confirment d'ailleurs que les subventions tarifaires et fiscales accordées dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale sont à l'origine de la sous-cotation notable du prix. Le tableau contient des données pour 1998 et 1999 concernant la Timor Kia Sephia S-515i qui sera montée à l'usine de Karawang. La colonne 4 (Prix de vente unitaire) indique que les subventions tarifaires et fiscales se traduisent par une réduction du prix de la berline de l'ordre de 7 243 à 9 158 dollars.

8.396 Les États-Unis ne pensent pas forcément que les données présentées dans ce tableau sont exactes. D'une part, elles ne couvrent pas la période 1996-97, pendant laquelle la subvention tarifaire était encore plus importante du fait de l'exonération du droit de 200 pour cent des Kia Sephia importées entièrement montées. Il ne reflète donc pas l'incidence de cette subvention particulière sur les prix. En outre, au cours de la procédure prévue à l'annexe V, l'Indonésie a refusé de préciser la base de calcul du "coût unitaire" indiqué dans le tableau, dont était apparemment dérivé le "coût

[574] "Indon Domestic Car Sales Race up by 41 per cent in May", Business Times (Singapore), 17 juin 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 138 et 139).

[575] "Bumpy Road Ahead for Motoring Plans", South China Morning Post, 8 juin 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 132 à 135).

[576] Les États-Unis ont des chiffres précis concernant le prix de vente prévu de la Ford Escort en Indonésie. Mais, comme ces chiffres constituent des informations commerciales confidentielles, les États-Unis ne souhaitent pas les communiquer au Groupe spécial en l'absence de procédures adéquates pour protéger ces informations.

unitaire" à la distribution.[577] Le tableau témoigne cependant de l'incidence considérable des subventions tarifaires et fiscales sur le prix de la Timor Kia Sephia.

c) Réponses de l'Indonésie

8.397 Les réponses de l'**Indonésie** aux arguments des plaignants concernant la sous-cotation du prix sont présentées ci-dessous.

1) Comparaison des prix

8.398 Les Communautés européennes et les États-Unis affirment qu'il y a sous-cotation du prix de la Timor, mais cette affirmation est fallacieuse car elle repose sur une comparaison simpliste et trompeuse des prix catalogue. L'Accord sur les subventions et les réalités commerciales exigent que l'on tienne compte des autres facteurs affectant la comparabilité des prix.

8.399 L'article 6.5 de l'Accord stipule que la comparaison des prix doit tenir dûment compte "de tout autre facteur affectant la comparabilité des prix". Cette prescription, conjuguée à l'obligation de présenter des éléments de preuve positifs, signifie qu'il incombe aux plaignants de quantifier les caractéristiques physiques ainsi que les goûts et les perceptions des consommateurs qui distinguent la Timor des produits de leurs constructeurs et d'ajuster les prix en conséquence. La tâche peut être difficile, mais elle est absolument indispensable. Dans le même esprit, l'article 6.3 c) dispose qu'il doit y avoir "une sous-cotation notable du prix". Comme cela est indiqué à l'article 6.5, pour démontrer l'existence d'une sous-cotation du prix et pour déterminer son importance, il faut procéder à une comparaison entre produits similaires.[578]

2) Facteurs affectant la comparabilité des prix

8.400 De nombreux facteurs physiques et non physiques et les perceptions des consommateurs influent sur la comparabilité des prix des voitures particulières. Ces facteurs sont notamment les suivants : fidélité à une marque, qualité, service après-vente, image de marque et réputation, fiabilité, conception, durabilité, usage, valeur de revente, confort et maniabilité, équipements de base, sécurité, options, dimensions habitabilité, consommation, cylindrée et technologie du moteur et type de transmission et de suspension. Comme le montrent les tableaux 26 et 27, il y a de nombreuses différences physiques entre les modèles à comparer et ces différences doivent être prises en compte

[577] Dans le document AV/15, les États-Unis ont de nouveau demandé, dans la question 12/28a), une explication du coût unitaire estimatif des voitures devant être produites à l'usine de Karawang (district dans lequel est situé Cikampek). Dans le document AV/16 (page 3), l'Indonésie, au lieu de répondre à cette question, a renvoyé les États-Unis au tableau A-30/2 de l'annexe U-12. Or, ce tableau donne simplement une liste des coûts en termes relatifs et, en tant que tel, il ne peut pas servir de base à l'estimation des coûts unitaires en termes absolus. Autrement dit, d'après ce tableau, si le coût initial est X, le prix final sera 616,9 X, mais le tableau ne permet pas de déterminer à quoi correspond X.

[578]Bien que cela ne soit pas directement applicable, il est intéressant de noter que les autorités locales chargées d'administrer les régimes de droits antidumping et de droits compensateurs conformément aux règles de l'OMC subdivisent en général une catégorie de produits similaires en plusieurs produits particuliers pour comparer les prix des produits aux fins de l'évaluation du dommage. Par exemple, dans l'enquête antidumping de 1992 concernant les monospaces importés du Japon, la Commission du commerce international des États-Unis et les parties ont reconnu qu'il était difficile de déterminer la comparabilité de différents modèles de monospaces et ont dû affronter cette difficulté. La Commission, avec le concours des parties, a finalement subdivisé la catégorie unique de produits similaires – les monospaces – en 15 produits distincts aux fins de la comparaison des prix. Voir, Minivans from Japan, USITC Pub. 2529 (juillet 1992), pages 5 et A-100 (pièce n° 45 de l'Indonésie).

pour comparer les prix. Il faut aussi tenir compte des caractéristiques non physiques et des perceptions des consommateurs indiquées ci-dessus.

8.401 Pour quantifier l'effet sur les prix de certaines différences physiques, on peut se baser sur les suppléments que les concessionnaires appliquent généralement aux modèles présentant des caractéristiques améliorées – par exemple, moteur plus puissant et plus perfectionné, équipements de sécurité spéciaux (système antiblocage et airbag), finitions, aménagements intérieurs (vitres et verrouillage électriques, autoradio) et boîte de vitesses automatique. Mais ces suppléments ne peuvent guère servir de base d'ajustement car ils ne sont guère transposables d'un modèle à l'autre.

8.402 Il est beaucoup plus difficile de quantifier l'effet sur les prix des autres facteurs physiques et non physiques et des perceptions des consommateurs car il n'y a pas, dans ce cas, de supplément de prix. On peut évaluer le surprix que les consommateurs sont disposés à payer pour les équipements spécifiques à la Peugeot 306 ou à l'Opel Optima en effectuant une enquête ciblée auprès des consommateurs. Les enquêtes de ce genre sont courantes dans l'industrie automobile.[579]

6. Ajustements pour tenir compte des facteurs affectant la comparabilité des prix

a) Arguments de l'Indonésie

8.403 Comme on l'a vu, beaucoup d'"autres facteurs" affectent la comparabilité des prix de la Timor, de la Peugeot 306 et de l'Opel Optima et ces facteurs doivent être pris en compte dans l'examen des allégations des Communautés européennes (et des États-Unis) concernant la sous-cotation du prix. L'Indonésie se permet de faire remarquer qu'il incombe normalement aux plaignants de déterminer si les produits sont similaires.

b) Arguments des Communautés européennes

8.404 Les Communautés européennes ont démontré que:

- la Timor S515 était la voiture particulière la moins coûteuse vendue en Indonésie en novembre 1996 ainsi qu'en mars 1997;

- en particulier, en novembre 1996, le prix de la version la moins chère de la Timor S515 était inférieur de 43 pour cent au prix de la version la moins chère de la Peugeot 306 et de 52 pour cent au prix de l'Opel Optima. En mars 1997, les marges de sous-cotation du prix étaient à peu près les mêmes.

8.405 L'Indonésie n'a fourni aucun élément de preuve pour réfuter ces allégations. Au lieu de cela, ses seuls arguments concernant l'existence d'une sous-cotation du prix sont les suivants :

- l'article 6:5 de l'Accord SMC stipule que toute comparaison des prix doit être effectuée pour un même niveau commercial et des périodes comparables, compte dûment tenu de tout autre facteur affectant la comparabilité des prix. Les Communautés européennes n'ont pas cherché à tenir compte dans leur analyse de "tout autre facteur";

- les prix de la Mazda MR-90 et de la Ford Laser sont inférieurs au prix de la Timor.

[579] Voir, plus généralement, Daniel McGinn, Divide and Conquer: Meet the Researcher Behind GM's Controversial Marketing Strategy, Newsweek, 1er décembre 1997, pages 50 à 52 (pièce n° 42 de l'Indonésie, annexe B).

8.406 Toutes les comparaisons de prix effectuées par les Communautés européennes sont basées sur les prix catalogue communiqués par l'Indonésie elle-même (annexe A-40/1 de sa réponse au titre de l'annexe V de l'Accord). Les Communautés européennes croient comprendre que tous les prix indiqués dans ce document correspondent au même niveau commercial (à savoir la vente au détail) et à la même période (novembre 1996 et mars 1997). Elles estiment qu'il n'y a pas d'"autre facteur" pertinent (y compris les différences dans les caractéristiques physiques) susceptible d'affecter sensiblement la comparabilité des prix de la Timor S515, de l'Opel Optima et de la Peugeot 306. L'Indonésie elle-même n'a pas pu identifier d'"autre facteur" pertinent, et encore moins des facteurs pouvant expliquer une sous-cotation du prix de 50 pour cent.

8.407 De plus, les Communautés européennes n'ont connaissance d'aucun "autre facteur" (y compris les différences dans les caractéristiques physiques) pouvant expliquer la forte sous-cotation du prix de la Timor. L'Indonésie ne peut pas imposer aux Communautés européennes la charge de prouver que quelque chose n'existe pas, c'est-à-dire qu'il n'existe pas d'"autre facteur" responsable de la sous-cotation du prix. Les éléments de preuve qu'elles ont fournis sont largement suffisants pour faire présumer que les subventions en cause se sont traduites par une sous-cotation notable du prix. Si l'Indonésie pense que les différences de prix sont dues à un "autre facteur", il lui incombe de le prouver.

8.408 En tout état de cause, les données fournies dans la réponse de l'Indonésie au titre de l'annexe V confirment que la sous-cotation du prix est imputable pour l'essentiel aux subventions accordées à PT TPN. Comme l'indique le tableau suivant (présenté par l'Indonésie dans le document AV/3, annexe A-28), le prix estimatif à la distribution de la Timor en 1998 est compris entre 22 170 dollars et 24 085 dollars "sans subvention" et il est de 14 927 dollars "avec subvention". Le prix estimatif "avec subvention" est presque le même que le prix catalogue de la Timor en mars 1997, lequel était inférieur de 39 pour cent au prix catalogue de la version la moins chère de la Peugeot 306 (24 405 dollars). Par contraste, le prix estimatif "sans subvention" de la Timor n'aurait été inférieur que de 1 à 9 pour cent au prix catalogue de la Peugeot 306. Autrement dit, les subventions accordées à PT TPN représentent entre 77 pour cent et 97 pour cent de la différence de prix entre la Timor et la Peugeot 306.

Tableau 36

Voitures timor produites à l'usine de karawang

1 dollar EU = 2 430 rupiahs

| N° | Rubrique | 1997 | 1998 (estimations) | 1999 (estimations) | Remarques |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Capacité (unitaire) | n.c. | 63 000 | 63 000 | |
| 2 | Production | n.c. | 6 000 | 35 000 | La seule Timor produite en Indonésie est la S515i DOHC 1 500 $cm^3$. |
| 3 | Coût unitaire (en dollars EU)<br>a. avec subvention<br>b. sans subvention | <br>n.c.<br>n.c. | <br>7 000 – 9 000<br>9 664 – 12 852 | <br>7 000 – 9 000<br>9 664 – 12 852 | |
| 4 | Prix unitaire à la distribution (en dollars EU)<br>a. avec subvention[1]<br>b. sans subvention[2] | <br>n.c.<br>n.c. | <br>14 927<br>22 170 – 24 085 | <br>14 927<br>22 170 – 24 085 | |
| 5 | Ventes en Indonésie<br>a. nombre d'unités<br>b. millions de dollars EU | <br>n.c.<br>n.c. | <br>6 000<br>89,56 | <br>25 000<br>373,18 | |
| 6 | Exportations<br>a. nombre d'unités<br>b. millions de dollars EU | <br>n.c.<br>n.c. | <br>0<br>0 | <br>10 000<br>70 - 90 | |
| 7 | Teneur en éléments d'origine locale (%) | n.c. | 40 | 60 | |
| 8 | Subvention (en millions de dollars EU)<br>a. droit d'importation<br>b. taxe sur les ventes de produits de luxe | <br>n.c.<br>n.c. | <br>15,99 – 23,12<br>27,47 – 31,84 | <br>51,80 – 74,89<br>96,81 – 110,97 | |

Note: [1]Ce prix est calculé sans la taxe sur les ventes de produits de luxe, le droit d'importation et les droits d'immatriculation.

[2]Ce prix est calculé sans les droits d'immatriculation.

8.409 Comme cela a été dit, la Mazda MR-90 est un modèle ancien. Les Communautés européennes pensent qu'aucune voiture de ce modèle n'a été vendue depuis mai 1997 et que 19 unités seulement l'ont été entre janvier et avril 1997. La Ford Laser est vendue exclusivement comme taxi, en franchise de droits de douane et de taxes sur les ventes. Par conséquent, une comparaison avec les prix de modèles assujettis à des droits d'importation et à des taxes sur les ventes n'a aucun sens.

c) Arguments des États-Unis

8.410 L'Indonésie soutient pour la forme que les analyses des prix effectuées par les États-Unis et par les Communautés européennes sont défectueuses. Elle prétend non pas que ces comparaisons de prix n'ont pas été faites pour le même niveau commercial et pour des périodes comparables, mais que les plaignants n'ont pas pris en compte "tout autre facteur" au sens de l'article 6.5. Hormis le fait que l'article 6.5 n'oblige pas la partie plaignante à tenir compte de "tout autre facteur", mais identifie plutôt les autres facteurs comme un élément qu'un groupe spécial doit prendre en considération, les États-Unis n'ont connaissance d'aucun autre facteur de ce genre et l'Indonésie n'en a indiqué aucun. L'Indonésie cherche pour l'essentiel à faire en sorte que le Groupe spécial impose aux États-Unis et aux Communautés européennes la charge de prouver que quelque chose n'existe pas, à savoir qu'il n'y a pas d'"autre facteur".

8.411 Par ailleurs, comme l'ont dit de nombreux commentateurs, les subventions et l'avantage de 50 à 60 pour cent qu'elles confèrent en matière de prix sont la seule cause de la sous-cotation notable du prix de la Timor Kia Sephia.[580]

8.412 Les États-Unis n'ont connaissance d'aucun autre facteur qui expliquerait la forte sous-cotation du prix de la Timor Kia Sephia par rapport aux prix des produits similaires. Comme l'ont admis de nombreux analystes, cette sous-cotation est imputable aux énormes subventions accordées par l'Indonésie.[581]

8.413 De l'avis des États-Unis, il devrait incomber à la partie qui a intérêt à ce qu'un "autre facteur" soit pris en compte conformément à l'article 6.5 de prouver l'existence de ce facteur et son effet sur la comparabilité des prix. Sinon, comme ils l'ont déjà souligné, il appartiendrait à la partie adverse de prouver que quelque chose n'existe pas, ce qui imposerait une charge déraisonnable, généralement impossible à accomplir, ce que les rédacteurs de l'Accord SMC ne pouvaient pas avoir envisagé, puisque l'un des objectifs de l'Accord était d'établir des voies de recours multilatérales efficaces contre les subventions.

8.414 À cet égard, les dispositions pertinentes de l'Accord antidumping, qui traite abondamment de la question de la comparabilité des prix, donnent de précieuses indications sur ce point. D'ailleurs,

---

[580] Voir, par exemple, "Jakarta's Car Wars", Business Times (Singapour), 28 mai 1996 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 46 et 48); "Indonesia Draws More Criticism Over Car Plan", The Nikkei Weekly, 17 juin 1996 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 80 et 81); "Bumpy Road Ahead for Motoring Plan", South China Morning Post, 8 juin 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 132 et 133); et "Indonesia Company: Suharto Clan's Business Activities", EIU Viewswire, 28 juillet 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 154 et 156).

[581] Voir, par exemple, "Jakarta's Car Wars", Business Times (Singapour), 28 mai 1996 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 46 et 48); "Indonesia Draws More Criticism Over Car Plan", The Nikkei Weekly, 17 juin 1996 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 80 et 81); "Bumpy Road Ahead for Motoring Plan", South China Morning Post, 8 juin 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 132 et 133); et "Indonesia Company: Suharto Clan's Business Activities", EIU Viewswire, 28 juillet 1997 (pièce n° 14 des États-Unis, pages 154 et 156).

l'Indonésie a reconnu précédemment que les concepts élaborés dans le contexte des mesures antidumping peuvent être utiles dans une analyse portant sur l'existence d'un préjudice grave.

8.415 L'article 2.4 de l'Accord antidumping stipule qu'il faut procéder à une comparaison équitable entre la valeur normale et le prix d'exportation et qu'il sera dûment tenu compte de différents facteurs, y compris "de toutes les autres différences dont il est aussi démontré qu'elles affectent la comparabilité des prix". Autrement dit, il incombe à la partie qui demande une compensation de démontrer l'effet d'un facteur sur la comparabilité des prix. La dernière phrase de cet article dit que: "[l]es autorités indiqueront aux parties en question quels renseignements sont nécessaires pour assurer une comparaison équitable, et la charge de la preuve qu'elles imposeront à ces parties ne sera pas déraisonnable". L'article 2.4 semble donc imposer la charge de la preuve à la partie qui demande une compensation ou un ajustement en fonction de la valeur normale ou du prix à l'exportation, mais la charge ainsi imposée ne peut pas être déraisonnable.

8.416 Les États-Unis ne peuvent pas parler de la pratique de tous les Membres, mais il est certain que leurs autorités chargées d'administrer la législation antidumping ont pour pratique d'imposer la charge de la preuve à la partie qui demande un ajustement, qu'il s'agisse d'un exportateur qui cherche à réduire la marge de dumping ou d'une partie nationale qui cherche à l'accroître.

8.417 De même, l'application équitable de l'article 6.5 voudrait que la charge de la preuve soit imposée à la partie qui invoque l'existence d'un "autre facteur affectant la comparabilité des prix". Cela évite d'imposer la charge déraisonnable de prouver que quelque chose n'existe pas.

8.418 Les États-Unis notent aussi que l'article 6.5 dit "compte étant dûment tenu de tout autre facteur". Dans son sens ordinaire, le terme "dûment" signifie "comme il convient" ou "de façon appropriée". Comme les États-Unis l'ont déjà dit, ils n'ont connaissance d'aucun facteur autre que les subventions accordées par l'Indonésie qui pourrait expliquer la forte sous-cotation du prix dont témoignent les ventes de Timor Kia Sephia. De plus, comme cela a déjà été dit, les données de l'Indonésie elle-même indiquent que, à cause des subventions, le prix de la Timor Kia Sephia est inférieur de 7 200 à 9 100 dollars à ce qu'il serait sans elles (AV/14, annexe A-28, note 4).

8.419 Même à supposer, aux fins de l'argumentation, qu'il incombe aux États-Unis de tenir "dûment" compte des autres facteurs, les États-Unis ont démontré, comme ils le devaient, qu'il ne "convient" pas en l'espèce de prendre en compte d'autres facteurs.

7. Arguments supplémentaires avancés par les CE à titre de réfutation des réponses de l'Indonésie aux arguments concernant l'existence d'un préjudice grave

a) Les subventions accordées à PT TPN en vertu du Décret présidentiel n° 42/96 n'ont pas été retirées

8.420 Le premier argument de l'Indonésie part du postulat erroné qu'il existe deux "programmes" distincts prévoyant chacun des subventions différentes. Mais en fait, il n'existe qu'un Programme concernant la voiture nationale, fondé sur la Directive présidentielle n° 2/96. Le Décret présidentiel n° 42/1996 n'introduit pas un nouveau "programme". Son seul objet était, d'après ses propres termes, d'appliquer provisoirement aux voitures nationales importées de Corée le "même traitement"[582] que celui qui avait été accordé en février 1996 aux voitures nationales montées en Indonésie.

[582] Voir l'article premier du Décret présidentiel n° 42/1996 dans la pièce A-13 des CE. D'après la traduction fournie par l'Indonésie (annexe 6), "le même traitement sera appliqué" aux voitures nationales importées ... .

8.421 De plus, dans son premier argument, l'Indonésie fait l'erreur fondamentale de confondre la mesure par laquelle une subvention est accordée et la subvention elle-même. Une subvention continue d'exister – et, partant, elle peut être "retirée" ou ses effets défavorables peuvent être "éliminés" au sens de l'article 7.8 de l'Accord SMC – tant qu'elle favorise la vente des produits de l'entreprise qui en bénéficie, même si la mesure octroyant cette subvention est arrivée à expiration.

8.422 Dans le cas présent, l'autorisation donnée à PT TPN d'importer de Corée 45 000 Timor S515 en franchise de droits et de taxes a expiré le 30 juin 1997. Mais les subventions dont PT TPN a bénéficié en vertu de cette autorisation n'ont pas été "retirées". Elles ont encore profité aux ventes de voitures de PT TPN après le 30 juin 1997, causant toujours un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes.

8.423 À cet égard, les Communautés européennes notent et approuvent l'argument des États-Unis selon lequel les subventions accordées sous la forme de l'autorisation d'importer des voitures de Corée pendant un an en franchise de droits et de taxes sont des subventions non récurrentes et devraient partant être imputées sur des périodes ultérieures.

8.424 De plus, même si le montant total des subventions devait être attribué aux voitures importées de Corée avant le 30 juin 1997, il n'en reste pas moins que plus de 70 pour cent de ces voitures n'avaient pas encore été vendues à cette date. On peut estimer en fait que, si les ventes de Timor S515 se poursuivent au même rythme, la dernière Timor S515 importée de Corée en vertu du Décret présidentiel n° 42/1996 ne sera pas vendue avant mars 1999. Ce fait ne peut pas être imputé simplement à un excédent des stocks.

8.425 L'Indonésie ne traite pas directement des preuves de l'existence d'un préjudice grave présentées par les Communautés européennes sous prétexte qu'elle n'a pas besoin de le faire puisque la Timor S515 est différente de toute autre voiture particulière et que, de surcroît, le "programme de juin 1996" a déjà expiré. Cela tient en fait à ce que l'Indonésie ne peut fournir aucun élément de preuve pour réfuter l'allégation des CE, qui est fondée sur les éléments communiqués par l'Indonésie elle-même dans sa réponse au titre de l'annexe V.

b) La thèse de l'Indonésie selon laquelle le fait que les avantages conférés par l'exonération des droits d'importation et de la taxe de luxe pour les voitures importées de Corée entièrement montées dans le cadre du programme de juin 1996 seront remboursés ou ne seront pas accordés empêche de conclure à l'existence d'un préjudice grave est inexacte.

8.426 D'après l'Indonésie, tous les avantages conférés dans le cadre du programme de juin 1996 avaient déjà été "accordés" avant le 30 juin 1996. La question pertinente est donc de savoir si ces avantages continuent de produire des effets. Tant que PT TPN n'a pas effectivement et définitivement remboursé les subventions (majorées du montant des intérêts appropriés), on ne peut pas considérer qu'elles ne produisent plus d'effet.

8.427 La lettre présentée par l'Indonésie, qui indique que les Timors importées de Corée entièrement montées ne remplissent pas les conditions légales pour bénéficier des avantages accordés pour la voiture nationale, est une lettre que la SUCOFINDO a adressée au gouvernement indonésien pour présenter les résultats d'un audit qu'elle avait effectué. Les Communautés européennes croient comprendre que le gouvernement indonésien n'a pas encore décidé officiellement d'ordonner le remboursement sur la base de cet audit. De plus, s'il prenait cette décision, il est probable que PT TPN ferait appel. Et si cet appel n'aboutissait pas, le gouvernement indonésien pourrait toujours "annuler" la dette de PT TPN.

8.428 En somme, PT TPN n'a encore versé aucune des taxes et aucun des droits impayés et il n'est pas encore certain qu'elle sera tenue de le faire dans l'avenir. Il n'y a donc aucune raison de supposer que les subventions ont cessé ou cesseront de causer un préjudice grave. Dans ces conditions, le Groupe spécial doit statuer sur cette allégation, ainsi que sur toutes les autres allégations entrant dans le cadre de son mandat.

c) Les subventions accordées pour le montage de voitures particulières dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale continueront de causer un préjudice grave à la branche de production communautaire

8.429 L'autorisation donnée à PT TPN d'importer de Corée des Timors S515 en franchise de droits et de taxes a expiré le 30 juin 1997. Néanmoins, les ventes de ces voitures ainsi que les ventes des voitures subventionnées montées en Indonésie par PT TPN continueront de causer un préjudice grave aux intérêts de la Communauté dans un avenir prévisible.

8.430 Au 30 juin 1997, le nombre de Timor S515 importées de Corée en franchise de droits et de taxes qui n'avaient pas encore été vendues était de 28 391. Par comparaison, la demande totale de voitures particulières en 1996 était de 42 345 unités. Par conséquent, le nombre de Timor S515 importées de Corée qui n'étaient pas encore vendues au 30 juin 1997 aurait permis de répondre à près de 70 pour cent de la demande totale de voitures particulières en Indonésie pendant toute l'année 1996. Comme cela a déjà été dit, ces voitures ne seront pas assujetties à la taxe sur les ventes de produits de luxe lorsqu'elles seront vendues.

8.431 De juin 1997 à mai 1998, PT TPN montera la Timor S515 à l'usine de Tambun. D'après l'Indonésie, cette usine a une capacité de production de 3 000 voitures par an et elle en produit actuellement 1 000.

8.432 À compter de mai 1998, PT TPN produira la Timor S515 dans sa propre usine de Karawang. D'après le permis d'investissement accordé pas le BKPM, cette usine a la capacité de produire 120 000 véhicules par an, dont 80 000 berlines. Par comparaison, la demande prévue de voitures particulières en 1998 et 1999 est de 64 000 unités et de 72 000 unités, respectivement.[583] La capacité de production de l'usine de Karawang sera donc largement suffisante pour répondre à 100 pour cent de la demande indonésienne au cours des deux prochaines années.

8.433 D'après les estimations plus prudentes présentées maintenant par les autorités indonésiennes aux fins du présent différend la capacité de production de l'usine de Karawang sera de 63 000 unités.[584] Quoique inférieure aux prévisions initiales, cette capacité sera suffisante pour répondre à la quasi-totalité de la demande prévue en 1998.[585]

8.434 D'après les mêmes estimations, la production effective de Timor S515 sera de 6 000 unités en 1998 et de 35 000 unités en 1999, dont 25 000 unités destinées au marché indonésien.[586] Bien que le taux d'utilisation de la capacité soit inexplicablement faible, le gouvernement indonésien s'attend donc à ce que l'usine de Karawang produise en 1999 plus de 35 pour cent des voitures particulières qui

[583]Données provenant du rapport de DRI "East Asian Automotive Growth Markets", inclus à l'annexe 2 du document AV/2.

[584]AV/3, annexe A-28.

[585]Données provenant du rapport de DRI "East Asian Automotive Growth Markets", inclus à l'annexe 2 du document AV/2.

[586]AV/3, annexe A-28.

devraient être vendues en Indonésie, d'après les prévisions. Autrement dit, les autorités indonésiennes comptent sur une nouvelle augmentation de 10 pour cent de la part de marché de PT TPN d'ici à 1999.

8.435 Comme cela a été démontré précédemment, le taux de subventionnement estimatif (calculé sur la base de la valeur des ventes) des voitures montées par PT TPN en Indonésie est inférieur au taux de subventionnement des voitures importées de Corée, mais il est encore très élevé. Cela permettra à PT TPN de continuer à vendre à un prix nettement inférieur au prix des voitures de la Communauté. En fait, d'après les propres estimations de PT TPN, le prix de détail des voitures montées à l'usine de Karawang sera pratiquement le même que le prix de vente en 1997 des voitures importées de Corée.[587]

8.436 Les Communautés européennes ont démontré non seulement que le Programme de voiture nationale a causé un préjudice, mais aussi qu'il continuera de le faire dans un avenir prévisible. Cette allégation ne doit pas être confondue avec une allégation concernant une menace de préjudice grave. Comme le Programme a déjà causé un préjudice grave, il n'est pas nécessaire que les CE démontrent qu'il menace d'en causer un. Les CE ont aussi allégué une menace de préjudice grave, mais seulement à titre subsidiaire, c'est-à-dire dans l'éventualité où le Groupe spécial constaterait que le Programme n'a pas causé un préjudice grave effectif (voir la section VIII.B.7).

8.437 Les Communautés européennes ont démontré que:

- Au 30 juin 1997, le nombre de Timor S515 importées de Corée en franchise de droits et de taxes, qui n'étaient pas encore vendues était de 28 391. Comme cela a été dit précédemment, si les ventes se poursuivent au même rythme, il y a lieu de penser que la dernière Timor S515 importée de Corée ne sera pas vendue avec le mois de mars 1999.
- A compter de mai 1998, la Timor S515 sera assemblée à l'usine de Karawang. D'après le permis d'investissement que le gouvernement indonésien a délivré à PT TPN, cette usine est conçue pour produire 80 000 berlines par an.
- D'après la réponse de l'Indonésie au titre de l'annexe V, la production effective de Timor S515 à l'usine de Karawang sera de 6 000 unités en 1998 et de 35 000 unités en 1999, dont 25 000 unités destinées au marché indonésien. Par comparaison, jusqu'en septembre de cette année, PT TPN a vendu 13 476 unités. Cela signifie qu'elle s'attend à augmenter ses ventes de près de 40 pour cent d'ici à 1999.
- Dans sa réponse au titre de l'annexe V, l'Indonésie a admis que les prix actuels de la Timor S515 et, partant le degré de sous-cotation des prix, resteront inchangés en 1998 et 1999.

8.438 L'Indonésie n'a présenté aucun élément de preuve pour réfuter ces allégations. Elle aurait eu de la peine à le faire puisque celles-ci reposent toutes sur des données qu'elle a elle-même communiquées dans sa réponse au titre de l'annexe V.

8.439 Les Communautés européennes réfutent l'argument selon lequel la mesure a expiré et, partant, n'entre pas dans le cadre des travaux du Groupe spécial concernant leurs allégations au titre de l'article I:1 du GATT de 1994 (voir la section VII.E.2). De plus, en ce qui concerne les conséquences possibles du remboursement éventuel par TPN des subventions qui lui ont été accordées dans le cadre du programme, les Communautés européennes avancent les arguments suivants.

[587]À l'annexe A-28 du document AV/3, l'Indonésie a indiqué que le prix unitaire estimatif à la distribution "avec subvention" des Timors S515 montées à l'usine de Karawang en 1998 et 1999 sera de 14 927 dollars. Ce prix est presque le même que les prix actuels de PT TPN. D'après l'annexe A-40/1 du document AV/3, les prix catalogue de la Timor S515 étaient compris entre 13 535 et 14 861 dollars en mars 1997.

8.440 D'après l'Indonésie, tous les avantages conférés dans le cadre du prétendu programme de juin 1996 avaient déjà été "accordés" avant le 30 juin 1996. La question pertinente est donc de savoir si ces avantages continuent de produire des effets. Tant que PT TPN n'a pas effectivement et définitivement remboursé les subventions (majorées du montant des intérêts appropriés), on ne peut pas considérer qu'elles ne produisent plus d'effet.

8.441 La lettre présentée par l'Indonésie est une lettre que la SUCOFINDO avait adressée au gouvernement indonésien pour présenter les résultats d'un audit qu'elle avait effectué. Les Communautés européennes croient comprendre que le gouvernement indonésien n'a pas encore décidé officiellement d'ordonner le remboursement sur la base de l'audit de la SUCOFINDO. Par ailleurs, s'il prenait cette décision, il est probable que PT TPN ferait appel. Et si cet appel n'aboutissait pas, le gouvernement indonésien pourrait toujours "annuler" la dette de PT TPN.

8.442 En résumé, PT TPN n'a pas encore versé les taxes et les droits impayés et il n'est pas encore certain qu'elle sera obligée de le faire ultérieurement. Il n'y a donc aucune raison de supposer que les subventions ont cessé ou cesseront de causer un préjudice grave. Dans ces conditions, le Groupe spécial doit statuer sur l'allégation concernant l'existence d'un préjudice grave, ainsi que sur toutes les autres allégations entrant dans le cadre de son mandat.

8. Arguments additionnels des États-Unis au sujet du préjudice grave – prêt de 690 millions de dollars accordé sur instructions du gouvernement

8.443 Comme on l'a démontré précédemment, les subventions tarifaires et fiscales accordées dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale ont causé un préjudice grave aux intérêts des États-Unis. Le prêt de 690 millions de dollars consenti à TPN sur instructions du gouvernement n'a fait qu'aviver le préjudice grave qui existait déjà au moment où le gouvernement indonésien a donné instruction aux banques d'accorder le prêt.

8.444 Le prêt à des conditions de faveur accordé à TPN sur l'intervention du gouvernement indonésien va encore réduire les frais de gestion de TPN. La caution soutenue des pouvoirs publics va permettre à TPN et à Kia Timor, sa coentreprise, de continuer de jouir d'un avantage compétitif à l'égard de leurs concurrents sur le marché indonésien des voitures de tourisme, et les importations de voitures de tourisme des fabricants automobiles américains a) continueront d'être détournées du marché indonésien ou entravées; et b) continueront d'être affectées par une sous-cotation notable des prix de la berline Timor Kia Sephia subventionnée.

9. Allégations relatives à l'existence d'une menace de préjudice grave conformément à l'Accord SMC

a) Allégation des Communautés européennes

8.445 Les **Communautés européennes** soutiennent que, dans l'alternative, les subventions accordées aux voitures de tourisme au titre du Programme concernant la voiture nationale causent une menace de préjudice grave aux intérêts de la Communauté. Elles avancent les arguments ci-après à l'appui de cette allégation.

8.446 Comme on l'a démontré précédemment, les subventions accordées au titre du Programme concernant la voiture nationale ont causé un préjudice grave réel aux intérêts de la Communauté et il continuera d'en être ainsi dans un avenir prévisible.

8.447 Quoi qu'il en soit, à supposer que le Groupe spécial considère que les éléments de preuve disponibles ne permettent pas de rendre une constatation concluant à l'existence d'un préjudice grave

réel, les faits exposés ci-dessus en vue de démontrer que les subventions en question continueront de causer un préjudice grave à la branche de production communautaire sont plus que suffisants pour que l'on puisse conclure que le Programme concernant la voiture nationale cause une menace de préjudice grave aux intérêts de la Communauté.

b) Allégation des États-Unis

8.448 Les **États-Unis** soutiennent que les subventions accordées au titre du Programme concernant la voiture nationale ont causé une menace de préjudice grave pour les intérêts des États-Unis au sens des articles 6 et 27 de l'Accord SMC. Ils avancent les arguments ci-après à l'appui de cette allégation.

1) L'allégation telle qu'elle a été présentée

8.449 Les États-Unis ont démontré que le Programme concernant la voiture nationale avait déjà causé un préjudice grave pour les voitures de tourisme. Or, ces subventions menacent aussi de causer un préjudice grave aux exportations de véhicules utilitaires légers des États-Unis à destination du marché indonésien. Comme on l'a déjà dit, Kia Timor prévoit de monter sa propre version de la Kia Sportage, véhicule utilitaire léger qui se vendra en Indonésie sous le nom de Timor J520i. Comme on le verra plus loin, la Timor Kia Sportage bénéficiera aussi des subventions, et sa commercialisation aura vraisemblablement les mêmes effets défavorables envers les véhicules utilitaires légers des États-Unis que la Timor Kia Sephia envers les voitures de tourisme de ce pays.

8.450 À titre de référence, la note 13 relative à l'article 5 c) de l'Accord SMC prévoit que l'expression "préjudice grave" s'entend également de la "menace d'un préjudice grave". Même si l'Accord SMC ne précise pas les éléments qui constituent une menace de préjudice grave, ces éléments devraient, en bonne logique, être les mêmes que pour le préjudice grave, la principale différence étant qu'en cas de préjudice grave tous les éléments existent déjà alors qu'en cas de menace de préjudice grave tous les éléments ne se sont pas encore nécessairement concrétisés.

8.451 Dans cette affaire, les États-Unis ont démontré précédemment que trois des quatre éléments nécessaires existaient déjà. Le prêt de 690 millions de dollars accordé sur instructions du gouvernement 1) constitue une subvention, 2) est spécifique et 3) son montant dépasse 5 pour cent *ad valorem*. Le but manifeste de cette subvention étant de financer la construction des installations de Cikampek où la Timor Kia Sportage sera montée, le prêt a pour effet de conférer une subvention à la Sportage.[588]

8.452 En outre, les États-Unis ont démontré que les véhicules utilitaires légers américains importés et vendus en Indonésie étaient "similaires" à la Timor Kia Sportage. Comme il ressort du tableau 25, qui contient une comparaison des spécifications, la GM Opel Blazer est assez similaire à la Sportage pour être considérée comme un "produit similaire".[589]

8.453 La seule question qui demeure se rapporte aux effets qu'aura la Timor Kia Sportage une fois introduite sur le marché indonésien, dans le courant de l'année prochaine. À en juger par la stratégie de fixation des prix adoptée par TPN pour la Timor Kia Sephia, on est fondé à penser que TPN tirera avantage des subventions qu'elle reçoit du gouvernement pour sous-coter notablement ses prix par

[588] À ce jour, le gouvernement indonésien a précisé que la Timor Kia Sportage ne portera pas la désignation de "voiture nationale" et ne bénéficiera pas des subventions tarifaires et fiscales accordées au titre du Programme concernant la voiture nationale. En tout état de cause, il reste à savoir si les subventions tarifaires et fiscales accordées à la Sephia confèrent aussi des avantages à la Sportage.

[589] Les États-Unis pensent également que la Jeep Cherokee et la Jeep Wrangler sont "similaires" à la Sportage.

rapport à ses concurrents au sens de l'article 6.3 c). Dans ces conditions, il existe une menace de préjudice grave.

2) Allégation retirée par suite de la décision du Groupe spécial concernant la recevabilité de l'argument concernant le prêt de 690 millions de dollars accordé sur instructions du gouvernement

8.454 L'allégation des États-Unis relative à l'existence d'une menace de préjudice grave se limitait à l'impact de la Sportage subventionnée sur les véhicules utilitaires légers produits par les fabricants des États-Unis. Elle était fondée sur l'allégation connexe que le prêt de 690 millions de dollars EU accordé à TPN sur instructions du gouvernement (et destiné au financement de la construction de l'usine de Cikampek qui servira au montage de la Sportage), constitue une subvention pouvant donner lieu à une action. Le Groupe spécial ayant rejeté leur allégation au sujet du prêt, les États-Unis retirent leur allégation relative à l'existence d'une menace de préjudice grave.

8.455 Toutefois, si le Groupe spécial a considéré que les allégations des États-Unis au sujet du prêt étaient irrecevables, le prêt demeure pertinent en l'espèce. Voir *Argentine – Mesures affectant les importations de chaussures, textiles, vêtements et autres articles*, WT/DS56/R, rapport du Groupe spécial du 25 novembre 1997, paragraphe 6.15. À la première réunion du Groupe spécial, l'Indonésie a déclaré qu'après la phase de démarrage de TPN le marché dira, comme il se doit, qui sont les gagnants et qui sont les perdants. Déclaration de l'Indonésie devant le Groupe spécial, page 2. Cette déclaration est purement et simplement contredite par le fait que le gouvernement indonésien a donné instructions à un consortium de banques d'accorder à TPN un prêt assorti de conditions de faveur de 690 millions de dollars. Ce prêt est une subvention, et l'échéance du prêt étant de dix ans, la durée de la subvention est de dix ans. En d'autres termes, TPN sera réputée recevoir des subventions au titre du prêt pendant les dix années à venir. L'existence du prêt dément l'allégation de l'Indonésie selon laquelle, à partir de 1999, le "marché" dira qui sont les gagnants et qui sont les perdants. En outre, l'allégation de l'Indonésie selon laquelle le gouvernement indonésien n'a joué aucun rôle dans l'octroi du prêt est tellement en contradiction avec les faits signalés qu'elle met en question la crédibilité d'autres affirmations concernant des points de fait avancées par le gouvernement indonésien dans cette affaire.

c) Réponse de l'Indonésie

8.456 L'**Indonésie,** en répondant aux allégations relatives à la menace de préjudice grave avancées par les Communautés européennes et les États-Unis, fait valoir que les plaignants doivent démontrer qu'il y a menace de préjudice grave en présentant des éléments de preuve positifs conformément aux dispositions des paragraphes 3 à 8 compris de l'article 6. Elle s'appuie à cet égard sur les arguments ci-après.

8.457 Les allégations spécifiques relatives à l'existence d'une menace avancées par les CE se rapportent exclusivement aux effets supposés du Décret de février 1996 relatif au Programme concernant la voiture nationale et les allégations spécifiques relatives à l'existence d'une menace invoquées par les États-Unis aux effets supposés du prêt d'août 1997.[590] Comme on l'a vu plus haut, ces allégations portent sur le critère de 5 pour cent *ad valorem* contenu à l'article 6.1 a) ainsi que sur les critères généraux relatifs au préjudice grave définis à l'article 6.3. On ne se trouve pas pour autant

[590] Les CE parlent d'une manière générale des effets continus du programme de juin 1996, qui a pris fin, et du "taux estimatif de subventionnement (par rapport à la valeur des ventes) des voitures montées par PT TPN en Indonésie" et les États-Unis affirment d'une manière générale que les subventions au titre du Programme concernant la voiture nationale menacent de causer un préjudice grave aux exportateurs américains de véhicules utilitaires légers, mais cette argumentation générale ne répond même pas aux critères les plus élémentaires concernant la présentation d'éléments de preuve positifs ou le respect de la légalité.

devant des analyses différentes de l'existence d'une menace alors que les motifs d'engager une action sont différents.

8.458 En l'espèce, l'article 27.8 prévoit que les critères généraux énoncés à l'article 6.3 sont applicables à toute allégation au titre de l'article 6.1 a). Comme on le verra ci-après, les plaignants n'ont pas démontré, au moyen d'éléments de preuve positifs, comme le veut l'article 6.1a) ou 6.3, que leurs intérêts étaient menacés de subir un préjudice grave.[591]

1) Les subventions réelles et alléguées accordées au titre du Programme concernant la voiture nationale de février 1996 ou du prêt d'août 1997 consenti à TPN respectivement ne menacent pas de causer un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes ou aux intérêts des États-Unis

8.459 Les alinéas a) et c) de l'article 6.3 sont applicables aux allégations relatives à la menace de préjudice grave avancées par les Communautés européennes et les États-Unis. Ces deux textes sont expressément axés sur l'effet de la subvention en cause sur un "produit similaire" d'un autre Membre. Ce concept fondamental réduit considérablement la portée de l'analyse des effets à laquelle il y a lieu de procéder ici. Comme on l'a déjà dit, l'Indonésie n'est pas d'accord avec la thèse du produit similaire avancée par les plaignants.

a) Les allégations des plaignants relatives à l'existence d'une menace sont fondées sur une analyse erronée concernant le produit similaire

8.460 Les allégations des plaignants relatives à l'existence d'une menace sont fondées sur une analyse erronée concernant le produit similaire. Les Communautés européennes ont une approche trop vaste, et affirment ni plus ni moins que tous les véhicules automobiles de la catégorie des voitures de tourisme, au sens de la définition contenue dans les règlements de l'Indonésie, constituent une seule et même catégorie de produits similaires. Les États-Unis à l'inverse ont une approche trop restrictive et se bornent à prendre en compte les données concernant le moteur, la boîte de vitesses, les freins et les dimensions pour la comparaison entre la Sportage et l'Opel Blazer.[592] La Sportage n'est pas (et ne sera pas) une voiture nationale. En outre, l'application des critères habituels concernant le produit similaire fait apparaître le caractère spécieux de l'approche adoptée par chaque plaignant.

---

[591] Ainsi, bien que les calculs des États-Unis fondés sur l'annexe IV concernant le prêt d'août 1997 soient erronés sur plusieurs points importants, le gouvernement n'a pas ici à prendre en considération leur validité ou leur exactitude. Il en va de même pour l'application par les États-Unis et les CE des critères de 5 pour cent/15 pour cent aux éléments du Programme concernant la voiture nationale de février et de juin 1996, même si cela n'entre pas dans le cadre de leurs allégations spécifiques en matière de menace. Les calculs concernant le programme de juin 1996 sont sans objet puisque le programme a pris fin. Les calculs concernant le programme de février 1996 le sont également puisque les seuls éléments de preuve de l'existence d'un préjudice grave réel présentés portent exclusivement sur le programme de juin 1996 qui a cessé d'être en vigueur. L'article 6.1 a) est sans rapport avec le programme de février 1996 puisque, comme on le verra ci-après, les plaignants n'ont pas atteint le niveau de preuve exigé en vertu de l'article 27.8 en ce qui concerne la menace de préjudice grave.

[592] Cette approche erronée, bien que n'étant pas pertinente, fausse aussi l'analyse concernant le produit similaire faite par les États-Unis en ce qui concerne les voitures de tourisme. L'utilisation par les États-Unis, et dans une moindre mesure par les Communautés européennes, des catégories de segmentation du marché de DRI/McGraw-Hill, est également hors de propos. Tout d'abord, les catégories en question concernent le marché automobile européen, non le marché indonésien. Voir AV/2, Appendice 1, page 284. Ensuite, il n'est pas rare que les voitures portant la plaque du même constructeur présentent des différences notables d'un marché à l'autre. Enfin, les entités responsables ont des points de vue différents quant à la manière de segmenter le marché. Ainsi, une entité américaine place la version américaine plus moderne de la Kia Sephia dans la catégorie "Budget", soit une catégorie totalement différente de l'Escort, de la Neon et de n'importe quel modèle GM Opel Optima équivalent. Voir Indonésie, pièce n° 12.

8.461 Le critère de l'utilisation finale est sans intérêt en l'espèce car des véhicules très dissemblables – autobus, motocyclettes, camions et voitures – servent à transporter des personnes et des marchandises. En fait, des moyens de transport tractés par l'animal et par l'homme servent à ces mêmes fins.

8.462 En ce qui concerne les voitures, les goûts et habitudes des consommateurs et les propriétés, la nature et la qualité du produit sont indissociables. Contrairement à la position adoptée par les Communautés européennes et les États-Unis, le marché des voitures de tourisme et celui des véhicules utilitaires légers sont très différents. Il est largement admis qu'avant d'acheter les consommateurs prennent en compte de nombreuses caractéristiques, physiques ou non, parmi lesquelles: la qualité, la réputation, le prix, la valeur de revente, le confort, les caractéristiques standard, la sécurité, les options, les dimensions extérieures, l'espace intérieur, la taille du moteur et la technologie (puissance, disposition des cylindres en ligne/en V, type de soupapes), la consommation de carburant, etc.[593]

8.463 Enfin, en ce qui concerne le traitement tarifaire, celui-ci dépend, pour les voitures de tourisme de la cylindrée et du type de carburant (essence ou diesel), les diverses catégories étant, selon le Système harmonisé, de 1 000 $cm^3$, 1 500 $cm^3$ et 3 000 $cm^3$.[594] À cet égard, il est particulièrement important de relever que Timor est l'une des rares voitures de tourisme vendues en Indonésie d'une cylindrée de plus de 1 500 $cm^3$.[595]

8.464 En résumé, il est peut-être difficile de fixer des catégories de produits similaires appropriées aux fins de la présente affaire, mais il est plus qu'évident que les catégories présentées par les Communautés européennes et les États-Unis ne sont pas appropriées, et ce d'autant moins qu'une interprétation restrictive de l'expression s'impose en l'espèce. Les Communautés européennes et les États-Unis n'ont pas assumé la charge de la preuve et démontré qu'il s'agit de produits similaires ni établi des catégories de produits similaires acceptables.[596] Comme il ressort de l'argumentation qui suit, leur impossibilité de présenter des éléments de preuve appropriés les met dans l'impossibilité de démontrer de manière affirmative, comme cela leur incombe, que leurs intérêts sont menacés de subir un préjudice grave en raison des effets du programme de février 1996 ou du prêt de 1997 accordé à TPN.

---

[593] En fait, si la seule chose qui comptait était le segment du marché automobile, il n'y aurait pas de tels écarts de prix entre des voitures d'un même segment. C'est ainsi que, comme le montre le tableau 31 présenté par les États-Unis, le prix de catalogue de mars 1997 de la Daewoo Nexia DOHC 1 500 $cm^3$ était de 43 millions de rupiahs et le prix de catalogue de la Honda Civic quatre portes, AKP 1 600 $cm^3$, de presque 75 millions.

[594] Voir SH position 87.03. Un certain nombre de pays établissent davantage de subdivisions sur la base d'autres facteurs (espace intérieur, type de carrosserie, nombre de cylindres, hauteur), à des fins statistiques et autres.

[595] Il faut également noter que deux autres véhicules correspondant à la catégorie des 1 000 à 1 500 $cm^3$ du SH (la Mazda MR-90 (1 400 $cm^3$) et la Ford Taxi (1 300 $cm^3$)) sont vendus à des prix inférieurs à ceux de la Timor. Voir AV/14, annexe U-22/1 à 3; AV/13, annexe 7.

[596] Voir Japon – Taxes sur les boissons alcooliques, WT/DS8/R (1er novembre 1996), rapport du Groupe spécial, page 124, paragraphe 6.14 (il incombe aux plaignants de prouver que les produits sont des produits similaires - différend au titre de l'article III:2).

b) Les plaignants n'ont pas démontré que, par leurs effets, le programme de février 1996 ou le prêt d'août 1997 accordé à TPN menaçaient de causer un préjudice grave

1) Le critère de la menace de préjudice grave

8.465 À propos de cette question fondamentale, il importe de souligner que le critère de la menace de préjudice grave doit être très rigoureux.[597] C'est ainsi que des conjectures, spéculations et hypothèses dénuées de fondement ne pourraient certainement pas constituer les "éléments de preuve positifs" requis en vertu de l'article 27.8. De plus, l'aspect temporel est lui aussi capital, étant donné la volatilité du climat économique et du climat des affaires (au niveau macro-économique et micro-économique). Les projections et les prévisions peuvent être élaborées soigneusement, elles sont trop sujettes à révision. Ainsi, plus un élément est éloigné dans le temps, moins il est fiable en tant qu'indicateur actuel de l'évolution future. En bref, la menace alléguée doit être réelle et imminente, et le critère de la menace doit être appliqué de manière prudente et judicieuse, surtout lorsque les droits d'un pays en développement Membre sont en jeu.

2) Les affirmations des CE

8.466 Les Communautés européennes: i) affirment que les ventes futures des voitures nationales importées au titre du programme de juin 1996 causeront un préjudice grave (non précisé); ii) donnent à entendre que les voitures nationales montées en Indonésie dans le cadre du programme de février 1996 vont détourner ou entraver les importations des Communautés européennes; et iii) font valoir que TPN sera en mesure, et prévoit dès à présent de fixer des prix de détail qui constitueront une sous-cotation notable par rapport à ceux des voitures des CE en 1998 et 1999. Or, aucun de ces points ne permet de rendre une constatation affirmative concluant à l'existence d'une menace.

8.467 En ce qui concerne les affirmations expresses des Communautés européennes tout excédent des stocks des voitures nationales importées est hors de propos dans cette affaire. Les voitures nationales n'ont bénéficié que du programme de juin 1996 et ce programme est terminé.

---

[597] L'article 15.7 de l'Accord sur les subventions, qui se rapporte à l'imposition de mesures compensatoires, est très instructif à cet égard. Il stipule, dans la section pertinente: "La détermination concluant à une menace de dommage important se fondera sur des faits, et non pas seulement sur des allégations, des conjectures ou de lointaines possibilités. Le changement de circonstances qui créerait une situation où la subvention causerait un dommage doit être nettement prévu et imminent". L'article 15.8, quant à lui, contient une mise en garde supplémentaire, même pour les cas où l'imposition de mesures compensatoires est justifiée, et dispose que "dans les cas où des importations subventionnées menacent de causer un dommage, l'application de mesures compensatoires sera envisagée et décidée avec un soin particulier".

On peut également s'appuyer sur la position de divers organes du GATT qui se sont penchés sur ce même concept de la menace dans le domaine antidumping. Dans le rapport du Groupe d'experts intitulé "Les droits antidumping et les droits compensateurs", il est dit: "En ce qui concerne les cas où des opérations de dumping *menacent* de causer un préjudice important, le Groupe a souligné que le recours aux mesures antidumping doit être étudié et décidé avec un soin tout particulier" (13 mai 1959) (IBDD, S8/156 (paragraphe 16, page 161)) (italiques dans le texte original). Le Comité des pratiques antidumping a déclaré: "[L]a mise en œuvre de moyens de protection contre le dumping fondée sur la menace de préjudice doit être limitée aux cas où les conditions commerciales font clairement apparaître qu'un préjudice important est imminent si les tendances du commerce dont on peut démontrer qu'elles sont défavorables à la production nationale persistent ou s'il se produit des événements dont on peut clairement prévoir qu'ils seront défavorables". Recommandation concernant la détermination de l'existence d'une menace de préjudice important (21 octobre 1985), IBDD, S32/195 (paragraphe 5, page 196). Voir également Droits antidumpings appliqués par la Corée aux importations de polyacétals en provenance des États-Unis (28 avril 1993), IBDD, S40/236 (paragraphe 271, pages 342-343).

8.468 Les arguments des Communautés en matière de détournement/entrave[598] et de sous-cotation des prix[599] futurs, sont eux aussi dénués de fondement. Comme on l'a déjà dit, les Communautés européennes n'ayant pas exposé ni présenté de preuves spécifiques concernant les produits similaires, cela ôte toute valeur à leur allégation déjà sommaire relative à l'existence d'une menace.

8.469 Quoi qu'il en soit, les données rétrospectives confirment le fait que la voiture nationale ne fait pas et ne fera pas notablement concurrence aux voitures des CE. Ainsi, en dépit du programme de juin 1996, le nombre total de voitures de tourisme portant des marques des Communautés européennes vendues en Indonésie est passé de 8 554 à 9 526 entre 1995 et 1996.[600] De plus, si l'on prend 1996 comme année de référence, la ventilation des ventes de voitures de tourisme par marque se présente comme suit : Mercedes-Benz 3 829 unités (40,2 pour cent des ventes totales des Communautés européennes), BMW 3 608 (37,9 pour cent); Peugeot 1 401 (14,7 pour cent) et Volvo 688 (7,2 pour cent).[601] Donner à croire que la petite Timor est ou sera la rivale de Mercedes-Benz, BMW, Peugeot ou Volvo suppose une sérieuse dose de crédulité. Les données rétrospectives sont donc un élément de plus permettant de réfuter les affirmations des Communautés européennes selon lesquelles la voiture nationale menace de causer (ou en fait a causé) un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes.

3) L'allégation des États-Unis

8.470 L'allégation des États-Unis relative à l'existence d'une menace est limitée à un seul facteur et ne prend en compte que les effets supposés de la Sportage, qui n'est pas encore en construction, sur les ventes de GM Opel Blazer. Les États-Unis commencent par affirmer que le prêt d'août 1997 accordé à TPN est une subvention spécifique qui dépasse 5 pour cent *ad valorem* et déclarent que tout ce qui est en cause c'est de savoir quels seront les effets de la Sportage sur le marché au moment de sa mise en

[598] Même si cela ne s'applique pas au cas présent, les groupes spéciaux du GATT qui ont eu à examiner des allégations en matière de détournement ou d'entrave ont imposé aux plaignants une charge de la preuve contraignante et demandé qu'ils présentent des éléments de preuve évidents et substantiels à l'appui de leurs allégations. Voir Mesures d'encouragement appliquées par la France à l'exportation du blé et de la farine (21 novembre 1958), IBDD, S7/48 (paragraphe c), page 57); CEE - Restitutions à l'exportation de sucre (6 novembre 1979), IBDD, S26/317 (paragraphe 4.28, page 343 et alinéa f), page 349).

[599] L'article 6.5 prévoit, cela va de soi, que la comparaison doit être effectuée pour un même niveau commercial et des périodes comparables, compte étant dûment tenu de tout autre facteur affectant la comparabilité des prix. Ni les CE ni les États-Unis n'ont cherché à prendre en compte "d'autres facteurs".

[600] Voir AV/14, annexe U-21/1-B (la marque Opel n'est pas comprise). Les États-Unis et les CE comptent les ventes d'Opel dans leurs statistiques et dans leurs calculs visant à établir l'existence d'un préjudice grave. Le gouvernement demande que le Groupe spécial rende une décision concernant le plaignant qui est en droit d'inclure l'Opel dans ses ventes.

Les CE ferment les yeux, cela va de soi, sur l'augmentation notable de leurs ventes pour mettre l'accent sur la part de marché, faisant ressortir que leur part de marché a augmenté "de manière marginale seulement" entre 1995 et 1996 et qu'elle a "baissé de manière dramatique" au premier semestre de 1997. Toutefois, cette évolution des parts de marché est sans intérêt. Comme les CE elles-mêmes le relèvent: "Depuis 1992 et jusqu'en 1996 les exportations de voitures de tourisme de la Communauté ont augmenté à un rythme plus rapide que la demande, d'où des gains notables concernant la part de marché". Cela montre qu'il n'y a pas nécessairement de corrélation entre l'augmentation de la part de marché et celle de la demande. De nombreux facteurs externes influent sur le lien entre ces deux éléments, y compris l'évolution des goûts des consommateurs.

[601] Voir AV/14, Appendice U-21/1-B.

circulation.[602] Ils se contentent ensuite de dire qu'"à en juger par la stratégie de fixation des prix adoptés par TPN pour la Timor Kia Sephia, on est fondé à penser que TPN profitera des subventions qu'elle reçoit du gouvernement pour sous-coter notablement ses prix [ceux de la Sportage] au sens de l'article 6.3 c)". Ce n'est là rien d'autre que de la spéculation pure et simple, et sans fondement, qui n'a rien à voir, même de loin, avec les éléments de preuve positifs requis en vertu de l'Accord SMC. Ce fait, joint à l'analyse déficiente des États-Unis concernant le produit similaire examinée ci-dessus, vient à bout de l'allégation relative à l'existence d'une menace avancée par ce pays.

8.471 En outre, l'Indonésie a informé les plaignants et le Groupe spécial qu'elle n'accordera pas le statut de voiture nationale à un véhicule du type de la Sportage.[603]

C. Allégation au titre de l'article 28 de l'Accord SMC[604]

1. Allégation avancée par les États-Unis

8.472 Les **États-Unis** estiment que l'Indonésie a élargi la portée de ses subventions tarifaires et fiscales d'une manière incompatible avec l'article 28.2 de l'Accord SMC. Ils avancent les arguments ci-après à l'appui de cette allégation.

8.473 L'Indonésie a mis en place le régime d'incitations tarifaires et fiscales fondé sur la teneur en éléments d'origine locale en 1993, longtemps avant de signer l'Accord sur l'OMC et avant que l'Accord sur l'OMC entre en vigueur pour ce pays. Or, après que l'Accord de l'OMC soit entré en vigueur pour elle, elle a élargi la portée de ces subventions. Elle a donc violé l'article 28.2 de l'Accord SMC.

8.474 Pour commencer, les incitations tarifaires et fiscales accordées au titre du programme de 1993 constituent des "subventions à l'importation" ou subventions "liées à la "teneur en produits locaux" au sens de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC. Premièrement, elles correspondent à la définition du terme "subvention" contenue à l'article 1.1 de l'Accord SMC puisque a) des recettes publiques sont abandonnées et b) elles confèrent un avantage puisque la facture tarifaire ou fiscale d'une entreprise est réduite. En fait, l'Indonésie a reconnu que ces mesures constituaient des subventions. Deuxièmement, ces subventions tombent sous le coup de l'article 3.1 b) puisqu'elles sont "subordonnées … à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés". Elles sont donc prohibées au sens de l'article 3 de l'Accord SMC.

8.475 Les incitations tarifaires et fiscales accordées par l'Indonésie correspondent effectivement à la définition des subventions prohibées, mais l'Indonésie, en sa qualité de pays en développement, n'est présentement pas tenue par la prohibition énoncée à l'article 3.1 b). Aux termes de l'article 27.3 de l'Accord SMC "[l]a prohibition énoncée au paragraphe 1 b) de l'article 3 ne s'appliquera pas aux pays en développement Membres pendant une période de cinq ans … à compter de la date d'entrée en vigueur de l'Accord".

---

[602] Nonobstant l'allégation des États-Unis le prêt n'est pas une subvention car ses modalités sont pleinement conformes à des considérations commerciales et, de toute manière, il n'entre pas dans le cadre de la présente affaire. Toutefois, le gouvernement n'a pas à entrer en matière sur ce point puisque les effets allégués de cette mesure ne menacent pas de causer un dommage grave pour les intérêts des États-Unis.

[603] À cet égard, l'Indonésie a transmis aux plaignants et au Groupe spécial une lettre émanant du Ministère de l'industrie et du commerce adressée à TPN dans laquelle celui-ci refuse d'accorder à un véhicule du type de la Sportage les avantages conférés à la voiture nationale (n° 1039/DJ-ILMK/X/1997 du 21 octobre 1977, Indonésie – Pièce n° 4, Appendice E).

[604] Dans sa première communication, le **Japon** alléguait que l'Indonésie avait violé l'article 28 de l'Accord SMC, mais il n'a pas incéré cette allégation dans sa plainte.

8.476 En revanche, si l'Indonésie n'est présentement pas tenue par les dispositions de l'article 3.1 b), interdisant l'octroi de subventions liées à la teneur en produits locaux, elle est tenue par les dispositions de l'article 28.2 de l'Accord SMC interdisant d'étendre la portée des programmes de subventions incompatibles avec les dispositions de l'Accord SMC. L'article 28, qui s'intitule "*Programmes existants*", s'applique aux "programmes de subventions qui auront été mis en place sur le territoire de tout Membre avant la date à laquelle ce Membre aura signé l'Accord sur l'OMC et qui seront incompatibles avec les dispositions du présent accord ...".[605] L'article 28.2 stipule: "Aucun Membre n'étendra la portée d'un tel programme et celui-ci ne sera pas reconduit quand il arrivera à expiration".

8.477 L'Indonésie a étendu de diverses manières la portée des subventions tarifaires et fiscales qu'elle accordait avant l'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC. D'abord, le Décret n° 223/1995 avait pour objet de réviser les subventions tarifaires accordées antérieurement en vertu du Décret n° 645/1993 pour les parties de voitures de tourisme, comme suit:

Tableau 37

Parties de voitures de tourisme

| Teneur en éléments d'origine locale | Taux de droits d'importation Décret n° 645/1993 | Taux de droits d'importation Décret n° 223/1995 |
|---|---|---|
| Moins de 20% | 100% | 65% |
| 20% - 30% | 80% | 50% |
| Plus de 30% - 40% | 60% | 35% |
| Plus de 40% - 50%[606] | 40% | 20% |
| Plus de 50% - 60%[607] | 40% | 10% |
| Plus de 60% | 0% | 0% |

8.478 Comme le montre le tableau ci-dessus, en ce qui concerne les incitations tarifaires applicables aux parties de voitures de tourisme, le Décret n° 223/1995 élargit la gamme des incitations en créant de nouvelles catégories concernant la teneur en éléments d'origine locale. Ainsi, l'entreprise de montage de voitures de tourisme dont la teneur en éléments d'origine locale était de 41 pour cent avait dû, en vertu du Décret n° 645/1993, arriver à une teneur de plus de 60 pour cent pour avoir droit à l'avantage supplémentaire inhérent à un taux de droit d'importation de zéro pour cent. Comme il est probable qu'une teneur de 60 pour cent est un objectif impossible à atteindre, rien n'incitait l'entreprise en question à tenter d'atteindre une teneur supérieure à 41 pour cent.[608] En revanche, en vertu du Décret n° 223/1995, l'entreprise considérée n'a pas à dépasser une teneur de 60 pour cent pour bénéficier d'une subvention supplémentaire; il lui suffit d'atteindre une teneur en éléments d'origine

[605] Article 28.1, Accord SMC.

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

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

[608] En fait, la plupart des observateurs estiment qu'il est extrêmement difficile d'arriver à une teneur en produits locaux de 60 pour cent pour les voitures de tourisme. "In Defence of the National Car Project", Business Times (Singapore), 10 juin 1996 (EU, pièce n° 14, pages 72-74)

locale de 51 pour cent pour que le taux de droits applicable à ses importations soit ramené de 20 à 10 pour cent.

8.479 Le Décret n° 82/1996 étend lui aussi la portée des incitations tarifaires existant avant l'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC. En vertu de ce décret, l'entreprise de fabrication ou de montage de la "voiture nationale" est exonérée des droits d'importation sur les parties importées si le véhicule a une teneur en éléments d'origine locale de 20 pour cent au cours de la première année ou de 40 pour cent au cours de la deuxième année. Pour les voitures de tourisme, en vertu du Décret n° 645/1993, lorsque la teneur en éléments d'origine locale était de 20 pour cent, l'entreprise de fabrication ou de montage devait payer des droits d'importation de 80 pour cent; l'entreprise de fabrication ou de montage, lorsque cette teneur était de 40 pour cent, elle devait acquitter des droits de 60 pour cent. Il est évident que ramener des taux de droits d'importation de 80 et de 60 pour cent à zéro constitue une extension de la portée de la subvention tarifaire.

8.480 Ensuite, l'Indonésie a étendu la portée des incitations fiscales qu'elle accordait avant l'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC. On se rappellera qu'en vertu du Décret n° 647/1993 les voitures de tourisme d'une cylindrée de moins de 1 600 $cm^3$ et les jeeps étaient assujetties à une taxe de luxe préférentielle de 20 pour cent lorsque la teneur en éléments d'origine locale était supérieure à 60 pour cent. Le Décret n° 647/1993 constituait donc une subvention liée au remplacement des importations pour les jeeps et certaines voitures de tourisme, le montant de la subvention correspondant à la différence entre le taux préférentiel de 20 pour cent et le taux de 35 pour cent applicables aux véhicules correspondants d'une teneur en éléments d'origine locale de 60 pour cent ou moins.

8.481 Néanmoins, le montant de la subvention fiscale a été augmenté, ainsi que la gamme des véhicules admis à bénéficier de la subvention, en vertu du Règlement n° 36/1996. La taxe de luxe a été ramenée de 20 pour cent à zéro pour les véhicules automobiles d'une teneur en éléments d'origine locale supérieure à 60 pour cent. De plus, la subvention fiscale n'était plus limitée aux jeeps et l'exonération s'étendait à tous les véhicules utilitaires légers. Enfin, la "voiture nationale" était soumise à une taxe de luxe de zéro même si elle devait uniquement avoir une teneur en éléments d'origine locale de 20 pour cent la première année et de 40 pour cent la seconde.

8.482 En résumé, l'Indonésie a notablement élargi la portée des subventions liées à la teneur en éléments d'origine locale qu'elle accordait avant l'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC. Ce faisant, elle a agi de manière incompatible avec les dispositions de l'article 28.2 de l'Accord SMC.

8.483 L'Indonésie n'a pas contesté la description donnée par les États-Unis de la manière précise dont elle a étendu la portée de ces subventions. Elle répond en invoquant deux arguments: 1) l'article 27.3 ne contenant pas de disposition expresse en matière de statu quo comparable à celle que contient l'article 27.4 au sujet des subventions à l'exportation, les auteurs de l'Accord ont dû renoncer délibérément à insérer une disposition de cet ordre pour les subventions liées à la teneur en éléments d'origine locale; et 2) les subventions liées à la teneur en éléments d'origine locale accordées par les pays en développement Membres ne sont pas "incompatibles avec les dispositions de l'Accord" au sens de l'article 28.1. Les États-Unis estiment que ces deux arguments ne sont pas justes.

8.484 Le premier argument méconnaît le texte de l'article 28 et l'histoire de la rédaction de l'article 27.3. En ce qui concerne le texte de l'article 28, il y est dit qu'il s'applique à tous les Membres, et pas seulement aux pays développés Membres. Si ses auteurs avaient voulu qu'il ne s'applique qu'aux pays développés Membres, il est probable qu'ils l'auraient expressément indiqué. Or, les dispositions de l'article 28 s'appliquent à tous les Membres, sauf dans la mesure où elles sont modifiées par d'autres dispositions de l'Accord. Si l'article 27.3 permet de modifier les délais prévus à l'article 28.1 b) pour l'élimination des subventions incompatibles avec l'Accord SMC, il ne modifie en rien les prescriptions en matière de notification de l'article 28.1 a), ni les prescriptions en matière de statu quo de l'article 28.2.

8.485 En ce qui concerne l'histoire de la rédaction de l'article 27.3, dans l'examen de l'Accord sur les MIC décrit ci-dessus, les États-Unis ont montré comment l'article 27.3 avait été inséré à la dernière minute dans le texte de l'Accord SMC pour éviter d'interdire les subventions liées à la teneur en éléments d'origine locale qui seraient autorisées en vertu des dispositions transitoires de l'Accord sur les MIC. L'insertion de cette disposition en dernière minute a fait que toutes les modifications requises à des fins d'uniformisation n'ont pas pu être apportées. C'est ainsi que l'article 27.7 de l'Accord SMC prévoit que la procédure accélérée visée à l'article 4 ne s'applique pas aux pays en développement Membres en cas de subventions à l'exportation conformes aux dispositions des paragraphes 2 à 5 compris. Le texte de l'article 27.7 aurait dû être révisé pour comporter une référence aux subventions liées à la teneur en éléments d'origine locale, mais cela n'a pas été fait et l'on doit lire cette disposition en tenant compte de cette omission, comme toutes les parties à la présente affaire l'ont fait.

8.486 Le fait que l'article 27.3 ne contienne pas de disposition en matière de statu quo comparable à celle que contient l'article 27.4 ne doit donc pas être interprété comme une décision délibérée des auteurs d'exclure les subventions liées à la teneur en éléments d'origine locale accordée par les pays en développement de l'obligation générale en matière de statu quo contenue à l'article 28.2. Cela est d'autant plus vrai que l'article 5.4 de l'Accord sur les MIC contient une disposition comparable en matière de statu quo.

8.487 À propos de l'argument de l'Indonésie selon lequel les subventions liées à la teneur en éléments d'origine locale accordées par les Membres en développement ne sont pas "incompatibles" avec les dispositions de l'Accord SMC, le terme "incompatible" n'est pas simplement synonyme d'"interdit". Si les auteurs avaient voulu que l'article 28.1 recouvre uniquement les subventions prohibées par l'Accord SMC, ils auraient parfaitement pu utiliser le terme plus précis de "prohibées".

8.488 Enfin, l'interprétation restreinte de l'article 28 donnée par l'Indonésie est incompatible avec l'objet et le but de l'Accord SMC, qui était de renforcer les disciplines concernant le recours à des subventions liées à l'exportation et à la teneur en éléments d'origine locale. Si, pour certaines catégories de pays, le délai prévu pour la suppression de ces subventions est modulé, en revanche l'Accord SMC ne contient aucune disposition autorisant expressément l'extension de la portée ou l'augmentation de ces catégories de subventions pendant la période de suppression progressive, à titre unilatéral. À l'inverse, les deux seules dispositions de l'Accord SMC consacrées expressément à la question, les articles 27.4 et 28.2, condamnent de telles extensions ou augmentations.

8.489 En résumé, l'Indonésie n'a pas présenté d'arguments démentant l'existence d'une violation de l'article 28.2 de l'Accord SMC.

2. Réponse de l'Indonésie

8.490 L'**Indonésie** oppose à l'allégation présentée au titre de l'article 28.2 de l'Accord SMC que l'article 27.3 l'autorise, en sa qualité de pays en développement, à appliquer les subventions accordées en vertu des programmes de 1993 et de février 1996. Elle invoque à cet égard les arguments ci-après.

a) L'Indonésie est visée par les dispositions de l'article 27.3

8.491 Le droit à bénéficier des subventions accordées dans le cadre des programmes de 1993 et de février 1996 et le niveau de la subvention accordée à chaque bénéficiaire dépendent de la part en pourcentage des parties et composants provenant de sources locales que contiennent un modèle de voiture ou un composant déterminés. Comme on l'a relevé, ces subventions relèvent donc techniquement de l'article 3.1 b) en tant que "subventions subordonnées, soit exclusivement, soit parmi plusieurs autres conditions, à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés".

On l'a déjà vu, l'Indonésie en sa qualité de pays en développement entre dans le champ d'application de l'article 27.3 de l'Accord sur les subventions et est donc exemptée de l'interdiction énoncée à l'article 3.1 b) pour une période de cinq ans.

b) L'article 27.3 n'interdit pas la mise en place ou l'élargissement de la portée de subventions liées à la teneur en éléments d'origine nationale

8.492 L'article 27.3 n'interdit pas à l'Indonésie, en sa qualité de pays en développement, de mettre en place des subventions liées à la teneur en éléments d'origine nationale ou d'en élargir la portée. Cet article dispose:

> "La prohibition énoncée au paragraphe 1 b) de l'article 3 ne s'appliquera pas aux pays en développement Membres pendant une période de cinq ans … à compter de la date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC".

L'article 27.4, à l'inverse, interdit à un "pays en développement visé au paragraphe 2 b)" [de l'article 27] (soit les pays en développement autres que les pays les moins avancés et les pays dont le revenu par habitant est inférieur à 1 000 dollars par an) de "relever le niveau de ses subventions à l'exportation".

8.493 Conformément aux règles d'interprétation des traités contenues dans la Convention de Vienne sur le droit des traités, le fait que l'article 27.4 contient une prohibition quant à la mise en place ou l'élargissement de subventions à l'exportation et que l'article 27.3 ne contient pas de prohibition de cet ordre concernant les subventions liées à la teneur en éléments d'origine nationale ne peut que signifier que l'article 27.3 ne prévoit pas d'interdiction de cet ordre. Si les auteurs de l'Accord sur les subventions avaient voulu interdire la mise en place ou l'élargissement de subventions liées à la teneur en éléments d'origine nationale, ils l'auraient indiqué expressément à l'article 27.3, comme ils l'ont fait à l'article 27.4 pour les subventions à l'exportation.

c) La subvention liée à la teneur en éléments d'origine nationale n'entre pas dans le champ d'application de l'article 27.4, puisque ce n'est pas une subvention "à l'exportation" et que l'Indonésie figure parmi les pays en développement visés à l'Annexe VII

8.494 L'extrait pertinent de l'article 27.4 est le suivant:

> "27.4 Tout pays en développement Membre visé au paragraphe 2 b) supprimera ses subventions à l'exportation dans le délai de huit ans, de préférence de façon progressive. Toutefois, un pays en développement Membre ne relèvera pas le niveau de ses subventions à l'exportation et les éliminera dans un délai plus court que celui qui est prévu dans le présent paragraphe, lorsque le recours à ces subventions ne correspond pas aux besoins de son développement." (Non souligné dans le texte original; note de bas de page supprimée).

8.495 Tel qu'il est énoncé, l'article 27.4 s'applique donc uniquement aux subventions "à l'exportation". L'expression "subventions à l'exportation" est une expression consacrée qui renvoie aux subventions définies à l'article 3.1 a) de l'Accord sur les subventions, à savoir:

> "Subventions subordonnées, en droit ou en fait, soit exclusivement soit parmi plusieurs autres conditions, aux résultats à l'exportation, y compris celles qui sont énumérées à titre d'exemple dans l'Annexe I." (Notes de bas de page supprimées).

Cette expression ne recouvre pas les subventions au titre de la teneur en éléments d'origine nationale, qui sont définies séparément à l'article 3.1 b).

8.496 La distinction entre les subventions à l'exportation et les subventions au titre de la teneur en produits nationaux est également formulée de manière explicite à l'article 27 qui prévoit un traitement spécial et différencié pour chacune de ces deux catégories de subventions. L'article 27.2 et 27.4 traite des subventions à l'exportation (article 3.1 a)) et l'article 27.3 des subventions liées à la teneur en éléments d'origine nationale (article 3.1 b)). La condition énoncée à l'article 27.4 ne s'applique donc pas à la subvention liée à la teneur en éléments d'origine nationale définie à l'article 3.1 b) accordée par l'Indonésie.

8.497 En outre, même si l'article 27.4 s'appliquait aux subventions liées à la teneur en éléments d'origine nationale (ce qui, répétons-le, n'est pas le cas), l'interdiction de relever le niveau des subventions ne s'appliquerait pas à l'Indonésie. L'article 27.4 s'applique à "[t]out pays en développement Membre visé au paragraphe 2 b) [de l'article 27]". Tel qu'il est énoncé, il ne s'applique pas aux pays en développement Membres visés à l'article 27.2 a) – ceux qui sont "visés à l'Annexe VII" de l'Accord sur les subventions.[609] L'Indonésie est un pays en développement Membre visé à l'Annexe VII, et figure à l'alinéa b) de ladite annexe. Pour cette raison également la subvention liée à la teneur en éléments d'origine nationale accordée par ce pays ne tombe pas sous le coup de l'article 27.4.

d) La subvention liée à la teneur en éléments d'origine nationale n'entre pas dans le champ d'application de l'article 28.2 parce qu'elle n'est pas incompatible avec l'Accord SMC

8.498 L'article 28.2, qui a trait à l'élargissement de la portée des programmes de subvention, ne s'applique pas à l'Indonésie en sa qualité de pays en développement. L'article 28 prévoit la suppression progressive des programmes de subventions existants à la date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC et qui étaient incompatibles avec l'Accord sur les subventions. Cet article est ainsi libellé:

> "28.1 Les programmes de subventions qui auront été mis en place sur le territoire de tout Membre avant la date à laquelle ce Membre aura signé l'Accord sur l'OMC et qui seront incompatibles avec les dispositions du présent Accord seront:
>
> a) notifiés au Comité au plus tard 90 jours après la date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC pour ce Membre; et
>
> b) rendus conformes aux dispositions du présent accord dans un délai de trois ans à compter de la date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC pour ce Membre et, jusque-là, ne seront pas soumis aux dispositions de la partie II.

[609] Les plaignants ne peuvent pas soutenir que la deuxième phrase de l'article 27.4 ne se limite pas aux pays en développement Membres visés au paragraphe 2 b) de l'article 27. La première phrase de l'article 27.4 renvoie expressément aux pays visés au paragraphe 2 b). La troisième phrase se rapporte à la possibilité de proroger, si le pays intéressé en manifeste le désir, le délai de huit ans prévu pour la suppression progressive des subventions à l'exportation. Elle ne peut que s'appliquer aux pays visés au paragraphe 2 b) puisque ceux qui sont visés au paragraphe 2 a) (les pays visés à l'Annexe VII) ne sont pas tenus de supprimer progressivement leurs subventions à l'exportation dans un délai de huit ans. En outre, dans la deuxième phrase il est dit que les subventions à l'exportation seront éliminées "dans un délai plus court que celui qui est prévu dans le présent paragraphe". (Guillemets ajoutés). Il ne peut s'agir que du délai de huit ans consenti aux pays visés au paragraphe 2 b) pour la suppression des subventions à l'exportation. En conséquence, l'étude du texte de la deuxième phrase de l'article 27.4 et de son contexte confirme donc que l'article 27.4 dans sa totalité s'applique uniquement aux pays visés au paragraphe 2 b).

28.2 Aucun Membre n'étendra la portée d'un tel programme et celui-ci ne sera pas reconduit quand il arrivera à expiration." (Non souligné dans le texte original.)

8.499 L'article 28.2 s'applique uniquement aux programmes de subventions qui sont incompatibles avec les dispositions de l'Accord sur les subventions. En conséquence, l'expression "un tel programme" contenue à l'article 28.2 ne peut s'appliquer qu'aux programmes de subventions qui sont "incompatibles" avec l'Accord et ces programmes doivent être "rendus conformes" aux dispositions dudit accord.

8.500 Les subventions liées à la teneur en éléments d'origine nationale accordées par l'Indonésie au titre du Programme d'incitation de 1993 étaient en vigueur le 1er janvier 1995 (date à laquelle l'Accord sur l'OMC est entré en vigueur) et n'étaient pas à l'époque (et ne sont pas aujourd'hui) incompatibles avec les dispositions de l'Accord sur les subventions. Seules les subventions prohibées sont incompatibles avec l'Accord sur les subventions. Un Membre "n'accordera ni ne maintiendra" de subventions prohibées (article 3.2) et s'il est constaté qu'il en existe une ce Membre "la retire[ra] sans retard" (article 4.7). Les subventions "pouvant donner lieu à une action" (y compris les subventions accordées par les pays en développement qui ne sont pas prohibées en vertu de l'article 27.3), en revanche, ne sont pas incompatibles avec l'Accord. De telles subventions peuvent être accordées, mais s'il est établi ultérieurement qu'elles causent des effets défavorables pour les intérêts d'un autre Membre "le Membre qui accorde ou maintient cette subvention prendra des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables ou retirera la subvention" (article 7.8). En d'autres termes, les subventions pouvant donner lieu à une action sont compatibles avec l'Accord, mais les effets défavorables qu'elles pourraient causer doivent être corrigés.

## IX. ALLÉGATIONS AU TITRE DE L'ARTICLE X

### A. Allégations au titre de l'article X:3 a) du GATT de 1994

#### 1. Allégations avancées par le Japon

9.1 Le **Japon** fait valoir que le Programme concernant la voiture nationale tel qu'il a été prorogé a été appliqué en violation de l'article X:3 a) du GATT de 1994. Il invoque les arguments à l'appui de cette allégation:

a) L'article X:3 a) du GATT de 1994 prévoit que les règlements doivent être appliqués d'une manière uniforme, impartiale et raisonnable

9.2 L'article X:3 a) du GATT de 1994 stipule:

> "Chaque partie contractante appliquera d'une manière uniforme, impartiale et raisonnable, tous les règlements, lois, décisions judiciaires et administratives visés au paragraphe 1 du présent article."

Les lois, règlements, décisions judiciaires et administratives visés à l'article X:1 comprennent, notamment, ceux qui touchent aux "taux des droits de douane, taxes et autres impositions".

9.3 Dans le rapport de l'Organe d'appel dans l'affaire CE – Bananes III, il est dit que les dispositions de l'article X:3 a) "ne visent pas les lois, règlements, décisions judiciaires et administratives elles-mêmes, mais l'application de ces lois, règlements, décisions judiciaires et administratives".[610]

[610] Rapport de l'Organe d'appel dans l'affaire CE – Bananes III, paragraphe 200.

b) L'Indonésie a accordé des avantages aux automobiles importées par PT Timor, en violation de l'article X:3 a) du GATT de 1994

9.4 En juin 1996, l'Indonésie a autorisé PT Timor à importer des automobiles en franchise conformément aux dispositions du Décret présidentiel n° 42, alors que la prescription en matière de contre-achats, qui est clairement précisée dans le Décret du Ministre du commerce et de l'industrie n° 142/MPP/Kep/6/1996[611] n'était pas remplie. Les statistiques du commerce de l'Indonésie montrent qu'il est tout à fait impossible que TPN et Kia aient rempli la prescription en matière de contre-achats de 25 pour cent qui est bien précisée dans le Décret gouvernemental.[612] À la suite de cette décision, près de 40 000 automobiles ont été importées en franchise et leur vente a été également exonérée de la taxe de luxe, comme on l'a déjà vu. Il y a la violation de l'article X:3 a) du GATT de 1994, pour les raisons suivantes.

9.5 Premièrement, le Décret présidentiel n° 42/1996[613] et le Décret du Ministre du commerce et de l'industrie n° 142/MPP/Kep/6/1996 tombent sous le coup de l'article X:1 du GATT de 1994 puisqu'il s'agit de toute évidence de règlements qui touchent aux "taux des droits de douane, taxes et autres impositions".

9.6 Deuxièmement, l'Indonésie a accordé à PT Timor une autorisation qui s'est traduite par l'exonération des droits de douane et de la taxe de luxe, en violation flagrante du Décret présidentiel n° 42 et du Décret du Ministre du commerce et de l'industrie n° 142/MPP/Kep/6/1996. En d'autres termes, ce pays a appliqué ses règlements de manière partielle et déraisonnable.

9.7 L'Indonésie a donc accordé des avantages aux automobiles importées par PT Timor en violation de l'article X:3 a) du GATT de 1994.

2. Réponse de l'Indonésie

9.8 L'**Indonésie** fait valoir que le Japon soutient à tort que l'octroi du statut d'entreprise "pionnière" à TPN s'inscrit en violation de l'article X:3 a) du GATT de 1994. Elle invoque les arguments ci-après à l'appui de cette thèse.

a) Le Japon soutient à tort que l'octroi du statut d'entreprise "pionnière" à TPN s'inscrit en violation de l'article X:3 a) du GATT de 1994

9.9 Le Japon allègue à tort que l'Indonésie n'a pas respecté l'obligation qui lui incombe au regard de l'article X:3 a) de l'Accord général d'appliquer d'une manière uniforme, impartiale et raisonnable tous les règlements, lois, décisions judiciaires et administratives. L'Indonésie n'a pas violé les dispositions de l'article X:3 a).

---

[611] Décret n° 142/MPP/Kep/1996 du Ministre du commerce et de l'industrie (Japon – Pièce n° 43).

[612] Entre janvier et décembre 1996, la valeur totale des parties et composants d'automobiles exportés d'Indonésie vers la Corée a atteint 5 777 843 dollars; ce montant ne comprend pas seulement les parties et composants de la "Berline/S515 1 500 $cm^3$", mais ceux d'autres modèles produits par Kia Motors et de véhicules produits par d'autres sociétés coréennes (voir Japon – Pièce n° 50). Par ailleurs, la valeur des voitures nationales importées entre juin et la fin décembre 1996 provenant de Kia Motors a atteint 131 242 800 dollars (voir Japon – Pièces 30 et 31). Il est donc tout à fait évident que de juin à la fin décembre 1996 la valeur des contre-achats effectués par Kia n'a pas pu représenter 25 pour cent de la valeur des importations des voitures nationales (soit 32 810 700 dollars).

[613] Décret présidentiel n° 42/1996 (Japon – Pièce n° 9).

9.10 Premièrement, comme il est dit à propos de l'examen de l'article premier du GATT de 1994 (voir section VII.D), le programme de juin 1996 a pris fin, comme prévu, le 30 juin 1997 et ne sera pas reconduit. Le programme et le texte en vertu duquel il avait été accordé étant échus, il n'y a pas de motif que le Groupe spécial rende une détermination positive.

9.11 Deuxièmement, TPN a été chargée de la construction et de la production d'une voiture nationale en vertu de la Décision du Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux n° 02/SK/1996 (5 mars 1996).[614] Cette décision était fondée sur le fait que:

- TPN avait demandé à être retenue pour la construction d'une voiture (lettre de TPN n° 071/PD/TPN/II/96 (28 février 1996))[615];

- TPN avait obtenu l'autorisation d'investir dans le pays (n° 607/I/PMDN/1995 (9 novembre 1995))[616]; et

- TPN répondait à tous les critères et prescriptions nécessaires pour être retenue pour construire une voiture nationale conformément aux dispositions du Décret du Ministre d'État chargé de la mobilisation des capitaux n° 1/SK/1996 (27 février 1996)[617], mettant en œuvre l'Instruction présidentielle n° 2/1996 (19 février 1996).[618]

9.12 N'importe quelle société japonaise aurait pu, comme Kia, demander à participer au Programme concernant la voiture nationale. Aucune ne l'a fait. Si des sociétés japonaises l'avaient fait, les critères qui leur auraient été appliqués sont ceux qui ont été appliqués à TPN (c'est-à-dire ceux qui sont définis dans l'Instruction présidentielle n° 2/1996 et dans les règlements et décrets relatifs à la mise en œuvre de ladite instruction). Le programme aurait été appliqué de manière uniforme, impartiale et raisonnable. Le Japon n'a donc aucun motif de soutenir que l'Indonésie n'a pas respecté ses obligations au regard de l'article X:3 a) de l'Accord général.

b) L'Indonésie a respecté pleinement l'esprit et la lettre de l'article X qui, en tout état de cause, ne consacre pas d'obligations de fond

9.13 L'Indonésie a appliqué les lois, décrets, règlements et décisions judiciaires et administratives relatifs au Programme concernant la voiture nationale de manière uniforme et impartiale, conformément à l'article X:3 du GATT de 1994. Le Japon soutient néanmoins que ses fabricants automobiles ne comprennent toujours pas les subventions accordées ni la manière dont elles sont appliquées. Étonnant, les producteurs japonais les comprennent assez bien puisque leurs parts combinées du marché indonésien de toutes les voitures de tourisme, y compris le marché sur lequel la Timor est en concurrence, a augmenté de plus de 40 pour cent. Une telle croissance est sans précédent. Les constructeurs automobiles japonais sont arrivés à ce résultat en évinçant les fabricants des Communautés européennes et des États-Unis dont ils ont acquis les parts de marché et qui, eux, comprennent, semble-t-il, ces subventions, puisque ni les États-Unis ni les Communautés européennes n'ont jugé utile de feindre l'ignorance.

[614] Voir Indonésie – Pièce n° 5.

[615] Voir Indonésie – Pièce n° 14.

[616] Voir Indonésie – Pièce n° 15.

[617] Voir Indonésie – Pièce n 4.

[618] Voir Indonésie – Pièce n° 1.

9.14 Enfin, l'objection du Japon n'est autre que la description de dispositions administratives touchant une mesure qui n'est plus en vigueur. La description du Japon ne donne la démonstration de rien de partial, de non uniforme ou de déraisonnable. Le gouvernement ne comprend pas pourquoi le Japon s'obstine à maintenir une allégation à l'évidence sans fondement en se prévalant de l'article X.

c) Le gouvernement indonésien n'a pas établi le Programme concernant la voiture nationale au seul bénéfice de TPN

9.15 L'allégation du Japon au titre de l'article X repose en bonne partie sur une affirmation erronée et non fondée voulant que le Programme concernant la voiture nationale ait été créé au seul bénéfice de TPN. Comme le gouvernement l'a déjà démontré, cette affirmation est fausse. Le programme a été créé au bénéfice de l'Indonésie; n'importe quelle société remplissant les conditions requises pouvait s'en prévaloir. TPN a été retenue parce que sa proposition était solide. En particulier, on a estimé que la proposition de TPN consistant à produire la "Timor" S515 en utilisant la technologie de Kia Motors de Corée du Sud satisfaisait aux exigences énoncées dans le Décret n° 31/1996 du Ministre de l'industrie et du commerce.

d) Le gouvernement indonésien examine comme il se doit la question de savoir si TPN a observé les décrets applicables; il s'agit au demeurant d'une question d'application interne de la législation indonésienne et non pas du respect de l'article X du GATT de 1994

9.16 Par ailleurs, le Japon confond à dessein les conditions énoncées dans les décrets et les rapports entre les décrets avec l'application de ces mêmes décrets, en cherchant en vain à déformer encore plus le comportement de l'Indonésie. A cet égard, l'Indonésie a indiqué dans sa deuxième communication qu'elle examinait la question de savoir si TPN avait observé les décrets et que, si le gouvernement constatait que TPN les avait enfreints, il prendrait les mesures voulues tel qu'il est prévu dans les décrets.[619] L'Indonésie a produit ultérieurement une lettre faisant état des résultats de cet examen, dans laquelle il était indiqué que TPN n'avait pas satisfait aux exigences des décrets. Par conséquent, le Ministre des finances donnerait pour instructions au Directeur général des douanes d'obliger TPN à acquitter les droits d'importation et la taxe sur les ventes de produits de luxe parce que TPN n'avait pas satisfait aux critères du Programme concernant la voiture nationale au cours de la première année.

3. Contre-arguments présentés par le Japon

9.17 Le **Japon** présente les arguments qui suivent pour réfuter les réponses de l'Indonésie aux allégations formulées au titre de l'article X:3 a) du GATT de 1994.

9.18 Le gouvernement indonésien, en accordant dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale des avantages à une société qui ne respecte pas les prescriptions réglementaires de l'Indonésie, contrevient à l'article X:3 a) du GATT. Le Japon a précisé que, selon les données commerciales de l'Indonésie, l'obligation de procéder à des achats de contrepartie à hauteur de 25 pour cent n'avait pas été respectée.

9.19 L'Indonésie n'a pas répondu clairement aux arguments du Japon. Elle a plutôt déclaré, de manière inappropriée, que "[PT Timor] avait été créée pour construire et produire une voiture nationale aux termes de la Décision n° 02/SK/1996 du Ministre d'Etat chargé de la mobilisation des capitaux [et que,] tout comme Kia, n'importe quelle société japonaise aurait pu chercher à prendre part au Programme concernant la voiture nationale". Il est évident que ni l'un ni l'autre de ces points ne

[619] Voir la pièce n° 43 de l'Indonésie à la page 3.

concernent d'une manière ou d'une autre les violations de l'article X:3 qui ont été constatées par le gouvernement japonais.

9.20 L'Indonésie ne cherche qu'à éluder la véritable question, en prétendant par exemple que "le Japon confond à dessein les décrets … avec l'application de ces … décrets". Néanmoins, l'obligation énoncée à l'article X:3 a) du GATT intéresse précisément l'administration ou l'application des règlements. Le Japon n'arrive pas à comprendre comment l'Indonésie peut croire que la manière dont elle met en œuvre le Programme concernant la voiture nationale n'a rien à voir avec l'article X:3 a) du GATT.

9.21 En outre, l'Indonésie a reconnu que "les données préliminaires semblent indiquer" que le Japon a raison de prétendre que PT Timor n'a pas satisfait aux exigences du Programme concernant la voiture nationale. Elle admet aussi qu'elle n'a pas terminé pour autant la vérification du respect des dispositions réglementaires, bien que le Programme de juin 1996 soit censé avoir pris fin il y a plus de cinq mois. L'Indonésie n'a pas demandé non plus à PT Timor de rembourser les sommes dont elle a bénéficié ni indiqué à quel moment la vérification serait terminée. Le gouvernement japonais en conclut que ce retard dans la vérification illustre bien lui aussi l'incurie du gouvernement indonésien dans la gestion du Programme concernant la voiture nationale et qu'il constitue lui aussi une violation de l'article X:3 a) du GATT.[620]

9.22 L'Indonésie a admis en gros qu'elle avait accordé des avantages à TPN en faisant fi de ses propres règlements. Pour pouvoir bénéficier des avantages accordés dans le cadre du Programme de juin 1996, les voitures nationales en provenance de Corée doivent, aux termes du Décret présidentiel n° 42, avoir été fabriquées par des ouvriers indonésiens et satisfaire à une prescription de contre-achat de 25 pour cent. Cependant, l'Indonésie indique dans ses réponses aux questions qui lui ont été posées par le Japon, s'agissant de la première exigence, que le "gouvernement est en train de vérifier les données". Et, chose encore plus étonnante, s'agissant de la deuxième exigence, le gouvernement indonésien a informé le Japon un jour à peine avant la tenue de la deuxième réunion du Groupe spécial qu'il avait procédé à une vérification le 9 janvier 1998 et que celle-ci avait confirmé que TPN n'avait pas satisfait à cette exigence. Par conséquent, il est clair que l'Indonésie a accordé une autorisation à TPN sans vérifier que les dispositions réglementaires étaient respectées ni même s'interroger sur la plausibilité qu'elles le soient.

9.23 Enfin, le gouvernement japonais note qu'il faut faire un gros effort d'imagination pour penser que 40 000 automobiles ont été fabriquées "par des travailleurs indonésiens" alors que seuls 100 ressortissants indonésiens auraient été envoyés en Corée et qu'ils s'y seraient trouvés en qualité de "stagiaires". En outre, la presse a signalé qu'un député du Parlement indonésien qui s'était rendu en visite en Corée en août 1996 n'avaient vu que trois ouvriers indonésiens à l'usine Kia.[621]

---

[620] Comme il est indiqué plus haut ainsi que dans la section X, l'**Indonésie** a communiqué au Groupe spécial une lettre concernant les résultats de la vérification (pièce n° 47 de l'Indonésie).

[621] Jakarta Post, "Kia Motors lacks Indonesian staff: House member" (30 janvier 1997) (pièce n° 73 du Japon); Jakarta Post, "Timor sends only 100 supervisors to Kia plant: Tunky" (31 janvier 1997) (pièce n° 74 du Japon); Far Eastern Economic Review, "The Timor Gap" (27 février 1997) (pièce n° 75 du Japon).

B. Allégations au titre de l'article X:1 du GATT de 1994

1. Allégations formulées par le Japon

9.24 Le **Japon** allègue que le Programme élargi concernant la voiture nationale contrevient également à l'article X:1 du GATT de 1994, qui exige la publication des règlements commerciaux. L'argumentation du **Japon** concernant cette allégation s'articule ainsi.

9.25 L'article X:1 du GATT de 1994 établit que:

> Les lois, règlements, décisions judiciaires et administratives d'application générale rendus exécutoires par toute partie contractante qui visent … les taux des droits de douane, taxes et autres impositions … seront publiés dans les moindres délais, de façon à permettre aux gouvernements et aux commerçants d'en prendre connaissance. […]

9.26 L'Indonésie n'a jamais énoncé clairement les exigences relatives aux voitures nationales importées et elle a administré les règlements applicables de manière partiale et arbitraire. L'aspect le plus frappant du Décret n° 31/MPP/SK/2/1996 du Ministre de l'industrie et du commerce, qui a été pris en février 1996, est son opacité, y compris l'exigence voulant que les voitures nationales soient "produites localement" et les prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale[622]; le sens de l'expression "par du personnel indonésien", qui figure dans le Décret présidentiel n° 42/1996, n'est pas très clair lui non plus.[623] Non seulement l'Indonésie n'a pas exposé clairement ses exigences dans les règlements qui ont été publiés, mais elle ne les a même pas expliqué clairement dans le cadre des consultations avec le Japon.

9.27 En particulier, l'Indonésie a indiqué clairement que les conditions établies dans le Décret n° 31/1996 du Ministre de l'industrie et du commerce devaient elles aussi être respectées, en plus de celles énoncées dans le Décret n° 42/1996.[624] Cependant, les voitures nationales importées ne peuvent manifestement pas remplir les conditions énoncées dans le Décret n° 31/1996, notamment celles qui figurent au paragraphe a) de l'article premier, en vertu desquelles elles doivent être "produites localement dans des installations appartenant à des sociétés industrielles nationales ou à des organes officiels indonésiens dont les actions appartiennent en totalité à des citoyens indonésiens".

9.28 Deuxièmement, s'agissant "des prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale qui sont énoncées par le Ministre de l'industrie et du commerce" à l'article premier du Décret présidentiel n° 42/1996, le gouvernement indonésien a déclaré[625] qu'elles correspondent à celles qui sont énoncées à l'article 3 du Décret n° 31/MPP/SK/2/1996 du Ministère de l'industrie et du commerce (c'est-à-dire "qu'à la fin de la première année, la teneur en éléments d'origine locale doit être supérieure à 20 pour cent"). Toutefois, le gouvernement indonésien a indiqué en outre que

---

[622] Décret n° 31/MPP/SK/2/1996 du Ministre de l'industrie et du commerce (pièce n° 28 du Japon).

[623] Décret présidentiel n° 42/1996 (pièce n° 9 du Japon).

[624] Questionnaire du Japon relatif au Programme indonésien concernant la voiture nationale (pièce n° 44 du Japon), question n° 9; réponse de l'Indonésie aux questions posées par le Japon (pièce n° 45 du Japon), réponse n° 9. Voir aussi les questions additionnelles du gouvernement du Japon concernant le Programme automobile indonésien (pièce n° 46 du Japon), questions n° IV.3 et IV.4; réponse de la République d'Indonésie aux questions additionnelles posées par le gouvernement japonais (pièce n° 47 du Japon), réponses n° IV.3 et IV.4.

[625] *Ibid.*, question n° 12 du Japon et réponse n° 12 de l'Indonésie (pièces n° 44 et 45 du Japon).

"l'exécution de l'obligation d'effectuer des achats de contrepartie à hauteur de 25 pour cent [énoncée dans le Décret n° 142/MPP/Kep/6/1996 du Ministre de l'industrie et du commerce] sera réputée correspondre à l'obtention d'une teneur de 20 pour cent en éléments d'origine locale [et que PT Timor] devrait exporter et Kia Motors acheter des pièces et des éléments représentant 25 pour cent de la valeur c.a.f. des voitures importées au cours de la période de un an".[626] Le gouvernement indonésien semble donc indiquer que les automobiles importées sont réputées satisfaire aux "prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale" pour autant que l'obligation d'effectuer des achats de contrepartie à hauteur de 25 pour cent soit respectée par le producteur, même si celui-ci n'utilise aucune des pièces ou des parties importées d'Indonésie pour assembler les automobiles destinées à être exportées en Indonésie, sans tenir compte du Décret présidentiel n° 42/1996.

9.29 Troisièmement, l'article premier du Décret présidentiel n° 42/1996 exige que les voitures nationales soient fabriquées "par du personnel indonésien", mais le gouvernement indonésien n'a jamais expliqué dans quelle mesure la participation d'ouvriers indonésiens est nécessaire pour que cette obligation soit exécutée.[627] À cet égard, le gouvernement indonésien s'est borné à dire que PT Timor "avait indiqué que, à la fin d'octobre 1996, 100 ouvriers avaient été envoyés en Corée et qu'ils participaient à la production en tant que stagiaires".[628]

9.30 Tel qu'il est expliqué plus haut, le Décret présidentiel n° 42/1996 et son règlement d'application tombent sous le coup de l'article X:1. Par conséquent, il conviendrait de conclure que l'Indonésie n'a pas publié tous les règlements nécessaires pour que ses exigences soient suffisamment claires ou, du moins, qu'elle n'a pas publié ses règlements "de façon à permettre aux gouvernements et aux commerçants d'en prendre connaissance", ce qui constitue dans un cas comme dans l'autre une violation de l'article X:1 du GATT de 1994.

9.31 En outre, l'Indonésie n'a pas tenu compte non plus de l'obligation qui lui est faite de publier ses règlements commerciaux "dans les moindres délais". La plupart des règlements relatifs au Programme concernant la voiture nationale, y compris l'Instruction présidentielle n° 2/1996[629] et le Décret présidentiel n° 42/1996[630], sont entrés en vigueur le jour de leur publication sans que le public ne soit informé au préalable des nouveaux règlements qui allaient être pris. Cependant, ces règlements affectent profondément les exportateurs et les investisseurs et il était nécessaire que les sociétés obtiennent les renseignements pertinents longtemps d'avance pour s'adapter aux nouveaux règlements afin, par exemple, d'obtenir des avantages après avoir satisfait aux prescriptions. Cela renforce la conclusion selon laquelle l'Indonésie a manqué à ses obligations au titre de l'article X:1 du GATT.

---

[626] *Ibid.*, questions n° 13, 22 et 23 du Japon et réponses n° 13, 22 et 23 de l'Indonésie (pièces n° 4 et 45 du Japon).

[627] Question n° 9 du Japon et réponse n° 9 de l'Indonésie (pièces n° 44 et 45 du Japon); voir aussi la question additionnelle n° IV.5 du Japon et la réponse de l'Indonésie à cette question (pièces n° 46 et 47 du Japon).

[628] Question n° 4 du Japon et réponse n° 4 de l'Indonésie (pièces n° 44 et 45 du Japon); voir aussi la question additionnelle n° IV.2 du Japon et la réponse de l'Indonésie à cette question (pièces n° 46 et 47 du Japon).

[629] Instruction présidentielle n° 2/1996 (pièce n° 8 du Japon).

[630] Décret présidentiel n° 42/1996 (pièce n° 9 du Japon).

2. Réponse de l'Indonésie à l'allégation formulée au titre de l'article X:1

9.32 En réponse à l'allégation formulée au titre de l'article X:1, l'Indonésie rétorque que l'affirmation du Japon, selon laquelle elle n'aurait pas publié ses règlements dans les moindres délais, comme l'exige l'article X:1 du GATT de 1994, est fausse. L'argumentation de l'Indonésie à cet égard s'articule comme suit.

9.33 Le Japon affirme à tort que l'Indonésie n'a pas énoncé clairement les exigences relatives au Programme de juin 1996 et qu'elle n'a pas respecté de ce fait la prescription en matière de publication qui est énoncée à l'article X:1 du GATT. Contrairement à ce qu'affirme le Japon, le Décret n° 31/MPP/SK/2/1996 du Ministre de l'industrie et du commerce, daté du 19 février 1996 [631], et tous les autres décrets relatifs au Programme de juin 1996 énonçaient toutes les exigences et conditions afférentes à ce programme.

9.34 Même si cela n'avait pas été le cas, il n'y aurait pas eu pour autant violation de l'article X:1. D'après les termes mêmes de cet article, ses objectifs sont circonscrits à: 1) la publication dans les moindres délais, 2) "de façon à permettre aux gouvernements et aux commerçants d'en prendre connaissance". Conformément à la législation indonésienne, tous les règlements et décrets sont publiés au Journal officiel dans les moindres délais, une fois qu'ils ont été promulgués. Cette publication officielle, qu'on peut consulter facilement, satisfait pleinement à la prescription de forme consistant à permettre aux gouvernements et aux commerçants de prendre connaissance des règlements et des décrets. L'article X:1 est une prescription en matière de transparence et non une obligation de fond qui ferait qu'un pays serait tenu de se conformer à un critère de fond subjectif établi par un autre pays quant à la question de savoir si le règlement qu'il a pris est "clair".

9.35 En outre, le Japon prétend à tort que l'article X:1 exige la publication des documents officiels avant leur date d'entrée en vigueur. Une telle obligation n'existe pas. De fait, les mots "seront publiés dans les moindres délais" prévoient manifestement la publication après l'entrée en vigueur.

9.36 Pour ces raisons, l'affirmation du Japon selon laquelle l'Indonésie n'a pas agi conformément à l'article X:1 de l'Accord général est dénuée de tout fondement.

9.37 Répondant aux arguments et aux questions du Japon, l'Indonésie a déclaré que le Décret n° 31 n'a rien à voir avec le Programme de juin 1996.[632]

3. Contre-arguments présentés par le Japon

9.38 Le **Japon** présente les arguments qui suivent pour réfuter les réponses de l'Indonésie à l'allégation formulée au titre de l'article X:1.

9.39 Le gouvernement indonésien, en ne publiant pas ses mesures dans les moindres délais, "de façon à permettre aux gouvernements et aux commerçants d'en prendre connaissance", contrevient à l'article X:1 du GATT. Comme il a été démontré, le gouvernement et les commerçants japonais ne connaissent toujours pas plusieurs exigences importantes du Programme de juin 1996, dont la signification exacte, par exemple, de l'expression "fabriquées par des ouvriers indonésiens".

9.40 La première communication de l'Indonésie ne renferme aucun argument clair à ce sujet. L'Indonésie se contente plutôt de faire valoir :

[631] Voir la pièce n° 2 de l'Indonésie.

[632] Voir la pièce n° 43 de l'Indonésie, question n° 1.

i) que "l'article X: 1 [du GATT] est une prescription en matière de transparence et non une obligation de fond qui ferait qu'un pays serait tenu de se conformer à un critère de fond subjectif établi par un autre pays quant à la question de savoir si le règlement qu'il a pris est clair"; et

ii) que "tous les règlements et décrets sont publiés au Journal officiel dans les moindre délais, une fois qu'ils ont été promulgués".

9.41 Cependant, les moyens de défense invoqués par l'Indonésie n'emportent pas la conviction parce qu'ils sont incompatibles avec le texte de l'article X:1. Plusieurs mesures importantes du gouvernement indonésien concernant la valorisation des importations n'ont pas été publiées "de façon à permettre aux gouvernements et aux commerçants d'en prendre connaissance".

9.42 Le Japon a relevé des points précis qui avaient besoin d'être clarifiés ou précisés "de façon à permettre aux gouvernements et aux commerçants [de] prendre connaissance" du Programme concernant la voiture nationale, mais l'Indonésie ne les a pas examinés. En conséquence, il est toujours impossible de connaître certains aspects essentiels de ce programme. Cependant, il faut souligner qu'une clarification tardive à ce stade ne pourrait plus être considérée comme ayant été donnée "dans les moindre délais" et qu'elle ne pourrait donc pas combler les carences antérieures sur le plan de la publication.

9.43 En particulier, l'Indonésie a confirmé qu'elle ne peut toujours pas expliquer le sens de l'obligation qui figure dans le Décret présidentiel n° 42 et qui veut que les voitures nationales importées de Corée soient "fabriquées … par des travailleurs indonésiens". Le Japon a demandé si cela signifiait que les voitures nationales importées devaient être fabriquées exclusivement par des ouvriers indonésiens; dans la négative, il souhaitait connaître le pourcentage de participation requis. Pourtant, même à ce stade très avancé, l'Indonésie n'était pas en mesure de répondre à cette question fondamentale.

9.44 En outre, le débat au cours de la première réunion du Groupe spécial a mis en lumière quelques faits additionnel qui constituent une autre violation de l'article X:1 du GATT. A la première réunion du Groupe spécial, les Communautés européennes ont demandé: i) où est la décision par laquelle le Ministre de l'industrie et du commerce a accordé à PT Timor le statut d'entreprise pionnière? et ii) où se trouve la décision par laquelle le statut de voiture nationale a été accordé à la Timor S515? Le gouvernement indonésien: i) pour répondre à la première question, a distribué le Décret n° 002/SK/DJ-ILMK/II/1996 du Directeur général des industries métallique, mécanique et chimique, du 27 février 1996; et ii) s'agissant de la deuxième question, a répondu qu'il existait une lettre (n° 1039/DJ-ILMK/X/1997 du 21 octobre 1997) en indiquant qu'il en communiquerait la traduction en anglais. Cependant, le gouvernement japonais n'a jamais vu ces documents dans une publication accessible avant la réunion de décembre 1997. Autrement dit, ces règlements n'ont pas été publiés dans les moindres délais, de façon à permettre au gouvernement japonais d'en prendre connaissance.

9.45 Par conséquent, le gouvernement japonais prétend, outre l'argument selon lequel le gouvernement indonésien ne s'est pas conformé à l'article X:1 du GATT en ce qui concerne le Programme de juin 1996, qu'il a aussi contrevenu à ce même article en ce qui concerne le Programme de février 1996.

## X. ARGUMENTS ADDITIONNELS CONCERNANT LA QUESTION DE SAVOIR SI LE PROGRAMME DE JUIN 1996 EST UNE MESURE ARRIVÉE À EXPIRATION ET, DANS L'AFFIRMATIVE, CONCERNANT LES CONSÉQUENCES

### A. Arguments de l'Indonésie

10.1 L'**Indonésie** fait valoir, en répondant à toutes les allégations concernant le programme de juin 1996, que ce programme est terminé et qu'il n'est donc plus pertinent pour ce qui est des travaux du Groupe spécial. Elle fait valoir en outre que la loi obligera TPN à rembourser tous les avantages qu'elle a obtenus dans le cadre du programme parce que celle-ci n'a pas satisfait aux exigences du programme en ce qui concerne les contre-achats. A l'appui de cet argument, l'Indonésie a produit une lettre faisant état des résultats de la vérification du respect des dispositions réglementaires par TPN. Les arguments de l'**Indonésie** à cet égard s'articulent comme suit.

10.2 Les exonérations qui étaient accordées auparavant ont été supprimées. Les avantages conférés par la subvention (droits et taxe de luxe) ont été retirés; la subvention n'existe plus et le Groupe spécial devrait faire abstraction de tous les arguments concernant les mesures de juin 1996.

10.3 En outre, s'agissant des allégations au titre de l'article premier de l'Accord général, les parties plaignantes ont prétendu que les mesures de juin 1996 étaient encore en vigueur parce que le gouvernement ne renoncerait pas à percevoir la taxe de luxe sur les voitures invendues tant que celles-ci n'auraient pas été vendues. Cela est inexact. La taxe est exigible lorsque les droits sont exigibles et le consommateur rembourse ensuite la société au moment de la vente (TPN, bien entendu, a été exemptée de cette exigence). Deuxièmement, TPN n'a pas subi avec succès l'audit de Sucofindo et, par conséquent, aucune des voitures qui restent ne sera exonérée de la taxe de luxe. Ainsi, même si l'on acceptait la position des parties plaignantes, les mesures de juin 1996 étaient arrivées à expiration. Par conséquent, le Groupe spécial devrait rejeter les arguments des parties plaignantes concernant l'article premier.

10.4 Par ailleurs, en réponse à une question du Groupe spécial, l'**Indonésie** a fait valoir les arguments suivants.

Modalités d'application

10.5 Les résultats de l'audit effectué par Sucofindo ont été communiqués au Ministre de l'industrie et du commerce. Il examinera le rapport, puis informera le Ministre des finances de l'échec de TPN.

10.6 Le Ministre des finances donnera alors instructions au Directeur général des douanes de prendre les mesures voulues. Ces instructions sont transmises au Bureau de district du point d'entrée par où étaient importées les Timor et ce bureau enverra une lettre à TPN pour exiger le paiement des droits d'importation et de la taxe sur les ventes de produits de luxe parce que celle-ci n'a pas remplie les critères du Programme concernant la voiture nationale au cours de la première année.

10.7 TPN aura 30 jours pour répondre à cette mise en demeure. À l'intérieur de ce délai, elle pourra soit payer la somme exigible, soit faire recours auprès du Directeur général des douanes. Si elle ne répond pas dans un délai de 30 jours, le Bureau de district lui enverra une deuxième lettre en exigeant le paiement dans les 14 jours. Si TPN ne répond pas, des mesures seront prises pour recouvrer la somme exigible.

10.8 Si TPN fait recours auprès du Directeur général, celui-ci se prononcera sur l'opportunité de maintenir, de rejeter ou de modifier la décision du Bureau de district dans un délai de 60 jours.

10.9 Si le Directeur général maintient la décision du Bureau de district, TPN devra payer la somme exigible dans un délai de 60 jours ou faire recours devant l'Organe de règlement des contentieux fiscaux pour que l'affaire soit réexaminée. La décision de cet organe de contrôle indépendant est exécutoire. TPN serait tenue de payer les sommes qui correspondent aux droits et à la taxe de luxe qui seront jugées exigibles avant d'être habilitée à se pourvoir devant l'organe. Le paiement doit être versé en espèces.

10.10 Comme le requiert l'article 38 de la Loi douanière, TPN doit payer, en plus du principal exigible, des intérêts au taux légal de 2 pour cent par mois à compter de la date de la lettre de recouvrement qui lui sera envoyée par le Bureau de district. (C'est une sanction sévère. Comme il est indiqué au paragraphe 91 de la première communication des États-Unis ainsi que dans la lettre de Ford/GM (pièce n° 38 des États-Unis), l'augmentation de l'indice des prix à la consommation en Indonésie est habituellement de l'ordre de 8 à 10 pour cent par année. (Ce sont ces taux, plutôt que des taux d'intérêt à court terme aberrants et provisoires, attribuables à une dépréciation à court terme de la monnaie, qui devraient servir de référence.))

2. Effet du non-respect des conditions pendant la première année du programme

10.11 Le Décret n° 82/KMK.01/1996 du Ministre des finances dispose ce qui suit:

> Si l'obligation qui est faite aux constructeurs automobiles nationaux d'atteindre à un certain stade la teneur en éléments d'origine locale qui a été fixée par le Ministre de l'industrie et du commerce n'est pas exécutée, le constructeur automobile national concerné devra payer les droits d'importation exigibles au stade en question avant de pouvoir continuer à bénéficier des avantages mentionnés au paragraphe 2).

10.12 Conformément à ce décret, les avantages liés à l'exonération des droits de douane et de la taxe sur les ventes de produits de luxe seront retirés une fois qu'il aura été "établi" que TPN n'a pas satisfait aux exigences du Programme concernant la voiture nationale au cours de la première année. Cette disposition sera prise 30 jours après que le Bureau de district aura exigé de TPN le paiement des droits d'importation et de la taxe sur les ventes de produits de luxe. À partir de ce moment-là et jusqu'à ce que TPN paye les droits et la taxe sur les ventes de produits de luxe qui auront été jugés exigibles, elle ne pourra pas dédouaner des voitures complètement démontées ou des pièces avant d'avoir payé en espèces les droits et les taxes normalement exigibles. Une fois qu'elle les aura payés, elle aura de nouveau droit à l'exonération.

B. Arguments des États-Unis

10.13 Les **États-Unis** réfutent l'argument selon lequel la mesure est arrivée à expiration et qu'elle n'est donc plus pertinente pour ce qui est des travaux du Groupe spécial concernant les allégations qu'ils ont formulées au titre de l'article I:1 du GATT de 1994. (Voir la section VII.E.3.) En outre, s'agissant des conséquences éventuelles d'un éventuel remboursement par TPN des avantages dont elle a bénéficié dans le cadre du programme, les **États-Unis** présentent les arguments suivants.

10.14 Le fait est qu'on ne sait tout simplement pas si les avantages fiscaux et tarifaires conférés à TPN au titre du Décret n° 42/96 seront remboursés un jour. Comme il ressort clairement du débat qui a eu lieu à la séance du 13 janvier pendant la période des questions et réponses, il faudra quelque temps seulement pour établir que TPN est tenue de rembourser le gouvernement indonésien. Premièrement, les autorités compétentes doivent envoyer la note à TPN, mesure qui apparemment n'a pas encore été prise et pour laquelle aucun délai n'aurait été fixé. Selon l'Indonésie, cette mesure ne sera pas prise avant que le rapport de vérification n'ait d'abord été examiné par le Ministre de l'industrie et du commerce, qui transmettra ensuite le dossier au Ministre des finances.

10.15 Une fois la note envoyée, TPN disposera d'un délai de 30 jours pour former un recours administratif devant le Directeur général des douanes. Une fois la chose faite, le Directeur général disposera alors de 60 jours pour statuer. Par la suite, en supposant que le Directeur général rejette le recours de TPN, celle-ci aura 60 jours pour engager une procédure devant le Bureau indonésien de règlement des contentieux fiscaux. L'Indonésie n'a pas répondu à la question des États-Unis concernant la durée habituelle de cette procédure, bien que l'Indonésie ait déclaré qu'il ne pouvait être fait recours des décisions du Bureau de règlement des contentieux fiscaux.

10.16 En outre, une autre question tout à fait distincte se pose, qui est celle de savoir si, à la fin de ce qui semble être une longue procédure, l'argent sera effectivement remboursé au gouvernement indonésien. Il ne faut pas oublier que, au moment où le Groupe spécial a entrepris ses travaux, le montant exigible au titre des seuls droits d'importation dépassait **736 millions de dollars EU**, ce qui ne comprend pas les sommes exigibles au titre de la taxe de luxe, qui n'a pas été acquittée. Cela ne comprend pas non plus les intérêts qui, selon l'Indonésie, sont de 2 pour cent par mois, même si l'Indonésie semble être entrée dans une période d'hyperinflation. TPN a déjà contracté un prêt de 690 millions de dollars (bien que seule une partie de ce prêt ait été retirée) qu'elle n'a pu obtenir que grâce à l'intervention directe de hauts fonctionnaires au niveau le plus élevé. Comment TPN remboursera-t-elle ces sommes? Si TPN ne peut payer ces sommes, le gouvernement renoncera-t-il à être remboursé? A la deuxième réunion du Groupe spécial, l'Indonésie a confirmé que le gouvernement indonésien, comme la plupart des gouvernements, avait le pouvoir de renoncer au remboursement de droits et de taxes exigibles. En outre, abstraction faite d'un pouvoir légal ou réglementaire de renonciation, il faut présumer, que comme les subventions ont été accordées au titre d'un décret présidentiel, le gouvernement pourrait aussi renoncer à être remboursé aux termes d'un décret présidentiel.

10.17 Le fait est qu'il faudra peut-être des années avant que cette question ne soit réglée et il serait injuste pour les États-Unis que le Groupe spécial reporte la publication de son rapport jusqu'à ce qu'elle le soit. Pour le moment, les États-Unis estiment qu'il convient de traiter les subventions comme si elles n'étaient pas soumises à une obligation de remboursement. TPN a profité des subventions depuis que le Décret n° 42/96 est entré en vigueur; elle reçoit encore des subventions, elle a fixé le prix de la Timor Kia Sephia et causé un préjudice grave aux intérêts des États-Unis en raison de ces subventions. Si TPN était finalement obligée de rembourser les subventions, l'Indonésie aurait alors le loisir de dire qu'elle a respecté la décision du Groupe spécial qui recommandera, nous l'espérons, que l'Indonésie cesse d'accorder cette subvention. Si TPN ne rembourse pas les subventions, la situation pourra alors être examinée à l'étape de la mise en œuvre. Toutefois, il serait vraiment malvenu de permettre que les subventions accordées en vertu du Décret n° 42/96 échappent à l'examen du fait de l'annonce des résultats d'un audit qui est tombée à point nommé (la veille de la deuxième réunion du Groupe spécial), audit qui ne signale apparemment que le début, plutôt que la fin, d'une longue procédure en Indonésie.

## XI. ALLÉGATIONS FORMULÉES AU TITRE DE L'ACCORD SUR LES ADPIC

### A. Allégations formulées par les États-Unis

11.1 Les **États-Unis** allèguent que l'octroi des avantages liés à la "voiture nationale" aux seules voitures portant une marque indonésienne unique appartenant à des ressortissants indonésiens a pour effet d'établir une discrimination contre les marques étrangères et leurs titulaires et qu'il est incompatible avec les articles 3, 20 et 65 de l'Accord sur les ADPIC. Les arguments présentés par les **États-Unis** pour étayer ces allégations sont les suivants.

11.2 Une des caractéristiques du Programme concernant la voiture nationale est l'exigence que celle-ci porte une marque indonésienne unique appartenant à des ressortissants indonésiens pour pouvoir bénéficier des avantages accordés dans le cadre du programme. L'Instruction

présidentielle n° 2/1996 dispose, en ce qui concerne "l'industrie automobile nationale", que l'un des critères applicables à cette industrie est "l'utilisation de marques de commerce créées par des sociétés industrielles appropriées". En établissant les exigences relatives à la "voiture nationale", le Décret n° 31/1996 oblige "à utiliser des marques de commerce créées par les sociétés industrielles elles-mêmes et qui n'ont pas encore été enregistrées par d'autres parties en Indonésie et qui appartiennent à des sociétés/citoyens indonésiens …". Cette exigence établit une discrimination contre les marques étrangères et leurs titulaires et elle est incompatible avec les articles 3, 20 et 65 de l'Accord sur les ADPIC.

11.3 L'article 3 de l'Accord sur les ADPIC oblige les Membres à accorder le traitement national en ce qui concerne la protection des droits de propriété intellectuelle, y compris pour les marques de fabrique ou de commerce.[633] Les dispositions pertinentes de l'article 3:1 se lisent ainsi:

> 1. Chaque Membre accordera aux ressortissants des autres Membres un traitement non moins favorable que celui qu'il accorde à ses propres ressortissants en ce qui concerne la protection de la propriété intellectuelle … (La note de bas de page n'est pas reproduite.)

11.4 La note de bas de page n° 3 relative à l'article 3:1 se lit ainsi:

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

11.5 En outre, l'article 20, qui porte expressément sur les marques de fabrique ou de commerce, interdit l'imposition de prescriptions spéciales concernant l'usage d'une marque. Les dispositions pertinentes de l'article 20 se lisent ainsi:

> L'usage d'une marque de fabrique ou de commerce au cours d'opérations commerciales ne sera pas entravé de manière injustifiable par des prescriptions spéciales, telles que l'usage simultané d'une autre marque, l'usage sous une forme spéciale, ou l'usage d'une manière qui nuise à sa capacité de distinguer les produits ou les services d'une entreprise de ceux d'autres entreprises.

11.6 L'octroi d'avantages importants dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale aux fabricants d'une "voiture nationale" portant une marque indonésienne unique est incompatible à la fois avec l'article 3 et avec l'article 20. Premièrement, ces avantages ont pour effet de mettre dans une situation commerciale singulièrement défavorable les sociétés qui font des affaires en utilisant une marque établie ou une marque étrangère et qui n'ont d'autre choix, pour "rétablir l'équilibre des règles du jeu", de cesser d'utiliser leur propre marque et de tenter d'acquérir une marque indonésienne qui satisfasse aux prescriptions du Programme concernant la voiture nationale. En conséquence, les ressortissants étrangers sont traités de manière moins favorable que les ressortissants indonésiens, ce qui est contraire à l'article 3 de l'Accord sur les ADPIC.

11.7 Deuxièmement, le fait que les entreprises utilisant une marque établie ou une marque étrangère n'ont pas droit aux avantages accordés dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale constitue une prescription spéciale relativement à l'usage d'une marque de fabrique ou de

[633] L'article 3 parle de "propriété intellectuelle", qui est définie à l'article 1:2 de l'Accord sur les ADPIC comme désignant "tous les secteurs de la propriété intellectuelle qui font l'objet des sections 1 à 7 de la Partie II". L'intitulé de la section 2 de l'Accord sur les ADPIC est: "Marques de fabrique ou de commerce".

commerce au cours d'opérations commerciales, ce qui est interdit par l'article 20 de l'Accord sur les ADPIC.

11.8 En outre, ces mesures sont incompatibles avec les dispositions transitoires de l'article 65 de l'Accord sur les ADPIC. L'article 65:2 dispose ce qui suit:

> Un pays en développement Membre a le droit de différer pendant une nouvelle période de quatre ans la date d'application, telle qu'elle est définie au paragraphe 1, des dispositions du présent accord, à l'exclusion de celles des articles 3, 4 et 5. (Non souligné dans l'original.)

11.9 En vertu de l'article 65:2, l'Indonésie est actuellement assujettie aux prescriptions de l'article 3. Par conséquent, sa violation de l'article 3 n'est pas couverte par la période de transition de quatre ans prévue à l'article 65:2.

11.10 En outre, l'article 65:5 de l'Accord sur les ADPIC dispose ce qui suit:

> Un Membre qui se prévaut des dispositions des paragraphes 1, 2, 3 ou 4 pour bénéficier d'une période de transition fera en sorte que les modifications apportées à ses lois, réglementations et pratiques pendant cette période n'aient pas pour effet de rendre celles-ci moins compatibles avec les dispositions du présent accord.

Parce que les restrictions du Programme concernant la voiture nationale relatives aux marques de fabrique ou de commerce ont été imposées après le 1er janvier 1995 (date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC), elles sont incompatibles avec les dispositions de *statu quo* énoncées à l'article 65:5. Comme elles sont incompatibles avec l'article 65:5, la violation par l'Indonésie de l'article 20 n'est pas couverte par l'article 65:2.

### B. Réponse de l'Indonésie aux allégations qui ont été formulées

11.11 Répondant aux allégations formulées au titre de l'Accord sur les ADPIC, l'**Indonésie** fait valoir que la disposition du Programme concernant la voiture nationale relative à l'usage de la marque de fabrique ou de commerce est conforme aux articles 3, 20 et 65 de cet accord. Les arguments de l'**Indonésie** à cet égard se présentent ainsi.

11.12 L'Instruction présidentielle n° 2 de 1996 énonce les prescriptions auxquelles il faut satisfaire pour obtenir la désignation d'entreprise "pionnière". L'une de ces prescriptions veut que la société qui obtient cette désignation utilise "une marque distincte". Autrement dit, pour recevoir les subventions offertes dans le cadre du programme, la société doit vendre sa voiture sous une "nouvelle" marque; il ne peut s'agir d'une marque qui a déjà été enregistrée ou qui est enregistrée parallèlement dans un autre pays et utilisée pour vendre des voitures.

11.13 Les États-Unis affirment que la prescription relative à la marque constitue un manquement aux obligations qui découlent pour l'Indonésie des articles 3, 20 et 65 de l'Accord sur les aspects des droits de propriété intellectuelle qui touchent au commerce (l'Accord sur les ADPIC). Comme il est démontré ci-après, cette affirmation est inexacte.

#### 1. La prescription relative à la marque est compatible avec l'obligation de traitement national énoncée à l'article 3 de l'Accord sur les ADPIC

11.14 L'article 3 de l'Accord sur les ADPIC fait l'obligation d'accorder le traitement national en ce qui concerne la propriété intellectuelle. Selon l'article 3:

> Chaque Membre accordera aux ressortissants des autres Membres un traitement non moins favorable que celui qu'il accorde à ses propres ressortissants en ce qui concerne la protection de la propriété intellectuelle … (La note de bas de page n'est pas reproduite.)

11.15 L'Indonésie s'est conformée à cette directive. La prescription relative à la marque s'applique exactement de la même manière aux sociétés indonésiennes et aux sociétés étrangères. Ni les unes ni les autres ne peuvent utiliser pour une voiture nationale une marque qui existe déjà ou qui a déjà été enregistrée. Les sociétés indonésiennes et les sociétés étrangères doivent satisfaire à la même prescription: elles doivent créer une nouvelle marque pour une voiture nationale.

11.16 Ainsi, le fait qu'une voiture nationale indonésienne ne peut s'appeler "Ford Mustang", "Chrysler Le Baron", "Chevrolet Camaro" ou "Cadillac Coupé De Ville" est sans intérêt en l'occurrence. Cela ne signifie pas que les dispositions de l'article 3 n'ont pas été respectées, car la prescription relative à la marque s'applique à toutes les parties exactement de la même manière. Quel que soit le constructeur qui fabrique une voiture nationale, ses voitures doivent être vendues sous une nouvelle marque enregistrée en Indonésie.

2. La prescription relative à la marque est compatible avec les obligations découlant de l'article 20 de l'Accord sur les ADPIC

11.17 À l'article 20 de l'Accord sur les ADPIC sont énoncées d'"autres prescriptions" spécifiques concernant les marques de fabrique ou de commerce. Cependant, comme il est démontré ci-après, aucune de ces prescriptions n'est apparentée à la prescription relative à la marque. Selon l'article 20, "[l']usage d'une marque de fabrique ou de commerce … ne sera pas entravé de manière injustifiable par des prescriptions spéciales, telles que l'usage simultané d'une autre marque, l'usage sous une forme spéciale, ou l'usage d'une manière qui nuise à sa capacité de distinguer les produits ou les services d'une entreprise de ceux d'autres entreprises". Dans une communication officielle, qu'il était tenu par la loi de présenter au Congrès, le gouvernement des États-Unis a déclaré que l'article 20 avait pour objet de protéger le rôle de la marque de fabrique ou de commerce en tant qu'indication de l'origine du produit protégé par une marque.[634]

11.18 L'article 20 n'a donc pas de rapport avec la prescription relative à la marque. Exiger qu'une nouvelle marque soit utilisée pour avoir droit aux subventions dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale n'a pas pour objet de tromper les gens concernant l'origine du produit protégé par une marque ni de créer la confusion. Cela n'a pas pour effet d'entraver une marque existante avec des "prescriptions spéciales" de nature spécifique.

---

[634] Dans le "Statement of Administrative Action" que le gouvernement des États-Unis était tenu en vertu de la loi de présenter au Congrès dans le cadre du processus de mise en œuvre des Accords de l'OMC, les États-Unis décrivent l'objet de l'article 20 de l'Accord sur les ADPIC de la manière suivante:

> L'article 20 protège le rôle de la marque de fabrique ou de commerce en tant qu'indication de l'origine du produit ou du service protégé par une marque en interdisant l'imposition de prescriptions spéciales, telles que l'usage simultané d'une autre marque, qui pourrait compromettre ce rôle. Cependant, les pays Membres peuvent obliger l'entreprise ou la personne qui fabrique les produits ou fournit les services à utiliser sa propre marque parallèlement à celle qui distingue les produits ou les services en question, mais pas de manière exclusive.

Uruguay Round Trade Agreements, Texts of Agreements, Implementing Bill, Statement of Administrative Action and Required Supporting Statements, House Document 103-316, volume I, page 984, 103d Cong., 2d Sess. (27 septembre 1994) (non souligné dans l'original).

11.19 En outre, même si l'article 20 ne portait pas uniquement sur les entraves injustifiées aux marques existantes, il ne s'appliquerait quand même pas à l'obligation d'utiliser une nouvelle marque. Les États-Unis disent que la prescription relative à la marque empêche l'usage de marques américaines, ce qui constituerait une infraction très sérieuse si cela était exact. Si les négociateurs avaient voulu que l'article 20 s'applique à une infraction aussi sérieuse que celle alléguée par les États-Unis, ils l'auraient précisé dans le texte de l'article. Mais ils ne l'ont pas fait. L'article 20 concerne les entraves à l'usage d'une marque qui peuvent découler de l'utilisation simultanée d'autres marques ou de prescriptions qui réduisent la reconnaissance de la marque. Cependant, la prescription relative à la marque dont il est question en l'occurrence ne pose pas ces problèmes importants.

11.20 De plus, comme il est indiqué ci-après, conformément aux dispositions de l'article 65:2, l'Indonésie n'est pas soumise actuellement à l'article 20.

3. L'article 65 exempte l'Indonésie de certaines dispositions de l'Accord sur les ADPIC

11.21 L'article 65 fixe la date à partir de laquelle les pays Membres doivent se conformer à l'Accord sur les ADPIC. Tous les Membres bénéficient d'un délai de grâce de un an (généralement calculé à partir du 1er janvier 1995 (date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC)) avant de devoir se conformer à l'Accord sur les ADPIC.[635] Les pays en développement Membres bénéficient d'un autre délai de grâce de quatre ans avant de devoir se conformer à l'Accord sur les ADPIC (sauf pour ce qui est de certains articles bien précis).[636]

11.22 Ainsi, en vertu de l'article 65, l'Indonésie a jusqu'au 1er janvier 2000 pour se conformer à la plupart des dispositions de l'Accord sur les ADPIC. Comme l'article 3 fait partie des exceptions en question, l'Indonésie n'est pas exemptée de l'obligation d'accorder le traitement national. Cependant, les exceptions prévues à l'article 65:2 ne comprennent pas l'article 20. Par conséquent, outre les raisons invoquées précédemment, compte tenu du délai de grâce accordé en vertu de l'article 65:2, l'Indonésie ne peut pas pour le moment être reconnue coupable d'avoir violé l'article 20 de l'Accord sur les ADPIC.

4. Un constructeur de voitures américain aurait pu fabriquer une voiture nationale

11.23 Comme il a été démontré plus haut, la plainte des États-Unis au titre de l'Accord sur les ADPIC se ramène à l'argument selon lequel un constructeur américain ne peut fabriquer une voiture nationale. Si un constructeur américain avait fait une offre acceptable à TPN, la marque de ce constructeur n'aurait pas été contrefaite ou détournée parce qu'il aurait conservé la possibilité de vendre ses voitures en Indonésie, sous une marque américaine, en même temps qu'il s'associait à TPN. De toute façon, les voitures n'auraient pas été identiques. La voiture américaine, fabriquée par un constructeur américain, aurait occupé sur le marché indonésien un créneau très différent (plus élevé) de celui occupé par la voiture nationale construite par une société indonésienne. En outre, comme en ce qui concerne la Sephia par rapport à la Timor, les spécifications des voitures auraient sans doute été fort différentes.

[635] Voir l'Accord sur les ADPIC, article 65:1.

[636] Voir l'Accord sur les ADPIC, article 65:2. L'examen de l'article 65:5 révèle que la longueur de ce délai n'est pas abrégée par l'article 65:5, comme le soutiennent les États-Unis. Même s'il en était ainsi, comme il est indiqué plus haut, la prescription relative à la marque ne contrevient pas aux dispositions de l'Accord sur les ADPIC et, par conséquent, l'article 65:5 n'est pas en cause.

C. Contre-arguments présentés par les États-Unis

11.24 Les **États-Unis** ont présenté les arguments qui suivent pour réfuter la réponse de l'Indonésie aux allégations formulées au titre des dispositions de l'Accord sur les ADPIC.

11.25 S'agissant de l'Accord sur les ADPIC, l'Indonésie prétend qu'il n'y a pas eu violation de l'article 3 parce que la prescription du Programme concernant la voiture nationale relative à la marque s'applique de la même manière aux sociétés indonésiennes et aux sociétés étrangères. Cela est tout simplement faux, parce que selon les mesures de mise en œuvre pertinentes, seules des sociétés indonésiennes peuvent participer au Programme concernant la voiture nationale et seules des sociétés indonésiennes peuvent obtenir une marque de "voiture nationale". Il s'agit d'une discrimination flagrante contre les ressortissants étrangers.

11.26 En outre, dans son examen de l'article 3, l'Indonésie omet commodément de faire mention de la note de bas de page n° 3 relative à cet article, qui dispose que, aux fins des articles 3 et 4, la "protection" englobera "les questions concernant l'exercice des droits de propriété intellectuelle dont le présent accord traite expressément".

11.27 Compte tenu de cette note de bas de page, les pratiques de l'Indonésie concernant les marques de voitures nationales établissent une discrimination contre les ressortissants étrangers et la protection accordée à leurs droits sous plusieurs aspects. Premièrement, l'Indonésie établit une discrimination en ce qui concerne l'acquisition d'une marque de voiture nationale. L'Indonésie admet qu'une marque qui pourrait être utilisée pour une voiture nationale doit être acquise par une société indonésienne, que cette société soit une coentreprise ou une société à capital entièrement indonésien. Il s'agit là d'un manquement évident à l'obligation de traitement national.

11.28 Deuxièmement, l'obligation d'utiliser une "nouvelle" marque indonésienne pour une voiture nationale établit une discrimination contre les titulaires de marques existantes en ce qui concerne le maintien de leurs marques. Il est peu probable que le titulaire de la marque normalement utilisée (marque mondiale) pour le véhicule commercialisé comme "voiture nationale" en Indonésie soit capable d'utiliser cette marque sans créer de la confusion (confusion résultant de l'usage de marques différentes pour une même voiture). Par conséquent, il est plus probable que la marque mondiale devra être radiée pour défaut d'usage en Indonésie. Enfin, l'Indonésie établit une discrimination en ce qui concerne la protection accordée aux marques mondiales parce que ce genre de marques ne peut être utilisée pour une voiture nationale.

11.29 Parce que la définition de "protection" donnée à l'article 3 de l'Accord sur les ADPIC englobe l'obligation d'accorder le traitement national en ce qui concerne l'exercice des droits de propriété intellectuelle se rapportant aux questions dont l'Accord sur les ADPIC traite expressément, l'usage d'une marque est expressément visé à l'article 20 de l'Accord. Bien que l'article 3 et la note de bas de page relative à cet article n'exigent pas qu'une pratique contrevienne à la fois à l'obligation de traitement national et à la disposition portant expressément sur l'usage particulier du droit, c'est le cas en l'occurrence. La pratique de l'Indonésie contrevient à la fois à l'article 3 et à l'article 20 de l'Accord sur les ADPIC.

11.30 Les États-Unis estiment que les pratiques de l'Indonésie contreviennent à l'article 20 de l'Accord sur les ADPIC parce qu'elles constituent une prescription spéciale qui entrave de manière injustifiable l'usage d'une marque au cours d'opérations commerciales. On ne peut utiliser une marque existante pour une voiture nationale même si elle renseigne mieux le consommateur sur l'origine véritable de la voiture que la nouvelle marque qu'il faut obtenir pour qu'elle soit considérée comme une voiture nationale. Par ailleurs, les avantages conférés à une voiture nationale sont tels qu'il devient difficile de commercialiser d'autres voitures (sous une marque qui existe déjà). Cette stratégie

est injustifiable parce qu'elle revient à dire que le gouvernement indonésien souhaite créer une marque, c'est-à-dire une marque de fabrique ou de commerce, et qu'il le fera en écartant les autres marques de voitures du marché.

11.31 En outre, lorsqu'elle cite l'article 20, l'Indonésie omet là encore, parce que cela l'arrange, de reprendre le membre de phrase "au cours d'opérations commerciales". Ce membre de phrase est néanmoins très important. Si l'usage d'une marque enregistrée auparavant ou simultanément empêche de bénéficier des avantages accordés dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale, cela a certainement pour effet de décourager l'usage d'une marque au cours d'opérations commerciales, ce qui en entrave l'usage au sens de l'article 20. Il s'agit là à tout le moins d'une discrimination de fait contre les ressortissants étrangers qui sont titulaires d'une marque, parce que les titulaires indonésiens d'une marque qui satisfait aux prescriptions relatives à la voiture nationale sont mieux traités que les titulaires étrangers de marques internationales. Autrement dit, l'entrave imposée par la prescription relative à la marque en ce qui concerne les marques enregistrées auparavant ou simultanément revient à prohiber – ce qui est l'entrave suprême – l'usage de ces marques pour certains produits.

11.32 En outre, l'exigence voulant que le titulaire d'une marque utilise une marque différente de celle qu'il utilise dans le reste du monde pour obtenir un avantage particulier en Indonésie fait que la marque habituelle pourrait être radiée pour défaut d'usage en Indonésie. Parce que le titulaire de la marque choisirait d'utiliser la marque indonésienne unique, il ne serait pas en mesure de faire valoir que le défaut d'usage découle de circonstances indépendantes de sa volonté.

11.33 En résumé, l'interprétation restrictive que l'Indonésie donne à l'objet de l'article 20 n'est pas corroborée par le texte. En outre, la citation par l'Indonésie de l'Énoncé des mesures administratives des États-Unis ("SAA") ne prouve rien, car ce document fait simplement état d'une série de pratiques qui pourraient être combattues avec l'article 20. Ce document n'avait pas pour objet d'énumérer toutes les façons possibles de contrevenir à l'article 20, ce qui était impossible. En particulier, les rédacteurs de ce document ne pouvaient pas prévoir la méthode singulière à laquelle l'Indonésie a eu recours pour contrevenir à l'article 20.

11.34 L'Indonésie affirme que les entreprises indonésiennes qui cherchaient à produire la voiture nationale "auraient sauté sur l'occasion de conclure un arrangement" avec un constructeur automobile américain. Autrement dit, Chrysler, par exemple, aurait pu se trouver à la place de Kia Motors et devenir le fournisseur de la "Timor Chrysler Neon", même si elle n'aurait pas pu bénéficier des subventions accordées dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale.

11.35 Cependant, regardons le prix que Chrysler aurait eu à payer pour être fournisseur de la "Timor Chrysler Neon". Elle aurait pu fournir à TPN (ou à une autre société indonésienne) des Neon montées ou en pièces détachées mais, dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale, elle n'aurait pu le faire que si elle avait accepté que ces Neons soient rebaptisées "Timor". Si elle avait accepté pareil arrangement, la société Chrysler aurait dû renoncer à tous les avantages qui sont liés à la vente d'un produit et à l'établissement d'un produit sur un marché en utilisant sa propre marque. Les acheteurs indonésiens de notre hypothétique "voiture nationale Neon" auraient appris à connaître la marque Timor et à lui devenir fidèle, mais il en serait allé autrement pour la marque Chrysler.

11.36 Bref, la prescription spéciale du Programme concernant la voiture nationale relative à la marque constitue une entrave injustifiable à l'usage d'une marque de fabrique ou de commerce au cours d'opérations commerciales. Une société étrangère qui a sa propre marque et qui souhaite participer au Programme concernant la voiture nationale doit renoncer à ses droits de marque. Si elle choisit de ne pas le faire, elle devra faire face à une concurrence déloyale sur le marché.

11.37 Étant donné tous ses problèmes, il est peut-être vrai que Kia était disposé à renoncer aux droits qui lui sont garantis en vertu de l'Accord sur les ADPIC. Néanmoins, le fait que Kia était disposé à

renoncer à ses droits ne signifie pas qu'il est acceptable ou conforme à l'Accord sur les ADPIC d'entraver ainsi les droits des ressortissants d'autres Membres.

11.38 Aux termes de l'article 20 de l'Accord sur les ADPIC, il ne serait pas légitime non plus d'exiger que deux marques soient apposées sur un même produit. Les négociateurs de l'Accord sur les ADPIC voulaient mettre un terme à ce genre de pratique; ils avaient examiné notamment une pratique antérieure de l'Inde, qui imposait ce genre de jumelage, et s'étaient intéressés à des marques jumelées comme "Lahil-Pepsi" et "Modi-Xerox".

11.39 De fait, le libellé explicite de l'article 20 condamne ce genre de pratique dans les termes suivants: "L'usage d'une marque de fabrique ou de commerce au cours d'opérations commerciales ne sera pas entravé de manière injustifiable par des prescriptions spéciales, telles que l'usage simultané d'une autre marque …"(non souligné dans l'original). Par conséquent, même si les autorités indonésiennes pouvaient permettre que deux marques soient apposées sur une voiture nationale, dont une marque appartenant à une société étrangère (ce qui semblait être interdit selon le libellé des mesures applicables), pareille pratique contreviendrait à l'article 20.

11.40 L'article 20 de l'Accord sur les ADPIC interdit les entraves injustifiables qui sont imposées au moyen de prescriptions spéciales relativement à l'usage d'une marque de fabrique ou de commerce au cours d'opérations commerciales. On y trouve ensuite une liste exemplative de ce genre d'entraves. Les entraves qui sont interdites doivent certainement comprendre les mesures qui affectent une question aussi fondamentale que le droit ou la capacité d'utiliser la marque. Si une marque existante ne peut être apposée sur une voiture nationale, même si cette marque correspond exactement à l'origine de la voiture ou aux techniques qu'elle utilise, l'usage de cette marque a manifestement été entravé et, de l'avis des États-Unis, sans que cela soit justifié si ce n'est par le désir de restreindre l'accès aux avantages associés au Programme concernant la voiture nationale.

11.41 Les États-Unis estiment que l'article 20 ne concerne pas tant la "prescription spéciale" en tant que telle qu'à l'effet de cette prescription; c'est-à-dire la question de savoir si elle entrave de manière injustifiable l'usage d'une marque de fabrique ou de commerce. Le fait qu'il soit fait mention dans le libellé de l'article 20 de "l'usage d'une manière qui nuise à sa capacité de distinguer les produits ou les services d'une entreprise de ceux d'autres entreprises" pour donner un exemple de prescription spéciale indique clairement que d'autres prescriptions spéciales peuvent avoir pour effet d'entraver l'usage d'une marque au cours d'opérations commerciales. Bien que l'élimination des entraves qui affectent de manière injustifiable la capacité d'une marque de distinguer les produits ou les services d'une entreprise de ceux d'autres entreprises soit un objectif clé de l'article 20, ce n'est pas le seul. Le droit d'enregistrer une marque, même sous sa forme privilégiée, n'a aucun intérêt si l'on ne dispose pas du droit ou de la capacité de l'utiliser sous cette forme au cours d'opérations commerciales.

11.42 Par conséquent, l'interdiction d'utiliser une marque établie ou une marque étrangère pour une voiture nationale constitue une entrave injustifiable à l'usage d'une marque de fabrique ou de commerce au cours d'opérations commerciales. La prescription spéciale à laquelle on a recours pour imposer cette entrave injustifiable consiste pour l'essentiel à exiger qu'une nouvelle marque appartenant à un ressortissant indonésien soit enregistrée et utilisée pour la voiture. De l'avis des États-Unis, c'est l'entrave suprême, puisqu'elle prohibe l'usage d'une marque de fabrique ou de commerce pour certains produits.

11.43 Enfin, s'agissant des règles transitoires énoncées à l'article 65, l'Indonésie ne tient tout simplement pas compte du libellé de l'article 65:5. Aux termes de cette disposition, un Membre qui se prévaut d'une période de transition, comme l'Indonésie en l'occurrence, fera en sorte que "les modifications apportées à ses lois, réglementations et pratiques pendant cette période n'aient pas pour effet de rendre celles-ci moins compatibles avec les dispositions du présent accord". Comme le Programme concernant la voiture nationale a été adopté après l'entrée en vigueur de l'Accord sur

l'OMC et qu'il contrevient à l'article 20, il est incompatible avec l'article 65:5 et l'Indonésie doit revenir à la situation qui prévalait avant la violation.

## XII. ARGUMENTS DES TIERCES PARTIES

### A. Inde

12.1 L'**Inde** a présenté les arguments suivants en qualité de tierce partie aux travaux du Groupe spécial.

12.2 S'agissant de la violation alléguée de l'Accord sur les MIC, l'Indonésie a notifié les mesures qu'elle avait déjà prises au Comité des mesures concernant les investissements et liées au commerce en mai 1995. Cependant, en octobre 1996, après avoir réexaminée ses mesures, l'Indonésie a estimé qu'elles ne pouvaient pas être qualifiées de MIC et elle a donc retiré la notification en question.

12.3 Avant d'aborder la question de fond, nous aimerions formuler des observations sur deux questions de procédure portant sur ce point et qui ont été soulevées par les parties plaignantes en l'occurrence. Premièrement, on a *laissé entendre* qu'un Membre ne peut pas retirer une notification une fois qu'elle a été présentée à l'OMC. Nous ne pouvons souscrire à cette affirmation. Nous avons le sentiment profond que les Membres ont le droit de modifier ou même de retirer n'importe laquelle de leurs notifications, à condition qu'ils aient des raisons suffisantes de le faire. Par conséquent, nous estimons que l'Indonésie avait parfaitement le droit de retirer la notification qu'elle a présentée au Comité des mesures concernant les investissements et liées au commerce.

12.4 La deuxième question de procédure, mentionnée dans la première communication des parties plaignantes, concerne la soi-disant incapacité de l'Indonésie de se prévaloir de certaines dispositions transitoires du simple fait que sa notification n'a pas été présentée à temps. Nous notons au passage que les mesures de l'Indonésie ne sont pas des MIC; nous reviendrons sur ce point un peu plus loin. Cependant, nous insistons pour dire que la notification tardive d'une mesure, quelle que soit la disposition dont elle relève, ne peut absolument pas être interprétée de manière à réduire les avantages qu'un Membre peut avoir du fait de son appartenance à une catégorie spéciale, comme celle des pays en développement. Nous sommes d'accord pour dire qu'il ne devrait pas y avoir de retard idéalement dans la notification des mesures mais, parallèlement, il faut aussi se rendre compte que les petites délégations sont souvent à court de ressources, ce qui provoque parfois des retards involontaires dans la notification des mesures. C'est pour cette raison que nous estimons que les retards dans la procédure ne devraient pas réduire les avantages auxquels un Membre peut avoir droit au titre d'un accord visé.

12.5 S'agissant du fond du point de droit concernant l'Accord sur les MIC, les parties plaignantes ont déclaré que les mesures prises par l'Indonésie contreviennent à l'article 2 de l'Accord sur les MIC. Comme chacun le sait, l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC dispose qu'"aucun Membre n'appliquera de MIC qui soit incompatible avec les dispositions de l'article III du GATT de 1994". Sans aucun doute, l'accent est mis ici sur l'application par les Membres d'une mesure qui peut être qualifiée de mesure concernant les investissements et liée au commerce. Il est donc évident que nous devons pour commencer répondre clairement à la question de savoir si les mesures prises par l'Indonésie peuvent oui ou non être considérées comme des mesures concernant les investissements et liées au commerce.

12.6 Si l'on se reporte à l'époque au cours de laquelle l'Accord sur les MIC a été rédigé, on s'aperçoit qu'il a été essentiellement conçu pour établir des règles du jeu identiques en ce qui concerne l'investissement étranger dans les pays tiers. Il est évident qu'une mesure prise par un pays concernant ses taxes ou ses subventions, comme celle qui a été prise par l'Indonésie, ne peut pas être considérée automatiquement comme une mesure concernant les investissements et liée au commerce. Cela revêt une importance particulière lorsque nous examinons le détail de l'Accord sur les MIC qui, de fait, ne crée aucune nouvelle obligation pour les Membres, puisqu'il dispose simplement qu'une

mesure qui est une mesure concernant les investissements et liée au commerce ne devrait contrevenir ni à l'article III ni à l'article XI du GATT de 1994. Cette interprétation a été confirmée récemment dans le rapport du Groupe spécial qui a examiné le régime des Communautés européennes applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, qui a dit: "l'Accord sur les MIC interprète et précise, pour l'essentiel, les dispositions de l'article III (ainsi que celles de l'article XI) pour ce qui est des mesures concernant les investissements et liées au commerce. En conséquence, l'Accord sur les MIC n'augmente pas et n'affaiblit pas les obligations découlant du GATT".

12.7 L'Indonésie a souligné dans sa communication que ses mesures s'apparentent plus à des subventions accordées expressément à l'industrie automobile et qu'elles tombent donc sous le coup de l'Accord sur les subventions et non de l'Accord sur les MIC. Nous avons examiné soigneusement les premières communications présentées par les parties plaignantes ainsi que celle présentée par la République d'Indonésie. Nous aimerions qu'il soit consigné au dossier que nous partageons l'opinion de l'Indonésie, c'est-à-dire que les mesures qu'elle a prises revêtent entièrement la forme de subventions et que leur légalité ou leurs autres aspects devraient donc être examinés en tenant compte des dispositions de l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires et non des dispositions de l'Accord sur les MIC. Comme elle l'a déjà déclaré dans d'autres enceintes, l'Indonésie a le sentiment profond que les subventions devraient être régies uniquement par l'Accord sur les subventions. La position et l'interprétation que nous avons défendues dans diverses instances n'ont pas varié: tout comme on ne peut présumer que les mesures d'investissement sont une forme de subventionnement, on ne peut présumer non plus que les subventions sont des mesures concernant les investissements et liées au commerce.

12.8 S'agissant de l'interprétation de certaines dispositions de l'Accord sur les subventions, nous appuyons sans réserve ce qui a été dit par l'Indonésie dans sa communication écrite. En particulier, nous tenons à dire que nous sommes entièrement d'accord avec l'Indonésie lorsqu'elle déclare: a) que l'article 27.3 de l'Accord sur les subventions n'empêche pas d'accorder des subventions relatives à l'apport local ni d'en élargir le champ d'application; b) que les subventions relatives à l'apport local ne tombent pas sous le coup de l'article 27.4 de l'Accord sur les subventions puisqu'il ne s'agit pas de subventions à l'exportation et que l'Indonésie est un pays en développement; et c) que les subventions relatives à l'apport local ne tombent pas sous le coup de l'article 28.2 parce qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'Accord sur les subventions.

12.9 S'agissant de la deuxième question au sujet de laquelle nous aimerions faire connaître notre position, à savoir celle qui concerne l'article premier du GATT portant sur l'octroi du traitement NPF. On a fait valoir que, en raison des mesures prises par l'Indonésie, la voiture Kia fabriquée en Corée bénéficie d'un traitement spécial et différencié par rapport aux voitures fabriquées ailleurs et que cela est contraire au principe NPF. Nous avons examiné soigneusement les règlements et les décrets qui ont été pris par la République d'Indonésie en 1996. Nous n'avons trouvé dans ces décrets aucune mention d'un pays particulier, ni même de la Corée. Il est donc évident que bien que le décret présidentiel et les autres instruments présidentiels concernent les voitures nationales, ils n'ont absolument pas pour effet de prescrire l'octroi d'un traitement préférentiel aux automobiles ou aux parties et pièces détachées d'automobiles en provenance d'un pays. D'un point de vue strictement juridique, il est donc clair que les règlements en question ne vont pas à l'encontre du principe NPF puisqu'ils n'ont pas pour effet de conférer des privilèges particuliers aux voitures ou aux pièces détachées qui sont fabriquées dans un pays donné.

12.10 Cela étant, nous ne pouvons nous rallier à l'argument avancé par certaines des parties plaignantes selon lequel un règlement va à l'encontre du principe NPF même s'il n'y est fait mention du nom d'aucun pays, pourvu qu'il ait pour effet de profiter à un producteur ou à un pays en particulier. Pour l'Inde, cet argument n'a aucune valeur juridique puisqu'il est clair que n'importe quel constructeur automobile établi dans n'importe quel pays aurait pu et, de fait, peut se prévaloir des avantages particuliers et du programme de subventions offerts par l'Indonésie, à condition de remplir les

conditions indiquées dans ledit règlement. Le fait qu'aucun autre pays n'ait approché jusqu'ici la République d'Indonésie à ce sujet ne peut donc être interprété comme une indication que la disposition en question va à l'encontre du principe NPF.

12.11 Avant de conclure, nous aimerions revenir sur certains arguments qui ont été mis en avant par l'Indonésie concernant les dispositions qu'elle a prises pour diversifier sa production et déréglementer ses échanges extérieurs de manière à maintenir son engagement en faveur de la réforme économique. Il importe de noter que ces dispositions ont été prises bien que la dette extérieure totale de l'Indonésie ait atteint 108 milliards de dollars EU en 1995 et que le déficit de la balance des opérations courantes ait plus que doublé en une année pour atteindre 6,8 milliards de dollars EU cette année-là. Nous convenons que ces statistiques n'ont aucune incidence directe sur les questions qui sont examinées par le Groupe spécial, mais nous aimerions souligner le fait que les pays en développement doivent souvent prendre des mesures pour stimuler leur économie et surmonter des problèmes de déséquilibre en matière de développement régional. Nous estimons que le système commercial multilatéral devrait examiner dans leur contexte les initiatives prises par ces pays en vue de poursuivre de manière générale leur développement économique.

12.12 Nous avons tous à gagner du système de l'OMC, à condition d'élaborer des interprétations raisonnables et cohérentes qui vont au-delà des intérêts économiques et commerciaux à court terme. Cela aiderait les groupes spéciaux à trouver les interprétations qui sont justes, en particulier dans des domaines en évolution comme l'Accord sur les MIC et l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires.

### B. Corée

12.13 La **Corée** a présenté les arguments suivants en qualité de tierce partie aux travaux du Groupe spécial.

#### 1. Question juridictionnelle préliminaire

12.14 L'un des principes sur lesquels repose le Mémorandum d'accord sur le règlement des différends est la possibilité pour la partie plaignante qui a des griefs commerciaux de faire connaître clairement les mesures qui seraient fautives et qu'elle conteste pour les faire déclarer incompatibles avec les obligations au regard de l'OMC. Cette disposition a manifestement pour objet de donner à l'État Membre la possibilité de bien examiner et de réfuter les accusations selon lesquelles sa législation ou sa pratique contrevient aux Accords de l'OMC et, s'il y a lieu, de prendre des mesures correctives pour remédier à la situation. Cela a été corroboré par la décision de l'Organe d'appel dans l'affaire Communautés européennes - Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, qui a dit : "les allégations … doivent toutes être indiquées de manière suffisante dans la demande d'établissement d'un groupe spécial pour permettre à la partie défenderesse et aux éventuelles tierces parties de connaître le fondement juridique de la plainte". Conscients de l'importance qu'il y avait à indiquer les mesures faisant l'objet d'une contestation, les rédacteurs du Mémorandum d'accord ont ajouté l'article 6:25 qui se lit ainsi:

> La demande d'établissement d'un groupe spécial … indiquera les mesures spécifiques en cause et contiendra un bref exposé du fondement juridique de la plainte, qui doit être suffisant pour énoncer clairement le problème.

12.15 Les États-Unis examinent dans le détail la façon dont le prêt de 690 millions de dollars EU accordé à Timor Putra Nasional contrevient à l'article III:4 du GATT de 1994 et à l'article 2 de l'Accord sur les MIC. Ils font valoir en outre que le prêt constitue une subvention spécifique qui cause un préjudice grave.

12.16 Cependant, le prêt auquel les États-Unis font allusion n'entre pas dans le mandat du Groupe spécial parce qu'il n'a jamais été indiqué spécifiquement qu'il s'agissait d'une mesure en cause dans la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis le 12 juin 1997. La décision la plus récente de l'Organe d'appel dans l'affaire des bananes permet de mieux comprendre la condition posée par l'article 6:2 du Mémorandum d'accord. L'Organe d'appel dit:

> Nous ne sommes pas d'accord avec le Groupe spécial lorsqu'il dit que "même s'il subsistait une incertitude sur la question de savoir si la demande d'établissement du Groupe spécial répondait aux prescriptions de l'article 6:2, les premières communications écrites des plaignants avaient "remédié" à cette incertitude car elles étaient suffisamment détaillées pour présenter clairement toutes les questions factuelles et juridiques". […] Si une allégation n'est pas indiquée dans la demande d'établissement d'un groupe spécial, les arguments présentés par une partie plaignante dans sa première communication écrite au groupe spécial ou dans d'autres communications ou exposés présentés ultérieurement pendant la procédure du groupe spécial ne peuvent ensuite "remédier" à une demande qui présente des lacunes.

12.17 Il convient de noter en outre que le prêt a été accordé après l'établissement du Groupe spécial. Dans l'affaire États-Unis - Mesures affectant les boissons alcooliques et les boissons à base de malt, le Canada a tenté de se réserver le droit de contester de nouvelles mesures qui pourraient être adoptées pendant les travaux du Groupe spécial. Celui-ci a conclu que son "mandat ne lui permettait pas d'examiner toute mesure nouvelle qui pourrait entrer en vigueur pendant la durée des travaux du Groupe spécial".

12.18 Comme il n'est pas fait mention du prêt dans le mandat et que cette lacune ne peut être comblée ultérieurement au moyen de la première communication, le Groupe spécial devrait éviter de se prononcer sur des allégations formulées par les États-Unis concernant le prêt qui a été consenti en août 1997.

2. Questions de fond

12.19 Premièrement, comme il a été souligné à juste titre dans les communications des parties au différend, aucune disposition de la législation indonésienne établissant le Programme de février 1996 ou celui de juin 1996 n'oblige expressément à accorder un traitement préférentiel aux produits en provenance d'un pays donné. Un constructeur de voitures nationales a la faculté de choisir l'origine de la technologie ainsi que des éléments et des pièces qui sont utilisés pour la production.

12.20 Kia Motor Corporation a bénéficié de ce traitement préférentiel du simple fait qu'elle a été choisie par PT Timor Putra Nasional comme partenaire pour former une coentreprise. Le terme "coentreprise" est utilisé ici dans un sens général, non pas pour qualifier du point de vue juridique l'arrangement prévu dans les lois indonésiennes pertinentes.

12.21 Deuxièmement, dans sa première communication, le gouvernement indonésien fait valoir que les exonérations et les réductions concernant les droits d'importation et la taxe de luxe qui sont accordées aux producteurs de la voiture nationale ne sont pas incompatibles avec les dispositions de l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires ("SMC") parce que, en vertu de l'article 27.3 de cet accord et en tant que pays en développement, l'Indonésie n'est pas soumise aux dispositions de l'article 3.1 b) de l'Accord sur les SMC pendant une période de cinq ans.

12.22 Dans l'éventualité où pareil argument serait admis par le Groupe spécial, la Corée est d'avis que les subventions accordées par l'Indonésie en ce qui concerne les droits d'importation et la taxe de luxe ne devraient tomber sous le coup ni de l'article premier ni de l'article III du GATT de 1994 parce que, en cas de conflit entre l'Accord sur les SMC et le GATT de 1994, les dispositions de l'Accord sur

les SMC prévaudront dans la limite du conflit, tel qu'il est prévu dans la Note interprétative générale relative aux accords multilatéraux sur le commerce des marchandises. Le gouvernement coréen ne fait allusion à l'article premier et à l'article III du GATT de 1994 ainsi qu'à l'Accord sur les SMC qu'à titre préliminaire sans préjuger des positions des parties directement intéressées sur ce point particulier.

12.23 Enfin, comme l'a indiqué correctement l'Indonésie, la Sportage ne remplit pas et ne remplira pas les conditions requises pour bénéficier du Programme concernant la voiture nationale. Par conséquent, les plaintes concernant la Kia Sportage sont étrangères à l'affaire.

## XIII. RÉEXAMEN INTÉRIMAIRE[637]

13.1 Le 6 avril 1998, l'Indonésie a demandé au Groupe spécial de réexaminer, conformément à l'article 15:2 du Mémorandum 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 devions 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'OMC[638], 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 avions 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 différents et qu'il ne devait pas être passé sous silence.

---

[637] Conformément à l'article 15:3 du Mémorandum 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 Réexamen intérimaire, fait partie des constatations du présent rapport du Groupe spécial.

[638] Décision adoptée par le Conseil général le 18 juillet 1996, WT/L/160/Rev. 1.

# XIV. CONSTATATIONS[639]

## A. Décisions préjudicielles

### 1. Présence de conseils juridiques privés en tant que représentants d'une partie au différend

14.1 Comme il est indiqué aux paragraphes 4.1 à 4.35 de la Partie descriptive, lors de la première réunion de fond du Groupe spécial avec les parties, l'Indonésie a annoncé que deux conseils juridiques privés étaient membres de sa délégation. Les États-Unis ayant demandé que ces conseils soient exclus de la réunion, le Groupe spécial a entendu les arguments des parties à ce sujet. Le 3 décembre 1997, le Président a annoncé la décision suivante au nom du Groupe spécial:

> "Je souhaite informer les parties que, après avoir soigneusement examiné les lettres reçues au sujet de la question préliminaire dont nous sommes saisis, et après avoir entendu les arguments des parties, le Groupe spécial n'accepte pas ce que demandent les États-Unis, à savoir que certaines personnes que le gouvernement indonésien a désignées en tant que membres de sa délégation soient exclues des réunions du Groupe spécial. Nous concluons que c'est au gouvernement indonésien qu'il appartient de désigner les membres de sa délégation; en outre, nous ne voyons aucune disposition de l'Accord sur l'OMC ou du Mémorandum d'accord, y compris les procédures de travail types correspondantes, qui empêche un Membre de l'OMC de déterminer la composition de sa délégation participant aux réunions d'un groupe spécial de l'OMC. Et ni la pratique antérieure dans le cadre du GATT ni les procédures de règlement de l'OMC ne nous amènent à formuler une conclusion différente en l'espèce. En particulier, nous notons que, contrairement à la présente affaire, les procédures de travail du Groupe spécial Bananes III contenaient une disposition prévoyant expressément la seule présence de représentants gouvernementaux.
>
> Nous tenons à souligner que tous les membres des délégations des parties – qu'ils soient ou non employés par l'État – sont présents en tant que représentants de leur gouvernement et sont à ce titre soumis aux dispositions du Mémorandum d'accord et aux procédures de travail types, y compris l'article 18:1 et 18:2 du Mémorandum d'accord et les paragraphes 2 et 3 des procédures de travail. En particulier, les parties sont tenues de traiter comme confidentiels toutes les communications au Groupe spécial et tous les renseignements ainsi désignés par les autres Membres; de plus, le Groupe spécial se réunit en séance privée. Nous comptons donc que toutes les délégations respecteront pleinement ces obligations et traiteront la présente procédure avec une circonspection et une discrétion extrêmes. Je demanderai aux quatre chefs de délégation de confirmer que tous les membres de leur délégation sont présents en tant que représentants de leur gouvernement et se

[639] Dans le présent rapport, nous avons fondé notre analyse sur le sens ordinaire à attribuer aux termes des dispositions à l'examen dans leur contexte et à la lumière de leur objet et de leur but. Lorsque nous avons analysé l'objet et le but de ces dispositions, nous avons également pris en compte les rapports antérieurs de groupes spéciaux du GATT et de l'OMC et de l'Organe d'appel que nous jugions pertinents et applicables en l'espèce. Nous sommes cependant conscients du fait que ces rapports n'ont aucune force obligatoire, sauf pour ce qui est du règlement du différend entre les parties en cause. Rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *Japon – Taxes sur les boissons alcooliques*, WT/DS8, 10, 11, adopté le 1er novembre1996, page 16, ci-après dénommée *Boissons alcooliques (1996).*

> conformeront à toutes les dispositions applicables et que, par conséquent, les gouvernements sont responsables des actions de leurs représentants."[640]

14.2 Les parties ont accepté ces prescriptions énoncées par le Groupe spécial et les quatre chefs de délégation ont confirmé que tous les membres de leur délégation étaient présents en tant que représentants de leur gouvernement et se conformeraient donc à toutes les dispositions applicables.

2. Question de savoir si le prêt prétendument accordé à PT TPN est une mesure visée par le mandat du Groupe spécial

14.3 A la première réunion du Groupe spécial avec les parties, le 3 décembre 1997, l'Indonésie a soulevé une exception préliminaire au sujet de l'allégation des États-Unis concernant un prêt de 690 millions de dollars EU accordé à PT TPN, faisant valoir que ce prêt ne relevait pas du mandat du Groupe spécial. Les arguments des parties figurent aux paragraphes 4.36 à 4.50 de la Partie descriptive du présent rapport. Après avoir entendu les arguments des parties, le Président a annoncé la décision suivante au nom du Groupe spécial:

> "Dans leur première communication, les États-Unis font valoir que le gouvernement indonésien a donné pour instruction à certaines banques d'État et banques privées d'accorder à PT TPN un prêt de 690 millions de dollars EU dans le cadre du Programme concernant le véhicule automobile national. Les États-Unis soutiennent que ce prêt accordé sur instruction du gouvernement est incompatible avec l'article III:4 du GATT de 1994 et avec l'article 2 de l'Accord sur les MIC, et qu'il constitue une subvention spécifique qui cause ou menace de causer un préjudice grave à leurs intérêts. Dans sa première communication, l'Indonésie fait valoir que le prêt ne relève pas du mandat du Groupe spécial et nous demande de statuer en ce sens. À la première réunion, nous avons invité les parties à évoquer cette question.
>
> Nous notons que nous sommes dotés du mandat type. Par conséquent, pour déterminer si une mesure relève de notre mandat, nous devons examiner la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis, qui figure dans le document WT/DS59/6. Suivant les constatations faites par l'Organe d'appel dans l'affaire Bananes III, nous avons examiné soigneusement cette demande pour voir si elle était conforme aussi bien à la lettre qu'à l'esprit de l'article 6:2 du Mémorandum d'accord. Nous concluons que le prêt de 690 millions de dollars n'était pas "indiqué en tant que mesure spécifique" dans le document en question, comme l'exige l'article 6:2 du Mémorandum d'accord. De fait, les États-Unis précisent que le prêt n'était pas indiqué dans leur demande parce qu'il n'avait pas encore été accordé. Les États-Unis estiment cependant que c'est à bon droit que le Groupe spécial est saisi de la question du prêt, car celui-ci constitue un aspect du Programme concernant la voiture nationale qu'ils considèrent comme étant l'objet de leur demande. À notre avis, toutefois, les États-Unis ont clairement indiqué dans leur demande les mesures devant être examinées par le Groupe spécial, et ce prêt n'en fait pas partie. Aussi, concluons-nous que le prêt en question ne relève pas de notre mandat."

14.4 Par conséquent, nous n'examinons dans nos constatations aucune allégation concernant le prêt de 690 millions de dollars en question.

---

[640] Le Groupe spécial fait référence à l'affaire *Bananes III*, à savoir les rapports de l'Organe d'appel et du Groupe spécial sur l'affaire *CE – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes*, WT/DS27, adoptés le 25 septembre 1997.

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 exigions 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 dispositions raisonnables pour faire en sorte que toutes les parties puissent dûment répondre aux renseignements factuels et arguments qui lui ont été présentés.
>
> Enfin, nous tenons à rappeler à toutes les parties que l'article 18:2 du Mémorandum d'accord permet aux parties de désigner des renseignements comme étant confidentiels. Cette désignation sera respectée par le Groupe spécial, le Secrétariat de l'OMC et les autres parties au différend. Nous encourageons donc toutes les parties à communiquer au Groupe spécial les renseignements qu'elles jugent pouvoir être utiles pour résoudre ce différend. À cet égard, nous notons que les parties reconnaissent que les plaignants qui allèguent qu'il y a un préjudice grave doivent démontrer l'existence de ce préjudice par des éléments de preuve positifs. Si les États-Unis considèrent que les renseignements en question sont nécessaires pour qu'ils puissent s'acquitter de cette charge, et s'ils estiment que l'article 18:2 est

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; *Etats-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 1993[643], du Programme automobile de février 1996[644] 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, 27 février 1996, et la 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.

[645] Comprenant le Décret présidentiel n° 42, 4 juin 1996, le Règlement du gouvernement n° 36/1996, le Décret du Ministre de l'industrie et du commerce n° 142/MAP/KEP/6/1996 et le Décret du Ministre des finances n° 404/KMK.01/1996.

[646] Dans les présentes constatations, le "GATT" s'entend du GATT de 1994. Par "GATT de 1947", il faut entendre l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1947, qui a pris fin le 31 décembre 1995 en vertu de la Décision du 8 décembre 1994 adoptée par le Comité préparatoire de l'OMC et les PARTIES CONTRACTANTES du GATT de 1947, PC/12-L/7583. Lorsque nous comparerons les dispositions du GATT de 1947 et les dispositions parallèles de l'Accord sur l'OMC (y compris le GATT de 1994), nous utiliserons les termes "GATT de 1994" et "GATT de 1947".

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 certaines voitures d'origine nationale prévus par le Programme automobile de 1993 sont contraires aux dispositions de l'article III:2 du GATT.

14.15 Les Communautés européennes, le Japon et les États-Unis font valoir que les avantages fiscaux pour les voitures nationales prévus par le Programme automobile de février 1996 sont contraires aux dispositions de l'article III:2 du GATT. Les Communautés européennes et les États-Unis font valoir que les avantages fiscaux pour les voitures nationales prévus par le Programme automobile de juin 1996 sont contraires aux dispositions de l'article III:2 du GATT.

14.16 Les Communautés européennes font valoir que les avantages fiscaux pour les véhicules automobiles finis prévus par les Programmes automobiles de 1993 et de février et juin 1996, en raison des prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale, constituent également un avantage fiscal indirect pour les parties et pièces détachées de véhicules automobiles finis, en violation de l'article III:2 du GATT.

iii) Discrimination NPF

14.17 Le Japon, les Communautés européennes et les États-Unis font valoir que les avantages fiscaux accordés aux voitures nationales produites en Corée dans le cadre du Programme automobile de juin 1996 sont contraires à l'article premier du GATT.

14.18 Le Japon, les Communautés européennes et les États-Unis font valoir que les avantages tarifaires accordés aux voitures nationales produites en Corée dans le cadre du Programme automobile de juin 1996 sont contraires à l'article I:1 du GATT.

14.19 Le Japon et les Communautés européennes font valoir que les avantages tarifaires accordés pour certaines parties et pièces détachées utilisées pour la production de voitures nationales en Indonésie dans le cadre du Programme automobile de février 1996 sont contraires à l'article premier du GATT.

14.20 Les Communautés européennes font valoir que les avantages tarifaires accordés pour certaines parties et pièces détachées utilisées pour la production de véhicules automobiles finis en Indonésie dans le cadre du Programme automobile de 1993 sont contraires à l'article premier du GATT. Nous notons, cependant, que les Communautés européennes n'ont pas développé cette allégation.

iv) Absence de notification et application partiale

14.21 Le Japon fait valoir que le Programme concernant la voiture nationale est contraire à l'article X:1 du GATT, parce qu'il n'a pas été publié dans les moindres délais de façon à permettre aux gouvernements et aux commerçants d'en prendre connaissance, et à l'article X:3 a) du GATT, parce qu'il n'a pas été appliqué d'une manière uniforme, impartiale et raisonnable.

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 général[647] 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".[648]

[647] Dans les présentes constatations, lorsque nous parlons de conflit général nous entendons un conflit qui existerait entre l'Accord SMC dans son ensemble et l'article III, l'article premier ou l'Accord sur les MIC dans leur ensemble (voir la section C ci-après). Nous analyserons le point de savoir s'il y a un conflit spécifique entre une disposition spécifique de l'Accord SMC et l'article III:2 du GATT dans la section E ci-après.

[648] Le rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *États-Unis – Normes concernant l'essence nouvelle et ancienne formules* (ci-après dénommée *Essence*) indique ce qui suit à la page 26: "Un interprète n'est pas libre

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'OMC[650] 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.), Oppeheim'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 spécifique concernant les conflits, qui est toutefois limitée aux conflits entre une disposition spécifique du GATT de 1994 et une disposition d'un autre accord figurant à l'Annexe 1A. Nous ne tenons pas compte de cette note interprétative dans la présente section du rapport, car nous examinons l'argument de l'Indonésie selon lequel il y a un conflit général entre l'article III et l'Accord SMC, alors que la note concerne des conflits spécifiques entre une disposition du GATT de 1994 et une disposition spécifique d'un autre accord figurant à l'Annexe 1A.

compris le GATT de 1994, lequel a été modifié par des Mémorandums 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 effective[651] 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 III, qui n'exige pas qu'il y ait des effets sur le commerce pour qu'il soit violé, occupe une place particulièrement importante dans les règles régissant le système commercial multilatéral puisqu'il sert, entre autres choses, à garantir l'efficacité des droits de douane négociés. Dans son rapport sur l'affaire *Japon – Taxes sur les boissons alcooliques*, l'Organe d'appel a indiqué ce qui suit:

> "Lorsqu'on examine le rapport entre l'article III et d'autres dispositions de l'Accord sur l'OMC, il ne faut pas oublier que l'objectif fondamental de cet article est d'éviter le protectionnisme."[652]

Nous notons également que l'article III et l'article XVI coexistent depuis la création du système de règles du GATT. Compte tenu de ce qui précède, nous allons traiter avec prudence les allégations concernant l'existence de conflits.

2. Y a-t-il un conflit général entre l'Accord SMC et l'article III du GATT?

14.29 On l'a vu, l'Indonésie fonde en partie son argument selon lequel l'Accord SMC est le seul instrument juridique applicable en l'espèce sur une affirmation, à savoir que l'Accord SMC dans son ensemble est en conflit avec l'article III. Lorsque nous examinons les arguments de l'Indonésie, nous rappelons que pour qu'il y ait conflit entre deux accords ou entre deux de leurs dispositions, ces accords doivent porter sur la même matière. Sinon, il n'y a pas conflit puisque les deux dispositions ont des objets différents.[653] Nous rappelons également que l'article III, qui interdit la discrimination entre produits importés et produits nationaux, et l'article XVI, qui régit les subventions aux producteurs, ont toujours fait partie du GATT de 1947. Cela signifie que les rédacteurs du GATT de 1947 voulaient que ces deux séries de dispositions soient complémentaires. De fait, un examen du champ d'application de chacune d'entre elles confirme cette volonté.

14.30 L'article III a toujours été une disposition qui concerne (et interdit) la discrimination entre produits importés et produits nationaux. Quant aux dispositions de l'article XVI du GATT de 1947, elles concernaient d'une manière générale la réglementation des subventions aux producteurs. L'article XVI du GATT de 1947 ne traitait pas de la question de la discrimination pouvant exister entre produits importés et produits nationaux lorsqu'il était fait recours à ce genre de subventions. Lorsqu'une telle discrimination survenait, elle était prohibée par les dispositions pertinentes de l'article III. Les subventions qui établissaient une discrimination en faveur des produits nationaux tombaient sous le coup de la prohibition énoncée à l'article III du fait de cette discrimination. À cet égard, nous sommes d'accord avec le Groupe spécial *Boissons à base de malt*[654] de 1992 qui a

---

[651] Cela correspondrait à ce que l'Organe d'appel a décidé lorsqu'il a dit qu'un traité ne pouvait pas être interprété de manière à rendre "inutiles" des clauses entières. Voir *supra* la note de bas de page n° 648.

[652] *Boissons alcooliques (1996)*, rapport de l'Organe d'appel, page 18.

[653] Nous rappelons ce que nous avons dit dans la note de bas de page n° 649 ci-dessus au sujet des conditions qui doivent être remplies pour qu'il y ait conflit.

[654] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures affectant les boissons alcooliques et les boissons à base de malt*, IBDD, S39/233, adopté le 19 juin 1992, ci-après dénommé *Boissons à base de malt*.

examiné le rapport entre les règles du GATT régissant les articles III et XVI et l'objet connexe de l'article III:8 b):

> "5.8 Le Groupe spécial a relevé que si l'article III:8 a) indique expressément que ses dispositions "ne s'appliqueront pas aux … [marchés publics]" l'article III:8 b) ne prévoit rien de la sorte. Dans son acception normale, le texte de l'article III:8 b), en particulier l'expression "n'interdiront pas", *donnait donc à penser que l'article III s'appliquait aux subventions*, et que l'article III:8 b) ne faisait que préciser que les règles en rapport avec les produits des paragraphes 1 à 7 de l'article III "n'interdiront pas l'attribution aux seuls producteurs nationaux de subventions" (non souligné dans le texte)."

14.31 La situation a-t-elle changé du fait de l'extension des règles régissant les subventions qui sont maintenant énoncées dans l'Accord SMC? L'Indonésie fait valoir que l'Accord SMC établit une définition et un système de voies de recours portant sur tous les aspects des subventions, ce qui exclurait donc l'applicabilité et l'application des dispositions de l'article III en matière de traitement national.

14.32 S'il est vrai que les obligations énoncées à la section A de l'article XVI du GATT de 1947 en ce qui concerne les subventions étaient limitées par comparaison avec celles qui sont prévues par le nouvel Accord SMC, l'article XVI du GATT de 1947 établissait un cadre complet régissant l'octroi de subventions, tout comme l'Accord SMC le fait aujourd'hui. La section A de l'article XVI du GATT de 1947 s'appliquait aux "subventions en général" tandis que la section B prévoyait des dispositions additionnelles relatives aux subventions à l'exportation. Le simple fait que, dans l'Accord SMC, les voies de recours en matière de subventions ont été renforcées, n'est pas une raison suffisante permettant de conclure que, dans l'Accord de l'OMC, le rapport structurel entre les règles concernant le traitement national pour les produits et les règles concernant les subventions aux producteurs a été modifié. En outre, le fait que l'Accord SMC, contrairement à l'article XVI du GATT de 1947, contient une définition des subventions ne conduit pas à une conclusion différente. L'absence de définition d'une "subvention" dans le GATT de 1947 ne rend pas l'article XVI du GATT de 1947 inapplicable.

14.33 Comme c'était le cas dans le cadre du GATT de 1947, nous pensons que l'article III du GATT de 1994 et les règles de l'OMC relatives aux subventions concernent des problèmes différents. L'article III continue d'interdire la discrimination entre produits nationaux et produits importés pour ce qui est des taxes et autres réglementations intérieures, y compris les prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale. Il ne "proscrit" ni ne "prohibe" l'octroi de subventions en tant que telles. En revanche, l'Accord SMC prohibe les subventions qui sont subordonnées aux résultats à l'exportation et au respect de prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale, prévoit des voies de recours pour ce qui est de certaines subventions qui causent des effets défavorables pour les intérêts d'un autre Membre et établit que certaines subventions ne peuvent pas donner lieu à une action au titre de ses dispositions. En résumé, l'article III interdit la discrimination entre produits nationaux et produits importés tandis que l'Accord SMC réglemente l'octroi de subventions aux entreprises.

14.34 Contrairement à ce que prétend l'Indonésie, le fait que les pouvoirs publics accordent une subvention à une entreprise ne signifie pas que la subvention elle-même établit nécessairement une discrimination entre produits importés et produits nationaux, en violation de l'article III du GATT. L'article III:8 b) du GATT indique clairement que les pouvoirs publics peuvent utiliser le produit de

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 *Périodiques*[656] et *Bananes III*[657], les parties défenderesses soutenaient que, puisqu'un ensemble de règles régissant les services existait désormais dans le cadre de l'AGCS, les dispositions de l'article III:4 du GATT relatives à la distribution et au transport n'étaient plus applicables. À deux reprises, l'Organe d'appel a établi que le champ d'application de l'article III:4 n'était pas réduit par le fait que des règles régissant le commerce des services étaient énoncées dans l'AGCS: "L'entrée en vigueur de l'AGCS, constituant l'Annexe 1B de l'Accord sur l'OMC, ne réduit pas le champ d'application du GATT de 1994."[658]

14.36 Ainsi, nous considérons que l'article III et l'Accord SMC ont, d'une manière générale, des champs d'application différents et n'imposent pas le même type d'obligations.[659] Par conséquent, il n'y a pas de conflit général entre ces deux séries de dispositions.

3. L'application en l'espèce de l'article III du GATT rendrait-elle l'Accord SMC "inutile"?

14.37 L'Indonésie soutient que les règles générales d'interprétation des traités empêchent de constater qu'une subvention admissible au titre de l'Accord SMC est proscrite par l'article III parce que, si l'article III était applicable en l'espèce, l'Accord SMC tout entier deviendrait "inutile". Nous notons pour commencer que, dans la plupart des cas, les subventions régies par l'Accord SMC ne sont pas visées par les dispositions de l'article III:2 ou III:4. Par exemple, l'article III:2 ne couvrirait pas les transferts directs de fonds, comme les prêts et dons aux entreprises, car il vise uniquement l'application de taxes indirectes aux produits. Ces formes de subventions peuvent être contraires à l'article III:4 dans la mesure où elles sont liées à des mesures qui affectent la vente, l'achat, l'utilisation, etc., de produits d'origine nationale sur le marché intérieur. La fourniture de matières premières par les pouvoirs publics à un prix subventionné ne serait pas contraire à l'article III:2 ou III:4, à moins qu'il y ait aussi une condition affectant en soi la vente, la mise en vente, etc., de produits sur le marché intérieur.

---

[655] À l'appui de cette thèse, voir *Boissons à base de malt*, *op. cit.*: "5.10 … 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."

[656] Rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel sur l'affaire *Canada – Certaines mesures concernant les périodiques*, WT/DS31, adoptés le 30 juillet 1997, ci-après dénommée *Périodiques.*

[657] Rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel sur l'affaire *CE – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes*, WT/DS27, adoptés le 25 septembre 1997, ci-après dénommée *Bananes III*.

[658] *Périodiques*, *op. cit.*, rapport de l'Organe d'appel, page 21.

[659] Cette conclusion est corroborée, entre autres dispositions, par la note de bas de page relative à l'article 32.1 de l'Accord SMC, qui reconnaît qu'il reste possible de prendre des mesures contre des subventions au titre du GATT de 1994. L'article 32.1 de l'Accord SMC est libellé comme suit: "Il ne pourra être pris aucune mesure particulière contre une subvention accordée par un autre Membre, si ce n'est conformément aux dispositions du GATT de 1994, tel qu'il est interprété par le présent accord". La note de bas de page n° 56 relative à cet article a la teneur suivante: "Cette disposition ne vise pas à empêcher que des mesures soient prises, selon qu'il sera approprié, au titre d'autres dispositions pertinentes du GATT de 1994".

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 recoupent 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 que l'article III:8 b) a pour objet de confirmer que les subventions aux producteurs ne sont pas contraires à l'article III, pour autant qu'elles ne comprennent pas un élément établissant une discrimination entre produits importés et produits nationaux. À notre avis, l'expression "l'attribution aux seuls producteurs nationaux de subventions" vise à faire en sorte que seules les subventions accordées aux producteurs, et non la discrimination fiscale ou d'autres formes de discrimination affectant les produits, soient considérées comme des subventions aux fins de l'article III:8 b) du GATT. Cela est conforme avec les rapports antérieurs de groupes spéciaux du GATT[660] et de l'Organe d'appel de l'OMC.[661]

---

[660] Rapport du Groupe spécial *CEE – Primes et subventions versées aux transformateurs et aux producteurs d'oléagineux et de protéines apparentées destinés à l'alimentation des animaux*, IBDD, S37/91, adopté le 25 janvier 1990; rapport du Groupe spécial *Mesures discriminatoires appliquées par l'Italie à*

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).

14.50 Dans ce contexte, le fait que les rédacteurs ont inclus une disposition expresse régissant les conflits entre le GATT et les autres accords figurant à l'Annexe 1A, mais n'ont pas inclus une telle disposition en ce qui concerne le rapport entre les autres accords figurant à l'Annexe 1A, renforce pour le moins la présomption d'absence de conflit établie en droit international public. S'agissant de la nature des obligations, nous considérons que, pour ce qui est des prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale, l'Accord SMC et l'Accord sur les MIC traitent de types d'obligations différents et portent sur des matières différentes. Dans le cas de l'Accord SMC, ce qui est prohibé, c'est l'octroi d'une subvention subordonnée à l'utilisation de produits nationaux, et non l'obligation d'utiliser des produits nationaux en tant que tels. Dans le cas de l'Accord sur les MIC, ce qui est prohibé, ce sont les MIC sous la forme de prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale, et non l'octroi d'un avantage, comme une subvention.

14.51 Il peut être remédié à une constatation établissant qu'il y a incompatibilité avec l'article 3.1 b) de l'Accord SMC par la suppression de la subvention, même si la prescription relative à la teneur en éléments d'origine locale reste applicable. Il peut être remédié à une constatation établissant qu'il y a incompatibilité avec l'Accord sur les MIC par la suppression de la MIC qui constitue une prescription relative à la teneur en éléments d'origine locale même si la subvention continue d'être accordée. Inversement, par exemple, si un Membre devait appliquer une MIC (sous la forme d'une prescription relative à la teneur en éléments d'origine locale) comme condition d'octroi d'une subvention, la mesure continuerait d'être contraire à l'Accord sur les MIC si l'élément subvention était remplacé par une autre forme d'incitation. En revanche, si les prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale étaient supprimées, la subvention continuerait d'être soumise à l'Accord SMC, bien que la nature de la discipline applicable en vertu de l'Accord SMC puisse être affectée. Manifestement, les deux accords interdisent des mesures différentes. Nous notons en outre que, dans le cadre de l'Accord sur les MIC, l'avantage subordonné au respect d'une prescription relative à la teneur en éléments d'origine locale peut comprendre un large éventail d'incitations et d'avantages autres que des subventions. L'Accord SMC ne contient aucune disposition qui oblige un Membre à enfreindre l'Accord sur les MIC, ou vice versa.

14.52 Nous considérons que l'Accord SMC et l'Accord sur les MIC ne peuvent pas être en conflit, puisqu'ils portent sur des matières différentes et n'imposent pas des obligations s'excluant mutuellement. L'Accord sur les MIC et l'Accord SMC peuvent avoir des champs d'application qui se recoupent en ce qu'ils peuvent s'appliquer à un seul acte législatif, mais leurs thèmes centraux sont différents et ils imposent des types d'obligations différents.

14.53 À l'appui de cette constatation, nous invoquons les principes établis dans les affaires *Périodiques*[663] et *Bananes III*[664] concernant le rapport entre deux Accords de l'OMC situés au même niveau dans la hiérarchie des Accords de l'OMC. Il a été clairement indiqué que, alors que la même mesure pourrait être examinée au regard aussi bien du GATT que de l'AGCS, les aspects spécifiques

[663] Dans l'affaire *Périodiques*, *op. cit.*, l'Organe d'appel a indiqué à la page 21: "L'entrée en vigueur de l'AGCS, constituant l'Annexe 1B de l'Accord sur l'OMC, ne réduit pas le champ d'application du GATT de 1994".

[664] Dans l'affaires *Bananes III*, l'Organe d'appel a indiqué au paragraphe 221: "La deuxième question est de savoir si l'AGCS et le GATT sont des accords qui s'excluent mutuellement. (…) Compte tenu du champ d'application respectif des deux accords, ils peuvent ou non se recouper, selon la nature de la mesure en question. Certaines mesures pourraient être considérées comme relevant exclusivement du GATT de 1994, lorsqu'elles affectent le commerce des marchandises en tant que marchandises. Certaines mesures pourraient être considérées comme relevant exclusivement de l'AGCS, lorsqu'elles affectent la fourniture de services en tant que services. Il y a toutefois une troisième catégorie de mesures qui pourraient être considérées comme relevant à la fois du GATT de 1994 et de l'AGCS. (…) [A]lors que la même mesure pourrait être examinée au regard des deux accords, les aspects spécifiques de cette mesure examinée au regard de chaque accord pourraient être différents".

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 de décider quelles sont les allégations qu'il convient d'examiner d'abord, nous devons étudier le rapport entre l'article III du GATT et l'Accord sur les MIC.

14.61 À cet égard, nous notons pour commencer qu'à première vue l'Accord sur les MIC est un accord à part entière du système de l'OMC. L'Accord sur les MIC n'est pas un "Mémorandum d'accord annexé au GATT de 1994", contrairement aux six Mémorandums d'accord qui font partie du GATT de 1994.[666] L'Accord sur les MIC et l'article III:4 interdisent les prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale qui sont des MIC et on peut donc dire qu'ils portent sur la même matière. Mais lorsque l'Accord sur les MIC mentionne "les dispositions de l'article III", il fait référence aux aspects de l'article III touchant au fond; autrement dit, il s'agit des dix paragraphes de l'article III auxquels il est fait référence à l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC, et non de l'application de l'article III dans le contexte de l'OMC en tant que tel. Ainsi, si l'article III n'est pas applicable pour une raison qui n'a pas de rapport avec les disciplines de l'article III lui-même, ses dispositions restent applicables aux fins de l'Accord sur les MIC. Cette idée est étayée par le fait que l'article 3 de l'Accord sur les MIC contient une référence distincte et expresse aux exceptions générales aux règles du GATT. Si l'Accord sur les MIC avait pour objet de faire référence à l'article III appliqué à la lumière d'autres règles du GATT (pas celles qui sont énoncées à l'article III), il ne serait pas nécessaire de mentionner de telles exceptions générales.[667]

14.62 En outre, il faut reconnaître que l'Accord sur les MIC, outre le fait qu'il interprète et précise les dispositions de l'article III pour ce qui est des mesures concernant les investissements et liées au commerce, établit des dispositions transitoires spéciales, y compris des prescriptions de notification.[668] Cela confirme la conclusion selon laquelle l'Accord sur les MIC a une existence juridique autonome, indépendante de celle de l'article III. Par conséquent, puisque l'Accord sur les MIC et l'article III demeurent deux séries de dispositions de l'Accord sur l'OMC juridiquement

---

[665] Rapport du Groupe spécial *Canada – Administration de la Loi sur l'examen de l'investissement étranger*, IBDD, S30/147, adopté le 7 février 1984, ci-après dénommé *Loi sur l'examen de l'investissement étranger*.

[666] L'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994 ("GATT") est défini comme comprenant: a) les dispositions de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce, en date du 30 octobre 1947, annexé à l'Acte final adopté à la clôture de la deuxième session de la Commission préparatoire de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et l'emploi (à l'exclusion du Protocole d'application provisoire), tel qu'il a été rectifié, amendé ou modifié par les dispositions des instruments juridiques qui sont entrés en vigueur avant la date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC; b) les dispositions d'une série d'instruments juridiques (protocoles et décisions) mentionnées plus bas qui sont entrés en vigueur en vertu du GATT de 1947 avant la date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC; c) six Mémorandums d'accord sur l'interprétation de dispositions du GATT de 1994; et d) le Protocole de Marrakech annexé au GATT de 1994.

[667] Nous notons qu'une technique de rédaction similaire a été utilisée pour l'Accord sur les ADPIC, qui renvoie aux dispositions d'autres traités internationaux.

[668] Nous notons que l'Indonésie a insisté sur une déclaration particulière faite par le Groupe spécial *Bananes III*, qui concerne le rapport entre l'article III du GATT et l'Accord sur les MIC. Nous considérons que cette déclaration doit être interprétée dans le contexte particulier de ce différend, qui opposait deux pays développés (aucune période de transition n'était donc applicable), au sujet duquel le Groupe spécial était déjà arrivé à la conclusion que la mesure en cause était contraire à l'article III:4 du GATT. Il n'était donc pas nécessaire d'examiner plus avant l'Accord sur les MIC puisqu'une action en vue de remédier à l'incompatibilité constatée au titre de l'article III:4 du GATT aurait nécessairement remédié aux incompatibilités au regard de l'Accord sur les MIC. En l'espèce, nous devons examiner le rapport juridique entre ces deux textes.

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:

> " … aucun Membre n'appliquera de MIC qui soit incompatible avec les dispositions de l'article III ou de l'article XI du GATT de 1994."

Selon ses termes, l'article 2:1 exige que l'existence de deux éléments soit démontrée pour établir qu'il y a violation de ses dispositions: premièrement, il doit y avoir une MIC; deuxièmement, cette MIC doit être incompatible avec l'article III ou l'article XI du GATT. Aucune allégation n'a été formulée concernant une prétendue violation de l'article XI du GATT.

14.65 L'article 2:1 de l'Accord sur les MIC fait référence à l'article III d'une manière générale. À notre avis, les plaignants ont limité leurs allégations concernant l'existence d'une incompatibilité au regard de l'Accord sur les MIC aux aspects des programmes automobiles indonésiens qui seraient contraires aux dispositions de l'Accord sur les MIC interdisant l'octroi d'un avantage subordonné au respect de prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale. En d'autres termes, si les plaignants ont prétendu que certains autres aspects des mêmes programmes automobiles sont également contraires aux dispositions de l'article III:2 du GATT, il n'ont pas prétendu que les aspects des mesures qui établissent une discrimination fiscale sont en soi contraires à l'Accord sur les MIC. Par conséquent, nous allons uniquement examiner au regard de l'Accord sur les MIC la compatibilité des prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale appliquées par le biais de l'octroi des avantages tarifaires et fiscaux prévus par les programmes automobiles. Nous allons ensuite examiner la compatibilité des aspects de ces programmes automobiles proprement dits qui établissent une discrimination fiscale avec les dispositions de l'article III:2 du GATT.

---

[669] Dans l'affaire *Bananes III*, l'Organe d'appel a indiqué au paragraphe 204: "Bien que l'article X:3 a) du GATT de 1994 et l'article 1:3 de l'*Accord sur les licences* soient tous deux applicables, le Groupe spécial aurait dû, à notre avis, appliquer d'abord l'*Accord sur les licences*, car cet accord traite expressément, et de manière détaillée, de l'application des procédures de licences d'importation. Si le Groupe spécial l'avait fait, il n'aurait alors pas eu à examiner l'incompatibilité alléguée avec l'article X:3 a) du GATT de 1994."

[670] Rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel sur l'affaire *Mesures communautaires concernant les viandes et les produits carnés (hormones) – Plaintes déposées par les États-Unis et le Canada*, WT/DS26 et DS48, adoptés le 13 février 1998, ci-après dénommées *Hormones*.

14.66 Nous notons que l'article 2:2 de l'Accord sur les MIC dispose ce qui suit:

> "2.2 Une liste exemplative de MIC qui sont incompatibles avec l'obligation d'accorder le traitement national prévu au paragraphe 4 de l'article III du GATT de 1994 … figure dans l'Annexe du présent accord."

14.67 Les États-Unis et les Communautés européennes font valoir que toute mesure qui correspond à la description faite au point 1 a) de la liste exemplative figurant dans l'Accord sur les MIC constitue en soi une MIC incompatible avec l'article 2 dudit accord. Pour les États-Unis, si un Membre, quel que soit le contexte, prescrit qu'une entreprise achète un produit d'origine nationale pour obtenir un avantage, cette prescription a par définition des conséquences en matière d'investissement pour l'entreprise en question, ce qui soumet la mesure à l'Accord sur les MIC et confirme qu'il y a violation de ses dispositions. Les États-Unis ajoutent que, même si la mise en évidence d'un rapport avec l'investissement était nécessaire pour démontrer l'existence d'une incompatibilité avec l'Accord sur les MIC, les mesures indonésiennes à l'examen satisfont à cette condition, car il faut investir en Indonésie (en tant que producteur de véhicules automobiles ou de parties et pièces détachées de véhicules automobiles) pour pouvoir bénéficier des diverses incitations fiscales et tarifaires.

14.68 Le Japon fait valoir quant à lui que l'existence de deux éléments doit être démontrée pour établir qu'il y a violation de l'article 2 de l'Accord sur les MIC: premièrement, il doit y avoir une MIC; deuxièmement, la mesure en question doit être incompatible avec l'article III du GATT (ou avec l'article XI du GATT).

14.69 Les Communautés européennes et le Japon font valoir également que l'aspect central des diverses mesures prévues par les programmes automobiles indonésiens est de créer une capacité de production nationale dans le secteur des automobiles et parties et pièces détachées de véhicules automobiles, et que ces mesures peuvent donc être considérées comme des mesures "concernant les investissements". Pour ces plaignants, les programmes automobiles indonésiens sont "liés au commerce" parce qu'ils encouragent l'utilisation de pièces détachées d'origine nationale de préférence à des pièces détachées importées et affectent ainsi le commerce.

14.70 L'Indonésie fait valoir que, s'il se peut que ses subventions influent parfois indirectement sur les décisions d'investissement du bénéficiaire de la subvention ou d'autres parties, ces décisions ne sont pas l'objet, mais plutôt le résultat involontaire, des subventions. L'Indonésie ajoute que de nombreuses subventions entraînent indirectement une augmentation de l'investissement. En outre, ces subventions n'ont pas été adoptées en tant que réglementation de l'investissement. Par conséquent, pour l'Indonésie, les mesures à l'examen ne sont pas des mesures concernant les investissements et liées au commerce. L'Indonésie approuve l'argument avancé par l'Inde, en tant que tierce partie, selon lequel l'Accord sur les MIC a fondamentalement pour objet de régir l'investissement étranger et d'assurer des conditions de concurrence égales en la matière, et que les mesures en rapport avec des taxes ou subventions intérieures ne peuvent donc être considérées comme des mesures concernant les investissements et liées au commerce.

14.71 Nous notons que les arguments avancés par les parties reflètent des vues différentes concernant le point de savoir si le fait d'exiger d'une entreprise qu'elle achète ou utilise un produit d'origine nationale pour obtenir un avantage relève par définition de la liste exemplative ou si l'Accord sur les MIC exige une analyse distincte de la nature d'une mesure pour déterminer si celle-ci constitue une mesure concernant les investissements et liée au commerce avant que ne soit examinée la question de savoir si la mesure est visée par la liste exemplative. Toutefois, si nous devions considérer que les mesures incriminées sont en tout état de cause des mesures concernant les investissements et liées au commerce, nous n'aurions pas à nous prononcer sur cette question d'interprétation fondamentale. Nous notons à cet égard que les États-Unis et les Communautés

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 faire, nous allons commencer par examiner la question de savoir si les mesures en cause sont des "mesures concernant les investissements". Nous verrons ensuite si elles sont "liées au commerce". Enfin, nous allons voir si les mesures dont il pourrait être constaté qu'elles constituent des MIC sont incompatibles avec les dispositions de l'article III et donc contraires à l'Accord sur les MIC.

a) Les mesures indonésiennes sont-elles des "mesures concernant les investissements"?

14.73 Nous notons que l'utilisation des termes généraux "mesures concernant les investissements" indique que l'Accord sur les MIC ne vise pas uniquement les mesures prises spécifiquement en matière d'investissement *étranger*. Contrairement à ce qu'affirme l'Inde, nous ne voyons dans l'Accord sur les MIC rien qui indique que la nationalité des propriétaires d'entreprises soumises à une mesure particulière est un élément pour décider si cette mesure est visée par l'Accord. Nous constatons donc que rien dans le texte de l'Accord sur les MIC n'étaye l'argument selon lequel, puisque l'Accord sur les MIC a fondamentalement pour objet de régir l'investissement étranger et d'assurer des conditions de concurrence égales en la matière, les mesures en rapport avec des taxes ou subventions intérieures ne peuvent pas être considérées comme des mesures concernant les investissements et liées au commerce. Nous rappelons à ce propos que les avantages fiscaux ou subventions intérieurs ne sont qu'un des nombreux types d'avantages pouvant être liés à une prescription relative à la teneur en éléments d'origine locale, qui est un thème central de l'Accord sur les MIC. L'Accord sur les MIC ne traite pas des subventions et taxes intérieures en tant que telles, mais plutôt des prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale, dont le respect peut être encouragé par l'octroi de n'importe quel type d'avantage. En outre, quoi qu'il en soit, nous ne voyons pas pourquoi une mesure intérieure ne régirait forcément pas le traitement de l'investissement étranger.

14.74 Nous allons maintenant voir si les mesures indonésiennes sont des mesures concernant les investissements. À cet égard, nous jugeons pertinents et instructifs les extraits ci-après (non soulignés dans le texte original) de la législation indonésienne.

14.75 En ce qui concerne le Programme automobile de 1993, nous notons ce qui suit:

- Les "considérants" du décret du Ministère de l'industrie annonçant le Programme automobile de 1993 indiquent ce qui suit:

> "a. afin d'appuyer et de promouvoir le développement de l'industrie automobile et/ou de l'industrie des pièces détachées à l'avenir, il est jugé nécessaire de réglementer la teneur en éléments d'origine locale des véhicules ou pièces détachées produits dans le pays à l'occasion de l'octroi d'incitations lors de l'imposition des droits d'importation;
>
> b. afin d'encourager encore le développement de l'industrie nationale en tenant compte des progrès technologiques et de l'amélioration de la capacité et de la maîtrise en matière de techniques de conception et autres techniques industrielles, il est nécessaire d'améliorer la réglementation pertinente en vigueur;"[671]

[671] Décret du Ministère de l'industrie n° 114/M/S/6/1993, 9 juin 1993.

- 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° 42[677] 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° 36[678] 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 indique[679] 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.

b) Les mesures indonésiennes sont-elles "liées au commerce"?

14.82 Nous devons maintenant déterminer si ces mesures concernant les investissements sont "liées au commerce". Nous considérons que, si ces mesures sont des prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale, elles seraient nécessairement "liées au commerce" parce que ce genre de prescriptions, par définition, encouragent toujours l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés et ont donc une incidence sur les échanges.

c) Liste exemplative annexée à l'Accord sur les MIC

14.83 Si l'on examine le point de savoir si les mesures en question relèvent du point 1 de la liste exemplative de MIC annexée à l'Accord sur les MIC, qui concerne entre autres situations les mesures comportant des prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale, on voit non seulement si elles sont liées au commerce mais aussi si elles sont incompatibles avec l'article III:4 et donc contraires à l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC.

14.84 L'Annexe de l'Accord sur les MIC a la teneur suivante:

"ANNEXE
LISTE EXEMPLATIVE

1. Les MIC qui sont incompatibles avec l'obligation d'accorder le traitement national prévue au paragraphe 4 de l'article III du GATT de 1994 incluent celles qui sont obligatoires ou qui ont force exécutoire en vertu de la législation nationale ou de décisions administratives, ou auxquelles il est nécessaire de se conformer pour obtenir un avantage, et qui prescrivent:

a) qu'une entreprise achète ou utilise des produits d'origine nationale ou provenant de toute source nationale, qu'il soit spécifié qu'il s'agit de produits déterminés, d'un volume ou d'une valeur de produits, ou d'une proportion du volume ou de la valeur de sa production locale;"

14.85 Nous notons que tous les divers décrets et règlements d'application concernant les programmes automobiles indonésiens opèrent de la même manière. Ils prévoient des avantages fiscaux pour les véhicules automobiles finis incorporant un certain pourcentage, en valeur, d'éléments d'origine locale et des avantages tarifaires additionnels pour les parties et pièces détachées importées destinées à être utilisées dans les véhicules automobiles finis comportant un certain pourcentage, en valeur, d'éléments d'origine locale. Nous notons également que, dans le cadre du Programme automobile de juin 1996, la teneur en éléments d'origine locale prévue par le Programme automobile de février 1996 pouvait être atteinte si le producteur étranger de voitures nationales s'engageait à effectuer des contre-achats de parties et pièces détachées indonésiennes.

14.86 Par exemple, la décision de publier le Décret du Ministre de l'industrie concernant la détermination de la teneur en éléments d'origine locale des véhicules automobiles ou pièces fabriqués en Indonésie annexé au Décret du Ministère de l'industrie annonçant le Programme automobile de 1993[681] indique ce qui suit à l'article 2:

"1) L'industrie automobile et/ou l'industrie des pièces détachées peuvent bénéficier de certaines incitations à l'occasion de l'importation des pièces détachées, composants, matières de base et produits semi-finis nécessaires, provenant d'une ou

[681] Décret du Ministère de l'industrie n° 114/M/S/6/1993, 9 juin 1993.

> 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 $cm^3$ 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 $cm^3$, 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 1996[684] 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 jurisprudentielle[688], 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 1er janvier 1995. Ces MIC doivent être progressivement éliminées d'ici au 1er 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 prévues par l'Accord SMC pour maintenir les subventions en cause sans que les produits similaires subissent un préjudice grave. L'Indonésie mentionne la note interprétative relative à l'Annexe 1A du GATT et le critère établi dans l'affaire *Bananes III*. Toutes les parties ont développé une longue argumentation concernant la pertinence, l'application et les conséquences de ces dispositions.

14.98 Pour examiner cette question, nous n'avons pas à décider si le critère suggéré par le Groupe spécial *Bananes III* en ce qui concerne la note interprétative relative à l'Annexe 1A est le critère à appliquer dans le contexte de l'OMC. L'Indonésie fait valoir qu'il y a conflit parce que l'Accord SMC "autorise expressément" les Membres à accorder des subventions qui sont prohibées par l'article III:2 du GATT. Si nous partons de l'hypothèse que cette "autorisation expresse" est le critère à appliquer pour déterminer s'il y a conflit dans le contexte de l'OMC, nous constatons que, que l'Accord SMC soit ou non généralement considéré comme "autorisant" les Membres à accorder des subventions pouvant donner lieu à une action pour autant que celles-ci ne causent pas des effets défavorables pour les intérêts d'un autre Membre, cet Accord n'autorise à l'évidence pas les Membres à imposer des taxes discriminatoires sur les produits. Et un examen de l'article 27.3 ne suggère pas une approche différente. Que l'article 27.3 de l'Accord SMC puisse ou non raisonnablement être interprété comme "autorisant", expressément ou implicitement, l'octroi de subventions subordonnées à l'utilisation de

[689] Voir les paragraphes 5.145 à 5.204 de la Partie descriptive.

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 établi[691] 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 1 600 $cm^3$ 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 pour cent sont soumises à une taxe sur les ventes de 35 pour cent.

14.108 S'agissant de la question des "produits similaires", lorsque nous appliquons ce critère nous notons que l'expression "produits similaires" n'est pas définie dans le cadre du GATT. Des groupes spéciaux antérieurs ont reconnu que cette expression a des sens différents dans différentes dispositions du GATT, suivant le contexte et l'objet et le but de ces dispositions.[694] À cet égard, il est utile de rappeler ce que l'Organe d'appel a dit au sujet de l'article III dans l'affaire *Boissons alcooliques (1996)*[695]:

> "L'objectif fondamental de l'article III est d'éviter le protectionnisme lorsque des taxes et des mesures de réglementation intérieures sont appliquées. Plus précisément, l'objet de l'article III "est de veiller à ce que les mesures intérieures ne soient pas appliquées aux produits importés ou nationaux de manière à protéger la production nationale".[696] … De plus, l'argument selon lequel "les effets sur le commerce" de l'écart entre la taxe perçue sur les produits importés et celle qui frappe les produits nationaux sont, d'après le volume des importations, négligeables ou même inexistants, est dénué de pertinence; l'article III ne vise pas à protéger les anticipations concernant un volume d'échanges donné, mais plutôt les anticipations relatives à l'égalité du rapport compétitif entre les produits importés et les produits nationaux[697]".

14.109 Dans les affaires *Boissons alcooliques (1996)*[698] et *Périodiques*[699],l'Organe d'appel a entériné le principe fondamental posé par le Groupe de travail sur les ajustements fiscaux à la frontière dans son rapport de 1970:

> "… l'interprétation de cette formule [produits similaires] devrait être examinée cas par cas. Ainsi pourront être équitablement évalués dans chaque espèce les différents éléments qui permettent de reconnaître un produit similaire. Certains critères ont été suggérés à cet effet: utilisations finales du produit sur un marché donné; goûts et

---

[694] Rapport du Groupe spécial *Japon – Droits de douane, fiscalité et pratiques en matière d'étiquetage concernant les vins et les boissons alcooliques importés*, adopté le 10 novembre 1987, IBDD, S34/92, paragraphe 5.6, ci-après dénommé *Boissons alcooliques (1987).*

[695] *Boissons alcooliques (1996), op. cit.*, rapport de l'Organe d'appel, page 18.

[696] Rapport du Groupe spécial *L'article 337, op. cit.*, paragraphe 5.10.

[697] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Taxes sur le pétrole et certains produits d'importation*, IBDD, S34/154, paragraphe 5.1.9, ci-après dénommé *Fonds spécial*.

[698] Rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *Boissons alcooliques (1996), op. cit.*, page 22.

[699] Rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *Périodiques*, *op. cit.*, page 23

> habitudes des consommateurs, variables d'un pays à un autre; propriétés, nature et qualité du produit."[700]

14.110 Appliquant ces critères à la présente affaire, nous notons que le Japon allègue en l'espèce que, aux fins de l'article III:2, quatre modèles de voitures japonaises qui ont été vendus sur le marché indonésien sont similaires à la voiture nationale (c'est-à-dire la Timor, qui a été conçue à partir de la Kia Sephia).[701] Ce sont la Toyota Corolla, la Mitsubishi Lancer, la Honda Civic et la Suzuki Baleno. À l'appui de cette allégation, le Japon relève les cylindrées semblables: 1 500 $cm^3$ pour la Timor, 1 600 $cm^3$ pour les autres voitures. Nous notons que les éléments de preuve dont nous disposons montrent que ces voitures sont classées d'une manière semblable dans les études relatives à la segmentation du marché: la Baleno est classée dans le segment B (segment supermini), la Corolla et la Civic dans le segment C1 (classe inférieure du segment moyen inférieur) et la Lancer dans le segment C2 (classe supérieure du segment moyen inférieur).[702] En particulier, du moins pour ce qui est des modèles importés relevant du segment C1, nous estimons que ces modèles de voitures ont les mêmes utilisations finales et les mêmes propriétés de base, nature et qualité. Étant donné qu'ils relèvent des mêmes segments du marché, les différences dans les goûts et habitudes des consommateurs ne seraient pas assez importantes pour dire que ces produits ne sont pas similaires. Nous notons, toutefois, que tant la Corolla que la Civic sont importées en Indonésie sous forme entièrement démontée. Dans l'analyse que nous avons faite pour déterminer la similarité des produits dans le contexte des allégations des plaignants au titre de l'Accord SMC, nous avons cherché à savoir si un jeu de pièces détachées peut être "similaire" à une voiture finie. Nous considérons que, en l'espèce, il convient d'effectuer la même analyse pour déterminer si les produits sont similaires au sens de la première phrase de l'article III:2. Les éléments de preuve qui ont été présentés ne permettent pas de savoir si les Civic vendues en Indonésie peuvent être considérées comme des importations de produits similaires en provenance du Japon, car les données fournies par l'Indonésie dans le contexte de l'annexe V (SMC) indiquent que les modèles Honda vendus en Indonésie ont bénéficié d'avantages dans le cadre du Programme automobile de 1993, ce qui laisse supposer que ces modèles ont une teneur en éléments d'origine locale supérieure à 20 pour cent. Néanmoins, nous n'avons pas à décider si la Civic est un produit importé similaire puisque nous observons qu'il y a au moins un modèle du segment du marché C1, la Corolla qui n'aurait bénéficié d'aucun avantage, ce qui indique que sa teneur en éléments d'origine indonésienne, pour autant qu'il y en ait une, est minime. Selon nous, ces éléments de preuve sont suffisants pour établir une présomption[703] de similarité entre la Timor et la

---

[700] Rapport du Groupe de travail sur les ajustements fiscaux à la frontière, IBDD, S18/110, paragraphe 18. Dans l'affaire *Boissons alcooliques (1996)*, l'Organe a noté ce qui suit: "Nous estimons que dans la première phrase de l'article III:2 du GATT de 1994, l'accordéon de la "similarité" doit être étroitement resserré". Rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *Boissons alcooliques (1996)*, *op. cit.*, page 23.

[701] Le Global Automotive Group de DRI, une société dont les clients semblent comprendre tous les grands constructeurs automobiles, y compris Kia, le partenaire de PT TPN pour la voiture nationale, désigne les modèles vendus sur le marché indonésien par les noms de modèles plus courants utilisés sur d'autres marchés. Toutefois, il ressort clairement des données fournies par DRI que les "Sephia" mentionnées dans l'étude *Asian Forecast* sont en fait des Timor importées de Corée ou montées en Indonésie. Ainsi, dans la classification de DRI, la Timor relève du segment C1 (classe inférieure du segment moyen inférieur).

[702] Cette segmentation du marché a été établie à partir de l'analyse faite par le Global Automotive Group de DRI. Comme nous l'indiquons aux paragraphes 14.177 et suivants, cette étude de DRI est un élément important de l'analyse que nous avons faite pour établir le caractère similaire des produits dans le contexte des allégations formulées au titre de l'Accord SMC. Nous constatons qu'en l'espèce les critères utilisés par DRI pour établir sa segmentation du marché sont appropriés pour déterminer si les produits sont similaires au sens de la première phrase de l'article III:2.

[703] *Chemises, chemisiers et blouses, op. cit.*, rapport de l'Organe d'appel, page 15.

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 égard[704], 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 assujetti 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 $cm^3$ 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] Ainsi, bien que le dossier n'indique pas qu'il y ait eu de telles importations, il peut être constaté que les motocycles importés d'une cylindrée ne dépassant pas 250 $cm^3$, similaires aux motocycles d'une cylindrée ne dépassant pas 250 $cm^3$ fabriqués en Indonésie, seraient imposés plus lourdement que ces derniers; les véhicules mixtes, minibus, fourgons et camionnettes, similaires aux véhicules mixtes, minibus, fourgons et camionnettes fabriqués en Indonésie, y compris ceux qui ont une teneur en éléments d'origine locale de 60 pour cent ou plus, seraient imposés plus lourdement que ces derniers; les autobus importés, similaires aux autobus fabriqués en Indonésie, seraient imposés plus lourdement que ces derniers; les berlines et voitures familiales importées d'une cylindrée inférieure à 1 600 $cm^3$, similaires aux berlines et voitures familiales d'une cylindrée inférieure à 1 600 $cm^3$ fabriquées en Indonésie, y compris celles qui ont une teneur en éléments d'origine locale de 60 pour cent ou plus, seraient imposées plus lourdement que ces dernières.

[708] Cette constatation est conforme à ce qui a été conclu par plusieurs groupes spéciaux antérieurs, à savoir que les différences dans les caractéristiques des producteurs, qui n'ont pas d'incidence sur les caractéristiques des produits, ne peuvent pas justifier un traitement fiscal différent des produits considérés. Voir, par exemple, *Boissons à base de malt*, paragraphe 5.19 ("la bière produite par les grandes brasseries n'était pas sans similarité avec la bière produite par les petites brasseries"); *Essence*, paragraphe 6.11 ("l'article III:4 de l'Accord général porte sur le traitement à accorder aux produits similaires; son libellé n'autorise pas un traitement moins favorable en fonction des caractéristiques du producteur"); rapport du Groupe spécial *États-Unis - Mesures affectant l'importation, la vente et l'utilisation de tabac sur le marché intérieur*, adopté le 4 octobre 1994, DS44/R, paragraphe 97 ("Le Groupe spécial a donc estimé que la méthode de calcul proprement dite du BDA pour le tabac importé, et pas simplement la manière dont celui-ci était actuellement appliqué, était incompatible avec l'article III:2, parce qu'elle faisait naître un risque de traitement discriminatoire des importations en ce qui concerne les taxes intérieures").

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 importés sont frappés de taxes supérieures à celles qui frappent les produits nationaux similaires et que les produits importés qui sont en concurrence directe avec les produits nationaux ou qui peuvent leur être directement substitués ne sont forcément pas frappés de taxes semblables, ce qui a pour effet de protéger la production nationale de ces produits.

14.117 Compte tenu de la constatation qui précède, nous jugeons inutile d'examiner l'allégation des Communautés européennes selon laquelle les parties et pièces détachées importées sont frappées "indirectement" d'une taxe qui est supérieure à la taxe indirectement appliquée aux parties et pièces détachées nationales similaires puisque la taxe sur les ventes applicable à un produit fini varie suivant la teneur en éléments d'origine locale de celui-ci.

3. Article III:8 b) du GATT

14.118 Bien qu'elle ne le fasse pas expressément, on peut considérer que l'Indonésie soutient que, si l'article III:2 devait être applicable, celles de ses mesures qui sont des subventions ne devraient pas relever de l'article III par le jeu de l'article III:8 b).[709]

14.119 Selon nous, en ce qui concerne les subventions aux producteurs, l'article III:8 b) devrait être interprété comme suit:

1) si l'avantage conféré aux producteurs par les subventions résulte de taxes indirectes, il doit y a avoir eu au préalable recouvrement de ces taxes sur une base non discriminatoire;

2) les subventions doivent avoir été accordées directement aux producteurs, ce qui veut dire que l'article III:8 b) ne vise pas un avantage pécuniaire dont les producteurs bénéficient indirectement (par exemple, subventions versées aux consommateurs de produits produits par des producteurs nationaux).

14.120 À cet égard, nous souscrivons à ce que l'Organe d'appel a dit dans la récente affaire *Périodiques* lorsqu'il a approuvé le raisonnement suivi dans l'affaire *Boissons à base de malt* en ce qui concerne l'article III:8 b).

> "Nous [l'Organe d'appel], partageons l'avis du Groupe spécial chargé de l'affaire *États-Unis - Boissons à base de malt*, qui s'est prononcé comme suit:
>
> > 5.10 L'article III:8 b) limitait donc les subventions aux producteurs autorisées aux versements effectués après le recouvrement des taxes ou aux versements par ailleurs compatibles avec l'article III. Cette distinction entre les règles concernant les taxes, par exemple les exonérations ou réductions de taxes, et les règles concernant les subventions se justifiait du point de vue économique et politique.

[709] Nous avons déjà examiné le champ d'application et l'objet de l'article III:8 b) dans la section C du présent rapport. Nous considérons que l'un des objets de l'article III:8 b) est de confirmer les champs d'application respectifs de l'article III et de l'article XVI (et maintenant de l'Accord SMC).

> 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 Nous avons déjà indiqué dans la section C ci-dessus pourquoi nous considérons que l'Accord SMC n'est pas d'une manière générale le seul accord pertinent et applicable aux mesures à l'examen. Nous avons constaté que les obligations énoncées dans l'Accord sur l'OMC sont généralement cumulatives et peuvent être respectées simultanément. Nous allons donc examiner maintenant les allégations des plaignants selon lesquelles des aspects des programmes automobiles indonésiens sont contraires à l'obligation NPF énoncée à l'article premier du GATT.

14.132 Avant cela, nous devons considérer l'argument avancé par l'Indonésie selon lequel le Groupe spécial ne peut ni ne devrait examiner les allégations concernant le Programme automobile de juin 1996 parce que celui-ci est arrivé à expiration et parce que, en tout état de cause, PT TPN a perdu tous ses droits à des avantages futurs dans le cadre de ce programme.

b) Les allégations concernant le Programme automobile de juin 1996 sont-elles sans objet?

14.133 Dans ses diverses communications, l'Indonésie fait valoir qu'il a été mis fin à l'autorisation spéciale d'un an accordée à PT Timor dans le cadre du Programme automobile de juin 1996 et que le Groupe spécial ne devrait pas tenir compte des allégations y relatives.

14.134 Au paragraphe 14.9 ci-dessus, nous avons constaté que, généralement, les groupes spéciaux examinaient des mesures qui avaient été modifiées ou supprimées durant la procédure du Groupe spécial; et, nonobstant l'allégation de l'Indonésie selon laquelle il a été mis fin au Programme concernant la voiture nationale, nous avons décidé de remettre notre rapport. Dans ce contexte, nous notons que, lorsque la présente procédure a commencé, le Décret présidentiel n° 42/96, le Décret du Ministère de l'industrie n° 142/1996 et le Règlement du gouvernement n° 36/1996 n'avaient pas été abrogés.

14.135 Nous notons aussi que, dans la récente affaire *Chemises, chemisiers et blouses*, le Groupe spécial s'est trouvé dans une situation semblable, les États-Unis ayant retiré la restriction qu'ils appliquaient aux importations quelques jours après la réunion tenue lors du réexamen intérimaire. Le Groupe spécial a conclu ce qui suit:

> "En l'absence d'accord entre les parties pour mettre fin à la procédure, le Groupe spécial considère qu'il y a lieu, en vue de s'acquitter de son mandat, […] qu'il remette son rapport final sur la question visée dans ce mandat malgré le retrait de la limitation appliquée par les États-Unis".[713]

14.136 Dans ces conditions, compte tenu de notre mandat, nous jugeons qu'il convient que nous examinions les mesures visées par le Programme automobile de juin 1996. Nous allons donc examiner les allégations des plaignants et le moyen de défense invoqué par l'Indonésie.

[713] Rapport du Groupe spécial *Chemises, chemisiers et blouses*, *op.cit.*, paragraphe 6.2, conclusion confirmée par l'Organe d'appel.

2. Critères à appliquer pour déterminer s'il y a violation de l'article premier du GATT

14.137 L'article premier du GATT dispose que tous privilèges accordés aux importations en provenance d'un pays doivent être, immédiatement et sans condition, étendus aux produits similaires originaires ou à destination du territoire de tous les autres Membres.

> "1. Tous avantages, faveurs, privilèges ou immunités accordés par une partie contractante à un produit originaire ou à destination de tout autre pays seront, immédiatement et sans condition, étendus à tout produit similaire originaire ou à destination du territoire de toutes les autres parties contractantes. Cette disposition concerne les droits de douane et les impositions de toute nature perçus à l'importation ou à l'exportation ou à l'occasion de l'importation ou de l'exportation, ainsi que ceux qui frappent les transferts internationaux de fonds effectués en règlement des importations ou des exportations, le mode de perception de ces droits et impositions, l'ensemble de la réglementation et des formalités afférentes aux importations ou aux exportations ainsi que toutes les questions qui font l'objet des paragraphes 2 et 4 de l'article III."

14.138 Dans l'affaire *Bananes III*, l'Organe d'appel a confirmé que, pour établir qu'il y a violation de l'article premier, il doit y avoir un avantage du type visé audit article et qui n'est pas accordé sans condition à tous les "produits similaires" de tous les Membres de l'OMC. Suivant cette analyse, nous allons d'abord voir si les avantages fiscaux et tarifaires sont des avantages des types visés à l'article premier. Deuxièmement, nous allons établir si les avantages sont offerts i) à tous les produits similaires et ii) sans condition.

a) Les avantages fiscaux et tarifaires prévus par les Programmes automobiles de février et juin 1996 sont-ils des avantages des types visés à l'article premier?

14.139 Les avantages tarifaires prévus par les divers programmes automobiles indonésiens sont expressément couverts par les dispositions de l'article premier. Quant aux avantages fiscaux prévus par ces programmes, nous notons que l'article I:1 mentionne expressément "toutes les questions qui font l'objet des paragraphes 2 et 4 de l'article III". Nous avons déjà établi que les aspects du Programme concernant la voiture nationale entraînant une discrimination fiscale étaient des questions relevant de l'article III:2 du GATT. Par conséquent, les avantages tarifaires et fiscaux prévus par les Programmes automobiles de février et juin 1996 sont du type visé à l'article premier du GATT.

b) Ces avantages sont-ils offerts "sans condition" à tous les "produits similaires"?

i) "produits similaires"

14.140 Les Communautés européennes, suivant le même raisonnement que pour la définition de l'expression "produits similaires" dans leurs allégations au titre de l'article III, soutiennent que les voitures nationales et leurs parties et pièces détachées importées de Corée doivent être considérées comme "similaires" à tous les véhicules automobiles et parties et pièces détachées importés des autres Membres. Elles font valoir que les parties et pièces détachées et véhicules automobiles importés sont tous similaires aux produits nationaux correspondants puisque la définition des "voitures nationales" et de leurs parties et pièces détachées n'est pas fondée sur un facteur quelconque susceptible d'influer en soi sur les caractéristiques physiques de ces voitures et parties et pièces détachées, ou sur leurs utilisations finales. Les États-Unis font valoir que les voitures importées en Indonésie sont similaires à la Kia Sephia coréenne. Le Japon fait valoir que les parties et pièces détachées et voitures importées du Japon, ou de tout autre pays, et celles qui sont importées de Corée constituent des "produits similaires".

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 douane et de taxes réduits ne sont pas liés à un facteur quelconque susceptible d'influer en soi sur les caractéristiques physiques de ces voitures et parties et pièces détachées, ou sur leurs utilisations finales. À cet égard, nous notons que les groupes spéciaux antérieurs qui ont interprété l'article premier ont constaté qu'une législation pouvait en soi être contraire à cette disposition si elle pouvait conduire en principe à accorder un traitement moins favorable aux mêmes produits.[715]

14.142 Nous constatons, par conséquent, qu'aux fins de l'obligation NPF énoncée à l'article premier du GATT, les voitures nationales et leurs parties et pièces détachées importées en Indonésie en provenance de Corée doivent être considérées comme "similaires" aux autres véhicules automobiles et parties et pièces détachées semblables importés des autres Membres.

ii) "avantages sans condition"

14.143 Nous allons maintenant voir si les avantages accordés aux voitures nationales et à leurs parties et pièces détachées en provenance de Corée sont étendus sans condition aux produits des autres Membres, comme l'exige l'article premier. La jurisprudence établie dans le cadre du GATT est claire: aucun avantage de ce genre (en l'espèce, les avantages fiscaux et tarifaires) ne peut être subordonné à un critère qui n'a pas de rapport avec le produit importé lui-même.

14.144 Par exemple, dans l'affaire *Allocations familiales belges*[716], le Groupe spécial a condamné une mesure qui établissait une discrimination à l'égard des importations suivant le système d'allocations familiales qui était appliqué:

> "3. Aux termes des dispositions du paragraphe 1 de l'article premier de l'Accord général, tous avantages, faveurs, privilèges ou immunités accordés par la Belgique à un produit originaire du territoire d'un pays, en ce qui concerne tous les points qui font l'objet des dispositions du paragraphe 2 de l'article III, doivent être, immédiatement et sans condition, étendus à tout produit similaire originaire du territoire de toutes les parties contractantes. La Belgique a exempté de la retenue en

[714] Voir les paragraphes 14.110 et 14.111, où nous avons constaté que, comme les modèles Timor, Escort, 306, Optima et Corolla appartenaient aux mêmes segments du marché, les différences qui pourraient être observées en ce qui concerne les goûts et habitudes des consommateurs ne seraient pas assez importantes pour que ces produits soient non similaires. À notre sens, ce fait suffit également pour établir une présomption de similarité entre la Timor, la Corolla, l'Escort, la 306 et l'Optima aux fins de l'article premier du GATT. Puisque l'Indonésie n'a présenté ni élément de preuve ni argument pour réfuter la présomption de similarité aux fins de l'article premier du GATT, nous constatons à tout le moins que ces véhicules automobiles importés sont similaires à la voiture nationale aux fins de l'article premier du GATT.

[715] Voir, par exemple, le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Refus d'accorder le traitement NPF aux chaussures autres qu'en caoutchouc en provenance du Brésil*, adopté le 19 juin 1992, IBDD, S39/142, paragraphe 6.12.

[716] IBDD, S1/63, adopté le 7 novembre 1952.

> question les produits achetés par les pouvoirs publics, lorsque ces produits sont originaires du Luxembourg et des Pays-Bas, ainsi que de la France, de l'Italie, de la Suède et du Royaume-Uni. Si l'Accord général était définitivement en vigueur, conformément aux dispositions de l'article XXVI, il est évident que cette exemption devrait être étendue sans condition à toutes les autres parties contractantes (y compris le Danemark et la Norvège). La question de savoir si le système d'allocations familiales en vigueur dans le territoire d'une partie contractante donnée est ou non compatible avec les prescriptions de la loi belge ne se poserait pas à cet égard et la législation belge devrait être amendée, dans la mesure où elle établit une discrimination entre les pays selon qu'ils appliquent tel système d'allocations familiales plutôt que tel autre ou qu'ils n'en appliquent aucun et dans la mesure où elle subordonne l'exemption à certaines conditions." (non souligné dans le texte original)

14.145 De fait, il apparaît que la conception et la structure du Programme automobile de juin 1996 sont de nature à permettre des situations dans lesquelles un produit d'un autre Membre similaire à une voiture nationale importée de Corée par PT TPN est soumis à des droits de douane et à des taxes sur les ventes beaucoup plus élevés que ceux qui frappent les voitures nationales. Par exemple, des droits de douane allant jusqu'à 200 pour cent peuvent être imposés sur les véhicules automobiles finis, alors qu'une voiture nationale importée bénéficie d'un droit de douane de zéro pour cent. Aucune taxe n'est imposée sur une voiture nationale, alors qu'un véhicule automobile similaire importé d'un autre Membre serait assujetti à une taxe sur les ventes de 35 pour cent. Pour déterminer si un produit est soumis à un droit de zéro pour cent et l'autre à un droit de 200 pour cent ou si un produit est soumis à une taxe sur les ventes de zéro pour cent et l'autre à une taxe sur les ventes de 35 pour cent, il faut savoir si PT TPN s'est "entendue" avec l'entreprise exportatrice pour produire cette voiture nationale et si elle est couverte par l'autorisation de juin 1996 avec des spécifications correspondant à celles de la Kia produite en Corée uniquement. Dans le cadre du GATT/de l'OMC, les droits des Membres ne peuvent pas être subordonnés à des obligations contractuelles de droit privé en vigueur, ni même être affectés par de telles obligations.[717] 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.[718]

14.146 Nous notons également que, dans le cadre du Programme automobile de février 1996, l'octroi des avantages tarifaires pour les parties et pièces détachées est subordonné à la condition qu'elles soient utilisées pour le montage de la voiture nationale en Indonésie. L'octroi des avantages fiscaux est assorti d'une condition et limité à la seule entreprise pionnière qui produit la voiture nationale. L'octroi des avantages est aussi subordonné à une troisième condition: la réalisation de certains objectifs en matière de teneur en éléments d'origine locale. En effet, dans le cadre de tous les

[717] Par exemple, dans l'affaire *Loi sur l'examen de l'investissement étranger*, le Groupe spécial a rejeté l'argument du Canada selon lequel la situation à l'examen était la conséquence d'un contrat de droit privé passé avec un investisseur: "5.6 Le Groupe spécial a examiné attentivement l'opinion du Canada selon laquelle les engagements en matière d'achats doivent être considérés comme des obligations contractuelles de droit privé souscrites par des investisseurs étrangers particuliers vis-à-vis du gouvernement canadien. Il a reconnu que les investisseurs pourraient avoir avantage, au plan économique, à prendre des engagements en matière d'achats, compte tenu des autres conditions d'autorisation de l'investissement. Toutefois, il a estimé que même si tel était le cas, les obligations contractuelles de droit privé assumées par les investisseurs ne doivent pas porter atteinte aux droits que les parties contractantes, y compris les parties contractantes qui ne sont pas concernées par le différend, ont en vertu de l'article III:4 de l'Accord général et qu'elles peuvent exercer au nom de leurs exportateurs." *Loi sur l'examen de l'investissement étranger, op. cit.*, paragraphe 5.6.

[718] Voir le *Rapport du Groupe de travail de l'accession de la Hongrie*, IBDD, S20/37, adopté le 30 juillet 1973.

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 premier[719], 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 partiale

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 partiale 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 l'Accord SMC

14.153 Nous en venons maintenant aux allégations des plaignants concernant l'existence d'un préjudice grave. Les Communautés européennes et les États-Unis font valoir que les exonérations des droits de douane et de la taxe sur les ventes de produits de luxe accordées par l'Indonésie dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale[720] sont des subventions spécifiques qui ont causé un préjudice grave à leurs intérêts au sens de l'article 5 c) de l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires ("Accord SMC").[721] En particulier, les plaignants font valoir que les subventions prétendument accordées pour la voiture nationale a) ont pour effet de détourner les importations de produits similaires des Communautés européennes et des États-Unis du marché indonésien ou d'entraver ces importations et b) se traduisent par une sous-cotation notable du prix de la voiture nationale subventionnée par rapport au prix des produits similaires des Communautés européennes et des États-Unis sur le marché indonésien. Les Communautés européennes font valoir également, à titre subsidiaire, que les subventions prétendument accordées par l'Indonésie dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale menacent de causer un préjudice grave à leurs intérêts.[722] L'Indonésie soutient que les avantages tarifaires et fiscaux accordés dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale ne causent ni ne menacent de causer un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes ou des États-Unis.

14.154 S'agissant des allégations des Communautés européennes et des États-Unis, nous allons d'abord voir si les mesures en question sont des subventions spécifiques au sens de l'Accord SMC. Nous allons ensuite voir si l'Indonésie, en tant que pays en développement Membre, peut faire l'objet d'allégations selon lesquelles les subventions qu'elle a accordées ont causé un préjudice grave aux intérêts d'autres Membres. Enfin, nous devons voir si les Communautés européennes et les États-Unis ont démontré, par des éléments de preuve positifs, que les mesures en question ont causé un préjudice grave ou, dans le cas des Communautés européennes, ont menacé de causer un préjudice grave, à leurs intérêts au sens de la partie III de l'Accord SMC, soit par détournement et entrave, soit par sous-cotation du prix, ou les deux. Dans la phase finale de l'analyse, la question fondamentale est de déterminer si les produits des Communautés européennes et des États-Unis, s'il y en a, sont des produits similaires à la voiture nationale (la Timor) au sens de l'Accord SMC.

### 1. Les mesures sont-elles des subventions spécifiques?

14.155 Comme dans toute analyse au titre de l'Accord SMC, la première question est de savoir si les mesures en question sont des subventions au sens de l'article premier, qui sont spécifiques à une

---

[720] Ni les Communautés européennes ni les États-Unis n'ont formulé d'allégation concernant l'existence d'un préjudice grave causé par les mesures adoptées dans le cadre du Programme automobile de 1993.

[721] Dans sa demande d'établissement d'un groupe spécial, le Japon indique que les mesures prises dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale causent un préjudice grave à ses intérêts, mais ne demande pas que le Groupe spécial formule une constatation à ce sujet. Le Japon s'est cependant réservé le droit de demander l'établissement d'un groupe spécial distinct au titre de l'article 7.4 de l'Accord SMC pour examiner cette question.

[722] Dans leur première communication, les États-Unis ont fait valoir que le Programme concernant la voiture nationale menaçait également de causer un préjudice grave pour ce qui était des exportations de camions légers des États-Unis vers l'Indonésie. L'allégation concernant l'existence d'une menace de préjudice était cependant liée à un prêt de 690 millions de dollars qui aurait été accordé sur instruction du gouvernement. Compte tenu de notre décision préjudicielle selon laquelle ce prêt ne relève pas de notre mandat, les États-Unis nous ont informés qu'ils ne maintenaient pas cette allégation.

entreprise ou à une branche de production ou à un groupe d'entreprises ou de branches de production au sens de l'article 2. Il convient de rappeler que les mesures en question sont les suivantes: exonérations du droit d'importation et de la taxe sur les ventes de produits de luxe pour les Timor importées de Corée par PT TPN entièrement en pièces détachées, exonérations des droits d'importation sur les parties et pièces détachées utilisées ou destinées à être utilisées pour le montage de la Timor en Indonésie, et exonérations de la taxe sur les ventes de produits de luxe pour les Timor montées en Indonésie. En l'espèce, les Communautés européennes, les États-Unis et l'Indonésie reconnaissent que ces mesures sont des subventions spécifiques au sens des articles susmentionnés. En particulier, ils admettent que les exonérations des droits de douane et de la taxe sur les ventes en question représentent des recettes publiques abandonnées au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) et que les mesures confèrent un avantage à PT TPN au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord. Les trois parties ont confirmé ce point de vue en réponse à une question posée par écrit par le Groupe spécial. En outre, les Communautés européennes, les États-Unis et l'Indonésie reconnaissent que ces subventions sont subordonnées à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés au sens de l'article 3.1 b) et qu'elles sont donc réputées être spécifiques au sens de l'article 2.3 de l'Accord.[723] Compte tenu des vues exprimées par les parties, et vu qu'aucune pièce versée au dossier n'appelle une conclusion différente, nous constatons que les mesures en question sont des subventions spécifiques au sens des articles premier et 2 de l'Accord SMC.

2. Les plaignants sont-ils en droit d'alléguer que l'Indonésie leur fait subir un préjudice grave?

14.156 L'article 27 de l'Accord SMC prévoit un important traitement spécial et différencié pour les pays en développement Membres de l'OMC, y compris pour ce qui est des allégations concernant l'existence d'un préjudice grave causé par des subventions accordées par des pays en développement Membres. Ainsi, l'article 27.9 dispose ce qui suit:

> Dans le cas de subventions pouvant donner lieu à une action accordées ou maintenues par un pays en développement Membre, autres que celles qui sont visées au paragraphe 1 de l'article 6, cette action ne pourra pas être autorisée ni entreprise en vertu de l'article 7, à moins qu'il ne soit constaté que la subvention en cause a pour effet d'annuler ou de compromettre des concessions tarifaires ou d'autres obligations découlant du GATT de 1994, d'une manière telle qu'elle détourne les importations d'un produit similaire d'un autre Membre du marché du pays en développement Membre qui l'accorde, ou entrave ces importations, ou à moins qu'un dommage ne soit causé à une branche de production nationale sur le marché d'un Membre importateur.

Autrement dit, l'article 27.9 prévoit que, *normalement*, il ne peut pas être allégué que les subventions pouvant donner lieu à une action accordées par des pays en développement Membres ont causé un préjudice grave aux intérêts d'un autre Membre. Un Membre ne peut qu'alléguer que des avantages résultant du GATT ont été annulés ou compromis par les subventions accordées par un pays en développement Membre ou que les importations subventionnées sur le territoire du Membre plaignant ont causé un préjudice à une branche de production nationale.

14.157 Les plaignants ne contestent pas que l'Indonésie est un pays en développement Membre admis à bénéficier du traitement spécial et différencié prévu à l'article 27.9. Il font valoir, cependant, que l'article 27.9 n'est pas applicable en l'espèce parce que les subventions en question relèvent des dispositions de l'article 6.1 a), c'est-à-dire que le subventionnement *ad valorem* de la Timor dépasse 5 pour cent. Les Communautés européennes font valoir également, à titre subsidiaire, que les

[723] Voir la section VIII:A de la Partie descriptive. Les Communautés européennes et les États-Unis considèrent également que les subventions sont spécifiques parce qu'elles sont en fait accordées à une seule entreprise dans un seul secteur.

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 à un Membre de l'OMC de faire valoir qu'il existe un préjudice grave en ce qui concerne les subventions accordées par un pays en développement Membre qui relèvent de l'article 6.1. L'article 27.8 dispose ce qui suit:

> Une subvention accordée par un pays en développement Membre ne sera pas présumée, au sens du paragraphe 1 de l'article 6, causer un préjudice grave, tel qu'il est défini dans le présent accord. L'existence de ce préjudice grave, dans les circonstances visées au paragraphe 9, sera démontrée par des éléments de preuve positifs, conformément aux dispositions des paragraphes 3 à 8 de l'article 6.

En d'autres termes, une subvention relevant de l'article 6.1 est généralement présumée causer un préjudice grave aux intérêts d'un autre Membre, mais cette présomption n'est pas applicable lorsque le pays qui accorde la subvention est un pays en développement Membre. Bien qu'il puisse alléguer qu'une telle subvention accordée par un pays en développement Membre cause un préjudice grave, un plaignant ne bénéficie pas d'une présomption de préjudice grave; c'est à lui qu'il incombe de démontrer l'existence d'un préjudice grave par des éléments de preuve positifs.

14.159 Il reste à savoir si le subventionnement contesté en l'espèce satisfait aux prescriptions de l'article 6.1 a). Aux termes de cette disposition, "[u]n préjudice grave … sera réputé exister dans le cas … d'un subventionnement *ad valorem* total d'un produit dépassant 5 pour cent ...". La note de bas de page n° 14 dispose ce qui suit: "[l]e subventionnement *ad valorem* total sera calculé conformément aux dispositions de l'Annexe IV". Cette annexe énonce un certain nombre de principes à appliquer pour calculer le subventionnement *ad valorem* total aux fins de l'article 6.1 a). Parmi les dispositions de l'Annexe IV, on trouve une règle spéciale prévoyant ce qui suit: "[d]ans les cas où l'entreprise bénéficiaire sera dans une situation de démarrage, un préjudice grave sera réputé exister si le taux global de subventionnement dépasse 15 pour cent des capitaux totaux investis".

14.160 Dans leurs premières communications, aussi bien les Communautés européennes que les États-Unis ont présenté un certain nombre de calculs censés démontrer que les prescriptions de l'article 6.1 a) étaient satisfaites en l'espèce. Ainsi, les Communautés européennes ont présenté des calculs indiquant que le subventionnement *ad valorem* des Timor montées en Indonésie était compris entre 40 et 61 pour cent, alors que le subventionnement *ad valorem* des Timor importées de Corée allait de 156 à 460 pour cent. À défaut, elles calculent que, si PT TPN est dans une situation de démarrage, l'article 6.1 a) s'applique parce que le taux global de subventionnement (219-225 pour cent) dépasse 15 pour cent des capitaux totaux investis. Les calculs faits par les États-Unis, non compris le prêt de 690 millions de dollars dont nous avons constaté qu'il ne relève pas de notre mandat, indiquent pour les Timor importées de Corée un taux de subventionnement compris entre 54 et 166 pour cent (suivant que l'exonération du droit d'importation pour les Timor importées de Corée a été appliquée sur l'année où elle a été octroyée ou répartie sur plusieurs années), alors que le taux de subventionnement des Timor montées en Indonésie serait de 49,37 pour cent en 1998 et de 44,65 pour cent en 1999. Les États-Unis considéraient que les dispositions de l'Annexe IV relatives aux situations de démarrage n'étaient pas applicables en l'espèce.

14.161 Les calculs présentés par les Communautés européennes et les États-Unis soulèvent diverses questions au titre de l'article 6.1 a) et de l'Annexe IV. Toutefois, nous n'avons pas besoin en l'espèce de calculer le niveau exact de subventionnement *ad valorem*. Il nous suffit de déterminer si le taux de subventionnement *ad valorem* dépasse 5 pour cent. Cette question ne pose pas de problème, car l'Indonésie calcule que le subventionnement *ad valorem* résultant de la seule exonération de la taxe

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 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).

Il ressort clairement du libellé de l'article 6.3 que toute analyse des notions de détournement d'exportations, d'entraves aux exportations, ou de sous-cotation du prix doit être axée sur les effets de la subvention en ce qui concerne le produit similaire au produit subventionné. En l'espèce, les Communautés européennes et les États-Unis ont allégué que les subventions en question sont accordées à la Timor. Par conséquent, nous devons analyser les effets de ces subventions en relation avec leur incidence sur les produits qui sont des "produits similaires" à cette voiture de tourisme.

[724] L'Indonésie a fait valoir également qu'il est allégué que les subventions accordées par un pays en développement Membre causent un préjudice grave parce qu'elles relèvent des dispositions de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC. Compte tenu de notre constatation précédente, nous n'avons pas besoin d'examiner ce point.

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 Global Automotive Group de DRI, qui figure dans plusieurs extraits de publications de DRI communiqués au Groupe spécial[725] 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 L'Indonésie conteste à la fois l'approche des CE et celle des États-Unis concernant la notion de "produit similaire". À son avis, puisqu'une constatation positive de l'existence d'un préjudice grave la priverait du droit conditionnel d'accorder des subventions, le concept de "produit similaire" doit être interprété dans un sens très étroit, et la charge de la preuve qui incombe aux plaignants est particulièrement élevée. L'Indonésie fait valoir que les plaignants ne se sont pas acquittés de leur obligation de prouver qu'il s'agit de produits similaires et d'établir des catégories acceptables de produits similaires. Elle ne semble pas contester le principe suivant lequel l'analyse doit porter uniquement sur les voitures de tourisme. Elle note cependant que si toutes les voitures de tourisme ont en commun certaines caractéristiques essentielles, elles n'en sont pas moins fortement différenciées sur la base de nombreuses autres caractéristiques physiques et non physiques et ne devraient donc pas être considérées comme "similaires". En l'espèce, puisque la Timor se différencie fortement des modèles américains et communautaires et ne peut donc pas se substituer à ceux-ci, ces

[725] *Asian Automotive Industry Forecast Report of June 1997; World Car Industry Forecast Report of February 1997.*

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 *Chemises, chemisiers et blouses*, selon lequel les plaignants doivent présenter des éléments de preuve et des arguments suffisants pour établir une présomption que le Membre défendeur a agi d'une manière incompatible avec ses obligations dans le cadre de l'OMC.[726] Nous ne convenons pas, cependant, que les plaignants doivent assumer en l'espèce une charge de la preuve plus lourde que d'ordinaire ni que le concept de "produit similaire" doive être interprété dans un sens plus étroit que d'ordinaire du fait que l'Indonésie est un pays en développement Membre. Le traitement spécial et différencié dont l'Indonésie peut se prévaloir est énoncé à l'article 27 de l'Accord SMC et il est substantiel. Sans ce traitement spécial et différencié, les subventions en question seraient, comme l'Indonésie l'a elle-même admis, prohibées en vertu de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC. De plus, parce que l'Indonésie est un pays en développement Membre, les plaignants sont tenus aux termes de l'article 27.8 de démontrer par des éléments de preuve positifs l'existence d'un préjudice grave "conformément aux dispositions des paragraphes 3 à 8 de l'article 6" au lieu de se prévaloir de la disposition concernant la présomption réfragable de l'existence d'un préjudice grave qui aurait été sinon applicable en vertu de l'article 6.1 a). L'article 27 n'impose pas cependant aux plaignants une charge de la preuve plus élevée que celle qui est normalement applicable au titre de l'article 6, ni ne prévoit que l'expression "produit similaire" doive être définie différemment dans le cas de subventions accordées par un pays en développement Membre.

14.170 Passant maintenant à l'analyse de la question à l'examen, nous notons que l'expression "produit similaire" est utilisée dans des contextes divers dans le cadre de l'Accord sur l'OMC.[727] Telle qu'elle est utilisée dans la plupart des cas, cette expression n'est pas définie et de nombreux groupes spéciaux du GATT et de l'OMC ont dû l'appliquer à des situations factuelles concrètes. Cependant, l'Accord SMC ainsi que l'Accord sur la mise en œuvre de l'article VI du GATT de 1994 (Accord antidumping) contiennent une définition de l'expression "produit similaire" qui ne figure pas dans les autres Accords de l'OMC. La note 46 relative à l'article 15.1 de l'Accord SMC dispose ce qui suit:

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

---

[726] *Chemises, chemisiers et blouses*, rapport de l'Organe d'appel, *op. cit.*, pages 14 et 15.

[727] Par exemple, les articles premier et III du GATT. Article I:1: "Tous avantages, faveurs, privilèges ou immunités accordés par une partie contractante à un produit originaire ou à destination de tout autre pays seront, immédiatement et sans condition, étendus à tout produit similaire originaire ou à destination du territoire de toutes les autres parties contractantes." Article III: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." Article III:4: "Les produits du territoire de toute partie contractante importés sur le territoire de toute autre partie contractante ne seront pas soumis à un traitement moins favorable que le traitement accordé aux produits similaires d'origine nationale …"

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 Kennedy[728] et, malgré des propositions de modification présentées lors de différentes négociations, a été reprise pratiquement telle quelle dans le Code antidumping et le Code des subventions du Tokyo Round[729] et, par conséquent, dans l'Accord SMC et l'Accord antidumping de l'OMC. Ainsi, la définition du "produit similaire" applicable dans le présent différend existe depuis 30 ans. Cela étant, et alors que la notion de "produit similaire" a posé un problème ardu depuis des décennies aux autorités chargées des enquêtes dans les affaires relatives à des droits antidumping et compensateurs, il est surprenant qu'aucun groupe spécial du GATT ou de l'OMC n'a encore été invité à appliquer cette définition à des faits concrets, ou même à donner une analyse détaillée du sens de ces termes ou à les élucider. Dans l'examen de cette question, nous avançons donc en territoire inconnu.

14.172 Pour déterminer quel critère pourrait être pertinent pour analyser la notion de "produit similaire" au regard de l'Accord SMC, nous devons bien entendu partir du texte de cet accord. En l'espèce, aucune partie n'a fait valoir qu'il existe un produit "identique" qu'il faudrait traiter comme étant le "produit similaire" à la Timor. En fait, elles ont mis l'accent sur la question de savoir quelles voitures ont des "caractéristiques ressemblant étroitement" à celles de la Timor. À première vue, cette expression est très restrictive. Il ne suffit pas que les produits aient des caractéristiques qui ressemblent à celles de la Timor; ils doivent effectivement avoir des caractéristiques qui ressemblent "étroitement" à celles de la Timor. Les parties ont défini une large gamme de caractéristiques physiques qui, à leur avis, peuvent être pertinentes aux fins de cette analyse. En outre, l'Indonésie considère que certaines caractéristiques "non physiques", les opinions subjectives des consommateurs et leurs préférences doivent être prises en compte dans l'analyse. Il a aussi été fait mention des utilisations auxquelles un produit peut servir, de la substituabilité des produits, des prix et des principes de classement tarifaire.

14.173 À notre avis, l'analyse de la question de savoir quelles voitures ont des "caractéristiques ressemblant étroitement" à celles de la Timor doit logiquement inclure, comme élément important, les caractéristiques physiques des voitures en cause, d'autant plus qu'un grand nombre des autres critères possibles identifiés par les parties sont étroitement liés aux caractéristiques physiques de ces voitures. Ainsi, des facteurs tels que la fidélité à la marque, l'image et la réputation des marques, le prestige et la valeur de revente reflètent, du moins en partie, l'évaluation par les acheteurs des caractéristiques physiques des voitures à acquérir. Certes, il est possible que des produits physiquement très différents puissent servir aux mêmes utilisations, mais les différences d'utilisation sont généralement imputables aux différences - dont elles permettent d'évaluer l'importance - entre les caractéristiques physiques des produits. De même, le degré de substituabilité des produits peut aussi être déterminé, pour une très grande part, par leurs caractéristiques physiques. Les différences de prix sont peut-être aussi (mais non nécessairement) fonction des différences physiques entre les produits. Une analyse des principes de classement tarifaire peut être utile car elle permet de voir quelles distinctions physiques entre les produits ont été jugées importantes par les experts douaniers. Nous ne pensons pas cependant que l'Accord SMC nous empêche d'envisager d'autres critères que les caractéristiques physiques, s'ils sont

[728] Accord relatif à la mise en œuvre de l'article VI de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce, convenu à l'issue des Négociations Kennedy, article I.A b).

[729] Accord du Tokyo Round relatif à la mise en œuvre de l'article VI de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce, article 2:2; Accord relatif à l'interprétation et à l'application des articles VI, XVI et XXIII de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce, note 18 concernant l'article 6.

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, nous n'estimons pas que l'on puisse raisonnablement considérer une Rolls Royce comme ayant des "caractéristiques ressemblant étroitement" à celles de la Timor.

14.176 Les Communautés européennes soutiennent que nous devons considérer toutes les voitures de tourisme comme étant "similaires" car toute tentative en vue de différencier des voitures de tourisme présentant une multitude de caractéristiques différentes aboutirait inévitablement à des divisions arbitraires. Nous n'ignorons pas qu'il y a d'innombrables différences entre les voitures de tourisme et qu'il n'est peut-être pas simple de déterminer où il faut situer les lignes de démarcation entre elles. Cela ne permet pas pour autant, à notre avis, de faire un amalgame de tous ces produits alors que les différences entre eux sont aussi frappantes. Les parties au présent différend ont communiqué un

[730] Cette interprétation est confirmée par l'historique de la négociation de cette définition. Comme on l'a vu plus haut, cette définition de l'expression "produit similaire" est restée pour ainsi dire inchangée depuis qu'elle est apparue pour la première fois dans le Code antidumping issu des Négociations Kennedy. Ainsi, dans l'avant-dernier projet dudit code, l'expression "produit similaire" est définie comme s'entendant d'un produit qui "présente des caractéristiques matérielles proches de celles du produit exporté". TN.64/NTB/W/16, daté du 3 mars 1967. Dans la version révisée du 28 mars 1967, le mot "matérielles" a été supprimé du texte et remplacé par le libellé modifié "caractéristiques ressemblant de près" (TN.64/NTB/W/17), devenu aujourd'hui "caractéristiques ressemblant étroitement".

[731] *Op. cit.*, pages 22 à 26.

volume substantiel de données concernant un large éventail de caractéristiques de la Timor et des modèles que les Communautés européennes et les États-Unis considèrent comme des produits similaires à la Timor. Nous devons nous efforcer de trouver un moyen raisonnable d'évaluer l'importance relative de ces diverses différences dans l'esprit des consommateurs et d'élaborer un moyen rationnel de classer par catégorie les voitures de tourisme.

14.177 Un moyen raisonnable pour le présent Groupe spécial d'aborder la question du "produit similaire" est de considérer la manière dont l'industrie automobile elle-même a analysé la segmentation du marché. Les États-Unis et les Communautés européennes ont communiqué des renseignements sur la segmentation du marché selon l'analyse du Global Automotive Group de DRI, une société qui compte parmi ses clients tous les principaux constructeurs automobiles, y compris KIA, qui est le partenaire de PT TPN pour la voiture nationale. Dans l'étude de DRI intitulée *Asian Automotive Industry Forecast Report of June 1997 ("Asian Forecast")*, le marché des voitures de tourisme est divisé en cinq segments: le segment des petites voitures (segment A), le segment des voitures supercompactes (segment B), le segment moyen inférieur (segment C), le segment moyen supérieur (segment D) et le segment des voitures de luxe (segment E). Trois de ces segments (C à E) sont divisés en sous-segments 1 (classe inférieure) et 2 (classe supérieure). L'étude *Asian Forecast* ne mentionne pas la Timor mais indique bien que la Kia Sephia - voiture apparentée à la Timor - relève du segment C1 (classe inférieure du segment moyen inférieur).[732] Dans cette étude, l'Optima et la 306 sont classées dans le segment C1 tandis que la Vectra est classée dans le segment D1 (classe inférieure du segment moyen supérieur). L'Escort et la Neon ne sont pas indiquées dans le passage de l'étude *Asian Forecast* communiqué au Groupe spécial (tableau 6 relatif aux ventes en Indonésie), vraisemblablement parce qu'elles ne sont pas vendues en Indonésie. Cependant, d'après les données sur la segmentation du marché provenant de l'étude de DRI intitulée *World Car Industry Forecast Report of February 1997 ("World Forecast")*, qui semble se fonder sur la même méthode de segmentation du marché que celle de l'étude *Asian Forecast*, l'Escort est classée dans le segment C1 et la Neon dans le segment C2 (classe supérieure du segment moyen inférieur).

14.178 Reste à savoir si les critères appliqués par DRI pour établir sa segmentation du marché sont appropriés pour une analyse de la notion de "produit similaire" au regard de l'Accord SMC. Nous estimons qu'ils le sont. D'après l'étude *Asian Forecast*:

> La segmentation de la demande de voitures de tourisme établie par DRI a pour objet d'identifier les séries de produits reconnus par les consommateurs comme relevant de catégories concurrentes. Aucun segment n'est défini en fonction d'un seul attribut de véhicule; la catégorisation est en fait subjective et se fonde à la fois sur les jugements concernant plusieurs éléments des spécifications de véhicules et les opinions subjectives de l'acquéreur. En choisissant d'établir cinq segments de marché, nous avons voulu identifier cinq types de produits intéressant des consommateurs différents.

L'étude *World Forecast* donne quelques autres précisions sur la segmentation du marché selon l'analyse de DRI. On y lit le passage suivant:

> Cette segmentation est effectivement hybride si l'on considère l'espace utile des véhicules. On peut la considérer comme un vecteur représentant la dimension des véhicules, leur prix et leur position sur le marché. Afin de définir avec un peu plus

[732] DRI désigne les modèles vendus sur le marché indonésien par les appellations plus couramment utilisées sur les autres marchés. Cependant, il ressort clairement des chiffres de vente provenant de DRI que les "Sephia" mentionnées dans l'étude *Asian Forecast* sont en fait des Timor importées de Corée ou assemblées en Indonésie.

> 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 vendues en Europe, de sorte que l'on ne voit pas très bien quelle incidence ces données peuvent avoir sur la validité de la méthode de segmentation du marché suivie par DRI.[733] Il ne semble pas cependant que celle-ci ait jugé ces différences suffisamment importantes pour classer différemment la Timor vendue sur le marché indonésien et la Sephia vendue sur d'autres marchés. Par ailleurs, DRI considère apparemment que sa méthode de segmentation est applicable au marché asiatique d'une manière générale et au marché indonésien en particulier, puisqu'elle l'a appliquée dans l'étude *Asian Forecast*.

14.180 L'Indonésie fait valoir aussi que les plaignants n'ont pas communiqué le texte intégral de l'étude *Asian Forecast*, et que le Groupe spécial devrait tirer des déductions défavorables de ce fait. Il semble cependant que le passage de cette étude qui concerne la segmentation du marché figure dans la documentation communiquée par les plaignants et l'Indonésie n'a donné au Groupe spécial aucune raison de penser que des passages pertinents de l'étude aient été exclus. De plus, comme l'étude *Asian Forecast* n'est pas un document auquel les plaignants ont librement accès, il ne semblerait pas approprié de tirer des déductions défavorables. Enfin, l'Indonésie fait valoir que l'approche de DRI est uniquement fondée sur les dimensions physiques et ne prend pas en compte d'autres caractéristiques physiques et encore moins les "forces réelles du marché ou la concurrence". Comme il ressort de notre analyse, cependant, l'argument de l'Indonésie sur ce point semble être factuellement incorrect.

14.181 À notre avis, la segmentation du marché selon l'analyse de DRI présentée par les Communautés européennes et les États-Unis confirme l'opinion selon laquelle tous les véhicules du segment C1 - y compris la 306, l'Optima et l'Escort - sont des "produits similaires" à la Timor au sens

---

[733] Les États-Unis ont versé au dossier plusieurs articles de publications américaines (le *Washington Post*, le *New York Times* et le magasine *Car and Driver*) qui donnent à penser que la Neon et la Sephia étaient concurrentes dans le même segment de marché aux États-Unis, tandis que l'Indonésie a signalé une publication (Automotive News) d'après laquelle la Sephia appartenait à une autre classe (voitures économiques) que la Neon et l'Escort (petites voitures). Aucun de ces articles ne donne d'explication sur le mode de segmentation du marché choisi. Dans le contexte de la présente affaire, nous prenons note des éléments de preuve communiqués par l'Indonésie concernant les différences entre la Sephia vendue aux États-Unis et la Timor.

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 (la Bimantara Cakra).[736] Elle considère que tous les modèles communautaires et américains spécifiques vendus en Indonésie dont il est allégué qu'ils sont similaires à la Timor appartiennent à une autre catégorie, celle des petites voitures normales ou ordinaires.

14.184 L'Indonésie commence par comparer diverses caractéristiques physiques de la Timor avec celles d'autres modèles - l'Escort, la 306, l'Optima, la Vectra, la Neon - dont les plaignants allèguent spécifiquement qu'ils sont des "produits similaires" à la Timor. Elle affirme qu'il existe quatre caractéristiques physiques essentielles ou groupes de spécifications qui permettent de différencier les voitures de tourisme: l'habitacle, le groupe moteur, la direction et la suspension, et les équipements de sécurité. À son avis, l'examen 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 décider si ces voitures sont des produits similaires à la Timor aux fins de l'Accord SMC.

[735] Dans leurs communications, les parties mentionnent au moins deux versions de la Timor (S515 et S515i), trois versions de l'Optima (GLS, CDX et CDX A-BAG) et deux versions de la 306 (M/T et A/T).

[736] D'après les Communautés européennes, la Cakra est une Hyundai Accent rebaptisée.

indiqués plus haut ne sont pas des produits similaires à la Timor. Nous examinerons chaque groupe de spécifications séparément.

14.185 En ce qui concerne l'habitacle, l'Indonésie considère que les aspects pertinents sont les dimensions intérieures et le nombre de personnes transportées. Elle reconnaît que la Timor, l'Escort, la 306, l'Optima et la Neon sont comparables à cet égard. Cependant, elle affirme (et les plaignants ne l'ont pas contesté) que la Vectra a un intérieur beaucoup plus spacieux et peut accueillir cinq personnes contre quatre personnes pour les autres modèles.

14.186 En ce qui concerne le groupe moteur, la Timor a une cylindrée de 1 498 $cm^3$. Celle des cinq autres modèles s'établit comme suit, dans l'ordre croissant: Escort (1 597 $cm^3$), 306 (1 761 $cm^3$), Optima (1 796 $cm^3$), Neon (1 996 $cm^3$) et Vectra (1 998 $cm^3$). La Timor est donc effectivement équipée du plus petit moteur par rapport aux autres voitures du groupe. Par contre, d'après les pièces du dossier, elle a un moteur à 16 soupapes, et au moins un de ses modèles vendus en Indonésie (la Timor S515i)[737] est équipé d'un moteur à double arbre à cames en tête. Tous les autres modèles ont des moteurs à un seul arbre à cames en tête, la 306 et l'Optima ayant seulement un moteur à huit soupapes. D'après les données communiquées par les parties, la puissance utile de la Timor S515 est de 58 kw/5 500 tr-mn, tandis que celle de la Timor S515i est de 77 kw/5 500 tr-mn, contre 66 kw/5 400 tr-mn pour l'Optima, 70 kw/6 000 tr-mn pour la 306, 75 kw/5 500 tr-mn pour l'Escort, 85 kw/5 400 tr-mn pour la Vectra, et 97 kw/6 000 tr-mn pour la Neon.[738] Par conséquent, il semblerait que le moteur de la Timor S515i est effectivement plus puissant que ceux de l'Optima, de la 306 et de l'Escort, mais légèrement moins puissant que ceux de la Vectra et de la Neon.

14.187 En ce qui concerne la direction et la suspension, l'Indonésie distingue d'une part la Timor et, d'autre part, l'Escort, la Vectra et l'Optima du fait que les trois dernières ont une direction assistée. Or dans les prospectus de vente concernant la Timor, il est indiqué que la direction assistée est un équipement de série de cette voiture, alors que d'après les États-Unis, elle est uniquement une option pour l'Escort. Il semblerait donc que sur ce point, la Timor soit peut-être en réalité plus perfectionnée que la 306 et la Neon. Quant à la suspension, le tableau récapitulatif de l'Indonésie donne à penser qu'il y a des différences entre la Timor et tous les autres modèles qui lui sont comparés, mais les renseignements détaillés communiqués par l'Indonésie montrent que tous les modèles ont une suspension identique: "suspension indépendante du type MacPherson" à l'avant et "suspension multibras entièrement indépendante" à l'arrière.[739]

14.188 Quant aux "équipements de sécurité", l'Indonésie mentionne le système de freinage, la contenance du réservoir à carburant et la consommation au kilomètre, le poids à vide et les dispositifs de sécurité passive comme étant les éléments pertinents. S'agissant du système de freinage, tous les

---

[737] L'Indonésie a déclaré, lors de la procédure au titre de l'annexe V, que l'autorisation d'importer des Timor en provenance de Corée s'appliquait à la fois à la Timor S515 et à la S515i, et que cette dernière était la seule voiture nationale produite en Indonésie. Il est donc évident qu'une partie au moins - et peut-être la totalité - des Timor vendues en Indonésie sont en fait le modèle S515i.

[738] Dans sa communication présentée à titre de réfutation, l'Indonésie a indiqué que le moteur de l'Optima produisait 66 kw/5 400 tr-mn, mais à un autre moment, elle a déclaré que l'Optima avait une puissance de 87,3kw/5 400 tr-mn. De l'avis du Groupe spécial, il semblerait cependant que le chiffre correct est 66 kw/5 400 tr-mn.

[739] Le tableau récapitulatif de l'Indonésie mentionne les différences entre les dimensions des pneus en relation avec la rubrique "Direction et suspension". On ne voit pas très bien quel rapport la dimension des pneus peut avoir avec la suspension ni comment elle peut être, par ailleurs, un facteur important pour la définition du produit similaire. De plus, dans le tableau détaillé de l'Indonésie, la dimension des pneus est indiquée comme un élément distinct, sans rapport avec la suspension.

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 $cm^3$ 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 kw respectivement. La Timor S515i produit 77 kw.

faudrait distinguer la Timor des autres modèles en question sur ces bases est une simple phrase tirée d'un article de journal communiqué par les États-Unis en tant que pièce, d'après laquelle "les concessionnaires disent que les consommateurs posent beaucoup de questions sur la qualité de la Timor et le service après-vente".[741] De plus, il n'est pas du tout évident que les modèles dont il est allégué qu'ils sont "similaires" à la Timor feraient nécessairement mieux qu'elle à ces égards. Par exemple, Ford et Chrysler n'ont pas de marque bien établie en Indonésie, tandis que les ventes de Peugeot et d'Opel ont aussi été relativement modestes. En résumé, l'Indonésie n'a fourni pour ainsi dire aucun élément de preuve à l'appui de son affirmation selon laquelle il existe des différences entre les caractéristiques non physiques qui jouent un rôle important pour la présente analyse.

14.192 Enfin, l'Indonésie semble laisser entendre qu'en raison de son prix modique, la Timor se situe dans un créneau spécial, ce qui la rend "non similaire" aux modèles américains et communautaires plus onéreux. Nous n'excluons pas la possibilité que le prix soit un aspect à prendre en considération dans l'analyse de la notion de "produit similaire", surtout lorsque les différences de prix offrent un moyen d'évaluer l'importance relative des différences entre les caractéristiques physiques pour les consommateurs. En l'espèce, toutefois, les plaignants allèguent que la Timor est actuellement vendue avec sous-cotation de prix à la suite du subventionnement. Si nous devions conclure que le prix modique de la Timor sur le marché indonésien devait la rendre "non similaire" aux autres modèles qui lui sont semblables par leurs caractéristiques physiques mais qui sont proposés à des prix plus élevés, il s'ensuivrait que, dès lors que le subventionnement et la sous-cotation du prix qui en résulte sont suffisamment élevés, les allégations concernant une sous-cotation des prix faites au titre de l'article 6 ne seraient jamais admises. Par conséquent, nous n'estimons pas que le prix plus modique de la Timor permette de conclure qu'elle est non similaire aux modèles dont les plaignants allèguent qu'ils lui sont "similaires".

14.193 Pour conclure, nous estimons que l'Optima, l'Escort et la 306 sont des "produits similaires" à la Timor au sens de l'Accord SMC. La Vectra, par contre, n'est pas un produit similaire à la Timor au sens de l'Accord SMC. Pour la Neon, il est plus difficile de se prononcer. Ce modèle n'est pas classé dans un autre segment par DRI mais dans la classe supérieure du segment C et, même s'il est plus grand et plus puissant que la Timor, n'est pas clairement supérieur, comme la Vectra, sur le plan des équipements. Par conséquent, aux fins de la suite de notre analyse, nous supposerons, pour les besoins de l'argumentation, que la Neon est un produit similaire à la Timor.

b) Traitement des voitures importées non montées

14.194 L'Indonésie applique un droit de 200 pour cent sur les importations de voitures de tourisme, de sorte que les importations dans ce pays de voitures de tourisme entièrement montées sont très modestes. En fait, la quasi-totalité des voitures de tourisme importées, y compris la 306 et l'Optima, le sont sous forme de jeux de pièces détachées et sont montées dans le pays. Les plaignants ont déclaré que l'Escort et la Neon auraient été elles aussi importées sous forme de jeux de pièces détachées puis montées en Indonésie. L'article 6.3 prévoit qu'un préjudice grave peut apparaître lorsque la subvention a pour effet "de détourner les importations d'un produit similaire d'un autre Membre du marché du Membre qui accorde la subvention ou d'entraver ces importations" ou lorsqu'elle se traduit par "une sous-cotation notable du prix du produit subventionné par rapport au prix d'un produit similaire d'un autre Membre". Ainsi, dans le contexte d'une allégation concernant un détournement d'importations ou des entraves aux importations, il s'agit de savoir si les importations de jeux de pièces détachées sont des "importations d'un produit similaire [à la Timor] d'un autre Membre", le produit final, la voiture de tourisme montée en Indonésie, étant un "produit similaire" à la Timor. En ce qui concerne la sous-cotation du prix, il s'agit de savoir si une voiture de tourisme

[741] *Indonesia's national-car plan sputters under gaze of WTO*, dans Nikkei Weekly, 17 novembre 1997.

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 produits[743], 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* sur son territoire, cette partie contractante fera connaître par écrit aux PARTIES CONTRACTANTES l'importance et la nature de cette subvention, les effets qu'il est permis d'en escompter *sur les quantités du ou des produits en question importés ou exportés* par elle et les circonstances qui rendent la subvention nécessaire. Dans tous les cas où il sera établi qu'*une telle subvention* cause ou menace de causer un préjudice grave aux intérêts d'une autre partie contractante, la partie contractante qui l'accorde examinera, lorsqu'elle y sera invitée, avec l'autre partie contractante ou les autres parties

> contractantes intéressées ou avec les PARTIES CONTRACTANTES, la possibilité de limiter la subvention (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.

détournement ou d'une entrave lorsque les "importations en provenance [du] Membre [plaignant]" ou les "exportations … du Membre plaignant" sont affectées par des facteurs tels que des prohibitions ou restrictions à l'exportation, des catastrophes naturelles, et des arrangements limitant les exportations. Ces dispositions de l'article 6.7 partent du principe que les produits visés par une allégation concernant l'existence d'un préjudice grave résultant d'un détournement d'importations ou d'une entrave aux importations sont originaires du Membre plaignant.

14.204 Pour les raisons exposées ci-dessus, nous constatons que les États-Unis ne peuvent pas affirmer avoir subi un préjudice grave en raison d'un détournement d'importations ou d'une entrave aux importations ou d'une sous-cotation du prix s'agissant de produits qui ne sont pas originaires des États-Unis.[745]

4. Le Groupe spécial devrait-il examiner les effets des subventions accordées dans le cadre du Programme de juin 1996?

14.205 Il convient de rappeler que le Programme concernant la voiture nationale prévoit un certain nombre de subventions en faveur de la Timor. En vertu du Programme de février 1996, les Timor montées en Indonésie bénéficient de l'exonération des droits d'importation sur les parties et pièces détachées importées, ainsi que de l'exonération de la taxe de luxe, à condition de satisfaire à des prescriptions spécifiques relatives à la teneur en éléments d'origine locale. En vertu du Programme de juin 1996, PT TPN a été autorisée à importer au maximum 45 000 Timor entièrement montées en provenance de Corée, en exemption du droit d'importation (de 200 pour cent) pendant la période allant du 30 juin 1996 au 30 juin 1997, et à vendre ces voitures sans acquitter la taxe de luxe à condition de satisfaire à certaines prescriptions concernant les contre-achats et l'emploi de travailleurs indonésiens en Corée. On rappellera aussi que l'Indonésie a communiqué les résultats d'un contrôle selon lesquels ces prescriptions n'avaient pas été respectées et qu'elle a fait savoir qu'une procédure serait engagée pour obtenir la restitution des subventions accordées en faveur de ces Timor d'origine coréenne. L'Indonésie fait valoir aujourd'hui que le Groupe spécial ne devrait pas considérer les effets des subventions relevant du Programme de juin 1996 car celui-ci a depuis pris fin. Étant donné que le montage à grande échelle de Timor en Indonésie n'a pas encore commencé[746], les subventions accordées en vertu du Programme de février 1996 ne sont pas encore très importantes. L'Indonésie affirme que l'on ne peut ainsi constater l'existence d'aucun préjudice grave effectif.

14.206 Nous ne partageons pas l'avis de l'Indonésie selon lequel nous ne devons pas examiner l'effet des subventions relevant du programme de juin 1996 lorsque nous analysons la question de savoir si les subventions en l'espèce ont causé un préjudice grave aux intérêts des plaignants. Nous convenons avec les plaignants qu'il existe en l'espèce plusieurs mesures de subventionnement différentes dans le cadre d'un unique Programme concernant la voiture nationale et qu'il est peu judicieux de traiter séparément chacune de ces mesures pour savoir s'il existe un préjudice grave. En fait, nous devons évaluer l'"effet des subventions" sur les intérêts d'un autre Membre pour déterminer s'il existe un préjudice grave, et non l'effet des "programmes de subventions". Nous notons qu'il peut y avoir à tout moment des subventions qui ont été versées par le passé et d'autres qui doivent l'être à l'avenir. Si nous devions considérer que nous n'avons pas à prendre en compte des subventions antérieures dans

[745] Nous notons que la question examinée ici n'est pas de savoir si les États-Unis ont besoin de démontrer l'existence d'effets sur le commerce pour pouvoir prouver que des avantages ont été annulés ou compromis à la suite de la violation d'une disposition de l'Accord sur l'OMC. Suivant un principe bien établi, il n'est pas nécessaire de démontrer dans ces cas l'existence d'effets effectifs sur le commerce. *Fonds spécial*, *op. cit.* En fait, il s'agit ici d'une situation dans laquelle l'existence d'effets défavorables est l'essence même de l'allégation.

[746] PT TPN monte pour l'instant 1 000 unités par an dans une usine à Tambun. Ses installations complètes à Karawang, qui auront une capacité annuelle de 63 000 Timor, ne commenceront à produire que dans le courant de 1998.

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.

a) Données concernant les parts de marché

i) Applicabilité de l'article 6.4

14.208 Avant d'examiner les données relatives aux parts de marché communiquées par les plaignants, nous devons aborder la question de droit préliminaire de savoir si l'article 6.4 de l'Accord SMC est applicable à un différend tel que celui-ci, dans lequel les effets défavorables allégués par les plaignants sont liés au détournement des importations d'un produit similaire du marché du Membre qui accorde la subvention ou à une entrave à ces importations, au sens de l'article 6.3 a). L'article 6.4 se lit comme suit:

> *Aux fins du paragraphe 3 b)*, il y aura détournement d'exportations ou entrave à des exportations dès lors que, sous réserve des dispositions du paragraphe 7, il aura été démontré que les parts relatives du marché se sont modifiées au détriment du produit similaire non subventionné (sur une période dûment représentative, suffisante pour démontrer des tendances manifestes dans l'évolution du marché du produit considéré, qui, en temps normal, sera d'au moins un an). L'expression "les parts relatives du marché se sont modifiées" s'entendra de l'une quelconque des situations ci-après: *a)* il y a augmentation de la part de marché du produit subventionné; *b)* la part de marché du produit subventionné reste constante dans des circonstances où, en l'absence de subvention, elle aurait diminué; *c)* la part de marché du produit subventionné diminue, mais à un rythme plus lent que ce n'aurait été le cas en l'absence de subvention (non souligné dans le texte original).

Les Communautés européennes et les États-Unis reconnaissent que l'article 6.4 ne s'applique pas, à première vue, aux allégations concernant un détournement d'importations et une entrave à des importations dans le présent différend, car leurs allégations sont fondées sur l'article 6.3 a) (effet sur le marché du Membre qui accorde la subvention) alors que l'article 6.4 s'applique uniquement "aux fins" de l'article 6.3 b) (effets sur le marché d'un pays tiers). Les plaignants font valoir cependant qu'il n'y a pas de raison pour que le type d'analyse prévu à l'article 6.4 ne soit pas également approprié dans le cas d'allégations concernant un détournement d'importations du marché du pays qui accorde la

[747] Nous rappelons que, lors d'une phase ultérieure de la procédure du Groupe spécial, l'Indonésie a fait savoir qu'elle avait mis fin aux subventions relevant du Programme concernant la voiture nationale. Pour les raisons exposées au paragraphe 14.9 plus haut, nous examinerons néanmoins la question de savoir si les subventions relevant du Programme concernant la voiture nationale causent un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes et des États-Unis.

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 1997[754], 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 | 133 | 87 | 78 | 92 |
| Peugeot 306 | 0 | 0 | 0 | 0 | 275 | 332 | 229 | 250 | 242 | 204 | 210 |
| Timor | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 278 | 3 848 | 3 210 | n.d. |
| Total | 3 429 | 4 485 | 4 357 | 5 160 | 5 088 | 5 579 | 4 138 | 10 464 | 9 920 | 6 733 | n.d. |
| Modèles européens: | | | | | | | | | | | |
| Quantité | 36 | 186 | 98 | 99 | 349 | 389 | 324 | 383 | 329 | 282 | 302 |
| Part du marché | 1,1% | 4,2% | 2,2% | 1,9% | 6,9% | 7,0% | 7,8% | 3,7% | 3,3% | 4,2% | n.d. |
| Timor: Part du marché | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 40,9% | 38,8% | 47,7% | 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 juin à août 1997, qui ont été communiquées par les Communautés européennes.

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'Indonésie[757], 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 avait pas eu le Programme concernant la voiture nationale, sur la base d'une affirmation relative à l'existence de "projets déjà bien avancés" et d'une déclaration selon laquelle GM avait été autorisée à introduire le nouveau modèle d'Optima. Ce type de renseignement pourrait être très pertinent au regard de la question, mais là encore le Groupe spécial ne dispose d'aucun élément de preuve détaillé. Nous n'avons reçu pour ainsi dire aucun renseignement sur ces "projets bien avancés", par exemple pour ce qui est de savoir si une décision finale avait été prise par la direction de GM et si des fonds avaient été engagés. Quant à l'autorisation d'introduire l'Optima, nous supposons que cela signifie une autorisation accordée par le gouvernement indonésien, mais nous n'en savons pas plus. Quant aux raisons pour lesquelles ces projets ont été abandonnés, là aussi nous n'avons pas d'autres éléments de preuve que les déclarations des représentants des sociétés dont il est fait état dans la lettre conjointe et dans les articles de journaux.[761]

ii) Modèles originaires des États-Unis

14.230 Le seul modèle originaire des États-Unis qui, selon les allégations de ce pays, aurait été vendu sur le marché indonésien en l'absence des subventions relevant du Programme concernant la voiture nationale est la Neon. On trouvera ci-après les arguments et les éléments versés au dossier qui ont été présentés au Groupe spécial au sujet de cette allégation.

14.231 Les États-Unis ont déclaré dans leur première communication qu'avant le lancement du Programme concernant la voiture nationale, Chrysler assemblait des Jeeps en Indonésie et qu'elle "envisageait d'introduire la Neon, mais, comme GM et Ford, [avait] dû renoncer à ces plans une fois que le Programme [avait] été mis en place". Comme source de cette déclaration, ils ont cité des articles parus dans deux publications[762], qui ne contiennent aucun autre renseignement que ceux qui figurent dans leur communication. Dans leur deuxième communication, les États-Unis ont répété que "Chrysler envisageait d'introduire la Neon sur le marché indonésien, mais [avait] elle aussi dû renoncer à ses projets à la suite du lancement du Programme concernant la voiture nationale". En réponse à une question du Groupe spécial, les États-Unis ont déclaré que "les Neon auraient été assemblées à partir de pièces venues des États-Unis, plus précisément de l'usine de Chrysler dans l'Illinois". Lors de la deuxième réunion du Groupe spécial, ils ont indiqué oralement que "le plan de Chrysler prévoyait entre 1 000 et 2 000 Neon en 1997" et ont dit, en réponse à une question du Groupe spécial, que "d'après les responsables de la société, [Chrysler envisageait de lancer] le projet Neon au milieu de 1997 si celui-ci n'avait pas été annulé à cause du Programme concernant la voiture nationale". Enfin, à la deuxième réunion, les États-Unis ont communiqué en tant que pièce une lettre de Chrysler datée du 19 décembre 1997 selon laquelle "comme il ressort de l'appendice, après l'annonce du Programme concernant la voiture nationale les projets de Chrysler en vue de nouveaux investissements en Indonésie ne sont plus viables". Le texte intégral de cet appendice est reproduit ci-après:

[761] Les Communautés européennes ont fait parvenir comme pièce à l'appui de cette déclaration un article du Financial Times intitulé *GM Halts Indonesia Move Over National Car Policy* (date illisible). Cet article cite longuement l'opinion d'un responsable de GM sur la décision envisagée d'arrêter les nouveaux investissements à la suite du Programme concernant la voiture nationale; cependant, il y est dit que ce responsable "n'a pas indiqué l'ampleur ni la nature des projets d'expansion actuellement suspendus".

[762] Voir le paragraphe 8.300 de la Partie descriptive.

**Société Chrysler – Indonésie**

- Avant le lancement du Programme concernant la voiture nationale, Chrysler assemblait déjà des Jeeps Cherokee et Wrangler à Cikarang (Java occidental). 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:

[765] Par exemple, si Ford et Chrysler avaient effectivement renoncé à leur projet d'introduire l'Escort et la Neon après avoir déterminé que le prix de la Timor serait inférieur de 5 000 dollars EU à celui de ces modèles, des documents récents de ces sociétés faisant état de cette évaluation auraient pu être présentés et auraient été très probants.

[766] Voir les paragraphes 14.5 à 14.8.

> "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 procédure au titre de l'annexe V montrent que la Timor était à cet égard la moins chère de toutes les voitures de tourisme sur le marché indonésien à l'exception de la Mazda MR-90 en novembre 1996 et mars 1997. Comme il ressort du tableau 3, les prix de catalogue de la Timor (qui allaient de 33 millions de rupiahs pour la S515 à 36,9 millions de rupiahs pour la S515i Metallic) étaient très nettement inférieurs à ceux de l'Optima (70 millions de rupiahs) et du modèle le moins cher de la 306 (59,5 millions de rupiahs).[767]

Tableau 3

Prix de catalogue
(en rupiah)

| Modèle | Août 1995 | Novembre 1996 | Mars 1997 |
|---|---|---|---|
| TIMOR | | | |
| S 515 1 500 $cm^3$ Solit | - | 33 000 000 | 33 000 000 |
| S 515 1 500 $cm^3$ Metalic | - | 33 500 000 | 33 500 000 |
| S 515i 1 500 $cm^3$ Solit | - | - | 36 400 000 |
| S 515i 1 500 $cm^3$ Metalic | - | - | 36 900 000 |
| PEUGEOT | | | |
| 306 M/T, 1 761 $cm^3$ | - | 62 500 000 | 63 000 000 |
| 306 A/T, 1 761 $cm^3$ | - | 64 750 000 | 65 500 000 |
| 306 M/T, 1 761 $cm^3$ | - | 59 000 000 | 59 500 000 |
| OPEL | | | |
| Optima GLS 1 900 $cm^3$ | 65 500 000 | 69 500 000 | 70 000 000 |

14.243 Pour ce qui est des prix sur le marché, les données dont dispose le Groupe spécial se rapportent uniquement au dernier trimestre de 1996 et ont été communiquées par les Communautés européennes lors de la procédure au titre de l'annexe V (voir le tableau 4).[768] Elles n'indiquent pas si le modèle considéré est la S515 ou la S515i. Il semblerait cependant d'après les renseignements concernant les prix de catalogue que la Timor S515i n'était pas encore disponible sur le marché indonésien en novembre 1996, et il semble donc probable que le prix mentionné comme étant celui de la Timor se rapporte à la S515. D'après les données, le prix sur le marché de la Timor était le même que le prix de catalogue, tandis que l'Optima et la 306 étaient l'une et l'autre vendues moins cher par rapport à leur prix de catalogue. Même compte tenu de ces rabais, cependant, la Timor S515 était de

[767] Voir les paragraphes 8.384 à 8.387 de la Partie descriptive.

[768] Voir les paragraphes 8.289 et 8.290 de la Partie descriptive.

27,25 millions de rupiahs plus avantageuse que le modèle de la 306 dont le prix sur le marché nous a été communiqué, et de 23,25 millions de rupiahs plus avantageuse que le modèle d'Optima le moins cher.

Tableau 4

Prix de catalogue et prix sur le marché
(Quatrième trimestre de 1996; en rupiah)

| Modèle | Prix de catalogue | Prix sur le marché |
|---|---|---|
| Kia Timor | 35 750 000 | 35 750 000 |
| Peugeot 306 PST | 64 000 000 | 63 000 000 |
| Opel Optima GLS | 69 500 000 | 59 000 000 |
| Opel Optima CDX | 74 000 000 | 62 000 000 |
| Opel Optima CDX - A-Bag | 76 000 000 | 64 000 000 |

14.244 L'article 6.5 de l'Accord SMC dispose que, pour analyser la question de savoir s'il y a sous-cotation du prix au sens de l'article 6.3 c), "[l]a comparaison [des prix] sera effectuée pour un même niveau commercial et des périodes comparables, compte étant dûment tenu de tout autre facteur affectant la comparabilité des prix". En l'espèce, la 306 et l'Optima sont importées en pièces détachées, et si les prix de ces voitures en pièces détachées étaient comparés aux prix des Timor finies, la différence entre les voitures montées et non montées serait évidemment un facteur affectant la comparabilité des prix. Par ailleurs, dans la mesure où il existe des prix de transaction pour les voitures en pièces détachées, ces prix se rapporteraient vraisemblablement à un niveau commercial différent de celui dont relèvent les prix de détail des Timor finies. Ces problèmes de comparabilité éventuels ne se posent pas, cependant, dans les comparaisons de prix proposées par les Communautés européennes car les prix mentionnés par celles-ci à cette fin sont les prix de détail des 306, Optima et Timor finies. Il semblerait que les prix se rapportent effectivement au même niveau commercial et à des périodes comparables, et l'Indonésie n'a formulé aucune réserve à cet égard. En fait, la question clé concernant cette allégation serait apparemment de savoir si les Communautés européennes ont dûment tenu compte des autres facteurs affectant la comparabilité des prix.

14.245 L'Indonésie fait valoir que l'article 6.5, considéré conjointement avec la règle énoncée à l'article 27.8 concernant les éléments de preuve positifs, signifie qu'il incombe aux Communautés européennes de calculer et d'effectuer les ajustements de prix appropriés pour prendre en compte les caractéristiques physiques ainsi que les préférences et opinions subjectives des consommateurs qui distinguent la Timor de l'Optima et de la 306. L'Indonésie a communiqué un tableau indiquant les différences physiques spécifiques entre les trois modèles. Elle a aussi présenté un deuxième tableau énumérant différentes caractéristiques physiques et non physiques (puissance, technologie, confort, sécurité, qualité d'exécution, image de marque) en fonction desquelles les trois modèles sont notés suivant un barème allant de L (faible) à H2 (élevé). De l'avis de l'Indonésie, la Timor est qualifiée de faible sur tous ces points, tandis que l'Optima et la 306 se situent au niveau moyen ou moyen élevé.[769] L'Indonésie considère que les Communautés européennes ne se sont pas acquittées de leur obligation d'effectuer ces ajustements pour tenir compte de ces différences et qu'elles n'ont donc pas démontré l'existence d'une sous-cotation notable du prix en comparant ce qui est comparable. Les Communautés

[769] Voir les paragraphes 8.221 à 8.225 de la Partie descriptive.

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 question[770], 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 part, et l'Optima et la 306, d'autre part, est la cylindrée du moteur. Plus exactement, le moteur de la Timor est de 263 $cm^3$ plus petit que celui de la 306 et de 298 $cm^3$ plus petit que celui de l'Optima. Les Communautés européennes ont fait valoir toutefois - le dossier confirme ce fait et l'Indonésie ne l'a

---

[770] Voir la section VIII.B.3 de la Partie descriptive.

[771] À sa première réunion avec les parties, le Groupe spécial leur a posé la question suivante:

> Dans leur première communication, les CE déclarent que le prix de la Timor S515 constitue une sous-cotation notable par rapport aux prix des modèles communautaires les plus proches, la Peugeot 306 et l'Opel Optima … Aux termes de l'article 6.5 de l'Accord SMC, les comparaisons de prix doivent être effectuées "compte étant dûment tenu de tout autre facteur affectant la comparabilité des prix". Y a-t-il des facteurs qui affectent la comparabilité des prix? Plus précisément, y a-t-il des différences entre les modèles dont il faut tenir compte lorsque l'on compare leurs prix? Dans l'affirmative, veuillez signaler ces facteurs et expliquer de manière détaillée comment il conviendrait d'en tenir compte dans la comparaison des prix.

Les Communautés européennes ont répondu comme suit:

> ... Les Communautés européennes … estiment qu'il n'y a pas d'"autre facteur" pertinent (y compris les différences dans les caractéristiques physiques) qui soit susceptible d'affecter sensiblement la comparabilité des prix de la Timor S515, de l'Opel Optima et de la Peugeot 306. L'Indonésie elle-même n'a pas pu identifier d'"autre facteur" de ce genre, et encore moins des facteurs pouvant expliquer une sous-cotation du prix de 50 pour cent.

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 puissance que ceux de l'Optima et de la 306. Comme nous l'avons dit plus haut, seul le prix de catalogue (et non le prix sur le marché) de la Timor S515 est connu. Nous notons cependant que l'écart entre les prix de catalogue de la S515 et la S515i donne une idée de la différence qui peut exister entre les prix sur le marché de ces deux modèles. En particulier, la différence entre les prix de catalogue de la S515 (équipée d'un moteur moins puissant que ceux de l'Optima et de la 306) et de la S515i (qui, comme on l'a vu, est équipée d'un moteur plus puissant que ceux de l'Optima et de la 306) était de 3,9 millions de rupiahs en mars 1997. Ainsi, en ajustant à la hausse le prix sur le marché de la Timor S515 en fonction de cet écart entre les prix de catalogue de la S515 et de la S515i, nous pouvons prendre en compte les différences entre la Timor S515, l'Optima et la 306 en ce qui concerne la puissance du moteur.

14.249 L'Indonésie note que la Timor n'est pas équipée de coussins gonflables, contrairement à un modèle d'Optima. En ce qui concerne cet équipement, cependant, nous savons d'après les prix de catalogue communiqués par l'Indonésie que l'Optima CDX avec coussins gonflables coûte 2 millions de rupiahs de plus que le même modèle qui n'en possède pas, et que l'Optima GLS en est totalement dépourvue; ainsi, nous pouvons aussi prendre en compte cette différence physique en limitant notre comparaison au prix de l'Optima GLS, qui n'est pas livrée avec coussins gonflables.

14.250 Qu'en est-il des autres différences physiques? Les éléments versés au dossier sont contradictoires mais il semblerait que certains modèles d'Optima et de 306 peuvent être équipés du système de freinage antiblocage (ABS), à la différence de la Timor S515i. L'Optima est livrée avec un système d'alarme, tandis que la Timor S515i n'en possède pas. Les réservoirs de l'Optima et de la 306 sont un peu plus grands que celui de la Timor S515i. Les sièges arrière de l'Optima et de la 306 sont rabattables, contrairement à ceux de la Timor S515i. L'Optima et la 306 ont de plus grands pneus que la Timor S515i. Les sièges de la Timor S515i sont revêtus de tissu, tandis que ceux de l'Optima sont en velours et un modèle de la 306 est doté de sièges en cuir. Certaines versions de l'Optima et de la 306 ont des jantes en alliage léger, lesquelles sont une option pour la Timor S515i. L'Optima a des "phares supplémentaires", tandis que la Timor S515i n'en a pas.

14.251 Les différences mentionnées plus haut, que les Communautés européennes n'ont pas prises en compte dans leur comparaison des prix, ne sont pas négligeables et il nous semble évident que les consommateurs seraient disposés à payer davantage pour certaines d'entre elles au moins. Nous notons cependant que les États-Unis ont signalé et tenté d'évaluer plusieurs équipements de la S515i (volant inclinable, bavettes pare-boue, pare-chocs de couleur assortie, et rétroviseurs rabattables/de couleur assortie à la carrosserie) que l'Optima au moins ne possède pas et qui peuvent compenser jusqu'à un certain point la valeur de certains équipements de l'Optima. Surtout, si l'on considère plus particulièrement les prix sur le marché de la Timor S515, de l'Optima et de la 306 en novembre 1996, et même après avoir majoré de 3,9 millions de rupiahs le prix de la Timor S515 pour prendre en compte les différences entre ce modèle et la S515i quant à la puissance du moteur, le prix de la Timor est inférieur de 19,35 millions de rupiahs (33 pour cent)[772] au prix de l'Optima la moins chère (non équipée de coussins gonflables) et de 23,35 millions de rupiahs (37 pour cent)[773] au prix de la 306.

[772] Prix sur le marché de l'Optima GLS (59 millions de rupiahs) [moins] prix sur le marché de la Timor S515 (35,75 millions de rupiahs) [plus] la différence entre le prix de catalogue de la Timor S515 Solit et celui de la Timor S515i Metalic (3,9 millions de rupiahs) [égalent] 19,35 millions de rupiahs.

[773] Prix sur le marché de la 306 PST (63 millions de rupiahs) [moins] prix sur le marché de la Timor S515 (35,75 millions de rupiahs) [plus] la différence entre le prix de catalogue de la Timor S515 Solit et celui de la Timor S515i Metalic (3,9 millions de rupiahs) [égalent] 23,35 millions de rupiahs.

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 catalogue[774] 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 $cm^3$ pour la Starlet et 1 498 $cm^3$ 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 de l'Accord sur l'OMC pour ce Membre; et
>
> b) *rendus conformes aux dispositions du présent accord dans un délai de trois ans* à compter de la date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC pour ce Membre et, jusque-là, ne seront pas soumis aux dispositions de la Partie II.
>
> 28.2 *Aucun Membre n'étendra la portée d'un tel programme* et celui-ci ne sera pas reconduit quand il arrivera à expiration (non souligné dans le texte original).

[775] Voir les paragraphes 8.395 et 8.408 de la Partie descriptive.

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 28.2 de l'Accord SMC.

## J. Allégations au titre de l'Accord sur les ADPIC

14.263 Si nous comprenons bien, les États-Unis formulent les allégations ci-après:

- l'Indonésie manque à ses obligations au titre de l'article 3 de l'Accord sur les ADPIC relatif au traitement national car les dispositions de son Programme concernant la voiture nationale établissent une discrimination à l'encontre de 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 de l'Accord sur les ADPIC;

- l'Indonésie manque à ses obligations au titre de l'article 65:5 de l'Accord sur les ADPIC car les dispositions du Programme concernant la voiture nationale qu'elle a adoptées pendant la période de transition dont elle bénéficie dans le cadre de cet accord imposent aux ressortissants d'autres Membres de l'OMC des prescriptions spéciales en ce qui concerne l'usage de leurs marques qui sont incompatibles avec les dispositions de l'article 20 de l'Accord sur les ADPIC.

### 1. Article 3

14.264 L'article 3 de l'Accord sur les ADPIC, intitulé "Traitement national", se lit comme suit:

> "1. Chaque Membre accordera aux ressortissants des autres Membres un traitement non moins favorable que celui qu'il accorde à ses propres ressortissants en ce qui concerne la protection[3] de la propriété intellectuelle, sous réserve des

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 prévaudra 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.

---

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

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 1er 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 3 de l'Accord sur les ADPIC en ce qui concerne l'acquisition des droits de marque.

b) Maintien des marques

14.270 Les États-Unis ont avancé deux arguments pour expliquer pourquoi, à leur avis, le système indonésien est discriminatoire à l'encontre de leurs ressortissants en ce qui concerne le maintien des droits de marque. D'après le premier argument, le système indonésien place les sociétés américaines dans une situation telle que si elles parvenaient à participer au Programme concernant la voiture nationale, elles n'utiliseraient probablement pas en Indonésie la marque utilisée normalement (marque "mondiale") pour le véhicule commercialisé comme "voiture nationale" en Indonésie, de peur de créer une confusion (imputable à l'usage de marques différentes pour la même voiture), de sorte que la marque "mondiale" risquerait d'être radiée pour non-usage en Indonésie.[776]

14.271 Nous n'acceptons pas cet argument pour les raisons suivantes. D'abord, aucun élément de preuve n'a été présenté pour réfuter l'affirmation de l'Indonésie selon laquelle le système, en imposant l'obligation de créer une marque nouvelle mais de propriété indonésienne, s'applique de la même manière aux marques existantes détenues par des ressortissants indonésiens et par des ressortissants étrangers. Ensuite, si une société étrangère conclut un arrangement avec une société pionnière, elle le fait volontairement, en connaissant toutes les incidences que cela pourrait avoir sur sa faculté de maintenir des droits de marque existants, comme d'ailleurs les États-Unis eux-mêmes l'ont reconnu dans leurs communications au Groupe spécial (voir le paragraphe 11.32).

14.272 D'après le second argument avancé par les États-Unis concernant la discrimination en ce qui concerne le maintien des droits de marque, les titulaires étrangers de marques en Indonésie sont *de facto* désavantagés, pour ce qui est de la conformité avec les prescriptions en matière d'usage, par rapport au titulaire indonésien d'une marque qui satisfait aux prescriptions du Programme concernant la voiture nationale, car les avantages tarifaires, fiscaux et autres auxquels la société indonésienne a droit donnent à celle-ci un avantage compétitif sur les sociétés étrangères dans la commercialisation de voitures de marque.

14.273 Dans l'examen de cet argument, nous notons que tous les avantages tarifaires, subventions ou autres mesures de soutien prises par les pouvoirs publics pourraient avoir "*de facto*" pour effet d'assurer un tel avantage aux bénéficiaires du soutien. Nous estimons qu'il faut aborder avec

[776] Dans beaucoup de pays, la législation nationale prévoit que le non-usage d'une marque pendant une certaine période (au minimum trois ans d'après l'Accord sur les ADPIC) peut avoir pour effet de faire radier l'enregistrement de la marque. Il s'agit d'éviter que le registre ne soit engorgé par des marques non utilisées. Plusieurs dispositions de l'Accord sur les ADPIC, notamment l'article 19, traitent de cette question.

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 l'exercice des droits de propriété intellectuelle dont le présent accord traite expressément". En formulant son allégation sur ce point, les États-Unis ont développé des arguments concernant l'usage de marques dont il est expressément question à l'article 20 de l'Accord sur les ADPIC. Les États-Unis se réfèrent à la première phrase de cet article, qui est intitulé "Autres prescriptions". La phrase se lit comme suit:

> "L'usage d'une marque de fabrique ou de commerce au cours d'opérations commerciales ne sera pas entravé de manière injustifiable par des prescriptions spéciales, telles que l'usage simultané d'une autre marque, l'usage sous une forme spéciale, ou l'usage d'une manière qui nuise à sa capacité de distinguer les produits ou les services d'une entreprise de ceux d'autres entreprises."

14.276 Les principales questions que nous devons examiner au sujet de cette allégation des États-Unis sont donc les suivantes: il s'agit de savoir, d'abord, si l'usage d'une marque visée par la loi et les pratiques indonésiennes mises en cause est une question que l'article 20 "traite expressément", et, ensuite, si, dans l'affirmative, cet aspect du système est discriminatoire en faveur des ressortissants indonésiens et à l'encontre de ceux des autres Membres de l'OMC.

14.277 Dans l'examen de la première de ces questions, il s'agit d'abord de savoir si la loi et les pratiques indonésiennes en cause constituent une prescription spéciale qui pourrait entraver l'usage de marques de ressortissants des autres Membres de l'OMC au sens de l'article 20 de l'Accord sur les ADPIC. Les États-Unis ont avancé deux principaux arguments à ce sujet, qui sont analogues à ceux qu'ils ont aussi présentés à propos du maintien des marques (voir les paragraphes 14.270 et 14.272). D'après le premier argument, une société étrangère qui conclut un arrangement avec une société pionnière ne pourrait pas utiliser pour le modèle adopté par le Programme concernant la voiture nationale la marque qu'elle utilise ailleurs. Nous n'acceptons pas cet argument comme établissant l'existence d'une incompatibilité avec les dispositions de l'article 20, pour la raison, indiquée au paragraphe 14.271, que si une société étrangère conclut un arrangement avec une société pionnière, elle le fait volontairement et en connaissant toutes les incidences que cela pourrait avoir sur sa faculté d'utiliser des marques existantes. Dans ces circonstances, nous n'estimons pas que les dispositions du Programme concernant la voiture nationale qui se rapportent aux marques puissent être interprétées comme étant des "prescriptions" au sens de l'article 20.

14.278 D'après le second argument des États-Unis, les sociétés automobiles non indonésiennes sont entravées dans l'usage de leurs marques en Indonésie du fait d'un désavantage compétitif car les voitures produites dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale et portant la marque

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 65:5 considéré conjointement avec l'article 20

14.280 L'article 65:5 de l'Accord sur les ADPIC se lit comme suit:

> "5. Un Membre qui se prévaut des dispositions des paragraphes 1, 2, 3 ou 4 pour bénéficier d'une période de transition fera en sorte que les modifications apportées à ses lois, réglementations et pratiques pendant cette période n'aient pas pour effet de rendre celles-ci moins compatibles avec les dispositions du présent accord."

14.281 Il s'agit donc de savoir, dans l'examen de cette allégation des États-Unis, si l'Indonésie, pendant la période de transition à laquelle elle a droit pour l'application des dispositions de l'article 20, a apporté des modifications à ses lois, réglementations et pratiques qui ont pour effet de rendre celles-ci moins compatibles avec les dispositions dudit article.

14.282 Les arguments avancés par les États-Unis à l'appui de cette allégation sont, pour l'essentiel, les mêmes que ceux qui ont été examinés aux paragraphes 14.277 et 14.278 ci-dessus. Pour les raisons exposées dans ces paragraphes, nous constatons que les États-Unis n'ont pas démontré que des mesures ont été prises qui auraient pour effet de rendre des prescriptions moins compatibles avec les dispositions de l'article 20 et qui seraient donc contraires aux obligations de l'Indonésie au titre de l'article 65:5 de l'Accord sur les ADPIC.

## XV. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

15.1 À la lumière des constatations exposées ci-dessus,

a) Nous concluons que les prescriptions des Programmes de 1993 et de février 1996 relatives à la teneur en éléments d'origine locale auxquelles sont liés i) les avantages concernant la taxe sur les ventes perçue sur les véhicules automobiles finis incorporant un certain pourcentage, en valeur, de produits nationaux ou sur les voitures nationales et ii) les avantages tarifaires accordés pour les parties et pièces importées utilisées dans les véhicules automobiles finis incorporant un certain pourcentage, en valeur, de produits nationaux ou utilisées dans les voitures nationales, sont contraires aux dispositions de l'article 2 de l'Accord sur les MIC.

b) Nous concluons que les aspects discriminatoires, en ce qui concerne la taxe sur les ventes, du Programme de 1993 et des Programmes de février et juin 1996 en faveur des véhicules automobiles nationaux incorporant un certain pourcentage, en valeur, de produits nationaux et des voitures nationales, sont contraires aux dispositions de l'article III:2 du GATT.

c) Nous concluons que les avantages tarifaires et avantages concernant la taxe sur les ventes prévus par le Programme de juin 1996 en faveur des voitures nationales importées et les avantages tarifaires prévus par le Programme de février 1996 en faveur des parties et pièces importées destinées

à être utilisées dans les voitures nationales montées en Indonésie sont contraires à l'article premier du GATT.

d) Nous concluons que les Communautés européennes ont démontré par des éléments de preuve positifs que l'Indonésie a causé, en recourant à des subventions spécifiques accordées dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale, un préjudice grave à leurs intérêts au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC.

e) Nous concluons que les États-Unis n'ont pas démontré par des éléments de preuve positifs que l'Indonésie a causé, en recourant à des subventions spécifiques accordées dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale, un préjudice grave à leurs intérêts au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC.

f) Nous concluons que l'Indonésie n'a pas violé l'article 28.2 de l'Accord SMC.

g) Nous concluons 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'acquisition ou le maintien de droits de marque, ou l'usage de marques dont il est expressément question à l'article 20 de l'Accord sur les ADPIC, ni ont démontré que des mesures ont été prises qui rendraient des prescriptions moins compatibles avec les dispositions de l'article 20 et qui seraient donc contraires aux obligations de l'Indonésie au titre de l'article 65:5 de l'Accord sur les ADPIC.

15.2 Aux termes de l'article 3:8 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends, dans les cas où il y a infraction aux obligations souscrites au titre d'un accord visé, la mesure en cause est présumée annuler ou compromettre les avantages résultant dudit accord. Par conséquent, nous concluons que, dans la mesure où l'Indonésie a agi d'une manière incompatible avec les dispositions des accords visés, comme il a été décrit dans le paragraphe précédent, elle a annulé ou compromis les avantages revenant aux plaignants au titre de ces accords.

15.3 S'agissant de la conclusion concernant l'existence d'un préjudice grave causé aux intérêts des Communautés européennes, l'article 7.8 de l'Accord SMC dispose ce qui suit: "Dans les cas où un rapport d'un groupe spécial ou un rapport de l'Organe d'appel sera adopté dans lequel il aura été déterminé qu'une subvention a causé des effets défavorables pour les intérêts d'un autre Membre au sens de l'article 5, le Membre qui accorde ou maintient cette subvention prendra des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables ou retirera la subvention."

15.4 Le Groupe spécial *recommande* que l'Organe de règlement des différends demande à l'Indonésie de mettre ses mesures en conformité avec ses obligations au titre de l'Accord sur l'OMC.