VII. RECLAMACIONES BASADAS EN EL PÁRRAFO 1 DEL ARTÍCULO I

A. Reclamaciones formuladas por el Japón

1. El Programa de Automóviles Nacionales de febrero de 1996

7.1 El Japón alega que el Programa de Automóviles Nacionales de febrero de 1996 (véase la sección III.A) viola el párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994. Se exponen a continuación los argumentos del Japón para respaldar su reclamación:

a) El párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994 exige que se conceda el trato NMF inmediata e incondicionalmente a las piezas y componentes importados

7.2 El Programa de Automóviles Nacionales introducido en febrero de 1996 concede una ventaja especial, incluida la exención de derechos de aduana, a las piezas y componentes importados de automóviles o a las piezas y componentes que se importen de Corea para utilizarlos en el montaje de automóviles nacionales. Esta ventaja constituye una violación del párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994, que exige que se conceda "inmediata e incondicionalmente" el trato general de la nación más favorecida a las importaciones procedentes de países Miembros en relación con el trato dado a las importaciones de productos similares originarios de cualquier otro país.

7.3 Como lo demuestra la carta de fecha 12 de diciembre de 1995, remitida por el Director Presidente de TPN al Ministro de Estado para la Movilización de Fondos de Inversión, TPN, que es actualmente la única empresa productora del automóvil nacional, ha expresado su intención de recurrir a Kia Motors, de Corea. En particular, el Director Presidente de TPN declaró de forma lisa y llana que la empresa había solicitado se le concediera aprobación para "1) la fabricación de vehículos automóviles de cuatro ruedas, con la marca 'TIMOR' en la fábrica KIA Motors Corp., Corea del Sur, que se enviarán posteriormente a Indonesia semimontados, con una producción local de 65.000 unidades en 1996, 1997 y 1998; [y] 2) la fabricación de vehículos automóviles de cuatro ruedas, con la marca 'TIMOR', en instalaciones de montaje autorizadas de terceros/partes en Indonesia, cuyos principales materiales se importarían (de KIA Motors Corp.), comenzando con vehículos completamente desmontados y reduciendo gradualmente la importación mediante la utilización de componentes y piezas locales, con una producción total para 1997, 1998 y 1999 de 125.000 unidades". (Cursiva añadida.) La correspondencia cursada entre el Director Presidente de TPN y el Ministro de Estado demuestra que ambos entendían que la mayor parte de las piezas y componentes para el montaje de automóviles nacionales en Indonesia se importaría de Corea, al menos en las etapas iniciales, y que tenían el propósito de llevar a la práctica este entendimiento. En consecuencia, se prevé que TPN importe de Kia una gran parte de las piezas y componentes destinados al montaje de los automóviles nacionales. Es probable que el trato nacional concedido a los automóviles nacionales, incluida la franquicia arancelaria para la importación de piezas y componentes, proporcione beneficios a las importaciones de piezas y componentes procedentes de Corea, con preferencia a las de otros países.

7.4 El párrafo 1del artículo I del GATT establece lo siguiente:

> "Con respecto a los derechos de aduana y cargas de cualquier clase, impuestos a las importaciones o a las exportaciones, o en relación con ellas, o que graven las transferencias internacionales de fondos efectuadas en concepto de pago de importaciones o exportaciones, con respecto a los métodos de exacción de tales derechos y cargas, con respecto a todos los reglamentos y formalidades relativos a las importaciones y exportaciones, y con respecto a todas las cuestiones a que se refieren los párrafos 2 y 4 del artículo III, cualquier ventaja, favor, privilegio o inmunidad concedido por una parte contratante a un producto originario de otro país o destinado a él, será concedido inmediata e incondicionalmente a todo producto similar de los territorios de todas las demás partes contratantes o a ellos destinado."

7.5 En el asunto Bananos - III, un reciente Grupo Especial de la OMC estableció el siguiente criterio tripartito para determinar si una medida de importación viola el párrafo 1 del artículo I:

> [una medida de importación] es incompatible con las obligaciones que debe cumplir la CE en virtud del párrafo 1 del artículo I [si] constituye [1] una ventaja [2] del tipo incluido en el artículo I que se concede a [los productos de un país o un grupo de países] y en cambio [3] no se concede a los productos similares de todos los Miembros […] [333] (subrayado añadido).

El Programa de Automóviles Nacionales debe evaluarse con arreglo al mismo criterio tripartito. Viola el párrafo 1 del artículo III porque las exenciones relativas a los derechos aduaneros y al impuesto de lujo 1) conceden una ventaja, 2) del tipo incluido en el párrafo 1 del artículo I, 3) a las importaciones de piezas y componentes de automóviles procedentes de Corea, que en cambio no se concede a las importaciones de productos similares procedentes de otros Miembros de la OMC.

7.6 Además, el párrafo 1 del artículo I exige que el trato NMF se conceda "inmediata e incondicionalmente", y el Programa de Automóviles Nacionales viola también esta prescripción.

b) El Programa de Automóviles Nacionales de febrero de 1996 concede en la práctica ventajas sólo a las piezas y componentes de automóviles, importados o que se importen de Corea, en violación del párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994

7.7 El Programa de febrero de 1996 concede beneficios sólo a las piezas y componentes de automóviles procedentes de Corea. Por lo tanto, concede a las piezas y componentes coreanos, de forma no autorizada, ventajas que no concede a las piezas y componentes procedentes de otros Miembros de la OMC, lo que viola el artículo 1 (con independencia de si el Programa constituye o no una subvención). Además, tales ventajas se pueden conceder a las piezas y componentes importados de otros países sólo si se utilizarán en los automóviles nacionales, lo que viola la disposición del párrafo 1 del artículo I, según la cual el trato de la nación más favorecida se debe conceder "incondicionalmente". La discriminación que se practica a favor de las piezas y componentes procedentes de Corea es precisamente el tipo de discriminación que otros grupos especiales han considerando desde hace tiempo incompatibles con el párrafo 1 del artículo I.

1) Indonesia sólo concede ventajas a las importaciones procedentes de Corea

7.8 Los automóviles nacionales deben alcanzar ciertos niveles de contenido nacional, pero el resto de las piezas y componentes necesarios para el montaje de esos automóviles se importa. Indonesia concede al único productor de automóviles nacionales, PT Timor, la ventaja de importar con franquicia arancelaria esas piezas y componentes.

7.9 Si bien no existe ninguna referencia a Corea o a una empresa coreana en los reglamentos de Indonesia que establecen y regulan el Programa de Automóviles Nacionales, la beneficiaria prevista del Programa, PT Timor, ha tratado, incluso antes del establecimiento formal del Programa, de importar piezas y componentes para el montaje de los automóviles nacionales, sólo procedentes de una empresa coreana. Incluso antes de la iniciación del Programa, el Ministro de Estado para la Movilización de Fondos de Inversión respaldó esta iniciativa e Indonesia la llevó a la práctica mediante la Instrucción Presidencial Nº 2/1996.[334] En consecuencia, sólo ciertos componentes y piezas de automóviles procedentes de Corea gozan del trato de franquicia arancelaria, mientras que las piezas y componentes procedentes de cualquier otro país, incluido el Japón, no gozan de ella.

7.10 Indonesia también concede a los automóviles nacionales una exención relativa al impuesto de lujo. En apariencia, esta medida otorga ventajas a las ventas de automóviles nacionales. Además, la exención relativa al impuesto de lujo también beneficia a las piezas y componentes importados o que se importen de Corea con la finalidad de montar los automóviles nacionales. El aumento de la parte de mercado de los

---

[333] Informe del Grupo Especial que examinó el asunto CE – Bananos III, párrafo 7.194.

[334] Carta de fecha 27 de diciembre de 1995, remitida por el Sr. Sanyoto Sastrowardoyo, Ministro de Estado para la Movilización de Fondos de Inversión, al Sr. Hutomo Mandala Putra, Presidente Director de PT Timor Putra Nasional (documento 35 presentado como prueba por el Japón).

automóviles nacionales, gracias a la exención relativa al impuesto de lujo, naturalmente ampliaría las ventas y los beneficios de Kia. Como las piezas y componentes destinados al montaje de automóviles nacionales se importan sólo de Kia, tales ventajas indirectas se concederán exclusivamente a las piezas y componentes de Kia. En consecuencia, los beneficios indirectos de la exención relativa al impuesto de lujo sólo se conceden a determinadas piezas y componentes procedentes de Corea, mientras que no gozan de ellos las piezas y componentes procedentes de cualquier otro país, incluido el Japón.

2) Los beneficios concedidos a las importaciones procedentes de Corea constituyen una ventaja abarcada por el párrafo 1 del artículo I

7.11 El trato de franquicia arancelaria es una "ventaja" prohibida por el párrafo 1 del artículo I porque este trato obviamente constituye una ventaja con respecto a "los derechos de aduana y cargas de cualquier clase impuestos a las importaciones […] o en relación con ellas". La exención relativa al impuesto de lujo constituye también una "ventaja" prohibida por el párrafo 1 del artículo I porque versa sobre impuestos u otras cargas interiores a las que se refiere el párrafo 2 del artículo III. En consecuencia, se cumplen las dos primeras partes del criterio tripartito establecido en el asunto CE – Bananos III.

3) La ventaja no se concede a los "productos similares" procedentes de cualquier otro país, excepto Corea

7.12 El párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994 obliga al Gobierno de Indonesia a conceder la ventaja a los "productos similares" procedentes de todos los Miembros de la OMC, y no sólo a los procedentes de Corea.

7.13 Con respecto a la "similitud", debe aplicarse igual rigor que en el examen relativo al artículo III. En primer lugar, el Informe del Grupo de Trabajo sobre ajustes fiscales en frontera[335] sugiere que algunos criterios, tales como los usos finales del producto, los gustos y hábitos del consumidor y las propiedades, naturaleza y calidad de los productos, se deben utilizar "para la interpretación de la expresión 'productos similares' en general en las diversas disposiciones del GATT de 1947".[336] También en el asunto España – Régimen arancelario del café sin tostar, el Grupo Especial llegó a la conclusión de que si los productos en su uso final se consideraban "como un producto único y bien definido", este elemento era pertinente para determinar si se trataba de "productos similares"[337], a los fines del párrafo 1 del artículo I.

7.14 Con arreglo a los criterios precedentes, las piezas y componentes importados del Japón, o de cualquier otro país, y los importados de Corea para el montaje de automóviles nacionales constituyen "productos similares" a los fines del párrafo 1 del artículo I. Las piezas y componentes procedentes del Japón y los importados de Corea para el montaje de automóviles nacionales son en su uso final considerados como un producto único, es decir, son piezas y componentes que se utilizan en el montaje de automóviles. De modo análogo, las piezas y componentes de automóviles que se importan de Corea y los que se importan del Japón y otros países tienen propiedades, naturaleza y calidad iguales o similares. Por lo tanto, se cumple la tercera parte del criterio tripartito aplicado en el asunto CE – Bananos III.

4) La ventaja no se concede "incondicionalmente"

7.15 El párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994 también obliga al Gobierno de Indonesia a conceder todas las ventajas "incondicionalmente".

7.16 Con arreglo al Programa de Indonesia, para beneficiarse del trato de franquicia arancelaria y del efecto indirecto de la exención relativa al impuesto de lujo, las piezas y componentes deben cumplir ciertos

[335] Grupo de Trabajo sobre ajustes fiscales en frontera, párrafo 18.

[336] Informe del Órgano de Apelación en el asunto Japón – Bebidas Alcohólicas II, página 24.

[337] España – Régimen arancelario del café sin tostar, L/5135, adoptado el 11 de junio de 1981 (IBDD 28S/109), párrafo 4.7.

requisitos, es decir, deben estar destinados al montaje de automóviles nacionales. En consecuencia, el Programa establece un trato NMF "condicional" y, por consiguiente, viola el párrafo 1 del artículo I.[338]

c) El hecho de que la legislación de Indonesia no discrimine explícitamente en favor de los productos coreanos no puede constituir una defensa

7.17 Indonesia puede alegar que sus reglamentos sólo establecen prescripciones en materia de trato preferencial, pero sin preferencia en favor de ningún país concreto y que, por lo tanto, son compatibles con el párrafo 1 del artículo I.[339] Sin embargo, esta defensa no puede prosperar por las siguientes razones.

7.18 En primer lugar, en casos anteriores, incluidos Subsidios familiares de Bélgica[340], España – Café y CEE – Importaciones de carne de bovino procedentes del Canadá[341], los grupos especiales han concluido que las medidas son incompatibles con el artículo I aunque no establezcan explícitamente una discriminación entre los países, siempre que introduzcan una discriminación entre países. En el caso presente, las medidas adoptadas por Indonesia obviamente han introducido una discriminación entre los productos coreanos y los de otros países. Además, Indonesia estableció las medidas sabiendo perfectamente que ellas tendrían esos efectos. Por lo tanto, dichas medidas parecen tener la finalidad de discriminar, y en la práctica discriminan, entre los productos procedentes de esos países.

7.19 En el asunto Estados Unidos – Pautas para la gasolina reformulada y convencional, el Órgano de Apelación subrayó la pertinencia de ese "conocimiento" en el contexto de una violación del párrafo 4 del artículo III:

> En nuestra opinión, [el hecho de no haber atenuado los efectos de la reglamentación en los proveedores extranjeros] [son ampliamente suficientes] para que el Grupo Especial estableciera que había habido violación de las disposiciones del párrafo 4 del artículo III. La discriminación resultante debía haberse previsto y no fue meramente involuntaria o inevitable.[342]

Como el texto del párrafo 1 del artículo I no es menos estricto que el del párrafo 4 del artículo III, el conocimiento previo y los efectos de la discriminación son una prueba suficiente para justificar la presunción de una violación del párrafo 1 del artículo I. Por consiguiente, aunque Indonesia pueda alegar que la "empresa de vanguardia" tiene libertad para importar productos de cualquier procedencia, de todos modos Indonesia conocía obviamente de qué manera las ventajas del programa se distribuirían entre los interlocutores comerciales y ayudó a la ejecución del plan. En resumen, se trata de un caso de intervención activa, que viola el párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994.

---

[338] En el Informe de 1973 del Grupo de Trabajo sobre la Adhesión de Hungría, la Secretaría del GATT señaló que "la exigencia de disponer previamente de un contrato de cooperación [entre el Gobierno de Hungría y las empresas importadoras] para [las empresas importadoras] beneficiarse de cierto trato arancelario parecía condicionar la concesión del trato de la nación más favorecida y, por tanto, no parecía ser compatible con el [GATT]". (IBDD 20S/38) (1974), página 40, párrafo 12, adoptado el 30 de julio de 1973.

[339] De hecho, Indonesia ha presentado este tipo de argumento en sus respuestas a las preguntas formuladas por el Japón en el contexto de la notificación de actualización en materia de subvenciones. Véase SUBVENCIONES/Respuestas a las preguntas formuladas por el Japón en relación con la notificación de actualización de INDONESIA [G/SCM/Q2/IDN/9] (documento 20 presentado como prueba por el Japón).

[340] Subsidios familiares de Bélgica, G/32 (IBDD 1S/59 2S/18 y 7S/62), adoptado el 7 de noviembre de 1952.

[341] CEE – Importaciones de carne de bovino procedentes del Canadá, L/5099 (IBDD 28S/97), adoptado el 10 de marzo de 1981.

[342] Informe del Órgano de Apelación en el asunto Estados Unidos – Pautas para la gasolina reformulada y convencional (WT/DS2/AB/R), página 33.

7.20 En segundo lugar, como ya se ha examinado, el párrafo 1 del artículo I prohíbe un trato de la nación más favorecida "condicional". Por consiguiente, incluso si los reglamentos no establecen ninguna preferencia para ningún país determinado, son "condicionales" y, por ende, incompatibles con el párrafo 1 del artículo I.

d) El hecho de que sólo se conceda el trato preferencial únicamente a una cierta parte de productos procedentes de Corea no puede constituir tampoco una defensa

7.21 Indonesia puede alegar que el trato preferencial se concede únicamente a una determinada parte de las piezas y componentes procedentes de Corea, y no a la totalidad, y que, por lo tanto, la medida no es incompatible con el párrafo 1 del artículo I. Sin embargo, esta defensa también es improcedente por las siguientes razones.

7.22 En primer lugar, el texto del párrafo 1 del artículo I establece que no se debe conceder ninguna ventaja a "ningún producto" originario de ningún país con respecto a los productos similares originarios de otros Miembros de la OMC. El texto no prohíbe las ventajas sólo cuando se conceden a "todos los productos" o a "la mayor parte de los productos" originarios de un determinado país. Por lo tanto, la posible alegación del Gobierno de Indonesia carece de fundamento porque hace caso omiso del texto del artículo I. En efecto, la resolución de un Grupo Especial reciente de la OMC en el asunto CE – Bananos III confirmó que "el párrafo 1 del artículo I obliga a que cualquier ventaja concedida por un Miembro a un producto originario de otro país sea concedida también a todo producto similar originario de los territorios de todos los demás Miembros, en lo que respecta [por ejemplo] a las cuestiones a las que se refiere el párrafo 4 del artículo III".[343]

7.23 Por otra parte, en el informe del Grupo Especial del GATT, de 1989, en el asunto Estados Unidos – Artículo 337 de la Ley Arancelaria de 1930 se estableció lo siguiente:

> La prescripción […] de que el trato no sea "menos favorable" [es una] expresión del principio fundamental de la igualdad de trato entre los productos importados y otros productos extranjeros (en virtud del principio de la nación más favorecida) o entre aquéllos y los productos nacionales (en virtud del trato nacional prescrito por el artículo III) […] La obligación de dar un trato que no sea "menos favorable" establecida en el párrafo 4 del artículo III [y, por analogía, en el párrafo 1 del artículo I] es aplicable a cada caso de importación de productos […].[344]

En el contexto de la violación del párrafo 2 del artículo III, el Órgano de Apelación de la OMC citó este texto del Informe del Grupo Especial que examinó el asunto Artículo 337 en apoyo de su propia conclusión, de que "la aplicación de un impuesto que no sea similar incluso a algunos productos importados, en comparación con los productos nacionales directamente competidores o directamente sustituibles entre sí es incompatible con las disposiciones de la segunda frase del párrafo 2 del artículo III".[345] (Subrayado añadido.) El mismo razonamiento se aplicó en los informes de otros grupos especiales del GATT/OMC (y del Órgano de Apelación), incluido el del asunto Estados Unidos – Bebidas, en el que se llegó a la conclusión de que, con respecto al artículo III, el hecho de que sólo algunos productos nacionales eran tratados de manera preferencial no subsanaba la incompatibilidad con el artículo III. No hay razón alguna para aplicar una regla diferente en lo que respecta al párrafo 1 del artículo I.

---

[343] Informe del Grupo Especial del asunto CE – Bananos III, párrafo 7.194.

[344] Estados Unidos - Artículo 337 de la Ley Arancelaria de 1930, L/6439 (IBDD 36S/402), párrafos 5.11, 5.14, adoptado el 7 de noviembre de 1989.

[345] Informe del Órgano de Apelación en el asunto Canadá – Publicaciones, páginas 33 y 34.

2. El Programa ampliado de Automóviles Nacionales de junio de 1996

7.24 El Japón sostiene que el Programa ampliado de Automóviles Nacionales de junio de 1996 (véase la sección III.A) viola el párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994. Se indican a continuación los argumentos expuestos por el Japón para respaldar su reclamación:

a) Indonesia concede ventajas únicamente a las importaciones de vehículos completamente montados procedentes de Corea (es decir, los automóviles nacionales montados en la fábrica Kia de Corea) en violación del párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994

1) Indonesia concede ventajas únicamente a las importaciones procedentes de Corea

7.25 Indonesia concede el trato de franquicia arancelaria y la exención relativa al impuesto de lujo únicamente a los vehículos completamente montados (es decir, a los automóviles nacionales montados en la fábrica de Kia) importados de Corea.

7.26 Aunque no se sabe si en la solicitud de autorización se especificó que las importaciones procedían de Corea, de hecho todos los automóviles Timor importados en el marco del Programa de junio han procedido de la empresa Kia de Corea, como Indonesia ha confirmado. Esto no es en absoluto fortuito, ya que el sedán S515 de 1.500 cm^3 es una copia del modelo Sephia de Kia y, por tanto, ninguna empresa extranjera, aparte de Kia, puede fabricar el S515. Por otra parte, este hecho era fácilmente previsible, dada la declaración que figuraba en la carta de fecha 12 de diciembre de 1995 remitida por el Director Presidente de TPN al Ministro de Estado para la Movilización de Fondos de Inversión. En esta carta se afirmaba que TPN deseaba fabricar "vehículos automóviles de cuatro ruedas, con la marca 'TIMOR', en la fábrica Kia Motors Corp., Corea del Sur, que se enviarán posteriormente a Indonesia semimontados […]" (cursiva añadida) en los tres años iniciales y, por tanto, se preveía desde el comienzo una producción o una participación considerable de Kia, al menos en la etapa inicial.

2) Indonesia viola el párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994

7.27 Como se ha examinado en relación con el Programa de febrero de 1996 (sección VII.A.1), el trato de franquicia arancelaria y las exenciones relativas al impuesto de lujo son ventajas concedidas sólo a las importaciones (en este caso, importaciones de vehículos completamente montados) procedentes de Corea, pero no a las importaciones (de vehículos completamente montados) procedentes del Japón o de cualquier otro país. Como Indonesia ha reconocido, la condición de empresa "de vanguardia" no se concede automáticamente. De hecho, después de más de un año y medio, PT Timor es aún la única empresa a la que se ha otorgado esta condición privilegiada. Es incluso concebible que PT Timor siga siendo la beneficiaria exclusiva del Programa, porque resulta difícil imaginar que va a haber muchos automóviles "nacionales", y que finalmente se concederá el trato de la nación más favorecida incondicionalmente a todos los interlocutores comerciales. Teniendo en cuenta la magnitud del privilegio, es difícil creer que la presente condición sea meramente accidental. Además, es previsible que la imposición del requisito de compras de contrapartida del 25 por ciento, que limita intrínsecamente el número de empresas o países exportadores que cumplen los requisitos, beneficiará exclusivamente a la empresa coreana o a Corea. Por lo tanto, este trato discriminatorio constituye claramente una violación del párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994. La argumentación relativa al Programa de febrero de 1996 (véase la sección VII.A.1) es igualmente aplicable a las ventajas concedidas a las importaciones de vehículos completamente montados procedentes de Corea.

b) El hecho de que la autorización previa haya expirado no puede constituir una defensa

7.28 Indonesia puede alegar que la autorización otorgada en junio de 1996 expiró el 30 de junio de 1997 y que, por lo tanto, el Gobierno del Japón no tiene un interés jurídico en impugnar esa autorización.

7.29 Sin embargo, el Decreto Presidencial Nº 42/1996 sigue en vigor. (Véase la sección X.) Indonesia puede designar otros modelos para su importación como automóviles nacionales, de conformidad con el Decreto Presidencial Nº 42/1996. Además, al menos otro modelo de vehículo fabricado por Kia ha sido al parecer incluido en el Programa de Automóviles Nacionales y tendría derecho a recibir autorización de

importación como automóvil nacional. El 5 de noviembre de 1996, Kia anunció en Seúl (Corea) que "la empresa proyecta fabricar 50.000 furgones utilitarios por año en Indonesia a partir de 1998. El Vicepresidente Ejecutivo de Kia, Kim Seung-ahn, expresó que "después de examinar la cuestión con nuestro asociado en la empresa conjunta, PT Timor Putra Nasional, y con el Gobierno de Indonesia, hemos acordado incluir la producción de furgones utilitarios en el proyecto de automóviles nacionales de Indonesia". Un representante de PT Timor confirmó que "efectivamente, tenemos ese plan y creemos que será incluido (en el Programa de Automóviles Nacionales)".[346] En mayo de 1997, el Sr. Soemitro Soerachmad, jefe ejecutivo de la filial de distribución de PT Timor, dijo que "la empresa [PT Timor] había acordado con Kia Motors de Corea del Sur importar el Sportage, un pequeño vehículo de recreo utilitario, a partir de comienzos de 1998" […]. El Sportage, un vehículo ligero de recreo utilitario, denominado J520i en Indonesia, tendrá derecho a las mismas ventajas fiscales y arancelarias concedidas al Timor […]. No obstante, el Sr. Soemitro indicó que era posible que las primeras partidas del nuevo modelo se tuvieran que importar de Corea completamente montados hasta que se terminara de construir la nueva fábrica".[347] Por consiguiente, el Gobierno del Japón se enfrenta a una amenaza tangible de un nuevo perjuicio, debido a los reglamentos vigentes de Indonesia.

7.30 Además, algunos grupos especiales anteriores han examinado determinadas medidas y han presentando informes completos aunque las medidas pertinentes expiraran durante el procedimiento de los grupos especiales, e incluso antes de la constitución del grupo especial.[348] Por esta razón, el hecho de que la autorización concedida en junio de 1996 haya expirado el 30 de junio de 1997 carece de importancia a los efectos del presente procedimiento.

B. Reclamaciones formuladas por las Comunidades Europeas

7.31 Las Comunidades Europeas alegan que las medidas siguientes son incompatibles con las obligaciones de Indonesia dimanantes del párrafo 1 del artículo I del GATT:

1) la exención relativa a los derechos aduaneros concedida a las importaciones de automóviles nacionales;

2) la exención relativa al impuesto sobre la venta de artículos de lujo concedida a los automóviles nacionales e importados;

3) la exención relativa al impuesto sobre la venta de artículos de lujo concedida a los automóviles nacionales montados en Indonesia; y

4) la exención de derechos de aduana relativa a las importaciones de piezas y componentes para el montaje de automóviles nacionales en Indonesia.

7.32 Se exponen a continuación los argumentos de las Comunidades Europeas para respaldar esas alegaciones:

7.33 El párrafo 1 del artículo I del GATT establece lo siguiente:

> Con respecto a los derechos de aduana y cargas de cualquier clase impuestos a las importaciones […] y con respecto a todas las cuestiones a que se refieren los párrafos 2 y 4

[346] The Indonesian Observer, "PT Timor plans to manufacture utility vans", 6 de noviembre de 1996 (documento 54 presentado como prueba por el Japón).

[347] Financial Times, "Jakarta Plans New National Car", mayo de 1997 (documento 55 presentado como prueba por el Japón).

[348] CEE – Medidas en relación con las proteínas destinadas a la alimentación animal, L/4599, adoptado el 14 de marzo de 1978 (IBDD 25S/74); véase también Estados Unidos – Prohibición de las importaciones de atún y productos de atún procedentes del Canadá, L/5198, adoptado el 22 de febrero de 1982 (IBDD 29S/97).

> del artículo III, cualquier ventaja, favor, privilegio o inmunidad concedido por una parte contratante a un producto originario de otro país […] será concedido inmediata e incondicionalmente a todo producto similar originario de […] todas las demás partes contratantes […].

1. Medidas relativas a la importación de automóviles nacionales

7.34 Las exenciones 1) y 2) violan el párrafo 1 del artículo I porque conceden una "ventaja" que de hecho beneficia sólo a las importaciones de vehículos automóviles de la marca Kia originarios de Corea, con exclusión de las importaciones de vehículos automóviles "similares" originarios de otros Miembros.

a) Las medidas conceden "ventajas" abarcadas por el párrafo 1 del artículo I del GATT

7.35 El párrafo 1 del artículo I del GATT se aplica, entre otros casos, a toda ventaja concedida por un Miembro "con respecto a los derechos de aduana […] impuestos a las importaciones […] o en relación con ellas […]". En consecuencia, la exención de derechos aduaneros concedida a las importaciones de automóviles nacionales es una medida abarcada por el párrafo 1 del artículo I.

7.36 El párrafo 1 del artículo I del GATT se aplica también a toda ventaja concedida con respecto a "todas las cuestiones a que se refiere el párrafo 2 […] del artículo III". El párrafo 2 del artículo III se refiere a los "impuestos u otras cargas interiores". Como se ha demostrado supra, el impuesto sobre la venta de artículos de lujo es un "impuesto interior" en el sentido del párrafo 2 del artículo III. Por lo tanto, la exención relativa al impuesto sobre la venta de artículos de lujo constituye también una ventaja abarcada por el párrafo 1 del artículo I.

b) Los automóviles abarcados por las medidas son "similares" a otros automóviles

7.37 Como se indicó supra, la definición de "automóviles nacionales" no se basa en ningún factor que pueda afectar per se a las características físicas de esos automóviles o a sus usos finales. Por lo tanto, en principio los automóviles nacionales importados de Corea son "similares" a cualquier vehículo automóvil importado de otros Miembros.

c) Las medidas benefician sólo y exclusivamente a las importaciones de automóviles Kia originarios de Corea

7.38 El párrafo 1 del artículo I del GATT no prohíbe sólo las medidas que discriminen de manera formal y abierta según sea el país de origen de los productos importados. También se ha considerado que las medidas redactadas en términos de aplicación general y neutrales en cuanto al origen violan el párrafo 1 del artículo I cuando de hecho benefician sólo o principalmente a las importaciones procedentes de un determinado Miembro. Esto ha sido confirmado recientemente por el Órgano de Apelación en el asunto CE – Régimen para la importación, venta y distribución de bananos, en el que se estableció:

> Los artículos I y II del GATT de 1994 han sido aplicados, en la práctica anterior, a medidas que involucraban una discriminación de hecho.[349]

[349] Informe del Órgano de Apelación en el asunto CE – Régimen para la importación, venta y distribución de bananos, adoptado el 25 de septiembre, WT/DS 27/AB/R, párrafo 232.

En el mismo informe, el Órgano de Apelación ratificó las conclusiones del Grupo Especial, en el sentido de que las "normas relativas a las categorías de operadores", las "normas relativas a la realización de determinadas funciones" y las "normas relativas a las licencias huracán", aplicadas por la Comunidad para asignar licencias de importación de bananos en el marco de un contingente arancelario violaban la obligación del trato de la nación más favorecida que figura en el artículo 2 del AGCS porque, con respecto a cada una de esas medidas, la mayoría de los proveedores de origen ACP quedaban incluidos en la categoría de proveedores "más favorecidos" y/o una mayoría de los proveedores "similares" no comunitarios se encontraban en la

7.39 Como ejemplos de esa práctica, el Órgano de Apelación mencionó los informes de los Grupos Especiales que examinaron los asuntos España – Régimen arancelario del café sin tostar[350]; CEE - Importaciones de carne de bovino procedentes del Canadá[351]; y Japón – Arancel aplicado a las importaciones de madera de picea, pino, abeto, aserrada en tamaños corrientes.[352]

7.40 El Decreto Presidencial Nº 42/96 ha sido cuidadosamente redactado con el objeto de evitar toda apariencia de discriminación entre los Miembros. En apariencia, el Decreto Presidencial Nº 42/96 autoriza a las "empresas de vanguardia" a importar en régimen de franquicia arancelaria automóviles nacionales de cualquier país del mundo. Sin embargo, en la práctica todos los automóviles que hasta ahora se han beneficiado del Decreto Presidencial Nº 42/96 han sido de origen coreano. Esto no es casual. El Decreto Presidencial Nº 42/96 fue concebido y aplicado desde el comienzo por las autoridades indonesias con el único y deliberado propósito de permitir la importación en régimen de franquicia arancelaria, por parte de PT TPN, de automóviles Kia fabricados exclusivamente en Corea, y no de ningún otro automóvil.

7.41 Las autoridades de Indonesia han reconocido públicamente que su política consiste en reservar los beneficios del Programa de Automóviles Nacionales exclusivamente a PT TPN. En una conferencia de prensa realizada el 15 de marzo de 1996, el Ministro de Industria y Comercio de Indonesia, Sr. Tunky Ariwibowo, anunció la política del Gobierno de Indonesia de reservar los beneficios del Programa de Automóviles Nacionales para PT TPN. Desde entonces, esta política ha sido reiterada por el Sr. Ariwibowo y otros funcionarios superiores en numerosas ocasiones.[353] Esa política se ha visto confirmada por el hecho de que,

---

categoría "menos favorecida". Al llegar a esta conclusión, el Órgano de Apelación rechazó un argumento presentado por la Comunidad, en el sentido de que las medidas respondían a "políticas legítimas" y no eran "intrínsecamente discriminatorias". Según el Órgano de Apelación, el "objeto" de una medida no es "pertinente" para establecer si se concede de hecho el trato de la nación más favorecida (párrafos 240 a 248).

[350] En el asunto España – Régimen arancelario del café sin tostar (adoptado el 11 de junio de 1981, IBDD 28S/109,118 a 120), el Grupo Especial llegó a la conclusión de que, al aplicar tipos arancelarios diferentes a variedades diferentes de café que anteriormente se habían considerado "similares", España había violado sus obligaciones dimanantes del párrafo 1 del artículo I. El Grupo Especial observó que la parte reclamante, el Brasil, exportaba a España principalmente las variedades que estaban sometidas a derechos de importación más elevados. Por lo tanto, aunque la aplicación por parte de España de tipos arancelarios diferentes a variedades de café diferentes era formalmente neutral en cuanto al origen, las importaciones procedentes del Brasil resultaban de hecho discriminadas con respecto a las importaciones procedentes de otros países que exportaban principalmente las variedades sometidas a los tipos arancelarios inferiores.

[351] En el asunto CEE – Importaciones de carne de bovino procedentes del Canadá (adoptado el 10 de marzo de 1981, IBDD 28S/97), el Grupo Especial examinó una concesión arancelaria para la carne de bovino de alta calidad otorgada por la Comunidad en la Ronda de Tokio. El Grupo Especial no consideró necesario determinar si los términos de la concesión eran en sí mismos discriminatorios. Se limitó a observar que un reglamento que aplicaba la concesión exigía un certificado de autenticidad emitido y aprobado por una de las autoridades que figuraban en un anexo a ese reglamento. En el anexo en cuestión sólo se mencionaba a un organismo de los Estados Unidos, y se establecía que dicho organismo tenía facultades para certificar sólo la carne de origen estadounidense. Teniendo presente esta circunstancia, el Grupo Especial llegó a la conclusión de que la medida en cuestión en su forma actual "[tenía] por efecto impedir el acceso de los productos similares que no fueran originarios de los Estados Unidos, y que por ello […] era incompatible con el principio de la nación más favorecida enunciado en el artículo I del Acuerdo General" [subrayado añadido] (párrafo 4.10).

[352] Japón - Arancel aplicado a las importaciones de madera de picea, pino, abeto, aserrada en tamaños corrientes, adoptado el 19 de julio de 1989, IBDD 36S/191.

[353] "Indonesia backs its Trade Policy for Auto Makers", Asian Wall Street Journal, Yakarta, 18 de marzo de 1996 (documento C-1 presentado como prueba por las CE); "Jakarta's tax breaks for car firm unfair: Japan", The Strait Times, Singapur, 24 de marzo de 1996 (documento C-2 presentado como prueba por las CE); "The prospects for national cars", Business News, Yakarta, 18 de abril de 1996 (documento C-3

hasta la fecha, PT TPN sigue siendo la única empresa a la que se ha concedido la condición de "empresa de vanguardia", aunque otros productores indonesios de automóviles también lo han solicitado. Por lo tanto, en la práctica el Decreto Presidencial Nº 42/96, aunque está redactado en términos de aplicación general, ha tenido un único destinatario y beneficiario: la empresa PT TPN.

7.42 La decisión de las autoridades indonesias de reservar los beneficios del Programa de Automóviles Nacionales para PT TPN entrañaba también una decisión consciente, aunque no explícita, de esas autoridades, de conceder los beneficios establecidos en el Decreto Presidencial Nº 42/96 sólo con respecto a las importaciones de automóviles fabricados por Kia en Corea.

7.43 Al adoptar el Decreto Presidencial Nº 42/96, las autoridades de Indonesia no podían desconocer que PT TPN aprovecharía esa medida con el objeto de importar exclusivamente vehículos automóviles fabricados por Kia en Corea. En particular, porque esas autoridades sabían que:

- el Sr. Hutomo Mandala Putra, propietario de PT TPN, había establecido una empresa conjunta con Kia para el montaje de automóviles Kia en Indonesia, ya en 1993;

- el primer automóvil nacional que PT TPN proyectaba montar en Indonesia (el Timor S515) es una versión de un modelo Kia ya existente, el Sephia;

- las principales instalaciones de Kia para el montaje del Sephia están situadas en Corea.

7.44 Indudablemente, existen pruebas en el expediente que demuestran que el Decreto Presidencial Nº 42/96 fue adoptado como respuesta a una solicitud concreta de PT TPN, de que se la autorizara a exportar concretamente vehículos automóviles fabricados por Kia en Corea, y no otro tipo de vehículos automóviles. Como se examinó en el análisis de los hechos, en una carta de fecha 12 de diciembre de 1995, PT TPN solicitó a las autoridades indonesias la aprobación para, entre otras cosas:

> 1. La fabricación de vehículos automóviles de cuatro ruedas, con la marca "TIMOR", en la fábrica de Kia Motors Corp., de Corea del Sur, que se enviarían posteriormente a Indonesia semimontados […].
>
> 3. La importación de vehículos semimontados resultantes de la producción mencionada en el punto 1, utilizando componentes/piezas nacionales (indonesios) exportados a las instalaciones de Kia Motors Corp., con exención de derechos de importación, derechos de importación adicionales e impuestos sobre la venta de artículos de lujo sobre esos vehículos.

7.45 La aplicación posterior del Decreto Presidencial Nº 42/96 brinda una nueva confirmación de que esta medida fue ideada con la finalidad exclusiva de permitir la importación en franquicia arancelaria, por parte de PT TPN, de automóviles fabricados por Kia en Corea.

7.46 El 7 de junio de 1996, la empresa PT TPN fue autorizada con arreglo al Decreto Presidencial Nº 42/96 a importar 45.000 automóviles. Esta autorización es hasta ahora la única otorgada de conformidad con el Decreto Presidencial Nº 42/96. En la autorización se indica concretamente el tipo o clase de los automóviles que se han de importar en los términos siguientes: "sedán S/515 – 1.500 cm^3". Las especificaciones técnicas del S515 son las mismas que las del modelo "Sephia" de Kia. Por lo tanto, aunque

---

presentado como prueba por las CE). "Govt. not to grant incentives for Bimantara cars", The Jakarta Post, Yakarta, 1° de junio de 1996 (documento C-4 presentado como prueba por las CE); "Another Suharto son launches Indonesia car", Reuters, Yakarta, 23 de julio de 1996 (documento C-7 presentado como prueba por las CE); "National Car Plan presses on in Indonesia", Financial Times, 9 de julio de 1996 (documento C-6 presentado como prueba por las CE); "Bimantara's request for car policy review refused", The Jakarta Post, Yakarta, 6 de junio de 1996 (documento C-5 presentado como prueba por las CE); "Only one car firm to get protection", The Jakarta Post, Yakarta, 15 de noviembre de 1996 (documento C-8 presentado como prueba por las CE).

en la autorización no se ordene expresamente a PT TPN comprar los automóviles a un determinado proveedor, de sus términos se desprendía implícitamente que sólo se refería a los automóviles fabricados por Kia en Corea.

7.47 Teniendo en cuenta las consideraciones precedentes, no resulta sorprendente que los 39.727 automóviles importados por PT TPN en el marco del Decreto Presidencial Nº 42/96 hasta el 30 de junio de 1997, fecha en la que esa autorización expiró, hayan sido fabricados por Kia e importados de Corea.

2. Medidas relativas al montaje de automóviles nacionales en Indonesia

7.48 Las exenciones 3) y 4) violan el párrafo 1 del artículo I del GATT porque conceden una "ventaja" que de hecho beneficia principalmente, sino exclusivamente, a las importaciones de piezas y componentes procedentes de Corea, en perjuicio de las importaciones de piezas y componentes "similares" procedentes de otros Miembros.

a) La medida concede "ventajas" abarcadas por el párrafo 1 del artículo I del GATT

7.49 Como ya se ha examinado, el párrafo 1 del artículo I se aplica a toda ventaja concedida por un Miembro con respecto a los derechos de aduana impuestos a las importaciones de mercancías o en relación con ellas. Por ende, la exención de derechos de aduana que gravan la importación de piezas y componentes para el montaje de automóviles nacionales es una "ventaja" abarcada por el párrafo 1 del artículo I.

7.50 El párrafo 1 del artículo I se aplica también a toda ventaja concedida con respecto a "todas las cuestiones [a que se refiere el párrafo 2] del artículo III". El impuesto sobre la venta de artículos de lujo es un impuesto interno y, por lo tanto, es una de las "cuestiones" mencionadas en el párrafo 2 del artículo III. La exención del impuesto sobre la venta de automóviles nacionales montados en Indonesia representa una "ventaja" no sólo respecto de los automóviles nacionales sino, indirectamente, también respecto de las piezas y componentes utilizados para su fabricación. Esa ventaja "indirecta" también está abarcada por el párrafo 1 del artículo I.

b) Las piezas y los componentes fabricados en Corea del Sur son "similares" a otras piezas y componentes

7.51 El simple hecho de ser fabricados en Corea no confiere a las piezas y componentes características físicas o usos finales específicos que los haga "no similares" respecto de las piezas y componentes fabricados en cualquier otra parte.

c) Las medidas beneficiarán principalmente, sino exclusivamente, a las importaciones de piezas y componentes procedentes de Corea del Sur

7.52 El primer automóvil nacional montado en Indonesia por PT TPN (el Timor S515) no es sino una réplica del modelo Sephia de Kia con una nueva insignia. La mayor parte de las piezas y componentes montados por Kia para la construcción de su modelo Sephia son fabricados en Corea por la propia Kia o sus empresas afiliadas o bien por fabricantes de piezas independientes vinculados a Kia mediante relaciones de suministro de larga data.

7.53 Para PT TPN, no tendría ningún sentido comercial ensayar e importar las piezas y componentes para el montaje del Timor S515 de otros proveedores establecidos en terceros países. Esto ya había sido previsto por PT TPN en su carta de fecha 12 de diciembre de 1995, en la que solicitaba la aprobación de las autoridades indonesias para:

> 2. La fabricación de vehículos automóviles de cuatro ruedas, con la marca "TIMOR", en instalaciones de montaje autorizadas de terceros/partes en Indonesia, cuyos principales materiales se importarían (Kia Motors Corp.), comenzando con vehículos completamente desmontados y reduciendo gradualmente la importación mediante la utilización de componentes locales […]

7.54 Como resultado, de hecho las ventajas arancelarias y fiscales para el montaje de automóviles nacionales en Indonesia beneficiarán de forma predominante, si no exclusiva, a las importaciones de piezas y componentes procedentes de Corea, con lo que se viola el párrafo 1 del artículo I del GATT.

C. Reclamaciones formuladas por los Estados Unidos

7.55 Los Estados Unidos alegan que la exención otorgada por Indonesia a los sedanes Sephia de Kia completamente montados e importados de Corea, respecto de los derechos de importación y del impuesto de lujo, viola el párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994. Se exponen a continuación los argumentos de los Estados Unidos para respaldar esta reclamación:

7.56 Mediante el Decreto Presidencial Nº 42/1996, se concedió a los "vehículos automóviles nacionales" producidos en el extranjero el mismo trato que el otorgado a los automóviles nacionales producidos en Indonesia. Esto significa que los sedanes Sephia de Kia completamente montados se podían importar de Corea sin que estuvieran sometidos a: a) el arancel del 200 por ciento aplicable a los automóviles de pasajeros importados, completamente montados; y b) el impuesto de lujo del 35 por ciento. Este trato preferencial concedido a los vehículos automóviles importados de Corea viola el párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994.

7.57 El párrafo 1 del artículo I establece en su parte pertinente:

> Con respecto a los derechos de aduana y cargas de cualquier clase impuestos a las importaciones […] o en relación con ellas […] con respecto a los métodos de exacción de tales derechos y cargas, con respecto a todos los reglamentos y formalidades relativos a las importaciones […], y con respecto a todas las cuestiones a que se refieren los párrafos 2 y 4 del artículo III, cualquier ventaja, favor, privilegio o inmunidad concedido por una parte contratante a un producto originario de otro país […] será concedido inmediata e incondicionalmente a todo producto similar originario de los territorios de las demás partes contratantes […].

7.58 La exención exclusiva del arancel del 200 por ciento y del impuesto de lujo del 35 por ciento concedida a los sedanes Sephia de Kia importados de Corea constituye claramente una "ventaja, favor, privilegio o inmunidad" en el sentido del párrafo 1 del artículo I que no se concede "inmediata e incondicionalmente a todo producto similar originario de los territorios de todas las demás partes contratantes". Las importaciones de automóviles de pasajeros completamente montados "similares" a los Sephia de Kia no gozan del mismo trato. En realidad, se los coloca en desventaja desde el punto de vista competitivo al someterlos al arancel del 200 por ciento y al impuesto de lujo del 35 por ciento. En sí misma, esta exención viola el párrafo 1 del artículo I.

7.59 Indonesia ha expresado públicamente que su exención arancelaria y fiscal no viola el párrafo 1 del artículo I "porque no exige a los beneficiarios directos de la subvención que importen los automóviles de un determinado país. Los particulares designados como empresas nacionales de automóviles pueden importar libremente los automóviles que cumplan los requisitos procedentes de cualquier país".[354]

7.60 Este intento de justificar una medida que es incompatible con la OMC de manera tan flagrante es poco franca, en el mejor de los casos. Cuando se dictó el Decreto Presidencial Nº 42/1996, el Gobierno de Indonesia ya había autorizado a la empresa conjunta Kia Timor como única fabricante de un "vehículo automóvil nacional" y como única beneficiaria de las ventajas previstas en el Programa de Automóviles Nacionales. Este proyecto suponía la producción/montaje en Indonesia de sedanes Kia Sephia, que se designarían con el nuevo nombre de sedanes Timor S515 y S515i. En realidad, Indonesia ha alegado que no concedería las ventajas de los vehículos nacionales a ningún otro vehículo que fabricara la empresa Kia

[354] G/SCM/Q2/IDN/9 (23 de mayo de 1997), página 2.

Timor.[355] Por consiguiente, sólo existía un automóvil, y sólo uno, que se podía importar como "automóvil nacional", y se trataba de un automóvil coreano, el sedán Kia Sephia.

7.61 Por otra parte, el Gobierno de Indonesia otorgó la exención de un año relativa a los derechos de importación y al impuesto de lujo para facilitar la producción/montaje en Indonesia del sedán Timor Kia Sephia. Como declaró el Ministro de Industria y Comercio: "La finalidad de esto es acelerar el proceso de producción del Timor a fin de que [el automóvil] pueda entrar rápidamente en el mercado. El Gobierno concede a PT Timor Putra Nasional un plazo de 12 meses, de junio de 1996 a junio de 1997, para el montaje de los automóviles en la fábrica de Kia situada en Corea".[356]

7.62 Teniendo en cuenta esto, resulta simplemente increíble que se alegue, como hace Indonesia, que los particulares, sea TPN o Kia Timor, "tenían libertad para importar automóviles de cualquier procedencia". El objetivo de la exención arancelaria y fiscal de un año para los "automóviles nacionales" importados era facilitar la entrada en el mercado indonesio del sedán Timor Kia Sephia, el único designado como "vehículo nacional" en ese momento. Este objetivo no se podría haber cumplido si Kia Timor o TPN hubieran tenido libertad para importar cualquier vehículo de cualquier procedencia que escogieran, tales como un Opel Optima o un Ford Escort. Por lo tanto, en realidad sólo los sedanes Kia Sephia procedentes de Corea podían beneficiarse del trato preferencial concedido por el Decreto Presidencial Nº 42/1996.

7.63 En realidad este caso es análogo al asunto CEE – Carne bovina, en el que el Grupo Especial constató la violación del artículo I, en una situación en que "de hecho se negaba el acceso al mercado de la CEE a las exportaciones de productos similares que no fueran originarios de los Estados Unidos, dado que el único organismo facultado para certificar la carne […] era un organismo estadounidense habilitado para expedir certificados solamente para la carne originaria de los Estados Unidos".[357] Así como en el caso CEE – Carne de bovino, sólo la carne certificada por el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos podía tener acceso al mercado de las Comunidades Europeas, en el caso presente el único automóvil "certificado" para gozar de las exenciones arancelarias y fiscales en virtud del Decreto Presidencial Nº 42/1996 era el sedán Kia Sephia procedente de Corea.

[355] Al responder a una pregunta en el marco del procedimiento del anexo V, Indonesia declaró: "El Gobierno no se propone conceder los beneficios de los automóviles nacionales a PT Timor Putra Nasional ('TPN') para otros modelos". (AV/14, página 4, Pregunta #10a)), y "de conformidad con la licencia de fabricación concedida a TPN, ésta proyecta también fabricar y/o montar automóviles comerciales Timor (categorías I y IV). Sin embargo, el Gobierno de Indonesia mantiene su posición de que el único automóvil nacional producido en Indonesia es el sedán del modelo S515i". (AV/16, página 3, Pregunta #12/28b)).

[356] "Indonesia's 'National Car' to Be Built in S. Korea", The Reuter Asia-Pacific Business Report, 5 de junio de 1996 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 62 y 63).

[357] CEE – Importaciones de carne de bovino procedentes del Canadá, L/5099, Informe del Grupo Especial adoptado el 10 de marzo de 1981, IBDD 28S/97, párrafo 4.2 a).

D. Respuesta de Indonesia a las reclamaciones basadas en el párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994

7.64 Se exponen a continuación los argumentos de Indonesia en respuesta a las reclamaciones basadas en el párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994:

1. El Programa de junio de 1996 expiró el 30 de junio de 1997, por lo que no puede haber una violación actual del artículo I del GATT de 1994

a) La autorización legal del Programa de junio de 1996 expiró el 30 de junio de 1997

7.65 Según sus propios términos, el Programa de junio de 1996 establecía que sólo se utilizaría una vez y que tendría un año de duración. El artículo 2 del Decreto Presidencial Nº 42/1996 (4 de junio de 1996)[358], que establecía la autorización legal del programa, decía expresamente:

> La igualdad de trato contemplada en el artículo 1 sólo se concede por una vez y por un plazo máximo de un año y por los importes estipulados por el Ministro de Industria y Comercio. (Subrayado añadido.)

La concesión limitada a una única vez y por el plazo de un año fue ratificada por el Decreto del Ministro de Industria y Comercio Nº 142/MPP/Kep/6/1996 (5 de junio de 1996), que aplicó el Decreto Presidencial.[359] Su artículo 1 establece lo siguiente:

> En el marco de los preparativos, la producción de automóviles nacionales se podrá llevar a cabo en el extranjero por un período máximo único de 1 (un) año con la condición de que se utilicen piezas y componentes fabricados en Indonesia. (Subrayado añadido.)

7.66 Estas limitaciones se reflejan en la autorización concedida a TPN para importar sedanes Timor S515 en el marco del Programa de junio de 1996. En el "Reconocimiento de importador registrado/agente exclusivo", expediente número 1410/MPP/6/1996, firmado por el Ministro de Industria y Comercio el 7 de junio de 1996, se hace notar en su título que tiene validez hasta el 30 de junio de 1997.[360] Incluye la siguiente limitación en el párrafo 1 de sus condiciones: "Únicamente para importar un total de 45.000 unidades de automóviles sedán con un período de importación limitado hasta el 30 de junio de 1997" (subrayado añadido).[361]

7.67 El 30 de junio de 1997, la autorización legal del Programa de junio de 1996 expiró según lo previsto, y la autorización de importación otorgada mediante el "Reconocimiento" número 1410/MPP/6/1997 dejó de tener validez.[362] No ha sido ni será autorizado ningún programa semejante. Por lo tanto, no sólo las importaciones que según los reclamantes violarían el artículo I del Acuerdo General han dejado de existir hace más de cuatro meses y medio, sino que no existe ninguna autorización legal en virtud de la cual se podrían reanudar. El Programa de junio de 1996 ha terminado, y como se demuestra infra, no guarda ninguna relación con las presentes actuaciones.

---

[358] Documento 6 presentado como prueba por Indonesia.

[359] Documento 7 presentado como prueba por Indonesia.

[360] Documento 13 presentado como prueba por Indonesia.

[361] Documento 13 presentado como prueba por Indonesia.

[362] Ídem.

b) Como el programa y la autorización legal en la que éste se basaba han expirado, no existe ningún fundamento para que el Grupo Especial adopte una determinación positiva

7.68 El párrafo 1 del artículo 19 del ESD establece lo siguiente:

> Cuando un Grupo Especial o el Órgano de Apelación lleguen a la conclusión de que una medida es incompatible con un acuerdo abarcado, recomendarán que el Miembro afectado la ponga en conformidad con ese acuerdo. (Se omite la nota de pie de página.)

El párrafo 7 del artículo 3 del ESD confirma que esta solución con vistas al futuro -eliminación de una medida incompatible- es la única compatible con la OMC. (Se reconoce expresamente que la compensación es una "solución provisional" hasta la supresión de las medidas incompatibles con un acuerdo abarcado.)

7.69 La medida ha sido eliminada porque el Programa de junio de 1996 y la autorización legal en la que se basaba expiraron el 30 de junio de 1997. Por consiguiente, incluso si la medida hubiera sido incompatible con una disposición de la OMC (lo que Indonesia no acepta), ya no hay nada respecto de lo cual adoptar una determinación. En tales circunstancias, sería improcedente que el Grupo Especial hiciera algo más que tomar nota de la expiración del Programa y declarar que no se justifica adoptar ninguna determinación con respecto a la alegada incompatibilidad del programa terminado.

c) En decisiones de grupos especiales anteriores se respalda la negativa a pronunciarse sobre una medida que ha expirado

7.70 En el asunto Tailandia – Restricciones aplicadas a la importación de cigarrillos e impuestos internos sobre los cigarrillos (7 de noviembre de 1990), IBDD 37S/222, la parte reclamante presentó alegaciones respecto de un impuesto especial, del impuesto sobre las transacciones comerciales y de un impuesto municipal. Con antelación a la decisión adoptada por el Grupo Especial, Tailandia dictó un reglamento por el que se aplicaba un único impuesto especial a todos los cigarrillos (importados y nacionales) y suprimió los cigarrillos de la lista de productos sometidos al impuesto sobre las transacciones comerciales y al impuesto municipal. Aunque la autorización legal para volver a establecer los impuestos discriminatorios seguía estando en vigor, el Grupo Especial llegó a la conclusión de que la reglamentación vigente era compatible con las obligaciones de Tailandia dimanantes del GATT. El simple hecho de que fuera posible que, por medio de un reglamento posterior, Tailandia volviera a introducir impuestos discriminatorios contra las importaciones no bastaba para justificar una declaración de incompatibilidad. (Véase ídem, párrafos 84 a 86 y 88, páginas 253 y 254.)

7.71 En el asunto Tailandia – Cigarrillos el hecho de que las medidas, tales como existían en el momento en el que el Grupo Especial adoptó su decisión, no fueran incompatibles con el Acuerdo General, fue suficiente para justificar una resolución negativa del Grupo Especial. En el caso presente, el Programa de junio de 1996 ha terminado y la autorización legal en la que se basaba ha expirado.

7.72 La decisión adoptada en 1989 por el Grupo Especial que examinó el asunto CEE – Restricciones a las importaciones de manzanas de mesa - Reclamación de Chile (22 de junio de 1987), IBDD 36S/104, también resulta ilustrativa. Chile solicitó al Grupo Especial que resolviera que las Comunidades Europeas debían ofrecer una compensación a Chile porque una decisión en la que se estableciera que las medidas debían dejarse sin efecto carecería de sentido, ya que dichas medidas habían expirado. El Grupo Especial se negó a dictar una resolución de "perjuicio retroactivo" y a recomendar una compensación. (Véase ídem, párrafo 12.35, páginas 152 y 153.)[363]

7.73 En resumen, las decisiones de Grupos Especiales anteriores también apoyan la conclusión de que cuando, como en el caso presente, un programa y la autorización legal en que se basa han expirado, el Grupo

[363] El Grupo Especial del asunto Noruega – Compra de equipo de recaudación de peaje para la ciudad de Trondheim (13 de mayo de 1992), GPR/DS2/R, llegó a la misma conclusión. Véase ídem, párrafos 4.17 a 4.26.

Especial debe declarar que no es procedente adoptar ninguna decisión sobre el fondo de la supuesta incompatibilidad con el artículo I del Acuerdo General.

2. Indonesia no ha violado el artículo I del GATT de 1994 porque no concedió una ventaja a los automóviles o a las piezas procedentes de un país, que no concediera a los productos similares originarios de otros países

a) Indonesia no concedió una ventaja a los automóviles o a las piezas procedentes de un país en particular

7.74 Los reclamantes admiten que nada en los reglamentos o decretos por los que se establecen los Programas de febrero de 1996 o de junio de 1996[364] concede un trato preferencial a los automóviles, los componentes o las piezas de ningún país en particular.[365] En el Decreto del Ministro de Estado para la Movilización de Fondos de Inversión Nº 01/SK/1996 (27 de febrero de 1996)[366] se declara expresamente que los fabricantes de automóviles nacionales tienen libertad para determinar las fuentes de tecnología y de las piezas y componentes. Además, el "Reconocimiento de importador registrado/agente exclusivo", expediente número 1410/MPP/6/1996, de 7 de junio de 1996, que es el documento en el que se podría suponer que existen instrucciones en tal sentido, no contiene ninguna limitación de ese tipo.[367] En realidad, no hay en el Reconocimiento (ni en ningún otro documento oficial) ningún elemento que ni siquiera sugiera tal intención.

b) El hecho de que TPN haya adoptado una decisión comercial, sin participación del Gobierno, de establecer una relación comercial con una empresa determinada no constituye una violación de hecho del artículo I

7.75 Cualquier empresa del sector del automóvil en todo el mundo adopta decisiones empresariales relativas a sus proveedores, algunos de los cuales están instalados en diferentes países. El mero hecho de que una empresa como TPN reciba una subvención no constituye una violación de hecho del artículo I del Acuerdo General. La empresa TPN tiene libertad para importar automóviles, componentes y piezas de cualquier origen que escoja. En todos los informes de grupos especiales citados por los reclamantes, el gobierno demandado había establecido una estructura jurídica que de hecho obligaba o daba lugar a un resultado determinado.

7.76 En el asunto España – Régimen arancelario del café sin tostar (11 de junio de 1981), IBDD 28S/109, se consideró que el trato arancelario diferencial establecido por el Gobierno respecto del café "suave" y otras variedades de café era discriminatorio. En el asunto Comunidad Económica Europea – Importaciones de carne de bovino procedentes del Canadá (10 de marzo de 1981), IBDD 28S/97, el único organismo autorizado por el reglamento de las Comunidades Europeas para certificar que la carne de bovino era de alta calidad era el organismo oficial de los Estados Unidos, que tenía instrucciones de certificar sólo la carne de bovino estadounidense. Además, el Japón menciona erróneamente el caso de la Gasolina reformulada[368] como si en

[364] Como se ha demostrado en la sección III, supra, no puede haber violación del artículo I en lo que respecta al Programa de junio de 1996 porque éste expiró el 30 de junio de 1997. No obstante, incluso si el programa estuviera aún en vigor (cosa que no sucede), no sería incompatible con el artículo I por las razones que se expresan en esta sección.

[365] Véanse las secciones VII.A y B. Véase también la comunicación de Indonesia al Comité de Subvenciones y Medidas Compensatorias en respuesta a las preguntas formuladas por el Japón (G/SCM/Q2/IDN/9 (23 de mayo de 1997), página 2).

[366] Documento 4 presentado como prueba por Indonesia.

[367] Documento 13 presentado como prueba por Indonesia.

[368] Informe del Órgano de Apelación en el asunto Estados Unidos – Pautas para la gasolina reformulada y convencional, WT/DS2/AB/R (29 de abril de 1996).

el mismo se hubiera adoptado la posición de que las medidas violan el artículo I si "introducen" una discriminación. Esta descripción es incorrecta. Por el contrario, la decisión declara que las autoridades estadounidenses debían haber previsto que los dos regímenes reglamentarios distintos que habían establecido eran discriminatorios.

7.77 En cada uno de los tres casos antes mencionados, y pese a la falta de una discriminación explícita, las medidas oficiales ordenaban un resultado determinado. En ninguna de ellas se llegó a la conclusión de que la elección de proveedor realizada por el beneficiario -una empresa privada- de la subvención constituía de hecho una discriminación ordenada por el Gobierno.

7.78 Incluso si algunos funcionarios conocían el propósito de TPN de utilizar a Kia como proveedor, la estructura jurídica del Programa de Automóviles Nacionales no obligaba ni inducía a que se adoptara esta decisión privada o a que se realizaran importaciones de Corea. El hecho esencial sigue siendo que el motivo por el que se realizaron importaciones de Corea fue una decisión privada y no una decisión oficial. Esa decisión privada queda fuera del ámbito de aplicación del artículo I del Acuerdo General.

c) El Timor S515 y los componentes y las piezas importados para su construcción no son "similares" a ningún vehículo de pasajeros, componentes o piezas importados de los territorios de los reclamantes

7.79 El concepto de "producto similar" se utiliza en varios artículos del GATT. Como lo confirman los antecedentes de redacción, los precedentes y los jurisconsultos, el sentido de la frase depende del contexto en el que aparece. En lo que respecta a su empleo en el artículo I, el eminente especialista en asuntos del GATT, profesor John Jackson, expresa lo siguiente:

> En las reuniones preparatorias hubo algunas deliberaciones aisladas que ofrecieron algunas ilustraciones acerca del significado de la expresión "productos similares", especialmente tal como se la usa en la cláusula NMF. En un determinado momento se preguntó si "todos los cereales o únicamente el trigo se considerarían 'productos similares'" y se respondió que sólo el trigo "sería considerado como 'producto similar'". En una conferencia posterior, se preguntó si los automóviles de menos de 1.500 kilogramos serían productos similares a los automóviles de más de 1.500 kilogramos, en el caso de una clasificación arancelaria que estableciera esta distinción, y la respuesta aseguró que no sería así.
>
> La expresión "productos similares", tal como se la emplea en el artículo I (NMF), se puede probablemente analizar teniendo en cuenta los conceptos vertidos en las reuniones preparatorias que se acaban de mencionar.[369]

7.80 El estrecho alcance del concepto "producto similar" del artículo I se subrayó en los informes de los Grupos Especiales que examinaron los asuntos Subvención concedida por Australia al sulfato de amonio y CEE – Medidas en relación con las proteínas destinadas a la alimentación animal, en los que se hizo notar que, a diferencia del párrafo 2 del artículo III, en el que son pertinentes los efectos en los "productos similares" y los "productos directamente competidores o que puedan sustituirse directamente entre sí", la obligación NMF del artículo I se limita a los "productos similares".[370]

7.81 Los vehículos de pasajeros presentan grandes diferencias entre sí; numerosas características físicas y no físicas determinan las propiedades, la naturaleza y la calidad de cada modelo y, por tanto, de los gustos,

---

[369] John Jackson, World Trade and the Law of GATT (1969) § 11.4 (subrayado añadido) (se omiten las notas de pie de página).

[370] Informe del Grupo de Trabajo que examinó el caso Subvención concedida por Australia al sulfato de amonio (3 de abril de 1950), IBDD II/188 (párrafo 8, página 191 de la versión inglesa). Informe del Grupo de Expertos sobre el asunto CEE – Medidas en relación con las proteínas destinadas a la alimentación animal (14 de marzo de 1978), IBDD 25S/53 (párrafo 4.20, páginas 74 y 75).

hábitos y preferencias de los consumidores. Entre estas características diferenciales figuran la calidad, la reputación, el precio, la conducción y la comodidad, las características corrientes, las medidas de seguridad, las opciones disponibles, el tamaño exterior, el espacio interior, el tamaño del motor, la tecnología, y el tipo y el aprovechamiento de combustible. Los reclamantes no han establecido que exista ningún "producto similar" del Timor S515 en sus infructuosos empeños destinados a establecer la existencia de perjuicio grave, y lo mismo ocurre en el contexto del artículo I. Simplemente no existe ningún automóvil que reúna los requisitos físicos y no físicos del Timor S515, de modo que pueda ser considerado un "producto similar" a éste.

7.82 La misma deficiencia se observa en los argumentos de los reclamantes respecto de los componentes y las piezas de automóviles. Los expertos gubernamentales han calculado que el 93 por ciento (del valor) de los componentes y las piezas del Timor se fabrican ajustándose a las especificaciones de esa marca. Lo mismo sucede (probablemente con ligeras variaciones de porcentaje) con respecto a todos los tipos y marcas. (Por ejemplo, no se utilizan ni se pueden utilizar componentes GM en sedanes BMW o componentes Mercedes en sedanes Toyota.) Los componentes y las piezas que se ajustan a condiciones determinadas y que no pueden utilizarse en otros productos y modelos no son "productos similares". En realidad, no son ni siquiera productos "directamente competidores o que puedan sustituirse directamente entre sí". Por lo tanto, en lo que respecta a los automóviles Timor montados y a los componentes y las piezas del Timor, no puede existir una violación del artículo I del GATT porque no existen "productos similares" sometidos a discriminación.

3. El Programa de junio de 1996 era una subvención que expiró y, por tanto, no existe violación del artículo I del GATT de 1994

a) El Programa de junio de 1996 ha expirado y no será renovado

7.83 Como Indonesia ha afirmado ad nauseam, el Programa de junio de 1996 ha expirado y no será renovado. Cabría pensar que estas declaraciones bastarían. Sin embargo, el Japón, haciendo caso omiso de las numerosas declaraciones directas de Indonesia, insiste en que durante las consultas Indonesia afirmó que el "Decreto Presidencial de junio de 1996 aún está en vigor […]". Por supuesto, esto es lo que Indonesia dijo. Todas las consultas se celebraron mucho antes del 30 de junio de 1997, fecha en que la medida expiró. La subvención de junio de 1996 ha terminado y toda la argumentación de los reclamantes a este respecto carece de importancia práctica.

b) En lo que respecta a los automóviles Timor no vendidos, el hecho de que el impuesto de lujo no se condone hasta el momento de la venta constituye una cuestión relativa al Acuerdo sobre Subvenciones y no una cuestión relativa al artículo I

7.84 En junio de 1996, de conformidad con el Decreto Presidencial Nº 42/1996[371], TPN recibió una subvención de un año de duración para los automóviles nacionales fabricados en el extranjero. Esta medida era necesaria porque TPN necesitaba importar automóviles Timor construidos para establecer la red de comercialización necesaria y presentar un automóvil nacional al público comprador indonesio antes de que pudiera comenzar la producción nacional de manera viable.

Esa política incluía una limitación en materia de cantidad y dos limitaciones temporales:

- la subvención se concedió sólo para la cantidad de automóviles determinada por el Ministro de Industria y Comercio (45.000 unidades);
- la subvención se limitaba a un año; y
- la subvención se concedía una sola vez.

[371] Documento 6 presentado como prueba por Indonesia. Véase también el Decreto del Ministro de Industria y Comercio Nº 142/MPP/Kep/6/1996 (documento 7 presentado como prueba por Indonesia), de fecha 5 de junio de 1996 y, de conformidad con su artículo 5, en vigor desde esa fecha. Este Decreto fue publicado sin dilación en el Diario Oficial, como todos los decretos del Ministro de Industria y Comercio.

7.85 Los reclamantes repiten con exactitud el informe de Indonesia en el sentido de que aún no se han vendido todos los automóviles Timor importados al amparo de la subvención de junio de 1996.[372] Los reclamantes observan que el Gobierno no condona el impuesto de lujo hasta que no se vende cada uno de los automóviles. Esto también es verdad.

7.86 El problema de los argumentos presentados por los reclamantes es que no aceptan el hecho de que la medida de junio de 1996 es una subvención. Por lo tanto, con independencia de si la medida está aún en vigor o no (y no lo está), se trata de una subvención y, como tal, está sometida al Acuerdo sobre Subvenciones, y no al artículo I.

7.87 Indonesia en respuesta a una pregunta del Grupo Especial, expuso posteriormente la siguiente argumentación en relación con el proceso de importación y de despacho de aduana.[373]

7.88 Con arreglo al artículo 2 de la Ley de Aduanas Nº 10/1995[374] un producto se considera "importado" cuando llega al territorio aduanero de Indonesia (es decir, al territorio de la República de Indonesia). Se adjunta una traducción de las secciones pertinentes de la Ley de Aduanas.

7.89 El importador del producto responsable del pago de los correspondientes derechos de aduana, el IVA, el impuesto de lujo sobre las ventas, así como del pago anticipado del impuesto sobre la renta en el momento de la importación. En este caso, el importador es TPN.

7.90 El importador tiene derecho al despacho de aduana del producto contra presentación a las autoridades aduaneras de una declaración de aduanas y de la prueba de haber pagado los derechos e impuestos exigibles. Conforme al artículo 42 de la Ley de Aduanas, esta obligación puede cumplirse mediante el pago en efectivo o la constitución de un depósito o garantía aceptables para la Aduana. En este caso, en virtud del Decreto Nº 404 del Ministerio de Hacienda y del Reglamento Nº 36 TPN estaba obligada a depositar una garantía que cubriera el valor de los derechos de importación y del impuesto de lujo sobre las ventas de los que estaría exenta en caso de cumplir las prescripciones del Programa de Automóviles Nacionales. TPN estaba además obligada al pago en efectivo del IVA y del impuesto sobre la renta.

7.91 Después de su importación y hasta que termine el procedimiento del despacho de aduana, los productos suelen quedar como "de mercancías en depósito" (véase el artículo 44 de la Ley de Aduanas). Los depósitos de mercancías están gestionadas por organizaciones privadas (la empresa importadora o cualquier otra con la que la primera haya establecido un acuerdo comercial), pero están bajo el control de la Aduana. Todos los costos derivados de las instalaciones y del almacenamiento de las mercancías corren a cargo del particular (en consecuencia, en este caso, recaen en TPN todos los costos asociados al almacenamiento de las mercancías importadas que no hayan sido despachadas a libre práctica).

---

[372] Según los datos más actualizados del Gobierno, al 31 de octubre de 1997 sólo quedaban por vender 17.507 automóviles Timor importados al amparo de la subvención.

[373] Indonesia hizo la siguiente alegación adicional a este respecto: "También con respecto a las reclamaciones basadas en el artículo I del GATT de 1994, los reclamantes alegaron que las medidas de junio de 1996 aún estaban en vigor porque el impuesto de lujo no se condonaría hasta que se vendieran los automóviles que aún no se habían vendido. Esto no es exacto. El impuesto es exigible cuando son exigibles los derechos, y después el consumidor reembolsa a la empresa en el momento de la venta (por supuesto TPN estaba exenta de esta obligación). En segundo lugar, TPN no completó la auditoría Sucofindo (véase la sección X) y, por tanto, ninguno de los automóviles que quedan por vender recibirá la exención relativa al impuesto de lujo. Por consiguiente, incluso si se acepta la posición de los reclamantes, las medidas de junio de 1996 han terminado. Por ello el Grupo Especial debe rechazar los argumentos de los reclamantes relativos al artículo I."

[374] Documento 50 presentado como prueba por Indonesia.

c) Incluso si el Grupo Especial llegara a la conclusión de que el artículo I no es aplicable, el beneficiario de la exención relativa a los derechos de importación era TPN y no Kia, el Programa no beneficiaba a países específicos y los reclamantes no importan ningún producto similar; por lo tanto, no se ha violado el artículo I

1) El beneficiario del Programa de junio de 1996 fue TPN y no Kia

7.92 Como Indonesia ha demostrado, TPN fue la beneficiaria de la subvención de junio de 1996. La empresa TPN era la importadora designada de todos los automóviles Timor. TPN es una entidad de propiedad enteramente indonesia. La empresa Kia no recibió ninguna ventaja del Programa, excepto el hecho de recibir pagos de TPN, por ser una de sus proveedores. Por ende, incluso si el Grupo Especial llegara a la conclusión de que el artículo I es aplicable, ningún país ha recibido una "ventaja" o "favor" en el sentido del artículo I.

2) El Programa de junio de 1996 no beneficiaba a países específicos

7.93 Los reclamantes admiten que nada en los reglamentos o decretos por los que se establecen los Programas de febrero y de junio de 1996 ordena o ni siquiera prevé expresamente un trato preferencial para las importaciones procedentes de un determinado país. No obstante, los reclamantes alegan que el hecho de que Indonesia previera que TPN se asociaría con Kia convierte el programa -que, de no ser así, sería inocuo- , en un programa que viola el artículo I porque el Gobierno, según los reclamantes, sabía que las ventajas beneficiarían a Kia, que es una empresa coreana.

7.94 Este argumento es erróneo por muchas razones, lo que resulta claro cuando se observa la cuestión a través del prisma de la realidad comercial. En primer lugar, las afirmaciones de los reclamantes se reducen a la comprensible queja de que han perdido una competición. TPN podría haber seleccionado para esta empresa conjunta, y probablemente hubiera preferido hacerlo, a cualquiera de los productores de los países reclamantes, inclusive empresas tales como Fiat, Renault o Mazda. TPN necesita tecnología y estabilidad en el Programa de Automóviles Nacionales, dos atributos de los que Kia carece. De este modo, además de tener un enorme incentivo para escoger a alguno de los fabricantes de los países reclamantes, TPN tenía varios desincentivos para escoger a Kia. ¿Por qué, entonces, escogió a Kia? Lo hizo por un único motivo: porque, a diferencia de los fabricantes de los países reclamantes, que protegen incluso las tecnologías ya desechadas, Kia estaba dispuesta a transferir tecnología (inclusive tecnología y formación en materia de producción) a TPN y a hacerlo mediante un precio comercialmente razonable.

7.95 Los Estados Unidos afirman categóricamente que, a su juicio, la paradoja de esta controversia es que los fabricantes de automóviles estadounidenses deseaban ayudar a Indonesia a alcanzar este objetivo, pero se vieron impedidos de hacerlo por el Programa de Automóviles Nacionales. Esta afirmación carece de todo sentido. Si algún fabricante estadounidense hubiera hecho una oferta razonable, las empresas indonesias que procuraban obtener la condición de empresas de vanguardia se hubiesen alegrado de la oportunidad de obtener un acuerdo con un asociado tan prestigioso.

7.96 Lo mismo es válido respecto del Japón y de las Comunidades Europeas. Los tres reclamantes se quejan ahora de haber perdido una competición en la que jamás participaron seriamente.

7.97 En segundo lugar, por supuesto que Indonesia sabía que TPN tenía un acuerdo de servicios técnicos con Kia. Conociendo perfectamente la falta de tecnología y de conocimientos técnicos en Indonesia, el Gobierno no hubiera tratado favorablemente la solicitud de TPN si no hubiera estado informado acerca del apoyo técnico y tecnológico que TPN había contratado. Sin los contrapesos y salvaguardias que los reclamantes critican, el Gobierno no hubiera podido garantizar la legitimidad y la solidez de la empresa propuesta. Indonesia necesita una verdadera industria nacional del automóvil que fabrique automóviles que la mayoría de los indonesios pueda realmente adquirir. La falta de supervisión del proyecto que los reclamantes preconizan es simplemente irresponsable.

7.98 Como se ha examinado supra, TPN podría haber seleccionado a cualquier compañía que deseara fabricar un automóvil nacional; al escoger a Kia adoptó una decisión comercial. Los reclamantes no han impugnado y no pueden impugnar estos hechos.

3) Los reclamantes no importan ningún producto similar

7.99 Los reclamantes admiten que se viola el artículo I únicamente si, entre otras cosas, los productos similares de los reclamantes se encuentran en desventaja o se ven desfavorecidos. En el caso presente no puede haber violación del artículo I porque, entre otras cosas, los reclamantes no importan ningún producto similar, como se ha examinado supra.

E. Réplicas a la respuesta de Indonesia

1. Argumentos de réplica del Japón

7.100 Se exponen a continuación los argumentos de réplica del Japón a las respuestas de Indonesia respecto de las reclamaciones basadas en el párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994:

7.101 El Programa de febrero de 1996 y el Programa de junio de 1996 conceden beneficios a determinados componentes y piezas de automóviles de origen coreano y a determinados vehículos coreanos completamente montados, respectivamente, que no se conceden a los productos similares japoneses, lo que viola la obligación del trato de la nación más favorecida establecida en el párrafo 1 del artículo I del GATT.

a) Las medidas adoptadas por Indonesia para estructurar, adoptar y ampliar el Programa de Automóviles Nacionales asegura que los productos coreanos reciban ventajas fiscales y arancelarias que se niegan a los productos japoneses y, por lo tanto, constituyen una violación del artículo I del GATT

1) Existen nuevas pruebas que fortalecen la posición del Gobierno del Japón, en el sentido de que las medidas adoptadas por el Gobierno de Indonesia niegan el trato NMF a los productos japoneses

7.102 Indonesia sostiene que el Programa de Automóviles Nacionales no discrimina explícitamente entre los productos coreanos y otros productos importados, y que toda ventaja concedida a los productos coreanos resulta de un acuerdo comercial privado y no de medidas oficiales.

7.103 El argumento de Indonesia es erróneo desde el punto de vista fáctico porque es el régimen reglamentario indonesio el que ha creado la discriminación contra los productos japoneses. A estos fines carece de importancia que la discriminación no figure expresamente en los documentos del Gobierno de Indonesia. La discriminación es claramente evidente cuando se examinan las medidas oficiales, y es parte integrante del Programa de Automóviles Nacionales. Al recibir varias solicitudes de PT Timor, al responder a ellas y al desarrollar, aplicar y ampliar el Programa de Automóviles Nacionales, Indonesia no sólo sabía que el Programa beneficiaría a los productos coreanos y a ninguna otra importación, sino que también se ha asegurado de que esto sucedería.

7.104 El papel central y esencial del Gobierno de Indonesia en las medidas discriminatorias ya se ha demostrado (véase la sección VII.A). El argumento del Japón se ha visto aún más reforzado por la aparición de nuevas pruebas.

7.105 El Programa de febrero de 1996 fue concebido con la finalidad de conceder beneficios exclusivamente a los productos de PT Timor y de Kia. Esto se desprendía claramente de la solicitud de PT Timor para recibir asistencia del Gobierno de Indonesia, en octubre de 1995, y de la correspondencia cursada posteriormente entre PT Timor y el Ministro de Estado para la Movilización de Fondos de Inversión.[375]

[375] Véase la carta de solicitud fechada el 19 de octubre de 1995, dirigida por el Sr. Hutomo M.P., Director Presidente de PT Timor Putra Nasional, al Sr. Sanyoto Sastrowardoyo, Ministro de Estado para la Movilización de Fondos de Inversión/Presidente de la Junta de Coordinación de Inversiones. (Traducción al inglés) (Documento 33 presentado como prueba por el Japón, documento 25 presentado como prueba por Indonesia); carta de fecha 12 de diciembre de 1995 dirigida por el Sr. Hutomo M.P., Director Presidente de

7.106 En particular, el "Programa de Automóviles Nacionales" se comenzó a examinar a más tardar en octubre de 1995.[376] En estas actuaciones se ha demostrado en particular que el Sr. Hutomo Mandala Putra, Director Presidente de PT Timor, remitió una carta al Sr. Sanyoto Sastrowardoyo, Ministro de Estado para la Movilización de Fondos de Inversión, el 12 de diciembre de 1995, y solicitó para PT Timor exenciones relativas a los derechos de importación y al impuesto de lujo.[377] A esta solicitud, el Ministro Sanyoto Sastrowardoyo respondió mediante una carta de 27 de diciembre de 1995, en la que expresó que "apoyamos plenamente su plan de realizar inmediatamente el proyecto".[378] Esto se desprende aún más claramente de la "Aprobación de inversiones internas" de 9 de noviembre de 1995, emitida por el Ministro de Estado (Nº 607/I/PMDN/1995, 11 de septiembre de 1995), que el Gobierno de Indonesia facilitó al Grupo Especial.[379] Ese documento y sus anexos demuestran que el Gobierno de Indonesia autorizó a PT Timor a producir automóviles en Indonesia más de tres meses antes del anuncio del Programa de febrero de 1996 y manifestó expresamente que "la tecnología de Kia se convertiría en tecnología local".

7.107 Otro resultado de la coordinación entre Timor y el Gobierno de Indonesia es que sólo PT Timor estuvo en condiciones de solicitar oportunamente la condición de empresa de vanguardia con arreglo al Programa de febrero de 1996. PT Timor solicitó la condición de empresa de vanguardia el 28 de febrero de 1996[380], sólo un día después de que el Gobierno de Indonesia dictara el Decreto del Ministro de Estado para la Movilización de Fondos de Inversión/Presidente de la Junta de Coordinación de Inversiones Nº 01/SK/1996[381], que estableció formalmente el Programa de febrero de 1996. El mismo día, el Gobierno de Indonesia dio a conocer por primera vez al público y a otras empresas del sector del automóvil el Programa de febrero de 1996, mediante un comunicado de prensa.[382] En la primera reunión del Grupo Especial, el

---

PT Timor Putra Nasional, al Sr. Sanyoto Sastrowardoyo, Ministro de Estado para la Movilización de Fondos de Inversión/Presidente de la Junta de Coordinación de Inversiones. (Traducción al inglés) (Documento 34 presentado como prueba por el Japón); carta de fecha 27 de diciembre de 1995 remitida por el Sr. Sanyoto Sastrowardoyo, Ministro de Estado para la Movilización de Fondos de Inversión/Presidente de la Junta de Coordinación de Inversiones, al Sr. Hutomo Mandala Putra, Director Presidente de PT Timor Putra Nasional. (Traducción al inglés) (Documento 35 presentado como prueba por el Japón).

[376] Carta de solicitud fechada el 19 de octubre de 1995, remitida por el Sr. Hutomo M.P., Director Presidente de PT Timor Putra Nasional, al Sr. Sanyoto Sastrowardoyo, Ministro de Estado para la Movilización de Fondos de Inversión/Presidente de la Junta de Coordinación de Inversiones. (Traducción al inglés) (Documento 33 presentado como prueba por el Japón).

[377] Carta de fecha 12 de diciembre de 1995, remitida por el Sr. Hutomo M.P., Director Presidente de PT Timor Putra Nasional, al Sr. Sanyoto Sastrowardoyo, Ministro de Estado para la Movilización de Fondos de Inversión. (Traducción al inglés) (Documento 34 presentado como prueba por el Japón).

[378] Carta de fecha 27 de diciembre de 1995 remitida por el Sr. Sanyoto Sastrowardoyo, Ministro de Estado para la Movilización de Fondos de Inversión, al Sr. Hutomo Mandala Putra, Director Presidente de PT Timor Putra Nasional. (Traducción al inglés) (Documento 35 presentado como prueba por el Japón).

[379] Documento 15 presentado como prueba por Indonesia.

[380] Véase la carta (Nº 071/PD/TPN/II/96) de fecha 28 de febrero de 1996, remitida por el Sr. Hutomo M.P., Director Presidente de PT Timor Putra Nasional, al Ministro de Estado para la Movilización de Fondos de Inversión/Presidente de la Junta de Coordinación de Inversiones. (Documento 14 presentado como prueba por Indonesia).

[381] Documento 29 presentado como prueba por el Japón.

[382] Indonesian Observer, "Govt unveils new national car programme" (29 de febrero de 1996) (Documento 70 presentado como prueba por el Japón); 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 de febrero de 1996) (Documento 71 presentado como prueba por el Japón); Jakarta Post, "PT Timor given tax exemptions" (29 de febrero de 1996) (Documento 40 presentado como prueba por el Japón); Indonesian

Gobierno de Indonesia reveló por primera vez el Decreto por el que se concedía la condición de empresa de vanguardia a PT Timor (Decreto Nº 002/SK/DJ-ILMK/II/1996 del Ministerio de Industria y Comercio) que, curiosamente, llevaba fecha del 27 de febrero de 1996, un día antes de la solicitud de PT Timor. Aunque el Gobierno de Indonesia presentó la carta de remisión de la solicitud de PT Timor como anexo Nº 14 de su primera comunicación, no incluyó los adjuntos de ella que, según la carta de remisión, establecían los detalles de las propuestas de trabajo de PT Timor, y abarcaba algunas cuestiones como la participación accionaria, el diseño y la ingeniería, la fuente de tecnología, el establecimiento de instalaciones de producción, la utilización de componentes, etc.[383] De la omisión de Indonesia en presentar las propuestas de trabajo de PT Timor, el Grupo Especial debe inferir que estas propuestas confirman aún más que, desde el comienzo, el Gobierno de Indonesia y PT Timor colaboraron estrechamente en la elaboración de medidas que canalizarían los beneficios exclusivamente hacia PT Timor y las importaciones procedentes de Corea.

7.108 El Programa de junio de 1996 fue también elaborado y destinado a conceder ventajas exclusivamente a PT Timor y a Kia. El Gobierno de Indonesia admite básicamente esta cuestión en su primera comunicación, y reconoce que el Programa de junio de 1996 era necesario "porque [PT Timor] necesitaba importar automóviles Timor construidos para establecer la red de comercialización necesaria y presentar un automóvil nacional al público comprador indonesio antes de que pudiera comenzar la producción nacional de manera viable". (Véase la sección II.B.2). Es aún más interesante el hecho de que Indonesia presentó una carta de fecha 28 de mayo de 1996, remitida por PT Timor al Ministro de Industria y Comercio indonesio, en la que se afirma claramente que PT Timor solicitaba la producción de "vehículos automóviles con la marca Timor S515 a Kia Motors Co. de Corea del Sur, que se enviarían a Indonesia, por un total de 65.000 unidades de automóviles para 1996-1997".[384] El Gobierno de Indonesia, de conformidad con el Reconocimiento de importador registrado/agente exclusivo de vehículos automóviles (Nº 1410/MPP/6/1996) de 7 de junio de 1996, otorgada por el Ministerio de Industria y Comercio, aprobó la solicitud de PT Timor, y designó concretamente al Timor S515, con las especificaciones detalladas en su anexo, como el automóvil que se podía importar y vender en franquicia arancelaria y con exención del impuesto de lujo.[385] Al adoptar esta medida, el Gobierno de Indonesia conocía plenamente que el modelo designado era y sería fabricado exclusivamente en las instalaciones de Kia en Corea, y estableció un régimen jurídico que aseguraba que sólo los productos coreanos se beneficiarían del Programa de junio de 1996.

2) El Programa de Automóviles Nacionales niega el trato NMF incondicional a los productos japoneses y asegura que los productos coreanos reciban ventajas fiscales y arancelarias que se niegan a los productos japoneses

7.109 El argumento de Indonesia es también erróneo desde el punto de vista jurídico. Algunos automóviles y piezas y componentes de automóviles coreanos se han importado y vendido en Indonesia con aranceles y

---

Observer, "Car Producers 'surprised' by new govt ruling" (29 de febrero de 1996) (Documento 41 presentado como prueba por el Japón); y Bisnis Indonesia, "Tunky: PT. Timor has Adapted Impress 02/1996" (29 de febrero de 1996). Todos estos nuevos artículos indicaron que el comunicado de prensa por el que se anunciaba el programa se había emitido el 28 de febrero de 1996. El 27 de febrero de 1996, dos días antes, un artículo periodístico informó acerca de la producción de automóviles Kia - Timor en Indonesia, pero este artículo no se refería en absoluto al Programa de Automóviles Nacionales. (Jakarta Post, "Kia of S. Korea to produce cars in Indonesia" (27 de febrero de 1996) (Documento 72 presentado como prueba por el Japón).

[383] Indonesia presentó las propuestas de trabajo el 12 de enero de 1998, en respuesta a una solicitud del Japón. (Documento 46 presentado como prueba por Indonesia).

[384] Carta de fecha 28 de mayo de 1996, remitida por el Sr. Hutomo M.P., Director Presidente de PT Timor Putra Nasional, al Ministro de Industria y Comercio de la República de Indonesia. (Documento 18 presentado como prueba por Indonesia).

[385] Reconocimiento de importador registrado/agente exclusivo de vehículos automóviles (Nº 1410/MPP/6/1997) y su anexo (documento 13 presentado como prueba por Indonesia).

tipos impositivos favorables que no se conceden a otras importaciones con arreglo a la legislación indonesia. Ésta es la definición más exacta de una denegación del trato NMF.

7.110 El argumento indonesio, de que la discriminación resulta de decisiones adoptadas por PT Timor, es claramente erróneo porque es el Gobierno y no una empresa privada quien establece los tipos arancelarios y los tipos del impuesto de lujo discriminatorios. PT Timor actúa en el entorno discriminatorio creado por el Gobierno de Indonesia. Además, es claramente el Gobierno de Indonesia, y no PT Timor, quien ha dictado el Decreto Presidencial que concede ventajas a los automóviles importados con la condición de que la empresa exportadora compre determinadas cantidades de piezas y componentes indonesios y emplee a trabajadores indonesios. Como se ha examinado (véase la sección VII.A), el párrafo 1 del artículo I del GATT exige que toda ventaja se conceda incondicionalmente. Como se ha establecido en los precedentes[386], la concesión de este tipo de ventajas condicionada a ciertos requisitos es claramente una ventaja "condicional" en el sentido del párrafo 1 del artículo I del GATT. Esto significa que, incluso si la ventaja concedida a los productos procedentes de Corea fuera una ventaja disponible para los productos similares de todos los demás Miembros de la OMC, sometida a las mismas condiciones, de todos modos el Programa de Automóviles Nacionales violaría el párrafo 1 del artículo I del GATT.

3) Los precedentes del GATT/OMC respaldan el argumento del Japón

7.111 Indonesia alega que los precedentes de casos resueltos por otros grupos especiales no respaldan el argumento del Japón, de que tales medidas oficiales constituyen una violación del párrafo 1 del artículo I del GATT. En realidad, los precedentes del GATT y de la OMC también debilitan la posición del Gobierno de Indonesia.

7.112 En primer lugar, se debe observar que la propia Indonesia admite que grupos especiales anteriores han constatado violaciones del párrafo 1 del artículo I en ciertas circunstancias en las que, pese a la falta de una discriminación explícita, una medida oficial ordena un determinado resultado, o cuando una estructura jurídica obliga o da lugar de hecho a un resultado particular. Como se ha demostrado (véase la sección VII.A), el Programa de Automóviles Nacionales establece exactamente tal estructura jurídica, que obliga o da lugar a un resultado particular, es decir, a la concesión de ventajas sólo a los productos coreanos. Por consiguiente, en su intento de refutar los argumentos del Japón, Indonesia ha admitido este argumento.[387]

7.113 Se debe recordar que recientemente el Órgano de Apelación volvió a confirmar la importancia de la no discriminación tanto de hecho como de jure. En el asunto Bananos III, el Órgano de Apelación estableció explícitamente que "los artículos I y II del GATT de 1994 han sido aplicados, en la práctica anterior, a medidas que involucraban una discriminación de hecho", refiriéndose al Informe del Grupo Especial que examinó el asunto Comunidad Económica Europea – Importaciones de carne de bovino procedentes del Canadá.[388]

---

[386] Informe del Grupo Especial que examinó el asunto Subsidios familiares de Bélgica, G/32, adoptado el 7 de noviembre de 1952, IBDD 1S/59. Informe del Grupo de Trabajo que se ocupó de la adhesión de Hungría, adoptado el 30 de julio de 1973, IBDD 20S/38.

[387] El Gobierno de Indonesia también afirma que el Japón "cita erróneamente" el asunto Estados Unidos – Gasolina porque "la decisión declara que las autoridades estadounidenses debían haber previsto que los dos regímenes reglamentarios distintos que habían establecido eran discriminatorios". Sostiene además que "incluso si algunos funcionarios conocían el propósito de TPN de utilizar a Kia como proveedor, la estructura jurídica del Programa de Automóviles Nacionales no obligaba ni conducía a que se adoptara esta decisión privada o a que se realizaran importaciones de Corea". No obstante, cabe reiterar que ya se ha demostrado ampliamente que las autoridades indonesias debían haber previsto los resultados discriminatorios y también el hecho de que la estructura jurídica del Programa de Automóviles Nacionales obligaba y conducía a tales resultados. Por lo tanto, el Gobierno de Indonesia admite básicamente su violación del artículo I del GATT.

[388] Informe del Órgano de Apelación en el asunto Bananos III, párrafo 232.

b) La insólita afirmación de Indonesia, de que no existen productos similares a los automóviles Timor o a las piezas y componentes destinados al Timor, es simplemente errónea

7.114 Indonesia alega que los reclamantes, incluido el Japón, no han establecido, a los fines del artículo I, que existe algún producto similar a los sedanes Timor y a las piezas y componentes de automóviles utilizados para su montaje. El análisis que hace Indonesia de las semejanzas fácticas y de los precedentes jurídicos pertinentes es equívoco e incorrecto.

1) Las empresas japonesas producen automóviles similares a los automóviles nacionales importados de Corea

7.115 Como se ha examinado (véase la sección V.A.1), carece prácticamente de sentido examinar la "similitud" en el caso presente. El Programa de Automóviles Nacionales discrimina entre determinados productos coreanos y todas las demás importaciones, sobre la base de que reúnan o no los requisitos para ser considerados "automóviles nacionales", con lo que se favorece exclusivamente a los productos coreanos, y la discriminación no se basa en ninguna otra característica de los productos. Incluso si un producto fabricado en el Japón es idéntico a un producto fabricado en Corea en relación con el Programa de Automóviles Nacionales, el producto coreano recibiría un trato arancelario y fiscal más favorable que el producto japonés. Los productos idénticos son indudablemente productos similares, de modo que no hay motivo alguno para seguir analizando cuáles son las características que hacen que los productos sean similares cuando la medida en cuestión incluso discrimina entre productos idénticos.

7.116 Indonesia trata de oscurecer la muy clara discriminación que forma parte del Programa de Automóviles Nacionales, preconizando una definición nueva y extraordinariamente estrecha del concepto de "producto similar". Indonesia desearía que este Grupo Especial considerara que el sedán S515 es tan singular que no es "similar" a ningún otro automóvil en todo el mundo. Si se adoptara esa posición, Indonesia tendría libertad para imponer todos los impuestos y las políticas de carácter discriminatorio que estimara adecuado contra los automóviles importados.

7.117 En realidad, la lógica de la posición indonesia es que cada modelo de automóvil es único, de modo que todos los Miembros de la OMC tendrían libertad para discriminar a todos los modelos importados. Esa posición eliminaría efectivamente las disciplinas fundamentales del GATT en materia de trato NMF y de trato nacional en lo que respecta al sector del automóvil. Un enfoque tan estrecho de la "similitud" también podría limitar radicalmente la aplicación de esas disciplinas del GATT a todos los demás productos manufacturados.

2) Las empresas japonesas producen piezas y componentes de automóviles similares a los importados de Corea para el montaje de los automóviles nacionales

7.118 Indonesia llega incluso a sostener que "no existen "productos similares" de los componentes y piezas del Timor. Esta alegación se basa en la teoría de Indonesia, de que ningún producto puede ser similar a un componente adaptado a un cliente determinado. El mero hecho de que una pieza o un componente se adapte para su montaje en un modelo particular de automóvil no significa inevitablemente que deje de ser similar respecto de otras piezas y componentes de automóviles. La realidad es que una pieza o un componente se puede adaptar a un cliente determinado sólo en un aspecto de escasa importancia, y que un fabricante puede fácilmente adaptar cualquier pieza o componente corriente para una variedad de modelos de automóviles.

7.119 Tomando como base el criterio general del Gobierno del Japón respecto de la naturaleza de las piezas y componentes de automóviles, es verdad que los fabricantes de automóviles a menudo establecen especificaciones para las piezas y componentes que se aplican sólo para un modelo. Sin embargo, entre los automóviles del mismo tipo o de la misma clase, las piezas y componentes relacionados con la tracción (como los motores, los elementos de transmisión y los frenos), los neumáticos, las baterías, las ruedas, los faros, los asientos, etc., a menudo son intercambiables con sólo algunos ajustes de menor importancia. En consecuencia, cuando se han determinado las especificaciones de las piezas y componentes de un modelo

particular, un único fabricante puede producir y suministrar piezas y componentes adaptados a las necesidades específicas de una variedad de modelos.

7.120 En esas circunstancias, resulta claro que, con independencia de si las piezas y componentes se fabrican adaptándolas a un modelo determinado, a menudo existen numerosos productos "similares" dentro de una categoría de piezas y componentes (tales como los motores, los elementos de transmisión, los frenos, etc.) que son producidos por el mismo o por otros fabricantes para otros modelos.

7.121 El Gobierno de Indonesia puede alegar que las piezas y componentes utilizados para el montaje de los automóviles Timor son diferentes de esta descripción general y no son intercambiables, con ajustes de menor importancia, con las piezas y componentes utilizados en otros modelos. No obstante, incluso si esto fuera cierto, ello no significaría que tales productos son necesariamente "no similares" de todos los demás productos, en el sentido del Acuerdo General, como alega Indonesia. Además, ello confirmaría el argumento del Japón, de que el Programa de Automóviles Nacionales de hecho sólo beneficia a las piezas y componentes importados de Kia Motors, Corea.

7.122 Por lo tanto, los fabricantes japoneses pueden producir y enviar exactamente las mismas piezas y los mismos componentes, con la necesaria adaptación a las especificaciones del cliente. Sin embargo, las medidas indonesias de todos modos concederían un trato menos favorable a los productos japoneses, que no se pueden utilizar para el montaje de los automóviles nacionales, que el que concede a ciertos productos coreanos. En todo caso, la teoría del Gobierno de Indonesia relativa a las piezas y componentes adaptados al cliente no excusan todas las discriminaciones contra las importaciones porque la propia Indonesia ha reconocido que el Timor S 515 utiliza algunas piezas y componentes no adaptados a las especificaciones del cliente. (Véase la sección VII.D.)

3) El criterio extremadamente estrecho de Indonesia respecto de los "productos similares" no tiene ningún respaldo en los precedentes del GATT/OMC

7.123 Indonesia no ofrece ningún respaldo serio para su concepción extremadamente estrecha de la similitud. Las únicas dos decisiones de grupos especiales del GATT que cita no son en absoluto pertinentes. El Gobierno de Indonesia cita los casos Subvención concedida por Australia al sulfato de amonio y CEE – Medidas en relación con las proteínas destinadas a la alimentación animal[389], en favor de la idea de que el concepto de "productos similares" del artículo I es más estrecho que el concepto de "productos similares" o "productos directamente competidores o que puedan sustituirse directamente entre sí" del artículo III, lo que es absolutamente obvio y nada tiene que ver con el ámbito de aplicación del concepto de "productos similares" en sí mismo. Por lo tanto, esos casos tratan situaciones completamente diferentes del caso presente.

4) La limitación de las ventas de vehículos extranjeros completamente montados en el mercado indonesio no justifica las medidas discriminatorias de Indonesia

7.124 Indonesia indica que las ventas de vehículos extranjeros completamente montados son limitadas en el mercado indonesio y que, por lo tanto, Japón no tiene fundamento para reclamar por el perjuicio. (Véase la sección VII.D.) Sin embargo, de hecho, lo único que los datos en sí mismos indican es cuán eficaces han sido las medidas adoptadas por Indonesia para impedir la entrada de sedanes importados a ese país. Indonesia ha prohibido toda importación de sedanes hasta 1993. El actual tipo arancelario para los vehículos completamente montados sigue siendo prohibitivo: un 200 por ciento ad valorem.

7.125 Es innecesario decir que los fabricantes japoneses de automóviles producen, y tienen capacidad para exportar, varios tipos de sedanes que son prácticamente los mismos, y ciertamente "similares" respecto del

[389] Informe del Grupo Especial que examinó el asunto Subvención concedida por Australia al sulfato de amonio, adoptado el 3 de abril de 1950, GATT/CP.4/39; e Informe del Grupo Especial que examinó el asunto CEE – Medidas en relación con las proteínas destinadas a la alimentación animal, L/4599, adoptado el 14 de marzo de 1978, 25S/53.

Timor en todos los aspectos pertinentes, inclusive la capacidad del motor, las dimensiones, la potencia máxima, etc.

7.126 Es cierto que pocos de estos productos se exportaron a Indonesia hasta 1997, lo que es bastante lógico si se tienen en cuenta las políticas comerciales proteccionistas aplicadas por Indonesia, tales como el arancel del 200 por ciento. Si alguna vez el Gobierno de Indonesia dejara de aplicar aranceles de importación e impuestos de lujo prohibitivos a estos sedanes importados, como lo hace actualmente respecto de ciertos sedanes coreanos en virtud del Programa de junio de 1996, los fabricantes japoneses de automóviles están en condiciones, y ciertamente lo harían, de comenzar a exportar sus productos a Indonesia.

7.127 Esto significa que el hecho de que el número de productos importados sea reducido obedece a las propias medidas adoptadas por el Gobierno de Indonesia. En otros términos, lo que el Gobierno de Indonesia está tratando de hacer en su comunicación es justificar su Programa de Automóviles Nacionales, de carácter discriminatorio, en razón del pequeño volumen de importaciones, cuando esa circunstancia ha sido causada por las propias políticas comerciales proteccionistas, de larga data, aplicadas por el Gobierno de Indonesia. Con arreglo al razonamiento de Indonesia, un Miembro de la OMC que mantenga una prohibición de importación podría mantenerla sin límite de tiempo porque no habría importaciones, y de este modo, ningún otro Miembro tendría legitimidad para impugnar dicha prohibición.

7.128 Por supuesto, otros grupos especiales del GATT y de la OMC jamás han permitido este tipo de justificación. Los grupos especiales del GATT han sostenido que "la demostración de que una medida incompatible con [artículos del GATT] ejerce efectos nulos o insignificantes no constituiría […] demostración suficiente de que las ventajas resultantes de esa disposición no se han anulado o menoscabado […]"[390], lo que ha sido ratificado por el Órgano de Apelación en el asunto Bananos III.[391] Además, en el asunto Canadá – Publicaciones, en el que se examinó una medida impositiva en el marco del párrafo 2 del artículo III del GATT, aunque no existían importaciones de productos similares en el mercado a causa de la prohibición de importación, el Órgano de Apelación, así como el Grupo Especial, llegó a la conclusión de que era necesario "recurrir a importaciones hipotéticas […] para realizar la comparación".[392] La única disyuntiva posible hubiera sido dejar de examinar el artículo III del GATT debido a la no existencia de importaciones.

7.129 En el caso presente, es bastante evidente que también se debe adoptar un punto de vista "hipotético" a fin de examinar el artículo I del GATT, en lugar de permitir que medidas que obstaculizan el comercio ayuden a ciertas medidas incompatibles con el GATT a eludir el examen en el marco de la OMC.

7.130 Por último, se debe hacer notar que el argumento de Indonesia no guarda relación con las piezas y componentes de automóviles porque las empresas japonesas exportan cantidades sustanciales de esos productos a Indonesia.[393]

---

[390] Véase, en particular, el Informe del Grupo Especial del asunto Estados Unidos – Impuestos sobre el petróleo y sobre determinadas sustancias importadas, L/6175, adoptado el 17 de junio de 1987, IBDD 34S/157, párrafo 5.1.9.

[391] Informe del Órgano de Apelación en el asunto Bananos III, párrafos 252 y 253.

[392] Informe del Grupo Especial que examinó el asunto Canadá – Publicaciones, párrafo 5.23. Informe del Órgano de Apelación en el asunto Canadá – Publicaciones, página 24.

[393] Documento 76 presentado como prueba por el Japón.

c) El Programa de junio de 1996 aún tiene validez y efectividad, y puede y debe ser examinado por el Grupo Especial

7.131 El Japón formula los siguientes argumentos, que no se limitan al contexto del párrafo 1 del artículo I, sino que constituyen una réplica a los argumentos de Indonesia en general.

7.132 Indonesia intenta evitar que el Grupo Especial examine la totalidad del Programa de junio de 1996, alegando que dicho Programa ha expirado. Mientras Indonesia sostiene que el Programa de junio de 1996 ha terminado en su totalidad el 30 de junio de 1997, los hechos demuestran claramente que sólo la autorización otorgada a PT Timor para importar automóviles nacionales en franquicia arancelaria ha expirado en esa fecha. El Programa en sí mismo, incluida la exención relativa al impuesto de lujo para los clientes de PT Timor, sigue plenamente en vigor y surtiendo efecto, y el Gobierno de Indonesia tiene libertad para conceder nuevas autorizaciones en cualquier momento. Además, incluso si el Programa hubiera expirado realmente a fines de junio, como se alega, este Grupo Especial tiene plenas facultades para tratar las objeciones al Programa formuladas por el Gobierno del Japón. El Grupo Especial debe ejercer sus facultades porque, si no se adoptara una resolución en el caso presente, ello alentaría a los Miembros de la OMC a adoptar medidas "por una sola vez" o a declarar que ciertas medidas generales han expirado, con la intención de eludir el examen en la OMC.

1) El Programa de junio de 1996 está aún completamente en vigor y surte pleno efecto

7.133 Indonesia ha admitido que el Decreto Presidencial Nº 42 y el Decreto del Ministro de Industria y Comercio Nº 142/96 no han sido derogados por ninguna medida positiva del Gobierno de Indonesia. Según el reconocimiento de Indonesia, esos decretos fueron redactados en términos generales y se aplicaron a toda empresa nacional de automóviles. Un simple examen de los decretos confirma que no han expirado según sus propios términos, de modo que siguen estando en vigor hasta que sean derogados por una medida positiva.

7.134 Incluso en lo que respecta a PT Timor, las medidas siguen estando en vigor. Como el impuesto de lujo es recaudado en el momento de la venta, y no en el momento de la importación, según ha reconocido el Gobierno de Indonesia, PT Timor seguirá beneficiándose de la exención relativa al impuesto de lujo para sus clientes, al menos hasta que se haya vendido la totalidad de los 40.000 automóviles nacionales importados. Según la información de que dispone el Gobierno del Japón, aún existen sin vender miles de automóviles nacionales importados.

7.135 Por otra parte, el Programa de junio de 1996 también debe considerarse en vigor si se tiene en cuenta que el Gobierno de Indonesia no ha completado su auditoría en lo que respecta al Programa, según lo reconoció en la primera reunión del Grupo Especial.[394]

7.136 En resumen, el Programa de junio de 1996 sigue estando en vigor y no ha expirado, contrariamente a la reciente alegación del Gobierno de Indonesia.

7.137 Indonesia alega que su propia declaración anterior de que "el Decreto Presidencial de junio de 1996 aún está en vigor […]" no es pertinente porque fue formulada antes del 30 de junio de 1997. Este argumento es erróneo. Quizá Indonesia ha olvidado que formuló esa declaración el 15 de septiembre de 1997, es decir casi tres meses después de la fecha en que, según alega ahora Indonesia, el Programa habría expirado.

7.138 Lo que resulta aún más sorprendente es que Indonesia ha formulado un reconocimiento que socava completamente su propio argumento. Al admitir que más de 17.000 automóviles Timor importados de Corea aún no han sido vendidos y que "el Gobierno no condona el impuesto de lujo hasta que no se vende cada uno de los automóviles", Indonesia ha admitido que el Programa de junio de 1996, al menos en lo que se refiere a la exención del impuesto de lujo, sigue en vigor actualmente.

[394] Como se indicó en la sección X.A, Indonesia ha presentado pruebas presuntamente para demostrar que TPN no completó la auditoria. (Documento 47 presentado como prueba por Indonesia).

2) Incluso si el Programa de junio de 1996 hubiera expirado a fines de junio de 1997, el Grupo Especial puede y debe pronunciarse al respecto

7.139 La práctica usual de los grupos especiales del GATT/OMC ha sido la de pronunciarse, al menos sobre las medidas que estaban en vigor en el momento en el que se había establecido el mandato del grupo especial, incluso si tales medidas posteriormente dejaban de estar en vigor antes de que el grupo especial dictara su resolución.[395]

7.140 Este Grupo Especial fue establecido el 12 de junio de 1997, y su mandato fue establecido en la misma fecha, de conformidad con las solicitudes del Gobierno del Japón y de las Comunidades Europeas. La solicitud del Gobierno del Japón de establecimiento de un grupo especial se refería concretamente al Programa de junio de 1996, e Indonesia nunca expresó ninguna objeción al mandato de este Grupo Especial. Aunque el mandato fue ligeramente revisado en julio de 1997, esa revisión se hizo únicamente para dar cabida a la participación de los Estados Unidos, y tal revisión no afecta al mandato de este Grupo Especial en lo que se refiere a las medidas concretas planteadas ante el Grupo Especial por el Gobierno del Japón.

7.141 Por lo tanto, incluso si el Programa de junio de 1996 hubiera expirado el 30 de junio de 1997, como Indonesia alega últimamente, no hay duda de que el Programa estaba en vigor cuando se estableció el mandato del Grupo Especial, el 12 de junio de 1997. Por consiguiente, el Grupo Especial puede y debe pronunciarse sobre la incompatibilidad del Programa con las obligaciones de Indonesia en el marco de la OMC.

3) Ninguno de los precedentes citados por Indonesia respalda su argumento

7.142 Indonesia cita tres decisiones de grupos especiales del GATT en apoyo de su afirmación, de que este Grupo Especial no debe pronunciarse sobre "medidas expiradas". Sin embargo, sus citas son al mismo tiempo equívocas e inexactas.

7.143 Indonesia cita los asuntos CEE – Restricciones a las importaciones de manzanas de mesa – Reclamación de Chile y Noruega – Compra de equipo de recaudación de peaje para la ciudad de Trondheim[396]

[395] Varios grupos especiales se han pronunciado sobre reclamaciones relativas a medidas que habían expirado o que ya no se aplicaban, pero que se habían aplicado cuando se había establecido el mandato del grupo especial. Véase el Informe del Grupo Especial del asunto Estados Unidos – Medida que afecta a las importaciones de camisas y blusas de tejidos de lana procedentes de la India, WT/DS33/R, ratificado por el Órgano de Apelación, WT/DS33/AB/R, adoptado el 23 de mayo de 1997 (resolución sobre una medida que había sido revocada después del establecimiento del Grupo Especial); Informe del Grupo Especial del asunto CEE – Medidas en relación con las proteínas destinadas a la alimentación animal, adoptado el 14 de marzo de 1978, IBDD 25S/53 (resolución sobre medidas revocadas, que habían expirado después de convenido el mandato del Grupo Especial); Informe del Grupo Especial del asunto Estados Unidos – Prohibición de las importaciones de atún y productos de atún procedentes del Canadá, adoptado el 22 de febrero de 1982, IBDD 29S/97, 114, párrafo 4.3 (resolución sobre la compatibilidad con el GATT de una medida revocada después del establecimiento del Grupo Especial, pero antes de que se acordara su mandato); e Informe del Grupo Especial sobre las Restricciones impuestas por la CEE a la importación de manzanas procedentes de Chile, adoptado el 10 de noviembre de 1980, IBDD 27S/104 (resolución sobre una medida que había terminado antes de que se acordara el mandato del Grupo Especial, pero que fue incluida concretamente en dicho mandato). Todos estos casos demuestran que el Grupo Especial puede pronunciarse sobre la compatibilidad con los Acuerdos de la OMC de las medidas expiradas antes del establecimiento de un grupo especial. El Informe del Grupo Especial del asunto Estados Unidos – Gasolina también apoya esta posición, al establecer que "los grupos establecidos de conformidad con el Acuerdo General no se habían pronunciado, por regla general, sobre medidas que, en el momento en que se establecía el mandato del grupo, no estaban en vigor ni lo estarían", (párrafo 6.19) (subrayado añadido).

[396] Informe del Grupo Especial del asunto CEE – Restricciones a las importaciones de manzanas de mesa – Reclamación de Chile ("Manzanas de mesa"), L/6491, adoptado el 22 de junio de 1989, 36S/104. Noruega – Compra de equipo de recaudación de peaje para la ciudad de Trondheim ("Trondheim"), (GPR.DS2/R) adoptado por el Comité de Compras del Sector Público el 13 de mayo de 1992.

a favor de su afirmación de que los grupos especiales no deben examinar la compatibilidad con la OMC de medidas expiradas. En realidad, ambas decisiones de esos Grupos Especiales contradicen lisa y llanamente la posición del Gobierno de Indonesia. Ambos Grupos Especiales examinaron las medidas expiradas y concluyeron que dichas medidas violaban obligaciones dimanantes del GATT y del Acuerdo sobre Compras del Sector Público. Se debe observar especialmente que el Grupo Especial del asunto Trondheim estableció lo siguiente:

> El Grupo Especial consideró también que, en los casos que afectaban a una determinada medida anterior, la conclusión de un grupo especial de que había existido un incumplimiento tenía importancia para la Parte cuya reclamación hubiera sido estimada; en caso de diferencia sobre la interpretación del Acuerdo, las constataciones de los grupos especiales, una vez adoptadas por el Comité, servirían de orientación para la futura aplicación del Acuerdo por las Partes.

Sólo después de haber establecido estas conclusiones, los Grupos Especiales decidieron no recomendar compensaciones por las medidas expiradas. Pero en el caso presente no se discute una compensación. En cambio, lo que el Japón solicita a este Grupo Especial es que, como los Grupos Especiales de los casos Manzanas de mesa y Trondheim, constate que las medidas indonesias son incompatibles con sus obligaciones dimanantes de la OMC.

7.144 El otro Informe de Grupo Especial citado por Indonesia, el del caso Tailandia – Restricciones aplicadas a la importación de cigarrillos e impuestos internos sobre los cigarrillos[397], tampoco respalda su posición. El pasaje citado por Indonesia no examina la cuestión de si un grupo especial puede analizar tales medidas. En cambio, cuando un Miembro ha derogado su legislación obligatoria incompatible con el GATT, manteniendo una legislación discrecional que podría aplicarse de manera incompatible con el GATT, el Grupo Especial decidió no constatar que la legislación discrecional era incompatible con el GATT en la medida en que no se aplicara de forma incompatible con el GATT. El Grupo Especial no adoptó ninguna decisión respecto de la legislación expirada. Pero esto es completamente diferente de la afirmación de Indonesia, de que los grupos especiales no pueden o no deben examinar las medidas expiradas.

7.145 En resumen, ninguno de los precedentes de grupos especiales del GATT citados por Indonesia respalda su posición.

4) No se debe admitir el intento de Indonesia de eludir el examen a cargo de este Grupo Especial

7.146 Por último, el Grupo Especial debe rechazar el intento de Indonesia de eludir el examen mediante la presentación del Programa de junio de 1996 como una medida aplicada una sola vez y que ha expirado. De otro modo, las disciplinas establecidas a lo largo de los últimos 50 años para liberalizar el comercio mundial se verían gravemente debilitadas. Si un grupo especial no pudiera pronunciarse sobre la compatibilidad con la OMC de una medida que estaba en vigor cuando se estableció el mandato del grupo especial simplemente porque un Miembro informe al grupo especial que la medida ha "expirado", sin ni siquiera revocarla formalmente, la posibilidad de que los Miembros de la OMC eludan el examen de la Organización es demasiado obvia. Si este tipo de excusa se tolerase, los históricos esfuerzos de la Ronda Uruguay por crear un sistema efectivo para resolver las diferencias comerciales se vería socavado, las propias disciplinas de la OMC se debilitarían seriamente y los objetivos de la OMC se verían frustrados.

2. Argumentos de réplica de las Comunidades Europeas

7.147 Se exponen a continuación los argumentos de réplica de las Comunidades Europeas a las respuestas de Indonesia a las reclamaciones basadas en el párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994:

---

[397] Informe del Grupo Especial del asunto Tailandia – Restricciones aplicadas a la importación de cigarrillos e impuestos internos sobre los cigarrillos, DS10/R, adoptado el 7 de noviembre de 1990, 37S/222.

a) El hecho de que la autorización concedida a PT TPN expirara en junio de 1997 no impide que el Grupo Especial se pronuncie sobre la compatibilidad de esa medida con el párrafo 1 del artículo I

7.148 Según Indonesia, la autorización concedida a PT TPN para importar en franquicia arancelaria y libre de impuestos 45.000 automóviles de pasajeros de Corea expiró el 30 de junio de 1996. Con ese argumento, Indonesia solicitó al Grupo Especial que se abstuviera de pronunciarse sobre la compatibilidad de dicha medida con el párrafo 1 del artículo I del GATT. Las Comunidades Europeas se oponen a esa petición e instan respetuosamente al Grupo Especial a que dicte resolución sobre esta reclamación, como respecto de todas las demás reclamaciones que figuran en su mandato.

7.149 Aunque la autorización mencionada anteriormente ha expirado, el Decreto Presidencial 42/96 en el que se basó esa autorización, sigue en vigor. Además, tanto el Decreto Presidencial 42/1996 como su medida de aplicación, el Decreto 142/1996, son reglamentos de aplicación general. Por lo tanto, se podrían conceder otras autorizaciones respecto de otros automóviles nacionales.[398]

7.150 Indonesia sostiene que no se ha autorizado ni se autorizará ningún programa similar. No obstante, la redacción del Decreto Presidencial 42/96 y del Decreto 142/1996 sugiere que el Gobierno de Indonesia no tiene facultades para negar este beneficio una vez que un automóvil ha sido certificado como automóvil nacional.[399] Además, estas afirmaciones parecen estar en contradicción con el hecho de que ni el Decreto Presidencial 42/96 ni el Decreto 142/1996 han sido derogados.

---

[398] Indonesia divulgó la existencia de una carta del Ministerio de Industria y Comercio por la que se negaban los beneficios de los automóviles nacionales al vehículo Sportage. (Véase la sección VII.)

El fundamento de esa decisión es dudoso. Parecería que una empresa de vanguardia no está obligada a que cada uno de sus modelos sea reconocido como automóvil nacional por medio de una decisión específica. En última instancia, Indonesia no ha divulgado ninguna decisión de ese tipo por la que se reconociera al Timor S515 como automóvil nacional. En el expediente sólo figura una decisión del Director General de Industrias Metalúrgicas, Químicas y de Maquinaria Nº 002/SK/DJ-Ilmk/II/1996 (documento 41 presentado como prueba por Indonesia), por la que se designa a PT TPN como empresa de vanguardia, y una decisión posterior del Ministro de Estado para la Movilización de Fondos de Inversión (Decreto 02/SK/1996, documento A-11 presentado como prueba por las CE) que confirma esa designación.

Indonesia ha admitido que no se había adoptado ninguna decisión formal por la que se reconociera al Timor S515 como automóvil nacional. Sin embargo, Indonesia formuló el inusual argumento de que la decisión de limitar el otorgamiento de la condición de automóvil nacional al Timor S515 figura intrínsecamente en el título del Decreto 02/SK/1996 que, según la traducción al inglés de dicho Decreto suministrada por Indonesia, reza: "Determinación de PT Timor Putra Nasional para establecer y producir un automóvil nacional" ("The determination of PT Timor Putra Nasional to Establish and Produce A National Car"). Cabe observar a este respecto que, según la traducción del mismo Decreto presentada por las Comunidades Europeas (documento A-11 presentado como prueba por las CE), que se realizó in tempore non suspecto por una entidad que Indonesia califica en otra parte de "entidad privada", el título del Decreto 02/SK/1996 es "Designación de PT Timor Putra Nasional para crear y producir automóviles nacionales" ("Stipulation of PT Timor Putra Nasional to develop and produce National Cars"). Se usa una fórmula idéntica en el artículo 1 del mismo Decreto. Debe observarse también que la propia descripción del documento que figura en el Índice de documentos adjuntos de su primera comunicación es "Confirmación de PT Timor Putra Nasional como la empresa que creará y producirá automóviles nacionales" ("Confirmation of PT Timor Putra Nasional as the Company to Develop and Produce National Automobiles").

Aun cuando no se hayan concedido las ventajas de los automóviles nacionales al Sportage, es posible que se concedan dichas ventajas a otros modelos fabricados por PT TPN o por Bimantara (cuya solicitud para obtener la condición de empresa de vanguardia aún está pendiente de examen).

[399] El artículo 1 del Decreto Presidencial 42/96 establece lo siguiente:

7.151 Además, es importante observar que, de conformidad con el artículo 2 del Decreto 42/96, toda autorización ulterior tendrá, como la concedida respecto del Timor S515, una duración de sólo un año. Por consiguiente, toda autorización de ese tipo habrá expirado antes de que un nuevo grupo especial tenga tiempo de pronunciarse sobre ella.

7.152 La solicitud de las Comunidades Europeas, de que el Grupo Especial se pronuncie sobre la medida expirada, se ve respaldada por las decisiones de grupos especiales anteriores. En el marco del GATT de 1947, varios grupos especiales[400] examinaron medidas que ya no estaban en vigor en casos en los que, como en el presente, las medidas estaban aún en vigor en el momento en que se establecieron el Grupo Especial[401] y el mandato y/o cuando existía la amenaza de que las medidas se volvieran a aplicar.

"Los automoviles nacionales fabricados en el extranjero por trabajadores indonesios y que cumplan las prescripciones en materia de contenido nacional establecidas por el Ministro de Industria y Comercio serán tratados de igual modo que los fabricados en Indonesia".

Este texto sólo faculta al Ministro de Industria y Comercio para determinar el nivel de contenido nacional. No hay ninguna indicación de que las autoridades indonesias puedan negar el beneficio a un automóvil certificado previamente como automóvil nacional (suponiendo que tal certificación sea necesaria, véase la nota anterior).

El artículo 2 del Decreto Presidencial 42/1996 también está redactado en términos obligatorios:

"La igualdad de trato prevista en el artículo 1 se concederá sólo una vez, por un período máximo de un año, y por los importes que determinará el Ministro de Industria y Comercio".

También en este caso se dan facultades al Ministro de Industria y Comercio para determinar los "importes", pero no hay ninguna indicación de que el beneficio pueda ser denegado. La expresión "una vez" es ambigua. Podría significar que el beneficio se concede sólo una vez respecto de cada automóvil nacional o una vez para cada empresa de vanguardia. La interpretación que ahora formula Indonesia, según la cual "una vez" significa que el Gobierno de Indonesia no concederá ninguna nueva autorización para importar automóviles nacionales en franquicia arancelaria y libre de impuestos resulta artificial y no es convincente. Basta observar que el último día del período de un año (30 de junio de 1997) no se especificó en el Decreto Presidencial 42/1996 ni en ninguna otra medida de aplicación general conocida por todos los posibles beneficiarios del Decreto Presidencial 42/1996, sino únicamente en la autorización de importación concedida a PT TPN en el "Reconocimiento de importador registrado/agente exclusivo, número 1410/MPP/6/1996".

[400] Véase, por ejemplo, el Informe del Grupo Especial que se ocupó del asunto CEE – Restricciones a las importaciones de manzanas de mesa – Reclamación de Chile, adoptado el 22 de junio de 1989, IBDD 36S/104; el Informe del Grupo Especial del asunto CEE – Restriciones a las importaciones de manzanas – Reclamación de los Estados Unidos, adoptado el 22 de junio de 1989, IBDD 36S/153; el Informe del Grupo Especial que examinó el asunto Estados Unidos – Prohibición de las importaciones de atún y productos de atún procedentes del Canadá, adoptado el 22 de febrero de 1982, IBDD 29S/97; el Informe del Grupo Especial del asunto CEE – Restricciones a las importaciones de manzanas de mesa – Reclamación de Chile, adoptado el 10 de noviembre de 1980, IBDD 27S/104; y el Informe del Grupo Especial del asunto CEE – Medidas en relación con las proteínas destinadas a la alimentación animal, adoptado el 14 de marzo de 1978, IBDD 25S/53.

Aunque la demandada alega que las decisiones de grupos especiales anteriores respaldan la negativa a pronunciarse sobre una medida expirada, sólo puede señalar un único caso en el que un grupo especial decidió no pronunciarse sobre una medida revocada después del establecimiento del grupo especial, es decir, el que se ocupó del asunto Tailandia – Restricciones aplicadas a la importación de cigarrillos e impuestos internos sobre los cigarrillos, adoptado el 7 de noviembre de 1990, IBDD 37S/222. El Informe de ese Grupo Especial constituye una anomalía y en las resoluciones de grupos especiales de la OMC que trataron la misma cuestión no se hace referencia a él.

[401] El Grupo Especial solicitado por las Comunidades Europeas fue establecido por el OSD en la reunión que celebró el 12 de junio de 1997 (véase WT/DS55/7, WT/DS64/5 y WT/DS54/7).

7.153 Esta práctica ha proseguido en el marco del Acuerdo sobre la OMC. En el caso Estados Unidos – Pautas para la gasolina reformulada y convencional[402], el Grupo Especial decidió no pronunciarse sobre una medida que se había dejado sin efecto, pero sólo porque dicha medida había expirado antes de que se estableciera el mandato del Grupo Especial y era improbable que se renovara. En el asunto Estados Unidos – Medida que afecta a las importaciones de camisas y blusas de tejidos de lana procedentes de la India, el Grupo Especial decidió que:

> a falta de un acuerdo entre las partes para poner término a las actuaciones, consideramos apropiado emitir nuestro informe definitivo en relación con el asunto enunciado en el mandato de este Grupo Especial a fin de cumplir dicho mandato […] no obstante el retiro de la limitación por los Estados Unidos"[403],[404]

b) Carece de importancia el hecho de que el Gobierno de Indonesia no ordenara expresamente a PT TPN que importara automóviles o piezas procedentes de Corea

7.154 Existen pruebas abundantes e indudables de que el Gobierno de Indonesia (y no meramente "algunos funcionarios") (véase la sección VII.D) sabía perfectamente que PT TPN aprovecharía las medidas impugnadas para importar el Timor S515 (y posteriormente las piezas y componentes correspondientes) de Corea, y que no importaría ningún otro automóvil de pasajeros de ningún otro Miembro:

- el único propietario de PT TPN había establecido una empresa conjunta con Kia para montar automóviles Kia en Indonesia ya en 1993. Esa empresa conjunta obtuvo una autorización de inversión del Gobierno de Indonesia[405];
- la aprobación de inversión otorgada a PT TPN por el Gobierno de Indonesia el 9 de noviembre de 1995 establece expresamente que los automóviles de pasajeros que se montarán en las instalaciones de Karawang "utilizarán la tecnología de Kia para convertirla en tecnología local"[406];
- mediante una carta remitida al Ministro de Estado para la Movilización de Fondos de Inversión el 12 de diciembre de 1995, PT TPN solicitó la aprobación de un programa "para realizar el proyecto de automóvil nacional". Ese programa preveía, entre otras cosas, la importación de vehículos automóviles fabricados por Kia en Corea, así como la importación,

[402] Informe del Grupo Especial que examinó el asunto Estados Unidos – Pautas para la gasolina reformulada y convencional, WT/DS2/R, adoptado el 20 de mayo de 1996, párrafo 6.19.

[403] Informe del Grupo Especial que examinó el asunto Estados Unidos – Medida que afecta a las importaciones de camisas y blusas de tejidos de lana procedentes de la India, adoptado el 23 de mayo de 1997, WT/DS33/R, párrafo 6.2.

[404] En el caso Argentina – Medidas que afectan a las importaciones de calzado, textiles, prendas de vestir y otros artículos (WT/DS56/R, páginas 98 a 102, no adoptado), el Grupo Especial decidió no pronunciarse sobre una medida que había sido revocada después de la distribución de la solicitud de establecimiento de un grupo especial, pero antes de que el grupo especial se estableciera. El Grupo Especial observó asimismo que no había pruebas de que la medida se volvería a adoptar.

[405] Las Comunidades Europeas nunca se han referido a PT TPN como una empresa conjunta con Kia. Las Comunidades Europeas observan que el Sr. Hutomo Mandala, único propietario de PT TPN, y Kia habían establecido una empresa conjunta en 1993, denominada PT Indauda Putra Nasional Motors. Durante la primera reunión celebrada con el Grupo Especial, el Gobierno de Corea admitió la existencia de algún tipo de acuerdo de empresa conjunta entre Kia y PT TPN. (Véase la sección XII.B).

[406] Documento 15 presentado como prueba por Indonesia.

en una fase posterior, de piezas y componentes suministrados por Kia para el montaje de automóviles en Indonesia.[407];

- mediante una carta de fecha 28 de mayo de 1996, PT TPN solicitó autorización para "la fabricación de vehículos con la marca Timor S515 en la fábrica Kia Motor Co., Corea del Sur, que se enviarán a Indonesia […]"[408];

- el "Reconocimiento de importador registrado/agente exclusivo"[409] otorgado a PT TPN el 7 de junio de 1996 no especifica el origen de las importaciones. Sin embargo, ese reconocimiento fue remitido en respuesta a una carta enviada por PT TPN el 28 de mayo de 1997. Además, las especificaciones anexas al Reconocimiento corresponden al Kia Sephia.

7.155 Por supuesto, es imposible para las Comunidades Europeas determinar si, además de conocer la elección hecha por PT TPN y sus consecuencias, el Gobierno de Indonesia dio instrucciones o influyó en esa elección. Dada la importancia concedida por el Gobierno de Indonesia al Programa de Automóviles Nacionales, es difícil creer que no tuvo ninguna participación en una cuestión tan fundamental como la elección de Kia. Además, los hechos del caso presente que han sido revelados hasta ahora por Indonesia demuestran que en todo el proceso de concepción y aplicación del Programa de Automóviles Nacionales, la actuación privada y oficial se concertaron tan oportuna y armoniosamente que son prácticamente indistinguibles. PT TPN solicitó la aprobación para explotar un automóvil nacional antes de que ese programa existiera.[410] Cuando el Programa de Automóviles Nacionales fue finalmente aprobado, concedió ventajas que correspondían exactamente a las solicitadas por PT TPN varios meses antes. Lo que es aún más notable, el Ministerio de Industria y Comercio otorgó a PT TPN la condición de empresa de vanguardia[411] sólo unos pocos días después de la adopción del Programa[412] y antes de que PT TPN tuviera tiempo para presentar su solicitud formal.[413] Una secuencia análoga de hechos su produjo en mayo/junio de 1996. El 28 de mayo de 1996, PT TPN solicitó autorización para "producir" automóviles nacionales en Corea.[414] El 6 de junio de 1996, el Gobierno aprobó el Decreto Presidencial 42/96 por el que se creaba esa posibilidad. Al día siguiente, el Ministerio de Comercio e Industria accedió a la solicitud de PT TPN del 28 de mayo de 1996.[415]

7.156 En todo caso, el hecho de que la elección de PT TPN fuera libre o hubiera estado influida por el Gobierno de Indonesia en última instancia carece de importancia. La medida impugnada por las Comunidades Europeas no es la elección de PT TPN, sino las consecuencias jurídicas que el Gobierno de Indonesia vinculó

---

[407] Documento 24 presentado como prueba por Indonesia.

[408] Documento 18 presentado como prueba por Indonesia.

[409] Documento 13 presentado como prueba por Indonesia.

[410] Documento 24 presentado como prueba por Indonesia.

[411] Documento 41 presentado como prueba por Indonesia. Esta decisión sólo fue dada a conocer por Indonesia en la primera reunión celebrada con el Grupo Especial. Según Indonesia, "había sido pasada por alto e incluida en la lista de documentos traducidos". En realidad, empero, la existencia de esta decisión no había sido mencionada por Indonesia. Indonesia dijo en cambio que PT TPN fue designada como empresa de vanguardia el 5 de marzo de 1997 mediante el Decreto 02/SK/1996.

[412] Por el contrario, la solicitud de Bimantara aún aguarda una respuesta formal, más de un año después de haber sido presentada. La solicitud de PT Multimotor France jamás tuvo respuesta.

[413] Documento 14 presentado como prueba por Indonesia.

[414] Documento 18 presentado como prueba por Indonesia.

[415] Documento 13 presentado como prueba por Indonesia.

a esa elección, de modo consciente y voluntario. La existencia de una violación de hecho del párrafo 1 del artículo I del GATT no está supeditada al contenido de la elección de PT TPN. Si en lugar de asociarse a Kia, PT TPN hubiera escogido a un asociado japonés, el régimen establecido por el Gobierno de Indonesia hubiera llevado necesariamente a la misma consecuencia, de que sólo las importaciones procedentes de un Miembro se hubieran beneficiado de las preferencias arancelarias y fiscales.[416]

c) Los automóviles y las piezas abarcados por las medidas son productos similares de todos los demás automóviles y piezas

7.157 La alegación de Indonesia, de que el Timor S515 no es un producto similar respecto de ninguno de los automóviles importados de las Comunidades Europeas no sólo es incorrecta desde el punto de vista de los hechos (véase la sección V.A.2), sino que no guarda ninguna relación con el caso. A fin de establecer una violación del párrafo 1 del artículo I del GATT, las Comunidades Europeas no están obligadas a demostrar que la medida en cuestión ha tenido ningún efecto real en sus importaciones a Indonesia. En cambio, es suficiente que las Comunidades Europeas demuestren que si un producto "similar" se hubiera importado desde las Comunidades Europeas no hubiera gozado de las mismas ventajas de que dispusieron los Timor S515 importados de Corea.

7.158 Las ventajas arancelarias y fiscales concedidas por Indonesia a los automóviles Timor S515 importados de Corea se basan en tres condiciones:

- en primer lugar, los automóviles deben ser automóviles nacionales fabricados por una empresa de vanguardia o destinados a ellas;

- en segundo lugar, deben haber sido fabricados con la participación de nacionales indonesios;

- en tercer lugar, deben incluir un determinado porcentaje de piezas y componentes importados de Indonesia como compras de contrapartida.

7.159 Es obvio que ninguna de las tres condiciones que se acaban de mencionar afecta per se a las características físicas de los automóviles nacionales, ni, por tanto, hace que esos automóviles dejen de ser similares de cualquier otro automóvil que se exporte o pueda exportarse desde las Comunidades Europeas. Un automóvil de pasajeros fabricado en las Comunidades Europeas, que es idéntico en todos los aspectos (y, por tanto, indiscutiblemente "similar") a los automóviles Timor S515 importados por PT TPN no gozaría de las exenciones arancelarias y fiscales concedidas por el Decreto presidencial 42/1996, simplemente porque no es un automóvil nacional fabricado por o para PT TPN.

7.160 Indonesia alega asimismo que el 93 por ciento de las piezas destinadas al Timor S515 se fabrican adaptándose a las especificaciones de ese modelo. Por ello, según Indonesia, no son piezas "similares" a las que se utilizan para otros automóviles, que también se adaptan a las especificaciones de los clientes. Este argumento no puede aceptarse. Daría lugar al absurdo resultado de que, incluso si dos automóviles fueran "similares" cuando se los importa montados, las piezas y componentes que los constituyen nunca podrían ser considerados "similares" si se los importa separadamente. Si se aceptara el argumento de Indonesia, sería

[416] El intento de Indonesia de distinguir el presente caso del asunto CE – Importaciones de carne de bovino procedentes del Canadá (adoptado el 10 de marzo de 1981, IBDD 28S/97) y del asunto España – Régimen arancelario del café sin tostar (adoptado el 11 de junio de 1981, IBDD 28S/109) no alcanza su objetivo. Resulta obvio que en ninguno de ellos se constató que la elección de proveedor realizada por la parte privada beneficiaria de la subvención constituyera una discriminación de hecho ordenada por el Gobierno, ya que en ninguno de ambos casos se trataba de una subvención. En cambio, es más pertinente observar que el Gobierno español no tenía más influencia sobre las variedades de café cultivadas por los productores colombianos favorecidos que el Gobierno de Indonesia respecto de la elección supuestamente privada hecha por PT TPN. En ambos casos, el Gobierno se basó en un hecho que no estaba sometido a su control, pero que era conocido, a fin de aplicar una medida que tenía el resultado necesario de beneficiar únicamente a las importaciones de una procedencia determinada.

posible que un Miembro aplicara tipos arancelarios tan diferentes a un determinado tipo de piezas como modelos de automóviles se montan en su territorio. Llevado a su conclusión lógica, el argumento de Indonesia tendría el efecto de colocar todo el comercio de piezas y componentes adaptados a las especificaciones del cliente fuera del alcance de numerosas normas de la OMC, incluidas algunas de las más fundamentales, que se basan en el concepto de "producto similar". Por esa razón, las CE consideran que las piezas y componentes adaptados a las especificaciones del cliente, incluidos los utilizados para el montaje de automóviles, se deben considerar "similares" si son suficientemente similares en cuanto a sus características físicas y usos finales, incluso aunque no sean intercambiables. A estos fines, se debe considerar que dos piezas adaptadas a las especificaciones del cliente tienen usos finales suficientemente similares cuando están destinadas a ser utilizadas en productos que son en sí mismos "similares".

3. Argumentos de réplica de los Estados Unidos

7.161 Como se ha demostrado (véase la sección VII.C), Indonesia violó el párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994 cuando autorizó, por un plazo de un año, la importación y la venta en Indonesia de sedanes Kia Sephia completamente construidos, con exención del arancel del 200 por ciento y del impuesto de lujo del 35 por ciento aplicados por Indonesia.[417] En su primera comunicación, Indonesia presentó como respuesta tres argumentos, ninguno de los cuales tiene fundamento.

a) La exención de un año de duración no es "letra muerta"

7.162 El primer argumento de Indonesia es que la autorización de un año de duración ha expirado porque TPN no puede importar ningún otro Sephia en franquicia arancelaria y fiscal. Por lo tanto, según Indonesia, la autorización de un año de validez ha expirado (o, como podría decirse en la jerga del derecho mercantil, es "letra muerta") y la reclamación basada en el párrafo 1 del artículo I carece de importancia práctica.

7.163 Este argumento es incorrecto desde el punto de vista de los hechos. Si bien puede ser cierto que TPN no está autorizada para importar otros automóviles Sephia en franquicia arancelaria y fiscal por el momento, esto no significa que las medidas en cuestión ya no están en vigor. En lo que respecta a la exención del impuesto de lujo, hay un conjunto de automóviles Sephia que se importaron al amparo de la autorización de un año de duración, pero que aún no se han vendido. En su respuesta correspondiente al Anexo V, Indonesia declaró que estos automóviles Sephia quedarían exentos del impuesto de lujo cuando se vendieran.[418]

7.164 Del mismo modo, los incentivos arancelarios están aún en vigor. Se ha informado ampliamente que, como condición para obtener la autorización de un año de duración, se exigió a TPN que cumpliera la prescripción en materia de contenido nacional establecida en el Programa de Automóviles Nacionales, que ascendía al 20 por ciento durante el primer año.[419] Además, se exigió a TPN que presentara una garantía bancaria ante la Dirección General de Aduanas, para garantizar el reembolso de los derechos condonados si la empresa Kia Timor no cumplía el requisito del 20 por ciento. Estos informes son concordantes con el Decreto 82/1996 y el Decreto 36/1997, que se refieren al posible reembolso por parte de la empresa de automóviles nacionales si los niveles de contenido nacional no se cumplen, así como al requisito de presentar una garantía bancaria a las autoridades indonesias a fin de garantizar ese reembolso.[420]

---

[417] Los Estados Unidos observaron que, con respecto a la violación del párrafo 1 del artículo I por parte de Indonesia, en la segunda reunión del Grupo Especial los Estados Unidos estuvieron de acuerdo con los argumentos formulados por el Japón y las Comunidades Europeas.

[418] AV/15, pregunta complementaria #12/27 de los Estados Unidos, y respuesta de Indonesia a la misma en AV/16.

[419] Documento 23 presentado como prueba por los Estados Unidos.

[420] Documentos 21 y 9 presentados como prueba por Indonesia.

7.165 Una declaración que figura en la respuesta inicial de Indonesia en el procedimiento relativo al Anexo V se refiere a la garantía bancaria, y en ella se establece que "la subvención se concederá después de terminada la auditoría sobre el contenido nacional".[421] Además, en la primera reunión del Grupo Especial, los representantes indonesios confirmaron que la auditoría no se había completado. Esto significa que, al 4 de diciembre de 1997, bastante después del establecimiento de este Grupo Especial, los incentivos arancelarios de un año de duración concedidos a TPN seguían siendo condicionales, y podían ser recuperados por el Gobierno si TPN y Kia Timor no cumplían satisfactoriamente la auditoría.

7.166 En resumen, las medidas que autorizan los incentivos fiscales y arancelarios de un año de duración aún están en vigor y no han expirado.

7.167 Por otra parte, la afirmación de Indonesia de que no concederá esas exenciones en el futuro se ha expresado de manera cautelosa. En sus respuestas a las preguntas 3 1) y 3 2) formuladas por el Japón (documento 43 presentado como prueba por Indonesia), Indonesia señala que no concederá ninguna exención arancelaria y fiscal en el futuro en el marco del Decreto Presidencial Nº 42/96. Estas respuestas no descartan la autorización de futuras exenciones arancelarias y fiscales en virtud de nuevos decretos. Dada la aparente facilidad con que tales decretos se pueden dictar, el Grupo Especial debe pronunciarse sobre las reclamaciones basadas en el artículo I a fin de advertir claramente a Indonesia que la autorización de exenciones análogas en el futuro constituiría una violación del artículo I.

7.168 Además, y como cuestión jurídica, otros grupos especiales anteriores han examinado la compatibilidad de medidas que habían dejado de estar en vigor después de la fecha en que se había establecido el grupo especial y su mandato.[422] En el caso presente, las medidas en cuestión siguen estando en vigor mucho después de la fecha en que se estableció el Grupo Especial y su mandato.

b) Indonesia concedió una ventaja a un país determinado

7.169 Indonesia alega asimismo que no ha violado el párrafo 1 del artículo I porque supuestamente no concedió una ventaja a los automóviles originarios de Corea. En cambio, según Indonesia, TPN tenía libertad para importar automóviles en franquicia arancelaria y fiscal de cualquier procedencia que escogiera.

7.170 Esta afirmación está en contradicción con los hechos. El documento que autoriza esas importaciones, el Decreto Nº 1410/MPP/6/1996, no permitía a TPN importar los automóviles de pasajeros que escogiera, sino que sólo autoriza expresamente la importación del "TIMOR Sedan/S515 de 1.500 cm³". Además, como Indonesia reconoce:

> Esta medida era necesaria porque TPN necesitaba importar automóviles Timor construidos para establecer la red de comercialización necesaria y presentar un automóvil nacional al público comprador indonesio antes de que pudiera comenzar la producción nacional.[423]

Este objetivo sólo podía alcanzarse mediante la importación de automóviles Kia Sephia adquiridos al asociado de TPN en la empresa conjunta, Kia Motors de Corea. No se podía haber alcanzado mediante la importación y la venta, por ejemplo, de automóviles GM Opel, Ford Escort o Chrysler Neon. Parafraseando la afirmación de Indonesia relativa al asunto Gasolina reformulada, cabe decir que las autoridades indonesias debían haber previsto que el régimen que establecían era discriminatorio.

---

[421] AV/14, documento adjunto U-16/1.

[422] Estados Unidos – Medidas que afectan a las importaciones de camisas y blusas de tejidos de lana procedentes de la India, WT/DS33/R, Informe del Grupo Especial adoptado el 23 de mayo de 1997, párrafo 8.1; y CEE – Medidas en relación con las proteínas destinadas a la alimentación animal, Informe del Grupo Especial adoptado el 14 de marzo de 1978, IBDD 25S/53.

[423] Véase la sección VII.D.3 b).

7.171 A este respecto, el Órgano de Apelación ratificó recientemente la importancia del principio de la no discriminación, tanto de facto como de jure. En el asunto Bananos III, el Órgano de Apelación expresó lo siguiente en relación con la obligación NMF dimanante del artículo II del AGCS: "Por otra parte, si el artículo II no era aplicable a la discriminación de facto, no sería difícil […] concebir medidas discriminatorias encaminadas a eludir la finalidad fundamental de ese artículo".[424] En el caso presente, Indonesia ha tratado de eludir el principio básico de no discriminación contenido en el artículo I del GATT de 1994.

7.172 Una cuestión a la que el Japón y las Comunidades Europeas no hicieron referencia es el argumento indonesio de que TPN, y no Kia, era la beneficiaria del Decreto Nº 42/96, y de que Kia no obtuvo ninguna ventaja, aparte de recibir pagos de TPN por ser uno de sus proveedores. En primer lugar, los Estados Unidos desean hacer notar que el artículo I se aplica a los productos, y no a las empresas. No obstante, en opinión de los Estados Unidos, el recibir pagos por los productos que se suministran constituye una ventaja, favor o privilegio en el sentido del párrafo 1 del artículo I, en particular cuando la posibilidad de recibir los pagos depende de una exención arancelaria y fiscal de carácter especial que no se concede a los proveedores de otros países. Si se aceptaran los argumentos de Indonesia, se abriría un enorme resquicio en el artículo I, porque siempre se podría alegar que quienes están en desventaja por la aplicación de medidas que no respetan el principio NMF son importadores y no proveedores.

c) Los automóviles de pasajeros en cuestión son productos similares al sedán Kia Sephia

7.173 Por último, Indonesia afirma que los reclamantes no han establecido, a los fines del artículo I, que existe algún "producto similar" al sedán Timor Kia Sephia. Al alegar que los vehículos de pasajeros presentan grandes diferencias, Indonesia sostiene que: "Simplemente no existe ningún automóvil que reúna los requisitos físicos y no físicos del Timor S515, de modo que pueda ser considerado un 'producto similar' de éste". (Véase la sección VII.D.2 c).)

7.174 Por el contrario, los Estados Unidos han presentado pruebas más que suficientes en su primera comunicación, estableciendo que los automóviles GM Opel, Ford Escort y Chrysler Neon son "productos similares" al Timor Kia Sephia. Indonesia no ha presentado ninguna prueba en contrario, sino que simplemente ha afirmado que no existe ningún automóvil de pasajeros "idéntico" al Sephia. No obstante, la identidad de los productos no es necesaria a los fines del análisis del "producto similar" de conformidad con el artículo I, especialmente en el caso de los productos de consumo, tales como los automóviles de pasajeros, ya que por su propia naturaleza se diferenciarán entre sí debido a la competencia existente entre los productos. Si se exigiera la identidad de los productos, el artículo I sería letra muerta en el caso de los productos de consumo.[425]

VIII. RECLAMACIONES BASADAS EN EL ACUERDO SOBRE SUBVENCIONES

8.1 Las Comunidades Europeas y, en su solicitud de establecimiento de un grupo especial, los Estados Unidos, alegan que las medidas del Programa de 1993 y del Programa de Automóviles Nacionales causan perjuicio grave a sus intereses en el sentido del artículo 6 del Acuerdo sobre Subvenciones. No obstante, en su primera comunicación, los Estados Unidos aclararon que limitaban su reclamación de perjuicio grave a las subvenciones concedidas en el marco del Programa de Automóviles Nacionales. Por otra parte, los Estados

[424] Comunidades Europeas – Régimen para la importación, venta y distribución de bananos, WT/DS27/AB/R, Informe del Órgano de Apelación adoptado el 25 de septiembre de 1997, párrafo 233.

[425] A este respecto, en el asunto Japón – Impuestos sobre las bebidas alcohólicas, WT/DS8/AB/R, Informe del Órgano de Apelación adoptado el 1° de noviembre de 1996, página 26, el Órgano de Apelación ratificó la conclusión del Grupo Especial, de que el shochu y el vodka son "productos similares" a los efectos de la primera frase del párrafo 2 del artículo III, disposición que, a juicio del Órgano de Apelación, se debía interpretar en sentido estricto. Toda persona que haya probado el shochu y el vodka sabe que esas dos bebidas no son "idénticas".

Unidos alegan que, al modificar el Programa de 1993 y adoptar el Programa de Automóviles Nacionales, Indonesia ha violado el párrafo 2 del artículo 28 del Acuerdo sobre Subvenciones.

8.2 En la presente diferencia, todas las partes que presentan alegaciones relativas al perjuicio grave (es decir, las Comunidades Europeas y los Estados Unidos en sus reclamaciones, e Indonesia en sus respuestas) convienen en que las medidas arancelarias y fiscales adoptadas en el marco del Programa de 1993 y del Programa de Automóviles Nacionales son subvenciones específicas. Los Estados Unidos e Indonesia discrepan en cuanto a si el préstamo de 690 millones de dólares es una subvención específica. Se exponen a continuación los argumentos de las partes a este respecto:

A. Existencia de subvenciones específicas

1. Las medidas en cuestión son subvenciones

a) Argumentos de las Comunidades Europeas

8.3 Se exponen a continuación los argumentos de las Comunidades Europeas, que sostienen que las medidas en cuestión son "subvenciones" en el sentido del artículo 1 del Acuerdo sobre Subvenciones.

8.4 El párrafo 1 del artículo I del Acuerdo sobre Subvenciones establece en su parte pertinente que:

> A los efectos del presente Acuerdo, se considerará que existe subvención:
>
> a) 1) cuando haya una contribución financiera de un gobierno o de cualquier organismo público en el territorio de un Miembro […], es decir: […]
>
> ii) cuando se condonen o no se recauden ingresos públicos que en otro caso se percibirían (por ejemplo, incentivos tales como bonificaciones fiscales); […]
>
> y
>
> b) con ello se otorgue un beneficio.

8.5 Las medidas en cuestión prevén la concesión de tres tipos de incentivos:

- desgravación de los derechos de importación aplicables a las piezas y los componentes destinados al montaje de vehículos nacionales;
- exención del impuesto sobre la venta de artículos de lujo concedida a los automóviles nacionales; y
- desgravación de los derechos de importación aplicables a los automóviles nacionales importados de Corea.

8.6 Tanto los derechos de importación como el impuesto sobre la venta de artículos de lujo son aplicados, recaudados y asignados por el Gobierno de Indonesia. En consecuencia, constituyen "ingresos públicos".

8.7 La importación en Indonesia de vehículos automóviles y de sus piezas y componentes está legalmente sujeta al pago de derechos de aduana. De igual modo, las ventas de automóviles de pasajeros están legalmente sujetas al pago del impuesto sobre la venta de artículos de lujo. Por lo tanto, al conceder los incentivos que se examinan, el Gobierno de Indonesia "condona ingresos" que "en otro caso se percibirían".

8.8 Las medidas conceden un "beneficio" directo a las personas y entidades que, si no existieran los incentivos, estarían obligadas al pago de los derechos e impuestos, es decir, a PT TPN. Por las razones expuestas, se debe concluir que los incentivos concedidos en el marco del Programa de Automóviles Nacionales constituyen "subvenciones" en el sentido del artículo 1 del Acuerdo sobre Subvenciones.

b) Argumentos de los Estados Unidos

8.9 Los Estados Unidos sostienen que los incentivos arancelarios y fiscales y el préstamo de 690 millones de dólares dirigido por el Gobierno en el marco del Programa de Automóviles Nacionales constituyen subvenciones en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo sobre Subvenciones. Se exponen a continuación los argumentos de los Estados Unidos sobre el particular.

8.10 Los incentivos arancelarios y fiscales y el préstamo de 690 millones de dólares destinado oficialmente a TPN en el marco del Programa de Automóviles Nacionales constituyen subvenciones en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo sobre Subvenciones porque cada una de estas medidas entrañan: 1) una contribución financiera; y 2) el otorgamiento de un beneficio.

8.11 Con respecto a los incentivos arancelarios y fiscales, el Gobierno de Indonesia reconoce que dichos incentivos constituyen subvenciones. (Véase por ejemplo, la sección VII.C.) Sin embargo, con independencia de este reconocimiento, esos incentivos arancelarios y fiscales se ajustan a la definición de subvención establecida en el párrafo 1 del artículo I. La exención de derechos aduaneros a las piezas utilizadas para producir el "automóvil nacional" (el sedán Timor Kia Sephia), la exención de derechos aduaneros de un año de duración concedida a los sedanes Kia Sephia (completamente montados) importados de Corea, y la exención efectiva del impuesto sobre la venta de artículos de lujo otorgada a los sedanes Timor Kia Sephia (importados completamente montados de Corea o montados en Indonesia) constituyen claramente "ingresos públicos" que se condonan en el sentido del párrafo 1a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo sobre Subvenciones. Esas medidas constituyen en sí mismas una "contribución financiera". Además, otorgan un beneficio al reducir los costos del beneficiario y al hacer posible que el producto en cuestión, el sedán Timor Kia Sephia, se venda a un precio inferior al que se hubiera vendido en caso de no existir las exenciones arancelarias y fiscales.

8.12 El préstamo de 690 millones de dólares dirigido por el Gobierno queda abarcado por el párrafo 1a) 1) iv) del artículo 1, en el que se establece que existe una "contribución financiera" cuando:

> un gobierno realice pagos a un mecanismo de financiación, o encomiende a una entidad privada una o varias de las funciones descritas en los incisos i) a iii) supra que normalmente incumbirían al gobierno, o le ordene que las lleve a cabo, y la práctica no difiera, en ningún sentido real, de las prácticas normalmente seguidas por los gobiernos […]. (Subrayado añadido.)

Como se ha indicado anteriormente, existen pruebas que demuestran sin ningún género de dudas que el Gobierno de Indonesia dio instrucciones al consorcio de bancos oficiales y privados para que concedieran el préstamo de 690 millones de dólares a la empresa TPN. Al actuar de ese modo, el Gobierno ordenó a una entidad privada que llevara a cabo la función descrita en el párrafo 1a) i) del artículo 1, es decir, el otorgamiento de un préstamo en condiciones de favor. Esta financiación en condiciones de favor normalmente está a cargo de instituciones crediticias oficiales u otros organismos públicos.

8.13 Por último, el préstamo dirigido por el Gobierno otorgó un beneficio a la empresa TPN. Al ordenar a los bancos que concedieran un préstamo a TPN, el Gobierno otorgó a esta empresa dos tipos de beneficios: a) TPN recibió financiación que en otro caso no hubiera podido obtener; y b) incluso suponiendo que TPN pudiera haber obtenido financiación de una magnitud similar, las condiciones de la financiación fueron más favorables que las condiciones que esa empresa hubiera obtenido sin la participación del Gobierno. (Véase la sección V.C.3).[426]

[426] Indonesia cuestiona que el préstamo de 690 millones de dólares destinado oficialmente a TPN sea una subvención, pero no ha presentado ninguna prueba de que no lo sea. En cambio, Indonesia se limita a afirmar que el Gobierno no ha desempeñado ningún papel en la concesión del préstamo, pero que después el Gobierno ha realizado una investigación independiente y ha determinado que el préstamo fue concedido en condiciones comerciales. Sin embargo, Indonesia no ofrece ninguna prueba para apoyar sus afirmaciones o para refutar las pruebas presentadas por los Estados Unidos en su primera comunicación.

c) Argumentos de Indonesia

8.14 Indonesia alega también que las medidas litigiosas son subvenciones en el sentido del artículo 1 del Acuerdo sobre Subvenciones. Estos argumentos se exponen en parte en la sección V.D. Véanse también otros argumentos de Indonesia sobre este particular en la sección VIII.A.3, infra.

2. Las medidas en cuestión son específicas

a) Argumentos de las Comunidades Europeas

8.15 Las Comunidades Europeas sostienen que las subvenciones están supeditadas al cumplimiento de prescripciones en materia de contenido nacional y que en consecuencia, son "específicas" en el sentido del artículo 2 del Acuerdo sobre Subvenciones. Se exponen a continuación los argumentos de las Comunidades Europeas sobre este particular:

8.16 El párrafo 2 del artículo 1 del Acuerdo sobre Subvenciones establece lo siguiente:

> Una subvención, tal como se define en el párrafo 1, sólo estará sujeta a las disposiciones de la Parte II o a las disposiciones de las Partes III o V cuando sea específica con arreglo a las disposiciones del artículo 2.

8.17 De conformidad con el párrafo 3 del artículo 2 del Acuerdo sobre Subvenciones,

> Toda subvención comprendida en las disposiciones del artículo 3 se considerará específica.

8.18 El párrafo 1 del artículo 3 del Acuerdo sobre Subvenciones establece que:

> 3.1 […] las siguientes subvenciones, en el sentido del artículo 1, se considerarán prohibidas: […]
>
> > b) las subvenciones supeditadas al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados, como condición única o entre otras varias condiciones.

8.19 La desgravación de derechos de aduana concedida a las importaciones de piezas y componentes está supeditada a que el vehículo terminado o las piezas y los componentes utilizados para el montaje de los productos importados tengan un porcentaje mínimo de contenido nacional. De modo análogo, la concesión de exenciones del impuesto sobre la venta de artículos de lujo está supeditada a que los vehículos automóviles de que se trata cumplan determinadas prescripciones en materia de contenido nacional. Por último, la desgravación de derechos de aduana concedida a las importaciones de automóviles nacionales está supeditada

---

A este respecto, si bien el Grupo Especial ha concluido que las reclamaciones estadounidenses relativas al préstamo son inadmisibles, el préstamo sigue guardando relación con el caso presente. Véase Argentina - Medidas que afectan a las importaciones de calzado, textiles, prendas de vestir y otros artículos, WT/DS56/R, Informe del Grupo Especial de fecha 25 de noviembre de 1997, párrafo 6.15. Indonesia afirmó en la primera reunión del Grupo Especial que, después de la puesta en marcha de TPN, el "mercado señalará los ganadores y los perdedores, como corresponde". Declaración de Indonesia ante el Grupo Especial, página 2. Esta declaración se ve simplemente desmentida por el hecho de que el Gobierno de Indonesia ordenó a un consorcio de bancos que concediera un préstamo de 690 millones de dólares a TPN en condiciones preferenciales. Este préstamo es una subvención y, al tener un plazo de 10 años, su período de asignación es también de 10 años. En otros términos, se considerará que TPN recibe subvenciones derivadas del préstamo durante los próximos 10 años. La existencia del préstamo contradice la alegación de Indonesia de que, a partir de 1999, el "mercado" señalará los ganadores y los perdedores. Además, la alegación de Indonesia, de que el Gobierno de ese país no desempeñó ningún papel en la concesión del préstamo está tan en contradicción con los hechos conocidos que pone en tela de juicio la credibilidad de otras afirmaciones sobre los hechos formulados por el Gobierno de Indonesia en este asunto.

a que el fabricante extranjero de los automóviles compre una determinada cantidad de piezas y componentes indonesios y las incorpore a los productos exportados a Indonesia.[427] Por lo tanto, tres de los incentivos en cuestión son medidas "supeditadas al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados" en el sentido del párrafo 1b) del artículo 3 y, en consecuencia, deben considerarse como "específicas" en el sentido del párrafo 2 del artículo 1 y del artículo 2 del Acuerdo sobre Subvenciones.

8.20 Incluso si las subvenciones en cuestión no estuvieran supeditadas al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados, serían de todos modos "específicas" de conformidad con el párrafo 1 del artículo 2 del Acuerdo sobre Subvenciones porque el derecho a obtener la subvención está limitado a determinadas empresas que pertenecen a cierta rama de producción y que cumplen determinados criterios que no son objetivos. Por otra parte, la decisión de otorgar o no las subvenciones es de carácter discrecional y, en la práctica, los beneficios se han otorgado a una única empresa: PT TPN.

8.21 Indonesia no pone en duda que las medidas son "subvenciones específicas" sujetas a las disposiciones del Acuerdo sobre Subvenciones. En efecto, las medidas fueron notificadas por Indonesia de conformidad con el párrafo 1 del artículo XVI del GATT y el artículo 25 del Acuerdo sobre Subvenciones el 28 de octubre de 1996, simultáneamente con la retirada por parte de Indonesia de su anterior notificación de algunas de las medidas de conformidad con el Acuerdo sobre las MIC.[428] Además, en relación con la presente diferencia, Indonesia reconoce que las medidas en cuestión constituyen subvenciones supeditadas a prescripciones en materia de contenido nacional.

8.22 Las Comunidades Europeas alegan asimismo que Indonesia reconoció durante las consultas que el Programa de junio de 1996 y el Programa de febrero de 1996 son subvenciones específicas.[429]

---

[427] Este incentivo también podría caracterizarse como una subvención supeditada a los resultados de exportación, el tipo de subvención prohibida por el párrafo 1a) del artículo 3 del Acuerdo sobre Subvenciones.

[428] G/SCM/N/16/IDN. Véase también G/SCM/Q2/IDN/9 de fecha 23 de mayo de 1997.

[429] Así, por ejemplo, en respuesta a una pregunta formulada por escrito por la Comunidad, Indonesia declaró que:

> En virtud de los decretos, instrucciones y reglamentos de febrero de 1996 y junio de 1996, las empresas que cumplen los criterios determinados quedan exentas del impuesto de lujo y de los derechos aduaneros de importación. Existen todos los elementos propios de una subvención: una contribución financiera del Gobierno consistente en ingresos que se dejan de percibir; un beneficio concedido a los beneficiarios, consistente en la exención del impuesto de lujo y de los derechos de importación, y la especificidad, por el hecho de que la subvención se limita a las empresas que cumplen los criterios expresados en los decretos, instrucciones y reglamentos de febrero de 1996 y junio de 1996. Entre los criterios para obtener las subvenciones con arreglo a los decretos, instrucciones y reglamentos de febrero de 1996 y junio de 1996 figura la obligación de alcanzar determinados niveles de contenido nacional. Esto constituye una de las "subvenciones supeditadas al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados" en el sentido del párrafo 1b) del artículo 3 del Acuerdo sobre Subvenciones. Véanse también las respuestas de Indonesia a las preguntas formuladas por la Comunidad, de fecha 25 de noviembre de 1995, puntos 2.a, 5.h, 5.I y 6.1. (Documento B-4 presentado como prueba por las CE).

b) Argumentos de los Estados Unidos

8.23 Los Estados Unidos alegan que los beneficios arancelarios y fiscales y el préstamo de 690 millones de dólares dirigido por el Gobierno en el marco del Programa de Automóviles Nacionales son específicos en el sentido del artículo 2 del Acuerdo sobre Subvenciones. Se exponen a continuación los argumentos de los Estados Unidos sobre este particular.

8.24 En virtud del párrafo 2 del artículo 1 del Acuerdo sobre Subvenciones, para que una subvención sea recurrible al amparo de la Parte III del Acuerdo sobre Subvenciones, ella debe ser "específica con arreglo a las disposiciones del artículo 2". Las subvenciones fiscales y arancelarias y el préstamo de 690 millones de dólares dirigido por el Gobierno en el marco del Programa de Automóviles Nacionales cumplen las condiciones de especificidad del artículo 2.

8.25 En primer lugar, cada una de estas subvenciones es específica de conformidad con el párrafo 3 del artículo 2, que dispone: "Toda subvención comprendida en las disposiciones del artículo 3 se considerará específica." Como las subvenciones arancelarias y fiscales previstas en el Programa de Automóviles Nacionales están supeditadas al cumplimiento de las prescripciones en materia de contenido nacional establecidas para el "automóvil nacional", estas subvenciones quedan comprendidas en el párrafo 1b) del artículo 3 del Acuerdo sobre Subvenciones, que se refiere a las "subvenciones supeditadas al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados, como condición única o entre otras varias condiciones". De igual modo, el préstamo de 690 millones de dólares dirigido por el Gobierno también queda incluido en la disposición del párrafo 1b) del artículo 3 porque existen pruebas que demuestran sin lugar a dudas que el Gobierno ordenó la concesión del préstamo porque la empresa TPN participaba en la producción de un "automóvil nacional". Esta participación, a su vez, estaba supeditada al cumplimiento de los requisitos en materia de contenido nacional establecidos en el Programa de Automóviles Nacionales.

8.26 En segundo lugar, estas subvenciones son también específicas con arreglo al párrafo 1 del artículo 2 del Acuerdo sobre Subvenciones, que establece criterios para determinar la especificidad con respecto a las subvenciones distintas de las subvenciones prohibidas y las subvenciones regionales.[430] El párrafo 1 del artículo 2 establece lo siguiente:

> Para determinar si una subvención, tal como se define en el párrafo 1 del artículo 1, es específica para una empresa o rama de producción o un grupo de empresas o ramas de producción (denominados en el presente Acuerdo "determinadas empresas") dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante, se aplicarán los principios siguientes:
>
> a) Cuando la autoridad otorgante, o la legislación en virtud de la cual actúe la autoridad otorgante, limite explícitamente el acceso a la subvención a determinadas empresas, tal subvención se considerará específica.
>
> b) Cuando la autoridad otorgante, o la legislación en virtud de la cual actúe la autoridad otorgante, establezca criterios o condiciones objetivos que rijan el derecho a obtener la subvención y su cuantía, se considerará que no existe especificidad, siempre que el derecho sea automático y que se respeten estrictamente tales criterios o condiciones. Los criterios o condiciones deberán estar claramente estipulados en una ley, reglamento u otro documento oficial de modo que se puedan verificar.
>
> c) Si hay razones para creer que la subvención puede en realidad ser específica aun cuando de la aplicación de los principios enunciados en los apartados a) y b) resulte una apariencia de no especificidad, podrán considerarse otros factores. Esos factores son los siguientes: la utilización de un programa de subvenciones por un número limitado de determinadas empresas, la utilización predominante por

[430] Las subvenciones regionales se tratan en el párrafo 2 del artículo 2.

> determinadas empresas, la concesión de cantidades desproporcionadamente elevadas de subvenciones a determinadas empresas, y la forma en que la autoridad otorgante haya ejercido facultades discrecionales en la decisión de conceder una subvención. Al aplicar este apartado, se tendrá en cuenta el grado de diversificación de las actividades económicas dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante, así como el período durante el que se haya aplicado el programa de subvenciones. (Se omiten las notas de pie de página.)

8.27 Con respecto a las subvenciones arancelarias y fiscales, se trata de subvenciones específicas en virtud del apartado a) porque la Instrucción Presidencial Nº 2/1996 y los diversos decretos y reglamentos de aplicación limitan el acceso a estas subvenciones a los fabricantes de automóviles. En otras palabras, las subvenciones están limitadas a una sola rama de producción, la industria del automóvil.

8.28 Por último, las subvenciones arancelarias y fiscales son específicas en virtud del apartado c). Estas subvenciones son utilizadas únicamente por Kia Timor y TPN, lo que claramente constituye "un número limitado de determinadas empresas", en el sentido de la segunda frase del apartado c). Además, la decisión de limitar estas subvenciones a Kia Timor y TPN constituye el ejercicio de facultades discrecionales, en el sentido de la segunda frase del apartado c). La única explicación ofrecida para la limitación de estas subvenciones a Kia Timor y TPN es que ésta ha sido la política del Gobierno de Indonesia. Si ello es así, esta manera de ejercer las prerrogativas de un gobierno en materia de políticas constituye el paradigma de una decisión discrecional.

8.29 En lo que respecta al préstamo de 690 millones de dólares dirigido por el Gobierno, las pruebas demuestran que este préstamo ha sido un "crédito especial" otorgado a una única empresa, TPN.[431] Al mismo tiempo que el Gobierno de Indonesia imponía restricciones a los créditos y cancelaba otros importantes proyectos[432], TPN pudo obtener un crédito global cuantioso en condiciones muy favorables, del que no

---

[431] "Analysts Warn About Loans for Timor Car", Jakarta Post, 13 de agosto de 1997 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 163 a 165).

[432] La decisión de conceder el crédito global de 690 millones de dólares se adoptó al mismo tiempo que el Gobierno de Indonesia, debido a la depreciación de la rupia y a una política crediticia enormemente agresiva por parte de los bancos, reducía los créditos y cancelaba importantes proyectos, lo que hacía que el préstamo concedido a TPN fuera especialmente extraordinario. Como hizo notar un comentarista de la decisión de conceder el préstamo de 690 millones de dólares, "esta decisión parece contradecir la política oficial de reducir la expansión crediticia". ("Jakarta Plans New 'National' Car", Financial Times (Londres), 7 de mayo de 1997, página 4 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 110 y 111).) En realidad, el Presidente de Indonesia, en su discurso sobre el estado de la Nación, anunció que "todos los proyectos que no constituyeran una prioridad nacional se aplazarían indefinidamente, teniendo en cuenta las 'nuevas realidades' que afrontaba el país". ("Timor Car Project Not to Be Rescheduled in Face of Currency Crunch", Agence France Presse, 20 de agosto de 1997 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 170 y 171)). También se informó que:

> El Presidente Soeharto, en su discurso del Día Nacional, pronunciado el último sábado, exhortó a la comunidad empresarial a seleccionar los proyectos para una ejecución cuidadosa, habida cuenta de las perturbaciones monetarias a las que hace frente actualmente la economía. Soeharto dijo que el Gobierno y la comunidad empresarial debían revisar sus proyectos de inversiones a fin de determinar a cuáles se debía conceder máxima prioridad y cuáles debían aplazarse.

("Timor Car Project Won't Be Rescheduled", Jakarta Post, 21 de agosto de 1997 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 172 y 173); véase también "Indonesia: Jakarta Pledges to Cut Big Projects", Financial Times (Estados Unidos) (17 de septiembre de 1997) <> (documento 15 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 3 y 4)). Como resultado, según el Ministro de Coordinación de Economía y Hacienda, el Gobierno "evaluó los proyectos conforme a su escala de prioridades. Obviamente, los programas de prioridad elevada no serán cancelados". Sin embargo, cuando los periodistas le preguntaron si el proyecto de automóvil Timor sería reformulado, el Ministro de Coordinación

hubieran podido disponer empresas en situación análoga. Resulta claro que la concesión de este préstamo es específica, en el sentido del párrafo 1c) del artículo 2.

8.30 Por otra parte, y sin perjuicio de las pruebas presentadas por los Estados Unidos, se debe subrayar que, en el procedimiento relacionado con el Anexo V, Indonesia se negó a presentar información que hubiera permitido un análisis más completo de la especificidad del préstamo en relación con el párrafo 1 c) del artículo 2. En la pregunta 29 b) del documento AV/15, los Estados Unidos recabaron información relacionada con la especificidad del préstamo de 690 millones de dólares dirigido por el Gobierno. En particular, los Estados Unidos preguntaron lo siguiente: "Sírvanse describir otros proyectos recientes financiados por el consorcio dirigido por el banco estatal, inclusive la cuantía de la financiación proporcionada y las condiciones de la misma." Indonesia se negó a responder y afirmó que "objetaba la pertinencia de esta solicitud en el marco del procedimiento del Anexo V".[433]

8.31 Resulta claro que la información relativa a la especificidad de una subvención es pertinente en el marco del procedimiento del Anexo V que, de conformidad con el párrafo 2 del Anexo V, está destinado a "obtener del gobierno del Miembro que concede la subvención la información necesaria para establecer la existencia y cuantía de dicha subvención […]". Dada la falta de cooperación de Indonesia en lo que respecta a la información relativa al préstamo, el Grupo Especial debe sacar una conclusión desfavorable, de conformidad con el párrafo 7 del Anexo V, y constatar que el préstamo de 690 millones de dólares dirigido por el Gobierno es específico.

c) Argumentos de Indonesia

8.32 Indonesia alega asimismo que la concesión por el Gobierno de exenciones y reducciones relativas a los derechos de importación y al impuesto de lujo a ciertos fabricantes y empresas de montaje de automóviles y a piezas de automóviles son específicas en el sentido del artículo 2 del Acuerdo sobre Subvenciones. Estos argumentos se exponen en parte en la sección V.D. Véanse también otros argumentos de Indonesia a este respecto en la sección siguiente.

3) Argumentos de Indonesia en el sentido de que las medidas son subvenciones específicas

8.33 Se exponen a continuación otros argumentos de Indonesia (además de los que figuran en la sección V.D), en el sentido de que las medidas objeto de litigio son subvenciones específicas.

8.34 En los artículos 1 y 2 del Acuerdo sobre Subvenciones se define la subvención específica. Esos artículos establecen en la parte pertinente que "se considerará que existe subvención […] cuando haya contribución financiera de un gobierno", es decir:

> "cuando se condonen o no se recauden ingresos públicos que en otro caso se percibirían" (párrafo 1a) 1) ii) del artículo 1); y
>
> cuando se otorgue un beneficio que es específico para una empresa o rama de producción o un grupo de empresas o ramas de producción" (párrafo 1 del artículo 2).

---

respondió que "el término 'nacional' lo califica como un proyecto de alta prioridad". ("Ministers Review Projects Rescheduling", Business Daily, 8 de septiembre de 1997 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 174 y 175)). Esto siguió a una declaración anterior del Ministro de Coordinación, en el sentido de que "todos deben apoyar el programa [de automóviles nacionales]". ("13 Banks Ordered to Finance Timor Car Project", The Jakarta Post, 7 de mayo de 1997, página 12 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 112 a 114)).

[433] AV/16, página 3.

8.35 De conformidad con el Programa de Incentivos de 1993, el Gobierno condona o deja de recaudar ingresos que en otro caso se percibirían, ya que concede una exención o una reducción del tipo de los derechos de importación aplicables a las piezas y componentes de automóviles. Por lo tanto, se cumple la condición de la contribución financiera por parte del Gobierno.

8.36 El Programa de Automóviles Nacionales de febrero 1996 exime a las empresas designadas por el Gobierno como productoras de un automóvil nacional, del pago de los derechos de importación aplicables a las piezas y componentes de automóviles, o bien las exime del impuesto de lujo. Por lo tanto, el Gobierno condona o deja de recaudar ingresos que en otro caso se percibirían de determinadas empresas. (Véase también la sección V.D.2 a)).

8.37 Además, la subvención prevista en el Programa de Incentivos de 1993 queda comprendida en las disposiciones del artículo 3 del Acuerdo sobre Subvenciones. Por lo tanto, en virtud del párrafo 3 del artículo 2 de ese Acuerdo, se cumple el requisito de la especificidad. Lo mismo sucede en el caso del Programa de febrero de 1996.

8.38 Indonesia señala en varios puntos de sus argumentos que el Programa de junio de 1996 es (o fue) una subvención específica. (Véanse, por ejemplo, las secciones VII.D.3 y X.A). Véanse también los argumentos de las Comunidades Europeas, supra, en los que se cita una respuesta de Indonesia a una pregunta formulada por escrito en las consultas.

B. Reclamaciones relativas al perjuicio grave

1. Resumen de las reclamaciones

8.39 Las Comunidades Europeas y los Estados Unidos hacen notar que el Programa de Automóviles Nacionales proporciona tres tipos de beneficios a los automóviles nacionales en Indonesia: una exención de los derechos de importación aplicables a las piezas y componentes utilizados para el montaje de automóviles nacionales; la exención de derechos de importación aplicables a los automóviles nacionales importados de Corea; y la exención del impuesto sobre la venta de artículos de lujo concedida a los automóviles nacionales importados de Corea o montados en Indonesia. Estos incentivos constituyen "subvenciones específicas" en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo sobre Subvenciones.[434]

8.40 Las Comunidades Europeas y los Estados Unidos observan que las subvenciones están supeditadas al empleo de piezas y componentes nacionales con preferencia a los importados. Por esta razón, estarían prohibidas por el párrafo 1b) del artículo 3 del Acuerdo sobre Subvenciones si no fuera porque, como país en desarrollo Miembro, Indonesia se beneficia de la exención temporal a esa prohibición, establecida en el párrafo 3 del artículo 27 del Acuerdo sobre Subvenciones.

8.41 No obstante, las Comunidades Europeas y los Estados Unidos alegan que las subvenciones causan "efectos desfavorables" a sus intereses respectivos bajo la forma de "perjuicio grave" en el sentido de los artículos 6 y 27 del Acuerdo sobre Subvenciones. Concretamente, la subvención otorgada a los automóviles nacionales ha causado perjuicio grave mediante: i) el desplazamiento o la obstaculización de las importaciones de automóviles procedentes de fábricas de las Comunidades Europeas y de los Estados Unidos en el mercado indonesio; y ii) la venta a precios inferiores a los precios de los automóviles de las Comunidades Europeas y los Estados Unidos en el mercado indonesio. Por lo tanto, de conformidad con el

[434] La Comunidad considera que los beneficios otorgados para el montaje de otros automóviles y piezas y componentes de éstos en virtud del conjunto de medidas de desregulación de 1993 y del Programa de Automóviles Nacionales son también "subvenciones específicas" en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo sobre Subvenciones. Sin embargo, la Comunidad ha decidido, en la presente diferencia, no adoptar ninguna medida contra estas subvenciones al amparo de la Parte III del Acuerdo sobre Subvenciones. La Comunidad se reserva el derecho de hacerlo en el futuro, en caso necesario.

párrafo 8 del artículo 7 del Acuerdo sobre Subvenciones, se debe exigir a Indonesia que retire las subvenciones o que adopte las medidas apropiadas para eliminar sus efectos desfavorables.

2. El perjuicio grave puede ser el fundamento de una reclamación contra Indonesia como país en desarrollo

8.42 Las Comunidades Europeas y los Estados Unidos alegan – e Indonesia reconoce – que el perjuicio grave puede constituir el fundamento de una reclamación contra Indonesia en la presente diferencia. Las Comunidades Europeas y los Estados Unidos sostienen que esas reclamaciones sólo se pueden plantear cuando existe alguna de las situaciones indicadas en el párrafo 1a) del artículo 6 del Acuerdo sobre Subvenciones. Indonesia señala que las situaciones previstas en esa disposición pueden servir de fundamento para reclamaciones basadas en el perjuicio grave contra países en desarrollo, pero que el perjuicio grave como fundamento de una reclamación contra países en desarrollo también puede presentarse directamente cuando las subvenciones en cuestión están comprendidas en las disposiciones del artículo 3 del Acuerdo. Se exponen a continuación los argumentos de las Comunidades Europeas, los Estados Unidos e Indonesia sobre este particular.

a) Argumentos de las Comunidades Europeas

1) Las subvenciones son recurribles en virtud de la Parte III del Acuerdo sobre Subvenciones

Las subvenciones estarían "prohibidas" por el párrafo 1b) del artículo 3 del Acuerdo sobre Subvenciones, si no fuera por la excepción temporal concedida a los países en desarrollo por el párrafo 3 del artículo 27 de dicho Acuerdo.

8.43 El párrafo 1b) del artículo 3 del Acuerdo sobre Subvenciones prohibe las subvenciones que están:

> "[…] supeditadas al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados, como condición única o entre otras varias condiciones".

8.44 Esta prohibición está sometida a la excepción temporal prevista en el párrafo 3 del artículo 27 del Acuerdo sobre Subvenciones, que establece lo siguiente:

> La prohibición establecida en el párrafo 1b) del artículo 3 no será aplicable a los países en desarrollo Miembros por un período de cinco años, y a los países menos adelantados Miembros por un período de ocho años, a partir de la fecha de entrada en vigor del Acuerdo sobre la OMC.

8.45 Como se ha demostrado supra, las subvenciones en cuestión están supeditadas al cumplimiento de prescripciones en materia de contenido nacional y, por lo tanto, quedan comprendidas en la prohibición establecida en el párrafo 1b) del artículo 3.

8.46 No obstante, y dado que Indonesia es un "país en desarrollo Miembro", la prohibición del párrafo 1b) del artículo 3 no se aplicará a las medidas objeto de litigio por un período de cinco años a partir de la fecha de entrada en vigor del Acuerdo sobre la OMC, es decir, hasta el 1° de enero del año 2000.

2) El párrafo 3 del artículo 27 no impide la "recurribilidad" de las subvenciones con arreglo a la Parte III del Acuerdo sobre Subvenciones

8.47 Según sus propios términos, el párrafo 3 del artículo 27 del Acuerdo sobre Subvenciones excluye únicamente la aplicación de la prohibición establecida en el párrafo 1b) del artículo 3, pero no la aplicación de ninguna otra disposición del Acuerdo sobre Subvenciones. Por lo tanto, el párrafo 3 del artículo 27 no otorga inmunidad contra las reclamaciones basadas en otras disposiciones del Acuerdo sobre Subvenciones y, en particular, contra las reclamaciones basadas en la Parte III de dicho Acuerdo.

8.48 Esto se ve además confirmado por la redacción expresa del artículo 5 del Acuerdo sobre Subvenciones, que establece lo siguiente:

> Ningún Miembro deberá causar, mediante el empleo de cualquiera de las subvenciones a que se refieren los párrafos 1 y 2 del artículo 1, efectos desfavorables para los intereses de otros Miembros […] (subrayado añadido).

8.49 Por lo tanto, el artículo 5 se aplica respecto de todas las subvenciones específicas en el sentido de los párrafos 1 y 2 del artículo 1 del Acuerdo sobre Subvenciones, con inclusión de las que están prohibidas por el artículo 3. Como se ha demostrado supra, las medidas en cuestión son subvenciones específicas. En consecuencia, respecto de esas medidas Indonesia está sometida a las disciplinas establecidas en el artículo 5 del Acuerdo sobre Subvenciones.

3) Las subvenciones causan "efectos desfavorables" a los intereses de la Comunidad bajo la forma de "perjuicio grave"

8.50 El artículo 5 del Acuerdo sobre Subvenciones enumera tres tipos diferentes de "efectos desfavorables":

> daño a la rama de producción nacional de otro Miembro;
>
> anulación o menoscabo de las ventajas resultantes para otros Miembros, directa o indirectamente, del GATT de 1994, en particular de las ventajas de las concesiones consolidadas de conformidad con el artículo II del GATT de 1994;
>
> perjuicio grave a los intereses de otro Miembro.

8.51 La nota 13 al apartado c) del artículo 5 del Acuerdo sobre Subvenciones establece que:

> "La expresión 'perjuicio grave a los intereses de otro Miembro' se utiliza en el presente Acuerdo en el mismo sentido que en el párrafo 1 del artículo XVI del GATT de 1994, e incluye la amenaza de perjuicio grave".

8.52 La Comunidad alega, y lo demostrará infra, que las subvenciones en cuestión causan "efectos desfavorables" a sus intereses bajo la forma de "perjuicio grave".

4) El párrafo 9 del artículo 27 del Acuerdo sobre Subvenciones no impide que las Comunidades Europeas invoquen el "perjuicio grave"

8.53 El párrafo 9 del artículo 27 del Acuerdo sobre Subvenciones establece que, cuando un país en desarrollo Miembro concede una subvención, sólo se podrá invocar el "perjuicio grave" si la subvención de que se trata está comprendida en alguna de las categorías "mencionadas" en el párrafo 1 del artículo 6 del Acuerdo sobre Subvenciones.

8.54 El párrafo 1 del artículo 6 "menciona", entre otras cosas, las subvenciones en las que el total de subvención ad valorem aplicado a un producto sea superior al 5 por ciento del valor de las ventas (o al 15 por ciento del valor de los fondos totales invertidos cuando la empresa receptora se halle en situación de puesta en

marcha). Como se ha demostrado infra, en el caso presente la cuantía de la subvención es muy superior a ese porcentaje, cualquiera sea la forma en que se calcule. En consecuencia, el párrafo 9 del artículo 27 del Acuerdo sobre Subvenciones no impide que la Comunidad invoque el "perjuicio grave" respecto de las subvenciones litigiosas.

5) Se presumiría que las subvenciones causan "perjuicio grave" a los intereses de la Comunidad, si Indonesia no tuviera la condición de país en desarrollo Miembro

8.55 El párrafo 1 del artículo 6 estipula que se considerará que existe perjuicio grave en el sentido del apartado c) del artículo 5 cuando el total de subvención ad valorem aplicado a un producto sea superior al 5 por ciento del valor de las ventas correspondientes (o al 15 por ciento del valor de los fondos invertidos, cuando corresponda). Como se demuestra infra, en el caso presente la cuantía de la subvención excede en mucho ese límite. Por lo tanto, de conformidad con el párrafo 1 del artículo 6, se debería considerar que las subvenciones en cuestión causan "perjuicio grave" a las Comunidades Europeas.

8.56 Sin embargo, el párrafo 8 del artículo 27 del Acuerdo sobre Subvenciones establece que la presunción del párrafo 1 del artículo 6 no se aplicará cuando, como en el caso presente, la subvención sea concedida por un país en desarrollo Miembro. El párrafo 8 del artículo 27 estipula además que, en ese caso, el perjuicio grave se debe demostrar mediante pruebas positivas, de conformidad con las disposiciones de los párrafos 3 a 8 del artículo 6 del Acuerdo sobre Subvenciones.

6) Las subvenciones son cuantiosas

8.57 Las Comunidades Europeas han calculado el importe total de las subvenciones ad valorem basándose en los datos facilitados por Indonesia y de conformidad con las disposiciones del Anexo IV del Acuerdo sobre Subvenciones. Los resultados de ese cálculo se resumen en el cuadro siguiente:

Producto	Tasa de subvención	Período
Todos los automóviles Timor S515 (según la estimación de fondos invertidos)	219-225 %	Período de puesta en marcha Noviembre 1995-abril 1999
Timor S515 importados de Corea (según el valor de las ventas)	156-460 %	Octubre 1996-junio 1997
Timor S515 montados en Indonesia (según la estimación del valor de las ventas)	49-61 % 40-50 %	Mayo 1998-diciembre 1998 1999

8.58 Se facilita a continuación una explicación detallada del cálculo del importe de las subvenciones:

a) Metodología

8.59 De conformidad con el párrafo 1 del Anexo IV del Acuerdo sobre Subvenciones, la cuantía de la subvención se debe calcular "sobre la base de su costo para el gobierno que la otorgue".

8.60 En el caso presente el "costo para el gobierno que la otorgue" es la cuantía de los derechos de importación y del impuesto sobre la venta de artículos de lujo no recaudados por el Gobierno de Indonesia debido al Programa de Automóviles Nacionales.[435]

8.61 En principio, la tasa de la subvención ad valorem se debe calcular expresando la cuantía de la subvención como porcentaje del valor de las ventas de los productos que se benefician de la subvención. No obstante, como excepción, el párrafo 4 del Anexo IV establece que, cuando la empresa receptora se halle en situación de puesta en marcha, se aplicará la regla siguiente:

> Cuando la empresa receptora se halle en situación de puesta en marcha, se considerará que existe perjuicio grave cuando la tasa global de subvención sea superior al 15 por ciento de los fondos totales invertidos. A los efectos del presente párrafo, el período de puesta en marcha no abarcará más del primer año de producción.

8.62 De conformidad con la nota 65, las situaciones de puesta en marcha comprenden

> "los casos en que se hayan contraído compromisos financieros para el desarrollo de productos o la construcción de instalaciones destinadas a fabricar los productos que se benefician de la subvención, aun cuando la producción no haya dado comienzo".

8.63 Los incentivos facilitados con respecto a los automóviles terminados importados de Corea y a los automóviles montados en las instalaciones de Tambun son medidas de transición hasta que PT TPN inicie su propia producción en las instalaciones de Karawang. Teniendo en cuenta esto, se puede considerar que PT TPN está aún en una "situación de puesta en marcha" en el sentido del párrafo 4, y que esta situación comenzó con la constitución de PT TPN en noviembre de 1995 y continuará hasta un año después de que la producción comience en las instalaciones de Karawang (es decir, hasta fines de abril de 1999). En este supuesto, la tasa de las subvenciones ad valorem recibidas por PT TPN se tendrán que calcular expresando el importe total de las subvenciones que recibirá esa empresa durante el mencionado período de puesta en marcha, como porcentaje de la estimación de fondos totales invertidos de PT TPN.

8.64 Si se estimara que PT TPN no se halla en "situación de puesta en marcha" en el sentido del párrafo 4, la tasa de subvención ad valorem se tendría que calcular expresando el importe de cada subvención como porcentaje del valor de las ventas pertinentes, de conformidad con las normas que figuran en los párrafos 2 y 3 del Anexo IV.

8.65 En el caso de la exención del impuesto sobre la venta de artículos de lujo, este cálculo parece innecesario. Como el impuesto sobre la venta de artículos de lujo tiene la forma de un impuesto ad valorem aplicado al valor neto de las ventas de los automóviles, se puede considerar que la tasa ad valorem de la subvención es igual a la tasa conforme a la cual el impuesto se aplica generalmente a la categoría de productos de que se trata, es decir, el 35 por ciento.

---

[435] En el informe del Grupo Informal de Expertos al Comité de Subvenciones y Medidas Compensatorias (G/SCM/W/415) se recomienda que:

> […] el costo que suponen para el gobierno las exenciones, deducciones, exoneraciones parciales de impuestos y otras medidas semejantes se calcule como la cuantía de los impuestos que, en ausencia de ellas, el gobierno hubiera recaudado". (Recomendación 12, párrafo A.1)

8.66 En lo que respecta a la subvención consistente en la desgravación de los derechos de importación, el párrafo 3 del Anexo IV establece que cuando la subvención esté vinculada a la producción o venta de un producto dado, el valor de las ventas pertinentes utilizado para el cálculo de la tasa de la subvención ad valorem será:

> "el valor total de las ventas de ese producto efectuadas por la empresa receptora en el último período de 12 meses respecto del que se disponga de datos sobre las ventas anterior a aquel al que se haya concedido la subvención".

8.67 En el caso presente, empero, la empresa PT TPN no vendió ningún automóvil en el período anterior a la concesión de las subvenciones. Esto hace imposible determinar el promedio de las ventas de conformidad con la norma contenida en el párrafo 2. En vista de ello, se considera apropiado utilizar, en cambio, los datos sobre las ventas facilitados por Indonesia para el período octubre 1996-junio 1997.

8.68 El tipo de derecho de importación aplicable por lo general a los automóviles de pasajeros completamente montados es más alto que el aplicable a las importaciones de piezas y componentes, incluidos los vehículos completamente desmontados. Además, cabe prever que el valor en aduana de los automóviles Timor S515 completamente montados, importados de Corea, será más elevado que el valor en aduana de las piezas y componentes importados de Corea para su montaje en Indonesia. Como resultado de ello, la tasa de subvención ad valorem de los automóviles importados de Corea por PT TPN y vendidos en el período que va desde octubre de 1996 a junio de 1997 es probablemente más alto que la tasa de subvención de los automóviles montados en las instalaciones de Tambun a partir de junio de 1997 y en las instalaciones de Karawang a partir de mayo 1998.

8.69 Por las razones expuestas, parece apropiado calcular por separado la tasa de subvención de los automóviles importados de Corea y la tasa de subvención de los automóviles montados en Indonesia. Como la producción en las instalaciones de Karawang aún no ha comenzado, y como Indonesia no ha facilitado los datos necesarios sobre la producción en las instalaciones de Tambun, el cálculo de la tasa de subvención de los automóviles montados en Indonesia se debe basar necesariamente en las estimaciones de la cuantía de las subvenciones y del valor de las ventas de los automóviles que se van a montar en las instalaciones de Karawang, facilitadas por Indonesia en el marco del procedimiento correspondiente al Anexo V.

b) Cálculos basados en los fondos invertidos durante el período de "puesta en marcha"

8.70 Según el permiso de inversiones concedido a PT TPN, las estimaciones de las inversiones realizadas por PT TPN ascienden a 975.800 millones de rupias.

8.71 El importe total de las subvenciones recibidas por PT TPN durante el período de puesta en marcha se puede estimar del modo siguiente:

Subvenciones a los automóviles importados de Corea del Sur	1.914.252 millones de rupias*
Subvenciones a los automóviles montados en las instalaciones de Tambun	n.d.
Subvenciones a los automóviles que se montarán en las instalaciones de Karawang en 1998	104.304 a 131.904 millones de rupias**
Subvenciones a los automóviles que se montarán en las instalaciones de Karawang entre enero y abril de 1999	118.888 a 148.688 millones de rupias**
Total	2.137.444 a 2.194.844 millones de

rupias

*Importe total de los derechos no recaudados, según se calculan en el punto 3.1, más el 35 por ciento del valor total de las ventas mencionado en el punto 3.1

**Datos basados en el documento adjunto A-28

8.72 Por lo tanto, sobre esta base, el importe ad valorem de las subvenciones sería el siguiente:

2.137.444 millones a 2.194.688 millones / 975.800 millones x 100 = 219 a 225 por ciento

c) Cálculo basado en el valor de las ventas

i) Subvenciones a los automóviles de pasajeros importados

8.73 La cuantía de las subvenciones otorgadas a los automóviles importados de Corea por PT TPN equivale al importe de los derechos aduaneros no recaudados por la importación en Indonesia más el importe de los impuestos de lujo no recaudados.

8.74 Los derechos de aduana aplicables a las importaciones de automóviles de pasajeros completamente montados ascienden al 200 por ciento.[436] Por lo tanto, la cuantía de los derechos de aduana no recaudados será el importe que resulte de aplicar ese porcentaje al valor de importación total de los automóviles.

8.75 Según la respuesta de Indonesia al cuestionario presentado por las Comunidades Europeas en el procedimiento correspondiente al Anexo V[437], el valor de importación de los automóviles fue el siguiente:

Junio – diciembre 1996	131.242.800 dólares EE.UU.
Enero – junio 1997	237.210.266 dólares EE.UU.
Total	368.453.066 dólares EE.UU.

8.76 Por lo tanto, la cuantía de los derechos de importación no recaudados se puede estimar de la manera siguiente:

Junio – diciembre 1996	262.485.600 dólares EE.UU.(= 629.965.440.000 rupias[438])
Enero – junio 1997	474.420.532 dólares EE.UU.(= 1.138.609.277.800 rupias)
Total	736.906.132 dólares EE.UU.(= 1.768.574.716.800 rupias)

8.77 Según la respuesta de Indonesia[439], el valor de las ventas de los automóviles importados fue el siguiente:

Octubre – diciembre 1996	153.002.850.000 rupias
Enero – junio 1997	263.218.585.000 rupias
Octubre 1996 – junio 1997	416.221.435.000 rupias

[436] AV/3, punto 23.

[437] Ídem, punto 21.

[438] Todos los importes en dólares EE.UU. se han convertido en rupias al tipo de 1 dólar = 2.400 rupias.

[439] AV/3, punto 22.

8.78 La tasa de subvenciones ad valorem correspondiente a la no recaudación de derechos de importación es, por tanto, la siguiente:

Octubre – diciembre 1996	412 %	
Enero – junio 1997		433 %
Octubre 1996 – junio 1997		425 %

8.79 El total de las tasas de subvención ad valorem que resultan de añadir los porcentajes antes mencionados a la tasa de subvención correspondiente a la exención relativa al impuesto sobre la venta de artículos de lujo (35 por ciento) es el siguiente:

Octubre – diciembre 1996	447 %	
Enero – junio 1997		468 %
Total		460 %

8.80 El cálculo precedente no introduce ningún ajuste para tener en cuenta el hecho de que, al 30 de junio de 1997, aún no se habían vendido 28.391 automóviles, sobre un total de 39.727 automóviles importados. Teniendo en cuenta esto, quizá sería más apropiado calcular la cuantía de las subvenciones ad valorem tomando como base el promedio del valor unitario de las importaciones en el período que va desde junio de 1996 a junio de 1997, y el promedio del valor unitario de las ventas en el período transcurrido entre octubre de 1996 y junio de 1997.

8.81 Tomando como base los datos facilitados en la respuesta de Indonesia, el valor unitario de las importaciones en el período transcurrido entre junio de 1996 y junio de 1997 fue de 9.275 dólares EE.UU.

8.82 En consecuencia, la cuantía de derechos de importación no recaudados por unidad fue de 9.275 dólares x 200 % = 18.550 dólares (= 44.520.000 rupias).

8.83 Por otra parte, el valor unitario de las ventas en el período transcurrido entre octubre de 1996 y junio de 1997 fue de 36.716.781 rupias.

8.84 De este modo, la tasa de la subvención ad valorem resultante de la no recaudación de los derechos de importación sería la siguiente:

(44.518.560 / 36.761.782) x 100 = 121 %

8.85 Este porcentaje, sumado a la tasa de subvención correspondiente a la exención del impuesto sobre la venta de artículos de lujo da como resultado una tasa de subvención ad valorem total de:

121 % + 35 % = 156 %

ii) Subvenciones a los automóviles de pasajeros montados en las instalaciones de Karawang

8.86 En el documento A-28 adjunto a su respuesta en el procedimiento correspondiente al Anexo V (AV/3), Indonesia estimó del modo siguiente la cuantía de las subvenciones que se concederían respecto del montaje de automóviles de pasajeros en las instalaciones de Karawang:

	1998	1999
Derechos de importación	15,99 a 23,12 millones de dólares EE.UU.	51,80 a 74,89 millones de dólares EE.UU.
Impuesto de lujo	27,47 a 31,84 millones de dólares EE.UU.	96,81 a 110,97 millones de dólares EE.UU.
Total	43,46 a 54,96 millones de dólares EE.UU.	148,61 a 185,86 millones de dólares EE.UU.

8.87 En el mismo documento adjunto, Indonesia facilitó las siguientes estimaciones del valor de venta de esos automóviles:

1998	89,56 millones de dólares EE.UU.
1999	373,18 millones de dólares EE.UU.

8.88 Tomando como base las estimaciones precedentes, la tasa total de las subvenciones ad valorem sería la siguiente:

1998	48,5 a 61,4 %
1999	39,8 a 49,8 %

8.89 En respuesta a una pregunta formulada por los Estados Unidos, Indonesia declaró que "los puntos 3 a 8 del documento adjunto A-28 son también aplicables a las instalaciones de Tambun".[440] En consecuencia, puede considerarse que el cálculo precedente constituye también una estimación exacta de la tasa total de subvención correspondiente a los automóviles montados en las instalaciones de Tambun.

b) Argumentos de los Estados Unidos

1) Como las subvenciones concedidas en el marco del Programa de Automóviles Nacionales superan el 5 por ciento ad valorem, dichas subvenciones quedan comprendidas en el párrafo 1 a) del artículo 6 del Acuerdo sobre Subvenciones y son recurribles en virtud de los párrafos 8 y 9 del artículo 27

8.90 A los fines de la presente diferencia, los Estados Unidos suponen que Indonesia es un país en desarrollo. Por lo tanto, en virtud de los párrafos 8 y 9 del artículo 27 del Acuerdo sobre Subvenciones, sólo se puede plantear una reclamación contra Indonesia basada en el perjuicio grave si las subvenciones concedidas por este país son del tipo descrito en el párrafo 1 del artículo 6. El párrafo 1 a) del artículo 6 se refiere a los casos en que "el total de subvención ad valorem aplicado a un producto sea superior al 5 por ciento". (Se omite la nota de pie de página). En lo que respecta a las subvenciones concedidas en el marco del Programa de Automóviles Nacionales, éstas excedieron ampliamente el 5 por ciento. Por lo tanto, es posible plantear contra Indonesia una reclamación basada en el perjuicio grave.

2) La autorización de un año de duración para importar sedanes Kia Sephia fabricados en Corea con exención del arancel del 200 por ciento aplicado por Indonesia a los automóviles de pasajeros completamente montados constituye en sí misma una subvención superior al 5 por ciento

8.91 Como se demuestra infra, las subvenciones concedidas como resultado del Decreto Presidencial Nº 42/1996 superan ampliamente por sí mismas el límite del 5 por ciento. La autorización para importar sedanes Kia Sephia completamente montados con exención del arancel del 200 por ciento aplicado por Indonesia a los automóviles de pasajeros completamente montados da lugar a una subvención del 122 por ciento, suponiendo que la cuantía total de la subvención se atribuye únicamente al período de un año (1996-1997), durante el cual la autorización estuvo en vigor.[441]

8.92 Sin embargo, no sería apropiado asignar esta subvención únicamente a este período de un año, debido a la enorme cuantía de la subvención y al hecho de que la autorización de un año de duración es una subvención "no recurrente". Por consiguiente, esta subvención se debe distribuir a lo largo de varios años. Los Estados Unidos sostienen que, como el Acuerdo sobre Subvenciones no contiene una orientación concreta

[440] AV/16, punto 12.28.c.

[441] Véase el cuadro 13.

respecto de la manera práctica de distribuir las subvenciones a lo largo del tiempo, las recomendaciones formuladas por el Grupo Informal de Expertos establecido bajo los auspicios del Comité de Subvenciones y Medidas Compensatorias ofrecen una base razonable para abordar esta cuestión.[442]

8.93 A título de antecedente, la nota 14 al párrafo 1 a) del artículo 6 establece que "[e]l total de subvención ad valorem se calculará de conformidad con las disposiciones del Anexo IV". El Anexo IV del Acuerdo sobre Subvenciones lleva el título "Cálculo del total de subvención ad valorem (párrafo 1 a) del artículo 6)". Si bien el Anexo IV contiene algunos principios generales relativos al cálculo de las subvenciones, la nota 62 al Anexo IV establece: "Deberá establecerse entre los Miembros un entendimiento, según sea necesario, sobre las cuestiones que no se especifican en este anexo o que requieren mayor aclaración a efectos del párrafo 1 a) del artículo 6". Con ese fin, el 13 de junio de 1995, el Comité de Subvenciones y Medidas Compensatorias estableció un Grupo Informal de Expertos al que se encomendó la tarea de formular recomendaciones sobre las normas para realizar los cálculos a los fines del Anexo IV y del párrafo 1 a) del artículo 6.[443] El 25 de julio de 1997, el Grupo Informal de Expertos presentó sus recomendaciones al Comité de Subvenciones y Medidas Compensatorias.[444]

8.94 La Recomendación 1 del Informe del Grupo Informal de Expertos se refiere a la cuestión de si las subvenciones "deben atribuirse a un solo año (cargarse a una cuenta de gastos) o asignarse a un período" de dos o más años. El párrafo 2 de la Recomendación 1 establece que "las subvenciones no recurrentes o no iterativas deberían supuestamente asignarse […]". El Grupo Informal de Expertos brinda la siguiente explicación de esta recomendación:[445]

[442] Si bien el Anexo IV no facilita normas de cálculo detalladas sobre este aspecto en particular, en cambio prevé claramente la distribución de las subvenciones a lo largo del tiempo, porque el párrafo 7 se refiere a las "subvenciones […] cuyos beneficios se destinen a la producción futura […]". Por otra parte, el Comité de Subvenciones de la Ronda de Tokio adoptó las "Directrices referentes a la amortización y la depreciación", en las que también se considera necesario la distribución de ciertas subvenciones a lo largo del tiempo. IBDD 32S/168.

[443] G/SCM/5 (22 de junio de 1995).

[444] Informe del Grupo Informal de Expertos al Comité de Subvenciones y Medidas Compensatorias, G/SCM/W/415 ("Informe del Grupo Informal de Expertos").

[445] Informe del Grupo Informal de Expertos, páginas 5 y 6, párrafo 11.

> Para elegir entre una u otra modalidad, se estimó importante la cuestión de la frecuencia y cuantía de las subvenciones. De la misma forma que se recomienda aplicar la atribución unianual a las subvenciones recurrentes y/o reducidas, se aconseja que para las subvenciones no recurrentes y/o elevadas se utilice el sistema de la asignación multianual. En ese sentido, una de las razones aducidas es que podría resultar ilógica la atribución unianual de unas subvenciones muy elevadas debido a la considerable repercusión que muy probablemente tendrían en las empresas receptoras en años posteriores a aquel en que se recibieran. Por ejemplo, es muy probable que las subvenciones elevadas y no recurrentes se utilicen para comprar activos fijos o, si no se destinan a ello, sirvan para liberar una cantidad equiparable de los fondos de la compañía para ese fin.

8.95 El Comité de Subvenciones y Medidas Compensatorias aún no ha adoptado las recomendaciones del Grupo Informal de Expertos, y esas recomendaciones, por supuesto, no son vinculantes para este Grupo Especial. Sin embargo, teniendo en cuenta el párrafo 7 del Anexo IV, así como las directrices del Comité de la Ronda de Tokio, las recomendaciones del Grupo Informal de Expertos relativas a la asignación de las subvenciones no recurrentes son razonables y se deben aplicar en el caso presente. La exención arancelaria de un año de duración concedida a TPN respecto de las importaciones de sedanes Kia Sephia fabricados en Corea fue una subvención de enorme cuantía, el Gobierno de Indonesia ha asegurado que esta subvención no se reiteraría, y esta enorme donación de dinero libera una cantidad equivalente de fondos de la empresa TPN para adquirir activos destinados a sus instalaciones de producción y montaje en Indonesia.

8.96 La otra cuestión es cómo distribuir la exención arancelaria de un año de duración a lo largo del tiempo. El párrafo 1 de la Recomendación 2 del Informe del Grupo Informal de Expertos establece a este respecto lo siguiente: "Como principio general, debería utilizarse como período de asignación para las subvenciones sujetas a asignación, la vida útil media del activo de la empresa". El párrafo 2 de la Recomendación 2 establece una jerarquía de bases para determinar la vida útil media del activo, que va desde la "Información de la empresa o empresas que reciben la subvención" hasta la "Información de otras empresas que fabrican el producto fuera del país de que se trate". El párrafo 3 de la Recomendación 2 establece una fórmula para calcular la vida útil media del activo de la empresa.

8.97 Los Estados Unidos no disponen de información respecto de las empresas de que se trata, y no han podido elaborar información basándose en la fórmula establecida en el párrafo 3 de la Recomendación 2. Por lo tanto, como sustituto razonable, los Estados Unidos han utilizado un período de asignación de 12 años, basándose en la vida útil atribuida a los activos en el caso de los fabricantes de automóviles, según se establece en los reglamentos del Servicio de Impuestos Internos de los Estados Unidos.[446] Utilizando un método de asignación lineal a lo largo de 12 años esto da como resultado una subvención del 10,18 por ciento para el período de un año durante el cual la exención impositiva estuvo en vigor. (Véase infra.) Aunque este método subestima la cuantía de la subvención[447], ésta sigue siendo muy superior al límite del 5 por ciento.

3) La inclusión de las demás subvenciones establecidas en el Programa de Automóviles Nacionales simplemente aumenta la cuantía en la cual la subvención total ad valorem supera el 5 por ciento

8.98 Como se ha demostrado, el examen de sólo un componente del Programa de Automóviles Nacionales permite determinar que el nivel de la subvención supera el 5 por ciento, y demuestra que se puede plantear contra Indonesia una reclamación basada en el perjuicio grave. No obstante, para analizar la cuestión de forma exhaustiva, los Estados Unidos hacen notar, como se indica infra, que la exención relativa al impuesto

[446] Véase el cuadro 14 y la nota correspondiente.

[447] Este método subestima la subvención imputable a la exención arancelaria de un año de duración porque el párrafo 1 de la Recomendación 3 del Informe del Grupo Informal de Expertos establece lo siguiente: "Se recomienda que, cuando las subvenciones se asignan para un período de tiempo determinado, las cantidades de las mismas se ajusten plenamente en función de la inflación y que se incluya en ellas una parte del tipo de interés 'real'". Si se introdujera este ajuste, la cuantía de la subvención aumentaría.

de lujo otorgada al Timor Kia Sephia da lugar a una subvención del 44 por ciento para 1997[448] y a una subvención estimada en el 35 por ciento para 1998 y 1999.[449] La exención de derechos de importación concedida a las piezas de automóviles, establecida en el Programa de Automóviles Nacio nales, da lugar a una subvención estimada del 14 por ciento para 1998, y del 9 por ciento para 1999.[450] Por último, el préstamo de 690 millones de dólares dirigido por el Gobierno da lugar a una subvención estimada – según un cálculo conservador – del 7,1 por ciento en 1998, el 28,95 por ciento en 1999, y el 5,3 por ciento en el año 2000.[451]

4) Cálculo de la subvención correspondiente a la exención arancelaria de un año de duración concedida a las importaciones de automóviles Kia Sephia completamente montados, procedentes de Corea

8.99 Si la subvención correspondiente a la exención arancelaria de un año de duración concedida a las importaciones de automóviles Kia Sephia completamente montados procedentes de Corea se "carga a una cuenta de gastos" (atribuyéndose al año de recepción), la subvención resultante es del 122,18 por ciento ad valorem. Esta cifra se obtiene del modo siguiente:

[448] Véase el cuadro 15.

[449] Véase el cuadro 16.

[450] Véase el cuadro 17.

[451] Véase el cuadro 21.

Cuadro 13
Exención arancelaria de un año de duración (atribuida a un solo año)

Paso 1	Determinar el valor en dólares ee.uu. de las importaciones durante el período de un año (1996-97). tomando como base el documento u-12 adjunto al documento av/14, esta cifra es de 368.453.066 dólares.
Paso 2	Multiplicar el valor de las importaciones por el 200 % para llegar al total de la cuantía de la subvención en dólares EE.UU. (368.453.066 dólares x 200 % = 736.906.132 dólares).
Paso 3	Determinar el valor total de las ventas durante el mismo período. Tomando como base el documento adjunto U-12, esta cifra es de 418.221.435.000 rupias.
Paso 4	Dividir el valor total de las ventas por el número total de unidades vendidas para establecer el valor medio de venta en rupias de los automóviles vendidos. (418.221.435.000/11.336 = 36.893.210,57 rupias).
Paso 5	Multiplicar el valor medio de venta por el número de unidades importadas para establecer el valor total de las ventas, en rupias, de los automóviles importados. (36.893.210,57 x 39.727 = 1.465.656.576.238,97).
Paso 6	Convertir el valor de las ventas en dólares, dividiendo por 2.430 (tasa de conversión facilitada por Indonesia en el adjunto A-28 al documento AV/14). (1.465.656.576.238,97/2.430 = 603.150.854,42 dólares).
Paso 7	Dividir el total de la cuantía de la subvención por el valor total de las ventas para establecer el porcentaje de la subvención. (736.906.132,00 dólares/603.150.854,42 dólares = 122,18 %).

8.100 Si la subvención imputable a la exención arancelaria de un año de duración concedida a las importaciones de vehículos Kia Sephia completamente montados, procedentes de Corea, se "asigna para un período de tiempo determinado" como corresponde, la subvención resultante es del 10,18 por ciento ad valorem. Esta cifra se obtiene del siguiente modo:[452]

[452] Obsérvese que este cálculo no se ajusta para tener en cuenta el "valor temporal del dinero". Si se introdujera ese ajuste, como los Estados Unidos consideran que debe hacerse, la subvención aumentaría.

Cuadro 14
Exención arancelaria de un año de duración (asignación plurianual)

Paso 1	La cuantía total de la subvención calculada en el segundo paso del cuadro 13 (736.906.132 dólares) se divide por 12, número de años a los que se asignará la subvención.[453] Esto da como resultado la cuantía de la subvención asignada al período 1996-97. (736.906.132 dólares / 12 = 61.408.844,33 dólares).
Paso 2	Dividir la cuantía de la subvención asignada para 1996-1997 por la cifra de ventas totales, a fin de determinar el porcentaje de la subvención (61.408.844,33 dólares / 603.150.854,42 dólares = 10,18 %).

5) Cálculo de la subvención correspondiente a la exención del impuesto de lujo del 35 por ciento

8.101 La subvención imputable a la exención, para el período 1996-97, del impuesto de lujo del 35 por ciento correspondiente al Timor Kia Sephia, es del 44,43 por ciento.[454] Esta cifra se obtiene del siguiente modo:

[453] El período de 12 años se basa en la vida útil (en años) fijada para la fabricación de vehículos, según lo establecido en el Sistema modificado de recuperación acelerada de costos del Servicio de Impuestos Internos de los Estados Unidos. 1997 US Master Tax Guide [CCH], 190. Como los Estados Unidos no han podido elaborar información respecto de la vida útil real de los activos en el caso de Kia Timor o de la industria del automóvil en su conjunto (sea en Indonesia o en todo el mundo), ha utilizado las tablas de vida útil como la mejor información disponible.

[454] Esta cifra corresponde a las ventas de automóviles Kia Sephia completamente montados, importados de Corea, durante el período de un año autorizado en virtud del Decreto Presidencial Nº 42/1996. Aunque después de junio de 1997, Kia Timor comenzó a montar los Timor Kia Sephia en Indonesia, los datos facilitados por Indonesia en sus respuestas en el procedimiento relativo al Anexo V no permiten calcular la cuantía exacta de la subvención imputable a la exención del impuesto de lujo para los automóviles montados en Indonesia durante el segundo semestre de 1997. No obstante, dada la naturaleza de la subvención, se puede presumir que la cuantía fue aproximadamente del 35 por ciento ad valorem.

Cuadro 15
Exención relativa al impuesto de lujo (1996-97)

Paso 1	En el adjunto U-12 al documento AV/14 se indica que el impuesto sobre la venta de artículos de lujo se calcula basándose en el costo de los productos vendidos. Sin embargo, Indonesia no facilita el valor de costo de los productos vendidos ni suministra información sobre las ventas en lo que respecta a los 28.391 automóviles Kia Sephia importados que, según Indonesia, aún no se habían vendido. No obstante, en el documento AV/16, página 3, se indica que todos los automóviles Kia Sephia importados quedarán exentos del impuesto de lujo cuando se vendan. Por lo tanto, el cálculo se debe basar en las estimaciones del valor de la venta de los automóviles que se importaron durante 1996-97.
Paso 2	Determinar el valor en dólares EE.UU. de las importaciones durante el período 1996-97. Tomando como base el adjunto U-12 al documento AV/14, esta cifra es de 368.453.066 dólares.
Paso 3	Utilizando el adjunto A-30/1 al documento AV/14 como orientación, se supone que el valor de las importaciones equivale al precio CIF mencionado en ese adjunto.
Paso 4	El adjunto A-30/1 indica que la cuantía del impuesto sobre la venta de artículos de lujo equivale al 146,6259 por ciento del precio CIF. Ahora bien, esta cifra se basa en la suposición de que los automóviles importados completamente montados están sometidos al arancel del 200 por ciento, hipótesis que no es cierta en el caso de los automóviles Kia Sephia importados al amparo del Decreto Presidencial Nº 42/1996. Por lo tanto, al eliminar el efecto del arancel del 200 por ciento, el factor del impuesto de lujo se reduce al 72,6 por ciento.
Paso 5	Multiplicar el valor total CIF por el 72,6 por ciento para determinar el valor en dólares del impuesto de lujo condonado. (368.453.066 dólares x 0,726 = 267.496.925,90 dólares).
Paso 6	Determinar el valor total de las ventas en el mismo período. Tomando como base el documento adjunto U-12, esta cifra es de 418.221.435.000 rupias.
Paso 7	Dividir el valor total de las ventas por el número total de unidades vendidas para determinar el valor medio de las ventas, en rupias, de los automóviles vendidos. (418.221.435.000 rupias / 11.336 = 36.893.210,57 rupias).
Paso 8	Multiplicar el valor medio de las ventas por el número de unidades importadas para determinar el valor total de las ventas de las importaciones, en rupias. (36.893.210,57 rupias x 39.727 = 1.465.656.576.238,97 rupias).
Paso 9	Convertir en dólares el valor de las ventas en rupias, dividiendo por 2.430 (tasa de conversión indicada en el documento adjunto A-28) (1.465.656.576.238,97 rupias / 2.430 = 603.150.854,42 dólares).
Paso 10	Dividir la cuantía total del impuesto condonado por el valor total de las ventas para determinar el porcentaje de la subvención. (267.496.925,90 dólares / 603.150.854,42 dólares = 44,43 %).

8.102 Para 1998 y 1999, la estimación de la tasa de subvención ad valorem imputable a la exención del impuesto de lujo es del 35,20 por ciento. Esta cifra se obtiene del siguiente modo:

Cuadro 16
Exención relativa al impuesto de lujo (1998-99)

Paso 1	Según el adjunto U-12 del documento AV/14, el impuesto de lujo se calcula tomando como base el costo de los productos vendidos. Tampoco en este caso Indonesia ha facilitado este valor en sus respuestas dentro del procedimiento previsto en el Anexo V.
Paso 2	Utilizando el adjunto A-30/2 del documento AV/14 como orientación, sabemos que la cuantía del impuesto de lujo es el 96,8793 por ciento del valor CIF. El valor CIF se puede obtener por medio de la información facilitada en el adjunto A-28 del documento AV/14.
Paso 3	Indonesia no ha indicado de qué manera los valores del documento adjunto A-28 se relacionan con los valores del adjunto A-30/2. Por lo tanto, es necesario formular algunas hipótesis. Es lógico suponer que el "precio de comerciante" del adjunto A-28 es el mismo que el "precio de venta del agente exclusivo" del adjunto A-30/2. En el adjunto A-30/2 se indica que el "precio de venta del agente exclusivo" es el 426,3768 por ciento del precio CIF. Dada esta hipótesis, calcular el promedio del precio de comerciante (sin la subvención, ya que estamos tratando de determinar qué parte de ese precio es imputable al impuesto sobre la venta de artículos de lujo). [(22.170 dólares + 24.085 dólares)/2 = 23.127,50 dólares]
Paso 4	Calcular el precio medio CIF, dividiendo el promedio del precio de comerciante por 426,3768 por ciento. [23.127,50 dólares / 426,3768 % = 5.424,19 dólares]
Paso 5	A continuación, determinar el número estimado de unidades que se venderán. [Documento adjunto A-28]. Para 1999, se han estimado ventas en el mercado interior y en el mercado de exportación. Suponiendo que el impuesto sobre la venta de artículos de lujo no se pagará sobre los automóviles exportados, utilizar sólo el número de unidades vendidas en el mercado interior para realizar el cálculo. [1998 – 6.000] [1999 – 25.000]
Paso 6	Multiplicar el número de unidades vendidas por el precio medio CIF para determinar el valor CIF total de las ventas. [1998 – 6.000 x 5.424,19 dólares = 32.545.157,24 dólares] [1999 – 25.000 x 5.424,19 dólares = 135.604.821,84 dólares]
Paso 7	Multiplicar el valor total CIF por 96,8793 por ciento para determinar la cuantía total del impuesto de lujo condonado. [1998 – 32.545.157,24 dólares x 96,8793 % = 31.529.520,52 dólares] [1999 – 135.604.821,84 x 96,8793 % = 131.373.002,16 dólares]
Paso 8	Determinar el valor total de las ventas para el período. [Documento adjunto A-28] [1998 – 89.560.000 dólares] [1999 – 373.180.000 dólares (sólo en el mercado interior)]
Paso 9	Dividir la cuantía total del impuesto condonado por las ventas totales para determinar el porcentaje de subvención. [1998 – 31.529.520,52 dólares / 89.560.000 dólares = 35,20 %] [1999 – 131.373.002,16 dólares / 373.180.000 dólares = 35,20 %]

6) Cálculo de la subvención relativa a la exención de los derechos de importación aplicables a las piezas importadas de automóviles

8.103 Según Indonesia, la autorización de un año de duración concedida a TPN para importar automóviles Kia Sephia completamente montados procedentes de Corea en franquicia arancelaria ha expirado, y Kia Timor actualmente monta los Timor Kia Sephia en Indonesia. Con arreglo al Programa de Automóviles Nacionales, en su calidad de productor de un "automóvil nacional" Kia Timor se beneficia de la exención arancelaria respecto de las piezas importadas de automóviles. Para 1998 y 1999, la tasa estimada de subvención ad

valorem correspondiente a la exención de derechos de importación aplicables a las piezas de automóviles es del 14,17 por ciento y el 9,45 por ciento, respectivamente.[455] Esta cifra se obtiene del modo siguiente:

Cuadro 17
Exención arancelaria relativa a las piezas (1998-99)

Paso 1	Para determinar la exención de los derechos de importación, es necesario conocer el valor total de las importaciones. Este valor no fue facilitado por Indonesia en las respuestas del Anexo V. Por lo tanto, debemos extrapolar el valor a partir de los datos proporcionados por Indonesia.
Paso 2	Determinar el nivel de contenido nacional de los automóviles vendidos. [Documento adjunto A-28, AV/14] [1998 – 40 %] [1999 – 60 %]
Paso 3	A partir de esto, se supone que el nivel de contenido nacional es el siguiente: [1998 – 60 %] [1999 – 40 %]
Paso 4	Para determinar el valor CIF del automóvil terminado, seguir los pasos indicados supra con respecto a la subvención relativa al impuesto de lujo para 1998-99, cuadro 16, y se obtiene el promedio del valor CIF de 5.424,19 dólares.
Paso 5	Multiplicar el promedio del valor CIF por el porcentaje de piezas importadas para obtener el promedio del valor CIF de las importaciones. Posteriormente, multiplicar ese importe por el número de automóviles vendidos para obtener el total del valor CIF de las importaciones. [1998 – 5.424,19 dólares x 60 % x 6.000 = 19.527.094,34 dólares] [1999 – 5.424,19 dólares x 40 % x 25.000 = 54.241.928,74 dólares] (Nota – para el número de unidades vendidas, se utilizó únicamente el número vendido en el mercado indonesio porque se puede alegar que la exención de derechos de importación aplicable a las piezas incorporadas a un producto exportado no constituye una subvención recurrible.)
Paso 6	Multiplicar el valor de las importaciones por el 65 por ciento para obtener la cuantía de la exención relativa a los derechos de importación. [1998 – 19.527.094,34 dólares x 65 % = 12.692.611,32 dólares] [1999 – 54.241.928,74 dólares x 65 % = 35.527.253,68 dólares]
Paso 7	Dividir el valor total de las exenciones de derechos de importación por el valor total de las ventas para obtener el porcentaje de subvención. [1998 – 12.692.611,32 dólares / 89.560.000 dólares = 14,17 %] [1999 – 35.527.253,68 dólares / 373.180.000 dólares = 9,45 %]

7) Cálculo de la subvención correspondiente al préstamo de 690 millones de dólares dirigido por el Gobierno

8.104 En lo que respecta al préstamo de 690 millones de dólares destinado por el Gobierno a la empresa TPN, los Estados Unidos estiman los siguientes porcentajes de subvención: 7,1 por ciento para 1998, 28,95 por ciento para 1999, y 5,3 por ciento para el año 2000. Los Estados Unidos han calculado estos porcentajes de la manera siguiente.

8.105 Como se ha observado supra, los informes periodísticos han indicado que las condiciones del préstamo eran las siguientes: un 3 por ciento por encima del tipo de interés de los depósitos a 3-6 meses,

[455] También en este caso, los datos facilitados por Indonesia en su respuesta dentro del procedimiento correspondiente al Anexo V no permiten el cálculo de la tasa de subvención para los automóviles Timor Kia Sephia montados en Indonesia durante la última parte de 1997.

vencimiento a 10 años, y un período de gracia de 3 años. Por consiguiente, el primer paso consiste en determinar el tipo de interés que pagará la empresa TPN, que se basa en el tipo de interés de los depósitos a 3-6 meses. Como Indonesia no ha facilitado este tipo de interés en sus respuestas dentro del procedimiento correspondiente al Anexo V, los Estados Unidos se han visto obligados a basarse en otras fuentes. La información más reciente de que disponen los Estados Unidos procede de The Economist Intelligence Unit Limited (April 1997) (EIU)[456], en el que se indica que, a fines de febrero de 1997, el promedio del tipo de interés en los certificados del Banco de Indonesia era del 8,75 por ciento.[457] Si se añade un 3 por ciento a esa cifra se obtiene un tipo de interés, para el préstamo de 690 millones de dólares, del 11,75 por ciento.

8.106 El siguiente paso consiste en determinar el tipo de interés "de referencia" con respecto al cual se ha de comparar el tipo de interés aplicado a TPN. Como el Gobierno de Indonesia no ha facilitado el préstamo a TPN directamente, sino que ha dado instrucciones a los bancos para que concedan el préstamo, no sería apropiado utilizar como referencia los costos del Gobierno. En cambio, se debe utilizar el costo del prestamista real; en este caso, los bancos. El costo para un banco se refleja en el tipo de interés que aplicaría a un prestatario comercial equivalente. Como también en este caso el Gobierno de Indonesia se ha negado a facilitar la información correspondiente en sus respuestas del Anexo V, los Estados Unidos se han visto obligados a estimar el tipo de interés de referencia basándose en la mejor información disponible.

8.107 Los Estados Unidos utilizaron el tipo de interés del "Yankee Bond" de 10 años que el Gobierno de Indonesia comenzó a emitir en julio de 1996.[458] Según Economist Intelligence Unit, el tipo de interés de este bono expresado en dólares EE.UU. se fijó en el 7,825 por ciento, o sea un uno por ciento por encima del tipo de interés del bono del Tesoro a 10 años.[459] La utilización de una referencia expresada en dólares resulta apropiada porque en el documento AV/16, página 4, respuesta 13, Indonesia hizo referencia a un tipo expresado en dólares de los Estados Unidos.

8.108 Los Estados Unidos añadieron un margen del 7 por ciento al tipo de interés del Yankee Bond del 7,825 por ciento. Según EIU, página 28 (documento 16 presentado como prueba por los Estados Unidos), los márgenes de los bancos indonesios oscilan entre el 3 y el 7 por ciento, según la solvencia del cliente. Como se ha examinado supra, TPN no constituía un riesgo de crédito razonable para un préstamo de la magnitud de 690 millones de dólares.[460] Por lo tanto, un banco hubiera aplicado el margen máximo a un prestatario comercial equivalente a TPN. Si se añade el 7 por ciento al tipo de interés del Yankee Bond se obtiene un tipo de interés del 14,825 por ciento.

8.109 Por último, los Estados Unidos añadieron una "prima de riesgo" para reflejar con mayor exactitud el hecho de que TPN constituía un riesgo de crédito imprudente. En otros términos, un banco que conceda un préstamo a una empresa equivalente a TPN hubiera aplicado un tipo superior al 14,825 por ciento a fin de cubrir los costos del banco. En ausencia de toda otra información, los Estados Unidos emplearon la metodología utilizada por el Departamento de Comercio de los Estados Unidos para calcular una prima de

---

[456]Documento 16 presentado como prueba por los Estados Unidos.

[457]Según EIU, estos certificados son los principales instrumentos utilizados por el Banco de Indonesia para controlar los tipos de interés y la oferta monetaria.

[458]Véase EIU, página 3 (documento 16 presentado como prueba por los Estados Unidos).

[459]Como es sumamente improbable que nadie, aparte del Gobierno de los Estados Unidos, emita bonos del Tesoro expresados en dólares EE.UU., los Estados Unidos suponen que la referencia de EIU al tipo de interés de los bonos del Tesoro a 10 años corresponde al tipo de interés del bono del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años.

[460] Los Estados Unidos insisten a este respecto que en el procedimiento correspondiente al Anexo V, Indonesia se negó a responder a las preguntas relativas a la situación financiera de TPN. Véanse AV/15, pregunta 12/29 d) y AV/16, pregunta 12/29 d).

riesgo en el marco de la legislación estadounidense sobre derechos compensatorios. Con arreglo a esta metodología, en el caso de una empresa considerada "no solvente", el Departamento de Comercio añade al tipo de interés "de referencia" un importe igual al 12 por ciento del tipo preferencial en el país de que se trate. En el caso presente, los Estados Unidos utilizaron como tipo preferencial el 10,825 por ciento. Esto se basó en el tipo del Yankee Bond (7,825) más el 3 por ciento; el 3 por ciento corresponde al margen mínimo para los préstamos bancarios.[461] El 12 por ciento de 10,825 equivale al 1,29 por ciento. Si se añade el 1,29 por ciento al tipo de interés de referencia de 14,825 se obtiene un tipo de referencia final del 16,124 por ciento.

8.110 Después de determinar el tipo de interés pagado por TPN (11,75 por ciento) y el costo que representa para los bancos (16,124 por ciento), debemos calcular un "equivalente en donación" del beneficio recibido por TPN del préstamo. El primer paso consiste en calcular el valor actual neto de los pagos correspondientes al préstamo concedido a TPN y del préstamo de referencia. La diferencia de pagos entre ambos préstamos constituye la subvención.

8.111 Suponiendo que durante el período de gracia de tres años sólo habrá pagos de intereses, y aplicando un tipo de interés del 11,75 por ciento, el plan de pagos correspondiente al préstamo concedido a TPN es el siguiente:

[461] EIU, página 28 (documento 16 presentado como prueba por los Estados Unidos).

Cuadro 18
Plan de pagos correspondiente al préstamo concedido a TPN

Año	Saldo inicial	Más los intereses	Menos los pagos	Saldo 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	149.994.645	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 se utiliza como tipo de interés el 16,124 por ciento, el plan de pagos para el préstamo de referencia será el siguiente:

Cuadro 19 A
Plan de pagos correspondiente al préstamo de referencia

Año	Saldo inicial	Más los intereses	Menos los pagos	Saldo 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	274.830.866	44.313.729	171.477.239	147.667.355
10	147.667.355	23.809.884	171.477.239	0

8.113 Después de calcular los planes de pagos del préstamo concedido a TPN y del préstamo de referencia, debemos calcular el valor actual neto del diferencial de pagos. Esto da lugar al cuadro siguiente, en el que se ha utilizado un cálculo corriente del valor actual neto y un tipo de descuento del 16,124 por ciento:

Cuadro 19 B
Diferencial de pagos

Año	Pagos del préstamo a TPN	Pagos del préstamo de referencia	Diferencial de pagos	Valor actual neto del diferencial de pagos
0	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 Después de calcular un "equivalente en donación" del diferencial de pagos de los préstamos, que asciende a 122.847.850 dólares, el siguiente paso consiste en convertir esta suma global en beneficios anuales. Con este objeto, los Estados Unidos han prorrateado la cuantía del "equivalente en donación" a lo largo de un período de 10 años, tomando como base el plazo del préstamo concedido a TPN. Se añade un importe a cada asignación anual para tener en cuenta el valor temporal del dinero correspondiente a la porción no asignada y utilizando un tipo de descuento del 16,124 por ciento. Utilizando una fórmula "de saldo decreciente", estos dos importes se suman y se dividen por uno más el tipo de descuento para obtener el importe del "equivalente en donación" que corresponde asignar a cada año. Esto da lugar al siguiente cuadro de beneficios anuales:

Cuadro 20
Beneficios anuales correspondientes al préstamo

Año	Beneficio del año
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 El último cálculo consiste en convertir la cuantía anual de la subvención en un porcentaje ad valorem:

Cuadro 21
Tasa anual de la subvención correspondiente al préstamo (1998-2000)

	1998	1999	2000
Beneficios en dólares EE.UU.	27.636.640	25.930.879	24.225.117
Ventas en dólares EE.UU.	387.569.043[462]	89.560.000	453.180.000
Subvención	7,1%	28,95%	5,3%

[462] Los Estados Unidos han supuesto que el pago del préstamo concedido a TPN no comenzará hasta 1998, con lo que este año será el "año 1" del préstamo. Además, de conformidad con los párrafos 2 y 3 del Anexo IV del Acuerdo sobre Subvenciones, para calcular la subvención ad valorem el denominador se basa en las ventas del año precedente. En consecuencia, el denominador correspondiente a la subvención para 1998 se basa en las ventas de 1997, para la subvención de 1999 se basa en las ventas de 1998, y para la subvención del año 2000, en las ventas de 1999.

Las cifras correspondientes a las ventas de 1998 y 1999 (columnas 1999 y 2000) se tomaron del adjunto A-28 al documento AV/14. La cifra correspondiente a las ventas de 1997 (columna 1998) se estimó basándose en los datos que figuran en el adjunto U-12 del documento AV/14. Los Estados Unidos calcularon el valor total de las ventas de los automóviles importados en un año determinado mediante el cálculo de un promedio de precios de venta.

c) Argumentos de Indonesia relativos al perjuicio grave como fundamento de una reclamación en la presente diferencia

8.116 Las subvenciones objeto de la presente diferencia quedan comprendidas en el ámbito del párrafo 1 b) del artículo 3, como "subvenciones supeditadas al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados, como condición única o entre otras varias condiciones". Como Indonesia es un país en desarrollo, su situación está prevista en el párrafo 3 del artículo 27 del Acuerdo sobre Subvenciones, en el que se establece que "[l]a prohibición establecida en el párrafo 1 b) del artículo 3 no será aplicable a los países en desarrollo Miembros por un período de cinco años […] a partir de la fecha de entrada en vigor del Acuerdo sobre la OMC (es decir, a partir del 1° de enero del año 2000)". En cambio, se aplican las disposiciones de los artículos 5 a 7 relativas a las subvenciones "recurribles".

8.117 Las subvenciones que no están "prohibidas" pueden ser "recurribles" o "no recurribles". Las subvenciones objeto de la presente diferencia no satisfacen los criterios del artículo 8 del Acuerdo y, por lo tanto, deben incluirse en la categoría residual de subvenciones "recurribles". Se debe utilizar esta explicación para aplicar los artículos 5 a 7 porque el texto del párrafo 7 del artículo 27 es ambiguo. Esta disposición establece lo siguiente:

> Las disposiciones [correctivas] del artículo 4 no serán aplicables a un país en desarrollo Miembro en el caso de las subvenciones a la exportación que sean conformes a las disposiciones de los párrafos 2 a 5. Las disposiciones [correctivas] pertinentes en ese caso serán las del artículo 7. (Subrayado añadido.)

8.118 Las subvenciones "a la exportación" y las subvenciones relativas al "contenido nacional" no son conceptos sinónimos. Las primeras se rigen por el párrafo 1 a) del artículo 3 y el Anexo I del Acuerdo, mientras que las segundas se rigen por el párrafo 1 b) del artículo 3. Dado el contexto del párrafo 7 del artículo 27 (incluida su cita del párrafo 3 del artículo 27), resulta claro que los redactores del Acuerdo tuvieron la intención de que el párrafo 7 del artículo 27 abarcara las subvenciones relativas al contenido nacional, así como las subvenciones a la exportación. Esto se ve confirmado por el análisis desarrollado supra. De conformidad con el artículo 32 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, se puede recurrir en este caso a medios de interpretación complementarios debido a la ambigüedad del texto del párrafo 7 del artículo 27.

8.119 Las Comunidades Europeas y los Estados Unidos sostienen que las subvenciones reales y supuestas del Programa de Automóviles Nacionales concedidas por el Programa de junio de 1996, el Programa de febrero de 1996 y el préstamo de 690 millones de dólares excedieron de los límites del 5/15 por ciento ad valorem establecidos en el párrafo 1 a) del artículo 6 del Acuerdo sobre Subvenciones. No obstante, reconocen, según corresponde, que el párrafo 8 del artículo 27 establece que no existirá presunción de perjuicio grave en el sentido del párrafo 1ª) del artículo 6 cuando, como ocurre en el caso presente, la subvención es concedida por un país en desarrollo Miembro. En tal caso, la parte reclamante debe demostrar el perjuicio grave mediante pruebas positivas, de conformidad con las disposiciones de los párrafos 3 a 8 del artículo 6.

8.120 Por lo tanto, sea que se proceda sobre la base del párrafo 1 a) del artículo 6 o independientemente sobre la base del párrafo 3 del artículo 6, los reclamantes deben demostrar el perjuicio grave mediante pruebas positivas, de conformidad con las disposiciones de los párrafos 4 a 8 del artículo 6, antes de que se puedan aplicar las medidas correctivas previstas en el párrafo 8 del artículo 7.

8.121 Respondiendo a una pregunta del Grupo Especial, Indonesia señaló que la cuantía ad valorem aproximada de la subvención otorgada al Timor mediante la exención relativa al impuesto de lujo era la siguiente:

Vehículos completamente montados importados de Corea	29,54%
Automóviles Timor montados en Tambun	26,20%

Automóviles Timor fabricados en Karawang 18,68%

3. Producto similar

a) Alcance de los modelos "similares"

1) Argumentos de las Comunidades Europeas

8.122 Las Comunidades Europeas sostienen que, a los fines de las reclamaciones sobre perjuicio grave, todos los automóviles de pasajeros se deben considerar como "productos similares". Se exponen a continuación los argumentos de las Comunidades Europeas a este respecto:

8.123 A fin de evaluar los efectos de las subvenciones examinadas es necesario definir en primer lugar el alcance de la categoría correspondiente de "productos similares".

8.124 Con este objeto, la nota 46 al párrafo 1 del artículo 15 del Acuerdo sobre Subvenciones establece la orientación siguiente:

> En todo el presente Acuerdo se entenderá que la expresión "producto similar" ("like product") significa un producto que sea idéntico, es decir, igual en todos los aspectos al producto de que se trate, o, cuando no exista ese producto, otro producto que, aunque no sea igual en todos los aspectos, tenga características muy parecidas a las del producto considerado.

8.125 Todos los vehículos automóviles comprendidos en la categoría de "automóviles de pasajeros", según se define en los reglamentos de Indonesia, constituyen una categoría única de "productos similares" a los fines del Acuerdo sobre Subvenciones, dado que todos comparten las mismas características físicas básicas y sirven a usos finales idénticos. Por lo tanto, los automóviles de pasajeros exportados de las Comunidades Europeas son similares al Timor S515.

8.126 Indonesia adopta un criterio indebidamente restrictivo respecto de lo que constituye un "producto similar". Parafraseando lo expresado por el Órgano de Apelación, se puede decir que Indonesia ha estrechado el "acordeón de similaridad" hasta un punto en que ya no se puede oír ninguna nota.

8.127 En la actualidad, existen más de 60 modelos diferentes de automóviles de pasajeros que se venden en el mercado indonesio. Pese a ello, Indonesia pretende que el Grupo Especial considere que el Timor S515 es tan singular que ninguno de aquellos es "similar" al Timor S515. Con igual razonamiento, se podría alegar que cada uno de los demás modelos de automóviles de pasajeros que se venden en Indonesia constituye también una categoría propia de productos similares. Si el Grupo Especial adoptara el criterio de Indonesia, las disposiciones de la Parte III y la Parte V del Acuerdo sobre Subvenciones resultarían inaplicables, excepto en los casos en que las subvenciones se concedieran respecto de productos básicos o productos análogamente homogéneos.

8.128 El punto de partida para determinar si los automóviles exportados de las Comunidades Europeas son "similares" al Timor S515 debe ser la definición de la expresión "productos similares" que figura en la nota 46 del Acuerdo sobre Subvenciones. En esa definición se deja perfectamente claro que, para que dos productos sean "similares", no es necesario que sean idénticos. Cuando no existan productos idénticos, dos productos que tengan "características muy parecidas" se deben considerar como productos "similares". Resulta evidente que el Timor S515 y los automóviles de pasajeros exportados de las Comunidades Europeas no son idénticos. Sin embargo, tienen suficientes características parecidas como para ser considerados "similares".

8.129 Las Comunidades Europeas están de acuerdo con la idea de que la expresión "productos similares" se debe interpretar en sentido estricto en el contexto del Acuerdo sobre Subvenciones. Sin embargo, las Comunidades Europeas consideran que la definición de "producto similar" que figura en la nota 46 del

Acuerdo sobre Subvenciones ya consagra tal interpretación en sentido estricto. No se justifica una interpretación aún más estricta de la propia definición.[463]

8.130 Es verdad que en la categoría de automóviles de pasajeros existen variaciones prácticamente ilimitadas en lo que respecta a ciertos factores como el tamaño, el peso, el tipo de motor, la cilindrada, la potencia del motor, el sistema de transmisión, el equipo, el diseño de la carrocería, el color, etc.[464] No obstante, esas variaciones no afectan a la similitud esencial de todos los automóviles de pasajeros ni impiden que sean productos "similares".

8.131 Todo intento de definir dos o más subcategorías de "productos similares" en la categoría de automóviles de pasajeros basándose en alguno de esos criterios daría inevitablemente resultados arbitrarios. En primer lugar, ello exigiría una selección necesariamente arbitraria entre todos los criterios posibles, y la única alternativa sería combinar varios criterios simultáneamente, con el riesgo de multiplicar al infinito las categorías de productos "similares". Por otra parte, en lo que respecta a muchos de esos criterios (por ejemplo, el tamaño o la cilindrada), existe una secuencia continua de productos. Sería arbitrario trazar una línea para dividir esa secuencia continua, cualquiera sea la línea que se trazara. Así, por ejemplo, una distinción entre automóviles de pasajeros "grandes" y "pequeños" sería arbitraria porque siempre habría más "similitud" entre el más pequeño de los automóviles grandes y el más grande de los automóviles pequeños que entre los productos que estuvieran en cada extremo de ambas categorías.

8.132 Si, a pesar de lo expuesto precedentemente, el Grupo Especial adoptara el criterio de que no todos los automóviles de pasajeros son "productos similares", las Comunidades Europeas sostienen que, en cualquier caso, el Opel Optima y el Peugeot 306 deben considerarse como "productos similares" al Timor S515. El cuadro que se incluye a continuación contiene una comparación exhaustiva de sus características físicas. Esa comparación confirma, sin lugar a dudas, que el Timor S515 y los modelos correspondientes de las Comunidades Europeas, si bien no son similares en todos los aspectos, tienen características muy parecidas. Las Comunidades Europeas también han presentado folletos de venta correspondientes al Timor S515, el Peugeot 306 y el Opel Optima.

Cuadro 22
Comparación de determinados modelos

Marca	Peugeot	Peugeot	Opel	Opel	Timor	Timor
Tipo	306	306	Optima	Optima	S515	S515i
Modelo	1.8	1.8	1.8	1.8	1.5	1.5
Modelo básico	ST	ST LM	GLS	Nuevo CDX		

[463] El argumento de Indonesia, de que el concepto de "producto similar" se debe interpretar aún más estrictamente en el contexto de una exención concedida en favor de los países en desarrollo Miembros carece completamente de sentido. El concepto de "producto similar" tiene un carácter objetivo y no puede tener significados diferentes según sea el nivel del PIB del Miembro que conceda la subvención.

[464] Algunos de los criterios que, según Indonesia, son pertinentes para la determinación del producto similar son demasiado subjetivos (por ejemplo, la "reputación") o demasiado vagos (por ejemplo, la "calidad" o "la conducción y la comodidad") y no son características mensurables. El precio no es pertinente a los fines de la determinación del producto similar, especialmente cuando, como en el caso presente, uno de los productos se beneficia de una cuantiosa subvención, y los productos importados están sometidos al pago de derechos de importación muy elevados. Como observó el informe del Grupo Especial que examinó el asunto Japón – Derechos de aduana, impuestos y prácticas de etiquetado respecto de los vinos y bebidas alcohólicas importados, adoptado el 10 de noviembre de 1987, IBDD 34/138:

"[…] los productos "similares" no se convertían en "no similares" por el mero hecho de que existieran […] precios diferentes, influidos a menudo por las medidas exteriores del Gobierno (por ejemplo, los derechos de aduana) y las condiciones del mercado (por ejemplo, la oferta y la demanda, los márgenes de venta)".

Marca Tipo Modelo Modelo básico	Peugeot 306 1.8 ST	Peugeot 306 1.8 ST LM	Opel Optima 1.8 GLS	Opel Optima 1.8 Nuevo CDX	Timor S515 1.5	Timor S515i 1.5
I/Características mecánicas						
Longitud (mm)	4.240	4.240	4.329	4.329	4.360	4.360
Altura (mm)	1.367	1.367	1.410	1.410	1.390	1.390
Ancho (mm)	1.692	1.692	1.688	1.688	1.692	1.692
Distancia entre ejes (mm)	2.580	2.580	2.517	2.517	2.500	2.500
Motor a gasolina o diesel	XU7JP	XU7JP	MPFI	MPFI	85C	EFI
Capacidad cúbica (cm³)	1.761	1.761	1.796	1.796	1.498	1.498
Número de cilindros	4	4	4	4	4	4
Número de válvulas por cilindro	8V	8V	8V	8V	8V	16V
Potencia máxima (CV/DIN)	103	103	118	118	-	-
RPM	6.000	6.000	5.400	5.400	-	-
Potencia máxima (CV/JIS)					82	105
RPM					5.500	5.500
Par de torsión máx. (DIN)	16,0	16,0	16,3	16, .3	-	-
Par de torsión máx. (JIS)					12,2	15,0
RPM	3.000	3.000	3.200	3.200	2.500	4.000
Carburador/Inyección	I	I	I	I	C	I
Caja de cambios manual (N° de velocidades)	5	5	5	5	5	5
Caja de cambios automática (N° de velocidades)	-	-	-	-	-	-
Frenos (Disco/tambores/ventil.)	VD/T	VD/T	D/T	D/T	VD/T	VD/T
Sistema de frenos antibloqueo	-	-	-	X	-	-
Dirección asistida	X	X	X	X	X	X
II/Características externas						
Número de puertas	4	4	4	4	4	4
Faros adicionales	-	-	X	X	-	-
Molduras laterales	X	X	X	X	X	X
Deflector trasero	-	-	-	-	X	X
Ruedas de aleación ligera	-	X	X	X	-	-
Tamaño de los neumáticos	185/65/R14	185/65/R14	195/60/R14	195/60/R14	175/70/R13	175/70/R13
Pintura metalizada	X	X	X	X	-	O

Marca Tipo Modelo Modelo básico	Peugeot 306 1.8 ST	Peugeot 306 1.8 ST LM	Opel Optima 1.8 GLS	Opel Optima 1.8 Nuevo CDX	Timor S515 1.5	Timor S515i 1.5
Cristales tintados	X	X	X	X	X	X
III/Equipamiento interior						
Airbag	-	-	-	1	-	-
Barras de impacto lateral	X	X	X	X	X	X
Cierre central de puertas	X	X	X	X	X	X
Columna de dirección ajustable	X	X	X	X	-	X
Alzacristales eléctricos delanteros/traseros	D/T	D/T	D/T	D/T	X	X
Alzacristales eléctricos (frente/un toque)	Frente/un toque	Frente/un toque	Frente/un toque	Frente/un toque	-	X
Espejo lateral del conductor Manual/eléctrico	E	E	E	E	M	E
Espejo lateral pasajero Manual/eléctrico	E	E	E	E	M	E
Sistema de alarma	-	-	X	X	-	-
Aire acondicionado	X	X	X	X	X	X
Equipo de radio	X	X	X	X	-	X
Altura ajustable de asientos delanteros Manual/eléctrico	M	M	M	M	M	M
Asiento trasero abatible	1/3-2/3	1/3-2/3	1/3-2/3	1/3-2/3	-	-
Apoyacabezas traseros	X	X	X	X	X	X
Tapizado	terciopelo	cuero	terciopelo	terciopelo	tela	tela
Número de cinturones de seguridad traseros	3	3	3	3	3	3
Tercera luz de freno	X	X	X	X	X	X

8.133 En el caso de que el Grupo Especial adoptara el criterio de que es necesario distinguir dos o más "segmentos" dentro de la categoría de automóviles de pasajeros, las Comunidades Europeas remitirían al Grupo Especial a la clasificación formulada en los Informes DRI. Según estos informes, los modelos de automóviles de pasajeros vendidos en Indonesia entre 1994 y 1997 se pueden clasificar en cuatro segmentos, según se indica a continuación:

Segmento B ("clase supermini"): Daihatsu Charade, Suzuki Baleno, Suzuki Esteem, Toyota Starlet;

Segmento C ("clase media baja"): Daewo 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;

Segmento D ("clase media alta"): Audi A4, Daewoo Cielo, Ford Telstar, Honda Accord, Hyundai Elantra/Bimantara Nenggala, Mazda 626, Mitsubishi Galant, Opel Vectra, Peugeot 405/406;

Segmento E ("clase ejecutiva"): Audi A6, serie BMW 3, serie BMW 5, serie BMW 7, Mercedes Benz clase C, Mercedes Benz clase E, Mercedes Benz clase S, Nissan Cedric, Nissan Zafiro, Toyota Crown, Volvo U.

Según los Informes DRI, no se vendió ningún modelo en el segmento A ("clase utilitaria").

8.134 Indonesia no puede razonablemente negar que los automóviles Timor y los automóviles de las CE, y en particular el Opel Optima y el Peugeot 306, tienen características muy parecidas. Por ese motivo, Indonesia se ve obligada a subrayar la importancia de lo que denomina "características no físicas". (Véase la sección VIII.B.3.) Estas incluyen una larga lista de criterios vagos y esencialmente subjetivos, tales como la "reputación de la marca", la "categoría", la "calidad", la "fiabilidad", etc., que no se pueden medir ni comparar adecuadamente. Si el Grupo Especial adoptara la opinión de Indonesia, de que dos vehículos que poseen características muy parecidas pueden, pese a ello, no ser "similares" debido a diferencias en factores tales como la "calidad" o la "reputación de la marca", abriría la puerta a todo tipo de distinciones arbitrarias y abusivas. Un examen de informes de grupos especiales anteriores demuestra que las supuestas diferencias relativas a las características no físicas nunca han sido consideradas como determinantes para establecer la existencia de un producto similar. Por ejemplo, en el caso Japón – Bebidas alcohólicas[465], el Japón había alegado que el whisky escocés de alta calidad no era "similar" al whisky japonés nacional de calidad inferior. El Grupo Especial hizo caso omiso, acertadamente, de esos argumentos y concluyó que todos los tipos de whisky eran "similares". En términos relativos no hay más diferencia entre un Mercedes y un Timor que entre un whisky escocés de malta de primera calidad y un whisky japonés de segunda calidad que se elabora añadiendo agua a un concentrado.

8.135 Para decirlo con precisión, la posición de las Comunidades Europeas es que los automóviles que tienen características físicas muy parecidas no se convierten en productos "no similares" simplemente por presuntas diferencias en las denominadas "características no físicas".

8.136 La "comodidad de marcha" está determinada por las características físicas del automóvil. Lo mismo cabe decir respecto de la "calidad". La "reputación en materia de calidad" es uno de los factores que constituyen la "imagen" de un producto. Es obvio que la "imagen" puede ejercer influencia en la elección de los consumidores. Sin embargo, en opinión de las Comunidades Europeas, las meras diferencias de imagen no bastan para hacer que dos productos sean "no similares". Además, este criterio es en gran medida subjetivo, no se puede medir con exactitud y puede cambiar a lo largo del tiempo. Por ejemplo, por definición, los nuevos participantes en el mercado carecen de una "imagen establecida". Por lo tanto, según la interpretación de Indonesia, un Miembro que otorgue una subvención siempre podría alegar que las subvenciones para el establecimiento de una nueva rama de producción nacional no pueden causar "perjuicio grave" a las importaciones.

2) Argumentos de los Estados Unidos

8.137 Los Estados Unidos sostienen que los automóviles de pasajeros que, de no existir el Programa de Automóviles Nacionales, los fabricantes estadounidenses de automóviles hubieran vendido en Indonesia, son "similares" al sedán Timor Kia Sephia. Se exponen a continuación los argumentos de los Estados Unidos sobre este particular:

8.138 La nota 46 del Acuerdo sobre Subvenciones define el "producto similar" en los siguientes términos:

> En todo el presente Acuerdo se entenderá que la expresión "producto similar" ("like product") significa un producto que sea idéntico, es decir, igual en todos los aspectos al producto de que se trate, o, cuando no exista ese producto, otro producto que, aunque no sea igual en todos los aspectos, tenga características muy parecidas a las del producto considerado.

[465] Informe del Grupo Especial que examinó el asunto Japón – Derechos de aduana, impuestos y prácticas de etiquetado respecto de los vinos y bebidas alcohólicas importados, adoptado el 10 de noviembre de 1987, IBDD 34S/94, 129.

8.139 Obviamente, esta definición sólo brinda una orientación general, y se necesita un análisis caso por caso para establecer si un determinado producto es "similar" a otro. A este respecto, resulta especialmente idónea la orientación proporcionada por el Órgano de Apelación en relación con la aplicación del concepto de "producto similar" a los fines de los Acuerdos de la OMC[466]:

> Ningún modo de juzgar será apropiado en todos los casos. Deberían examinarse los criterios previstos en el informe sobre los ajustes fiscales en frontera, pero no puede haber ninguna definición absoluta y precisa de lo que es "similar". El concepto de "similaridad" es relativo y evoca la imagen de un acordeón. El acordeón de "similaridad" se extiende y se contrae en diferentes lugares a medida que se aplican las distintas disposiciones del Acuerdo sobre la OMC. La anchura del acordeón en cualquiera de esos lugares debe determinarse mediante la disposición concreta en la que se encuentra el término "similar", así como por el contexto y las circunstancias existentes en cualquier caso dado al que sea aplicable la disposición.

Entre los factores que se deben examinar para aplicar un análisis caso por caso figuran el "uso final de un producto en un mercado determinado; gustos y hábitos del consumidor, que cambian de país a país; las propiedades, naturaleza y calidad de los productos".[467]

a) Los automóviles de pasajeros que los Estados Unidos hubieran vendido en Indonesia son análogos al Timor

8.140 Teniendo presente este marco analítico, pasaremos a analizar determinados automóviles de pasajeros producidos por los fabricantes estadounidenses de automóviles. Debido al Programa de Automóviles Nacionales, actualmente no hay virtualmente ningún automóvil de pasajeros fabricado en los Estados Unidos que se importe y venda en Indonesia.[468] No obstante, los automóviles de pasajeros que se importaron y vendieron en Indonesia antes de la introducción del Programa de Automóviles Nacionales eran "similares" al sedán Timor Kia Sephia. Además, los automóviles de pasajeros que, si no fuera por la existencia del Programa de Automóviles Nacionales, se hubieran importado y vendido en Indonesia, son "similares" al sedán Timor Kia Sephia.

8.141 Antes de la introducción del Programa de Automóviles Nacionales, General Motors vendió dos automóviles de pasajeros de su marca "Opel" que fácilmente podían ser considerados como "similares" al sedán Timor Kia Sephia. Se trata del Opel Optima y el Opel Vectra.

8.142 Tanto el Opel Optima como el Timor Kia Sephia quedan comprendidos en el "segmento C" del mercado de automóviles (automóviles de pasajeros de clase media baja).[469] Además, como se indica en el cuadro 23, infra, las especificaciones del Optima y del Timor Kia Sephia son bastante análogas. El tamaño y el peso de ambos automóviles son prácticamente idénticos, y el Optima tiene un motor ligeramente más grande.

---

[466] Japón – Impuestos sobre las bebidas alcohólicas, WT/DS8/R, informe del Órgano de Apelación, adoptado el 1° de noviembre de 1996, páginas 25 y 26.

[467] Ídem, páginas 24 y 25, con cita del informe del Grupo de Trabajo sobre Ajustes fiscales en frontera, IBDD 18S/106, párrafo 18.

[468] Véase AV/13, página 3 (pregunta 6) y documento adjunto 8 (pregunta 6).

[469] Véase McGraw-Hill, World Car Industry Forecast Report, febrero de 1997, páginas 284 y 285, incluido como anexo 1 del documento AV/2. Los automóviles comprendidos en un segmento determinado del mercado tendrán aproximadamente el mismo tamaño, estarán dentro de la misma gama de precios y compartirán los mismos clientes potenciales.

8.143 En lo que respecta al Opel Vectra, aunque ocupa una posición ligeramente superior en el mercado en comparación con el Optima o el Timor Kia Sephia[470], en lo que se refiere a las especificaciones, según se indica en el cuadro 23, no es tan diferente del Timor Kia Sephia. El Vectra es ligeramente más grande que el Timor Kia Sephia (por ejemplo, el Vectra es aproximadamente 100 mm más largo que el Timor Kia Sephia), y tiene un motor más potente. No obstante, ambos automóviles tienen el mismo uso final, es decir, el transporte de pasajeros.

8.144 Por su parte, Ford tenía planes muy adelantados para importar y vender automóviles Ford Escort en Indonesia, y tuvo que abandonar estos planes habida cuenta del Programa de Automóviles Nacionales y de la introducción del sedán Timor Kia Sephia, al que se concedieron enormes subvenciones. Al igual que el Timor Kia Sephia, el Escort está comprendido en el segmento C del mercado de automóviles de pasajeros.[471] Una comparación de las especificaciones, según se indica en el cuadro 23, confirma las similitudes existentes entre el Escort y el Timor Kia Sephia, así como el hecho de que el Escort es "similar" al Timor Kia Sephia. Este último automóvil es un poco más largo (65 mm) y un poco más alto (44 mm) que el Escort, mientras que este último es un poco más ancho (183 mm) y tiene un motor ligeramente más grande (1.597 cm³, en comparación con los 1.498 cm³ del Timor Kia Sephia).

8.145 El cuadro siguiente demuestra que el Timor Kia Sephia, el Opel Optima y el Ford Escort son bastante análogos en cuanto a sus especificaciones[472]:

[470] El Vectra está comprendido en el "segmento D" (clase media alta) del mercado de automóviles. Ídem.

[471] Véase McGraw Hill, World Car Industry Forecast Report, febrero de 1997, páginas 284 y 285, incluido como anexo 1 del documento AV/2.

[472] Fuente: Empresas de los Estados Unidos.

Cuadro 23
Especificaciones de los automóviles Timor, Escort y Opel

Concepto	Timor S515	Ford Escort 4dr "Ghia" Vehículo de tres volúmenes Transmisión manual	Opel Optima	Opel Vectra
Dimensiones				
1. Largo total (mm)	4.360	4.295	4.329	4.477
2. Ancho total (mm)	1.692	1.875	1.688	1.707
3. Altura total (mm)	1.390	1.346	1.410	1.425
4. Distancia entre ejes (mm)	2.500	2.523	2.517	2.637
5. Círculo de la curva (m)	5,1	10	4,9	--
6. Tara (kg)	1.055	1.145	980	--
Motor				
1. Tipo	4 cilindros en línea, SOHC, carburador	4 cilindros en línea, Zetec	4 cilindros, 8 válvulas, MPFI	4 cilindros, 8 válvulas, MPFI
2. Cilindrada (cm^3)	1.498	1.597	1.796	1.988
3. Potencia máxima	85 CV/5.500 rpm	175@ 5.500 rpm	118 CV/5.400 rpm	136 CV
Transmisión				
Relación de multiplicación:				
-1ª	3,417	3,10	3,58	--
-2ª	1,895	1,19	2,14	--
-3ª	1,296	1,28	1,48	--
-4ª	0,906	0,95	1,12	--
-5ª	0,738	0,76	0,89	--
-Retroceso	3,736	3,615	3,333	--

8.146 Por último, en lo que respecta a Chrysler, esta empresa tenía planes para importar y vender sus automóviles de pasajeros Neon en Indonesia. En el cuadro que sigue a continuación se presenta una comparación de las especificaciones del Neon y del Timor Kia Sephia. Los datos demuestran que el Chrysler Neon tiene características muy parecidas a las del Timor Kia Sephia y que, por lo tanto, puede ser considerado como un "producto similar" al Sephia. El Neon es apenas 4 mm más largo, 16 mm más ancho y 5 mm más alto que el Sephia, y sólo 54 kg más pesado. Además, aunque el Neon tiene un motor más grande, tanto este último como el Timor Kia Sephia están comprendidos en el segmento C y, por consiguiente, desde el punto de vista de la industria, compiten por los mismos clientes.[473] Por todo ello, se puede considerar con certeza al Neon como "similar" al Timor Kia Sephia.

[473] Ídem.

8.147 Se detallan a continuación las especificaciones del Chrysler Neon que se hubiera vendido en Indonesia, si no fuera por la existencia del Programa de Automóviles Nacionales:

Cuadro 24
Especificaciones de los automóviles Timor y Neon

Concepto	Timor S515	Chrysler Neon
Dimensiones		
1. Largo total (mm)	4.360	4.364
2. Ancho total (mm)	1.692	1.708
3. Altura total (mm)	1.390	1.395
4. Distancia entre ejes (mm)	2.500	2.642
5. Círculo de la curva (m)	5,1	10,8
6. Tara (kg)	1.055	1.109
Motor		
1. Tipo	4 cilindros en línea, SOHC, carburador	4 cilindros en línea, MPI, SOHC
2. Cilindrada (cm^3)	1.498	1.966
3. Potencia máxima	85 CV/5.000 rpm	98@ 5.850 rpm

8.148 En resumen, los automóviles de pasajeros que los fabricantes estadounidenses efectivamente importaron y vendieron en Indonesia, así como los automóviles de pasajeros que hubieran importado y vendido en Indonesia, pueden considerarse como "productos similares" al Timor Kia Sephia. Si bien ninguno de estos automóviles de pasajeros estadounidenses es "idéntico" al Timor Kia Sephia, la identidad entre automóviles no es necesaria de conformidad con el Acuerdo sobre Subvenciones. Si se exigiera la identidad de los productos, es difícil llegar a comprender cómo podría haber jamás una diferencia que versara sobre el perjuicio grave (o un procedimiento sobre derechos compensatorios) relativa a vehículos automóviles o a cualquier otro tipo de bienes de consumo, en los que se introducen variaciones en los modelos o en los productos justamente con el propósito de distinguir unos productos de otros con fines de competencia. Por el contrario, de conformidad con el Acuerdo sobre Subvenciones, es suficiente que un producto tenga "características muy parecidas" a las del producto subvencionado. Los automóviles Opel Optima y Vectra, Ford Escort y Chrysler Neon se ajustan a este criterio.

b) El automóvil GM Opel Blazer es análogo al Kia Sportage

8.149 Como se ha observado supra, los planes relativos al Kia Timor prevén el montaje y la venta en Indonesia del Kia Sportage, que se denominará Timor J520i. Cuando se lo introduzca, el Timor Kia Sportage competirá directamente con el GM Opel Blazer, que la empresa GM sigue importando y montando en Indonesia.

8.150 Una comparación de las especificaciones demuestra que el Blazer y el Timor Kia Sportage son productos análogos[474]:

Cuadro 25
Especificaciones de los automóviles Sportage y Blazer

Motor	Sportage	Blazer DOHC
Tipo	2 litros, DOHC, 4 cilindros, 16 válvulas	2,2 litros, DOHC, 4 cilindros
Potencia	130 CV, 5.500 rpm	130 CV, 5.600 rpm
Par de torsión	127 libras/pies, 4.000 rpm	195 Nm, 3.800 rpm
Transmisión	5 velocidades, manual	5 velocidades, manual
Frenos	Disco frontal/tambor posterior con ABS trasero	Disco frontal/tambor posterior con ABS trasero
Dimensiones		
Distancia entre ejes	2.650 mm	2.718 mm
Largo	4.245 mm	4.602 mm
Ancho	1.730 mm	1.690 mm
Altura	1.650 mm	1.508 mm
Capacidad de combustible	60 litros	76 litros
Distancia entre el asiento y el techo	1.005,8 mm	1.005 mm
Espacio para las piernas	1.130,3 mm	1.078 mm

c) Los argumentos de Indonesia relativos al "producto similar" son incorrectos desde el punto de vista jurídico

8.151 Por último, examinaremos el aspecto central de la defensa de Indonesia, es decir, que ninguno de los automóviles de pasajeros que hubieran vendido los fabricantes estadounidenses pueden ser considerados "producto similar" al sedán Timor Kia Sephia a los fines de la nota 46 del Acuerdo sobre Subvenciones. Dejando de lado el hecho de que Indonesia no formuló este argumento en relación con la reclamación de los Estados Unidos basada en el perjuicio grave, Indonesia, de todos modos, ha vuelto a equivocarse sobre los hechos y sobre el derecho.

8.152 Indonesia comienza su análisis jurídico sobre el producto similar con una cita exacta de la nota 46, en la que se indica que, cuando no exista un producto idéntico, el producto similar podrá consistir en un producto que "tenga características muy parecidas a las del producto considerado". (Subrayado añadido.) Como este texto obviamente destruye toda la argumentación de Indonesia, este país deja de lado la frase citada, considerándola "amorfa y vacía de contenido", y nunca vuelve a referirse a ella.

8.153 Sin embargo, como el Órgano de Apelación ha observado con mucha frecuencia, el intérprete de un tratado debe comenzar a partir del texto del mismo.[475] El Acuerdo sobre Subvenciones no exige que los

[474] Fuente: Empresas de los Estados Unidos. Los Estados Unidos consideran asimismo que el Jeep Cherokee y el Wrangler son vehículos análogos al Sportage, pero no disponen de especificaciones detalladas.

[475] India – Protección mediante patente de los productos farmacéuticos y los productos químicos para la agricultura, WT/DS50/AB/R, informe del Órgano de Apelación, 19 de diciembre de 1997, párrafo 45.

productos sean idénticos, sino únicamente que tengan características muy parecidas. Todo el resto de la argumentación jurídica de Indonesia está destinada solamente a que el Grupo Especial no se ocupe de lo que el Acuerdo sobre Subvenciones realmente dice.

8.154 A continuación, Indonesia formula el extraordinario argumento de que la posibilidad de plantear una reclamación de perjuicio grave contra un país en desarrollo Miembro constituye una supuesta "excepción" al "derecho" de conceder subvenciones otorgado a Indonesia por el Acuerdo sobre Subvenciones. Indonesia alega que esta excepción, incluida la definición de "producto similar" se debe interpretar estrictamente. Esto carece completamente de sentido.

8.155 Como cuestión general, los Estados Unidos no están de acuerdo con el principio de que simplemente porque una determinada disposición o un acuerdo pueda etiquetarse como "excepción" a otra norma, esa disposición o ese acuerdo deben interpretarse automáticamente de forma estricta. En el asunto Camisas de lana, la India formuló un argumento similar, y el Órgano de Apelación lo rechazó.[476] Además, resulta absurdo sugerir que los análisis sobre el producto similar difieren según que la parte reclamante impugne subvenciones de un país desarrollado o de un país en desarrollo Miembro.

8.156 Sin embargo, incluso suponiendo que esta regla mecánica de interpretación de los tratados fuera aplicable, la aplicación que hace Indonesia de ella es diametralmente opuesta. Si existe una "excepción" en el artículo 27 del Acuerdo sobre Subvenciones, ella consiste en que los países en desarrollo Miembros están eximidos de la prohibición general de utilizar subvenciones relativas al contenido nacional y de las medidas destinadas a corregir tales subvenciones que no exigen la demostración de efectos comerciales desfavorables. Por lo tanto, si el principio propuesto por Indonesia se debiera aplicar correctamente, este Grupo Especial debería interpretar todas las disposiciones pertinentes de modo tal que se limitara el trato excepcional concedido por el párrafo 3 del artículo 27. En el contexto del caso presente, esto significaría, entre otras cosas, interpretar la expresión "producto similar" en sentido amplio, y no en sentido estricto.[477]

d) Los argumentos de Indonesia relativos al "producto similar" son incorrectos desde el punto de vista de los hechos

8.157 Después de poner de manifiesto el error de los argumentos jurídicos de Indonesia en lo que se refiere al producto similar, nos ocuparemos de sus argumentos relacionados con los hechos. Como se ha examinado supra, en el cuadro 23 se comparan las especificaciones de los automóviles Timor Kia Sephia y Ford Escort y de dos tipos de Opel, el Optima y el Vectra. Esta comparación demuestra que existen en estos productos características muy parecidas. Sin embargo, pese al hecho de que las características físicas son un criterio corriente para identificar los productos similares, Indonesia simplemente deja de lado esta declaración alegando que sería indebidamente restrictiva.

8.158 En lo que respecta al uso final, que es otro criterio corriente para el análisis de los productos similares, los Estados Unidos hacen notar que todos esos automóviles tienen el mismo uso final, es decir, el transporte de pasajeros. También en este caso Indonesia considera que este criterio no es pertinente.

8.159 En cambio, Indonesia vuelve a emplear el mismo argumento que utilizó en relación con el artículo I del GATT de 1994, es decir que los consumidores examinan numerosas características físicas y no físicas para adoptar sus decisiones de compra. Si bien esto es cierto en un sentido general, no prueba nada e Indonesia no ofrece ninguna prueba para demostrar que este factor justifica la conclusión de que los automóviles Escort,

---

[476] Estados Unidos – Medida que afecta a las importaciones de camisas y blusas de tejidos de lana procedentes de la India, WT/DS33/AB/R, informe del Órgano de Apelación adoptado el 23 de mayo de 1997, página 22.

[477] Llevada a su conclusión lógica, una aplicación correcta y coherente del argumento de Indonesia impondría a este país la carga de probar que el perjuicio grave no se ha producido. Por supuesto, éste es el tipo de inversión de la carga de la prueba que la India propuso en el asunto Camisas de lana, y que el Órgano de Apelación rechazó.

Neon y Opel Optima y Vectra no son "similares" al Sephia. Por supuesto, los productos de consumo, incluidos los automóviles de pasajeros, son diferentes entre sí, porque la diferenciación entre los productos es uno de los medios en que se expresa la competencia entre ellos. No obstante, el hecho de que los productos de consumo inevitablemente no sean idénticos entre sí no significa que no pueden ser considerados como productos que tienen "características muy parecidas" a los fines de determinar los "productos similares" de conformidad con el Acuerdo sobre Subvenciones. Si los productos tuvieran que ser "idénticos" (o virtualmente idénticos) para ser considerados "similares", sería imposible plantear una reclamación sobre perjuicio grave (o sobre derechos compensatorios) contra un producto de consumo subvencionado.

8.160 Existen algunos "hechos" que Indonesia deja de lado con el objeto de hacer reinar la confusión en esta cuestión. En primer lugar, observa que las categorías de segmentación del mercado que figuran en el Informe DRI/Mc Graw-Hill fueron elaboradas en el contexto del mercado europeo. Incluso si esto fuera cierto, Indonesia no explica de qué manera esto hace que dichas categorías no sean apropiadas en este caso o en el del mercado indonesio del automóvil. En realidad, DRI/Mc Graw-Hill utiliza estas categorías a los fines de su valioso informe titulado Asia Automotive Industry Forecast Report.[478]

8.161 En segundo lugar, Indonesia observa que los automóviles que llevan la misma designación a menudo presentan diferencias importantes en los distintos mercados. Incluso si esto fuera cierto, Indonesia no ofrece ninguna prueba de que los automóviles de pasajeros de que se trata difieren considerablemente.

8.162 En tercer lugar, Indonesia menciona el hecho de que, a los fines del Sistema Armonizado, los automóviles de pasajeros se distinguen tomando como base la cilindrada total, con categorías marcadas por los niveles de 1.000 cm³, 1.500 cm³ y 3.000 cm³. Sin embargo, estos niveles son arbitrarios, y no ofrecen ningún fundamento para concluir que los automóviles de pasajeros estadounidenses no son productos similares al Sephia simplemente porque el Sephia, con 1.498 cm³, está a 2 cm³ por debajo del nivel. Por otra parte, Indonesia no explica por qué, si los 1.500 cm³ constituyen un nivel tan importante, ha escogido los 1.600 cm³ como nivel para conceder los incentivos fiscales de conformidad con el Reglamento Nº 36/1996.

8.163 Por último, pese a todo el dinero y los recursos que Indonesia ha dedicado, según se informa, a este caso, aparentemente sólo ha podido encontrar un documento (documento adjunto 12 de Indonesia), en el que se incluye al Sephia en una categoría diferente del Escort y del Neon. Sin embargo, ni el documento ni Indonesia explican de qué manera se establecieron esas categorías.

8.164 Los Estados Unidos han presentado pruebas más que suficientes para demostrar que los automóviles de pasajeros estadounidenses de que se trata tienen "características muy parecidas" a las del Timor Kia Sephia y que, por lo tanto, son "similares" al Sephia. Como respuesta, Indonesia sólo ha presentado argumentos jurídicos erróneos y prácticamente ninguna prueba.

e) Segmentación del mercado

8.165 Es importante situar la cuestión de los "segmentos del mercado" en un contexto apropiado y jurídicamente pertinente. El párrafo 4 del artículo 6 del Acuerdo sobre Subvenciones indica que el desplazamiento u obstaculización de las exportaciones incluye una situación en la que se ha producido una variación de las cuotas de mercado relativas desfavorable al producto similar no subvencionado. Al analizar

---

[478] El documento 29 presentado como prueba por los Estados Unidos ofrece dos páginas de material de publicidad a fin de demostrar la fiabilidad del DRI Global Automotive Group. Hacen notar en particular que en la lista seleccionada de clientes figuran algunos nombres familiares en el caso presente, tales como Chrysler, Ford, GM, Honda, Hyundai, Kia, Mitsubishi, Nissan y Toyota. Los Estados Unidos no adoptan la posición de que la segmentación del mercado propuesta por DRI sea decisiva con respecto a las cuestiones relativas al producto similar en el caso que nos ocupa. Sin embargo, la segmentación de mercado propuesta por DRI confirma lo que también demuestra un análisis tradicional de los productos similares, es decir, que el Timor Kia Sephia es "similar" a los productos que los fabricantes estadounidenses hubieran vendido en Indonesia, si no fuera por la existencia del Programa de Automóviles Nacionales.

las variaciones de las cuotas de mercado relativas, los Estados Unidos están de acuerdo en general con la afirmación de Indonesia, de que, para ser significativos, los datos sobre las cuotas de mercado se deben calcular con relación al segmento de mercado en el que están comprendidos los productos similares.

8.166 No obstante, dicho esto, es también importante tener en cuenta que, basándose en los propios datos de Indonesia, a fines de mayo de 1997 el Timor Kia Sephia había alcanzado una cuota de mercado del 26,53 por ciento. Véase AV/14, documento adjunto U-21/6. Si bien no resulta evidente en el documento adjunto U-21/6, cuando se examinan los documentos U-21/4-B y U-21/5-B, adjuntos al documento AV/14, resulta claro que la cifra del 26,53 por ciento representa la cuota de mercado de Timor Kia Sephia que incluye todos los automóviles de pasajeros vendidos en Indonesia.[479]

8.167 En opinión de los Estados Unidos, la obtención de una cuota de mercado del 26,53 por ciento en menos de un año cumple ampliamente los requisitos del párrafo 4 del artículo 6. La supresión de ciertos automóviles de pasajeros del segmento de mercado utilizado por Indonesia en sus cálculos (es decir, todos los automóviles de pasajeros) simplemente aumenta la cuota de mercado obtenida por el Timor Kia Sephia, lo que hace más válida la reclamación de perjuicio grave formulada contra Indonesia. Por consiguiente, a menos que el Grupo Especial estimara que la obtención de una cuota de mercado del 26,53 por ciento no demuestra un perjuicio grave, el intento de situar a todos los automóviles de pasajeros en Indonesia en sus segmentos de mercado correspondientes parecería una tarea que guarda escasa relación con las cuestiones planteadas en el caso presente.

8.168 No obstante, con el objeto de ajustarse a las preguntas del Grupo Especial, los Estados Unidos sugieren que, en lugar de "volver a inventar la rueda", el Grupo Especial quizá desee basarse en las categorías de segmentación del mercado utilizadas realmente por la industria del automóvil. Este enfoque parece especialmente apropiado si se tiene en cuenta que "[e]l GATT de 1994 es un acuerdo comercial, y la OMC se ocupa al fin y al cabo de los mercados". Japón – Impuestos sobre las bebidas alcohólicas, supra, página 30.

8.169 Si se aplica este enfoque, el Timor Kia Sephia queda comprendido en el segmento "C", que incluye los automóviles de "clase media baja". (Véase supra un examen de las categorías de segmentación del mercado de los automóviles.) Entre otros automóviles del segmento C que se venden (o que se hubieran vendido, si no fuera por la existencia del Programa de Automóviles Nacionales) en Indonesia figuran los siguientes: Opel Optima, Ford Escort, Chrysler Neon, Peugeot 306, Toyota Corolla, Honda City, Honda Civic, Nissan Sunny, Mitsubishi Lancer, Daewoo Nexia, Hyundai Accent y Mazda 323. Es posible que los modelos Bimantara Cakra o Nenggala también estén comprendidos en el segmento C, pero los Estados Unidos no disponen en este momento de información suficiente para formular aseveraciones definitivas en lo que respecta a estos dos modelos.

8.170 Otra posibilidad razonable sería que el Grupo Especial constatara que el segmento de mercado pertinente incluye también el segmento "D" de los automóviles de pasajeros de "clase media alta". Si se aceptara que el segmento de mercado abarca todos los automóviles de clase media que figuran en los segmentos C y D, entre los automóviles que se venden en Indonesia (o que se venderían, si no fuera por el

[479] En el documento U-21/4-B adjunto al documento AV/14 se facilitan las cifras de ventas correspondientes a los automóviles de pasajeros que se beneficiaron de subvenciones durante el período 1995-1997. La columna "Total" correspondiente a 1997 indica que, hasta mayo de 1997, el volumen total de ventas de estos automóviles de pasajeros fue de 12.413, de los que 7.058 correspondieron al Timor Kia Sephia. En el documento U-21/5-B adjunto al documento AV/14 se facilitan las cifras de ventas correspondientes a los automóviles de pasajeros que no se beneficiaron de subvenciones durante el período 1995-1997. La columna "Total" correspondiente a 1997 indica que, hasta mayo de 1997, se habían vendido 14.038 de estos automóviles. Por lo tanto, el número total de automóviles de pasajeros (tanto subvencionados como no subvencionados) vendidos en Indonesia en el período enero-mayo de 1997 fue de 26.451. Los 7.058 Timor Kia Sephia vendidos durante este período representaron el 26,68 por ciento de ese total. Presumiblemente un error aritmético de la persona que elaboró el documento AV/14 explica la diferencia existente entre la cifra del 26,53 por ciento que figura en el documento U/21-6 y la cifra del 26,68 por ciento que se deriva de los documentos adjuntos U-21/4-B y U-21/5-B.

Programa de Automóviles Nacionales) figurarían los siguientes: Opel Vectra, Honda Accord, Peugeot 405, 406 y 606, Toyota Corona y (posiblemente) Crown, Nissan Sentra, Mitsubishi Galant y Mazda 626.

8.171 Indonesia concede gran importancia al hecho de que el mercado de automóviles de pasajeros está segmentado y que los fabricantes de automóviles dedican recursos considerables a establecer y perseguir diferentes segmentos de mercado. (Véase la sección VIII.B.3.) No obstante, este hecho no es nuevo, y es compatible con la posición de los Estados Unidos, de que el Timor Kia Sephia está incluido en el segmento "C" del mercado de automóviles de pasajeros. De igual modo, no es nuevo que un fabricante de automóviles tratará de producir y de vender uno o más automóviles en cada segmento del mercado de automóviles de pasajeros.

8.172 Consideremos, por ejemplo, el caso de Kia Motors, asociada de TPN en una empresa conjunta en el marco del Programa de Automóviles Nacionales. El documento 30 presentado como prueba por los Estados Unidos está constituido por la página 211 del Asian Automotive Industry Forecast Report del DRI, de noviembre de 1997. El documento 30 demuestra que Kia ofrece productos en los segmentos A a E de automóviles de pasajeros, y que por lo general ofrece más de un automóvil en cada segmento. No obstante, lo que resulta sorprendente es que el Sephia sea el único automóvil que presenta Kia en el segmento "C".

8.173 Indonesia también da mucha importancia al hecho de que existen numerosas diferencias entre los automóviles de pasajeros. No obstante, esto tampoco es un hecho nuevo, y se trata precisamente del argumento que los Estados Unidos han presentado a lo largo de todo este asunto, es decir, que los productos de consumo, incluidos los automóviles de pasajeros, compiten basándose en numerosas diferencias existentes entre los productos. Las características de los productos de categorías similares presentarán variaciones entre los modelos competidores, dentro de sectores generales o segmentos de mercado. Sin embargo, esto no es suficiente para que los automóviles de la misma clase de mercado sean "no similares" entre sí.

8.174 Consideremos como ejemplo el documento 31 presentado como prueba por los Estados Unidos. Este documento es un resumen de las diversas características que, según la promoción de Ford, hacen que el Escort sea preferible a los productos competidores, y distinguible de ellos. Los Estados Unidos afirman que, si bien estas características pueden distinguir al Escort de los productos competidores, no bastan para hacer que el Escort sea "no similar" a los productos competidores. Por la misma razón, el hecho de que el Timor Kia Sephia pueda tener características que lo distinguen de los productos competidores, ello no es suficiente para hacer que el Timor sea "no similar" a estos productos.

8.175 Indonesia sostiene que las denominadas características "no físicas" hacen que el Timor sea "no similar" y no competidor respecto de los automóviles de pasajeros estadounidenses a los que se refiere el caso presente. Los Estados Unidos objetan que, en general, tales diferencias existan, e Indonesia no ha presentado ninguna prueba sobre la existencia de tales características.

8.176 A este respecto, TPN, Ford y Chrysler eran (o hubieran podido ser) nuevos participantes en el mercado indonesio de pasajeros (y General Motors era sólo un participante relativamente nuevo), que tenían una imagen o una clientela poco establecidas, en caso de que las tuvieran. Si bien los consumidores indonesios podían haber tenido la idea de que los automóviles fabricados en Estados Unidos tenían una calidad superior en comparación con el Timor, esta impresión probablemente se hubiera visto equilibrada por los indudables sentimientos patrióticos que los consumidores indonesios tendrían con respecto al Timor, en su calidad de primer automóvil nacional.

8.177 En conjunto, Indonesia parece alegar que, si la elección hecha por los consumidores estuviera determinada exclusivamente por el mercado, el Timor hubiera resultado perdedor frente al Opel Optima, el Ford Escort y el Chrysler Neon. Los Estados Unidos están absolutamente de acuerdo con ello, y esta es la clave de la presente diferencia. Esta diferencia versa sobre el hecho de que no se ha dejado que las preferencias de los consumidores indonesios se basaran en el mercado, sino que se las sometió a distorsiones mediante subvenciones cuantiosas otorgadas por el Gobierno de Indonesia. Estas subvenciones hicieron posible que Timor ofreciera precios tan reducidos en comparación con los de los productos competidores que un número considerable de consumidores aceptó, al parecer, sacrificar la calidad por el precio. No obstante, el

hecho de que los consumidores adoptaran esta decisión no basta para hacer que el Timor sea "no similar" de otros automóviles de su clase, a los fines del Acuerdo sobre Subvenciones.

8.178 Examinaremos a continuación los aspectos específicos de las comparaciones de modelos realizadas por Indonesia. Los Estados Unidos manifiestan desde el comienzo su desacuerdo con la afirmación de Indonesia, de que existen cuatro características físicas o grupos de especificaciones de carácter básico, que diferencian a los automóviles de pasajeros y que pueden contribuir a segmentar el mercado. (Véase la sección VIII.B.3, cuadros 26 y 27.) Indonesia alega que estas características son las siguientes: planta de potencia; dirección y suspensión; características de seguridad, y cabina de pasajeros. En opinión de los Estados Unidos, son tres los factores que segmentan el mercado: la planta de potencia, el tamaño del vehículo y las características generales.

8.179 Sin perjuicio de esto, supongamos que el enfoque de Indonesia sea correcto y examinemos las comparaciones de productos realizadas por ese país. Un análisis cuidadoso de las comparaciones demuestra que: 1) no refutan las pruebas presentadas por los Estados Unidos, de que los Opel de GM, el Ford Escort y el Chrysler Neon son similares al Timor Kia Sephia; y 2) las comparaciones de Indonesia no son ni siquiera exactas.

8.180 En primer lugar, los Estados Unidos observan que las comparaciones de productos realizadas por Indonesia en el cuadro 27 son inexactas porque Indonesia utiliza para la comparación el Timor S515, que es el modelo básico del Timor Kia Sephia. Sin embargo, omite mencionar el Timor S515i, el modelo con inyección de combustible que se importó al amparo de la autorización de un año de duración y que, según la propia respuesta de Indonesia en el procedimiento correspondiente al Anexo V, es el único automóvil Timor producido en Indonesia. Véase AV/14, documento adjunto 28.

8.181 En lo que respecta a la categoría de "planta de potencia", Indonesia considera que los automóviles estadounidenses de que se trata no se pueden comparar con el Timor. (Véase el cuadro 26.) Los Estados Unidos no aceptan que estas diferencias hagan que los automóviles en cuestión no sean comparables con el S515. Ahora bien, incluyamos al Timor S515i en la comparación. El Timor S515i posee un motor DOHC de 16 válvulas. En comparación, el Chrysler Neon tiene un motor SOHC, aunque también posee 16 válvulas. El Opel Optima tienen un motor SOHC de 8 válvulas. Tomando como base las estimaciones de la industria, estas diferencias entre el Timor S515i y el Opel Optima representan un valor aproximado de 2,5 millones de rupias.[480]

8.182 Por lo tanto, mientras que el Opel Optima y el Chrysler Neon tienen una cilindrada mayor que el Timor S515i, este último posee un motor DOHC de 16 válvulas, el Neon sólo tiene un motor SOHC de 16 válvulas, y el Optima un motor SOHC de sólo 8 válvulas. En cuanto al Escort, su cilindrada es apenas 99 cm^3 mayor que la del S515i. (Los Estados Unidos hacen notar a este respecto que Indonesia ha indicado incorrectamente que la cilindrada del Neon es de 2.000 cm^3. Como se establece claramente en las pruebas presentadas por los Estados Unidos (cuadro 23) la cilindrada es de 1.996 cm^3.)

8.183 En opinión de los Estados Unidos, estas diferencias no son suficientes para justificar la conclusión de que, en lo que se refiere a la planta de potencia, los automóviles estadounidenses no tienen "características muy parecidas" a las del Timor S515i o del S515, teniendo presente la definición de "producto similar" que figura en el Acuerdo sobre Subvenciones.

8.184 En cuanto a la categoría que Indonesia denomina de "dirección y suspensión", Indonesia considera que los automóviles estadounidenses no son comparables debido a la existencia de conducción asistida y al tamaño de los neumáticos. (Véase el cuadro 26 y las notas correspondientes.) Sin embargo, según los folletos de publicidad del Timor, tanto el S515 como el S515i tienen dirección asistida como característica estándar. (Véase el documento D-4 presentado como prueba por las Comunidades Europeas.) Además, según han informado los responsables de Ford, la dirección asistida es optativa, y no una característica estándar, y su valor es de aproximadamente 200 dólares.

[480] Véase el documento 32 presentado como prueba por los Estados Unidos.

8.185 En lo que se refiere al mayor tamaño de los neumáticos, se trata de una característica optativa que depende de las condiciones previstas de las carreteras y que por lo general se considera una característica estándar que representa un valor mínimo para los consumidores.

8.186 En resumen, los automóviles estadounidenses no pueden considerarse "no similares" al S515 o al S515i tomando como base la dirección y la suspensión.

8.187 En cuanto a lo que Indonesia denomina "características de seguridad", Indonesia menciona, con respecto a los frenos, que el Neon dispone de frenos antibloqueo. Sin embargo, se trata en el Neon de una característica optativa, como se desprende claramente del cuadro 27. En lo que respecta al Escort, Indonesia alega que este modelo dispone de frenos de disco traseros, pero esto es incorrecto. Como se indica en la página 3 del documento 33 presentado como prueba por los Estados Unidos, el Escort tienen frenos traseros de tambor, exactamente igual que el Timor. Por último, no existen diferencias entre el Opel Optima y el Timor en lo que respecta a los frenos.

8.188 En cuanto a los airbags, según las autoridades de Ford, esta empresa no incluye airbags en sus planes de lanzamiento del Escort en Indonesia. El Neon, en cambio, tendría airbags.

8.189 En lo que respecta al aprovechamiento de combustible, los Estados Unidos tienen alguna dificultad en comprender de qué manera esto constituye una "característica de seguridad". No obstante, según el Departamento de Energía de los Estados Unidos el aprovechamiento de combustible del Sephia es comparable al del Escort y al del Neon y, en algunos casos, es mejor. El documento 34 presentado como prueba por los Estados Unidos contiene extractos de la guía de aprovechamiento de combustible del Departamento de Energía de los Estados Unidos, relativa a los modelos del año 1997. En el documento 35 presentado como prueba por los Estados Unidos se resumen los datos de esta guía en lo que respecta al Sephia, el Escort y el Neon. Como puede observarse, el Sephia tiene en realidad un kilometraje superior a las versiones del Escort y del Neon que disponen de transmisión automática. Obsérvese también que Indonesia no facilita ninguna fuente de las cifras sobre aprovechamiento de combustible que figuran en el cuadro 27.

8.190 Pasando del aprovechamiento de combustible al peso del vehículo, en una nota al cuadro 27 Indonesia menciona sólo el hecho que el Opel Vectra es más pesado que el Timor, con lo que admite que el Timor, el Neon, el Escort y el Optima tienen pesos análogos.

8.191 Por último, en la misma nota al cuadro 27, Indonesia menciona el hecho de que el Vectra dispone de un depósito de combustible mayor que el del Timor, con lo que admite que el Timor, el Neon, el Escort y el Optima poseen depósitos de combustible de un tamaño semejante. Los Estados Unidos desearían hacer notar a este respecto que no creen que el tamaño del depósito de combustible tenga gran importancia, si es que tiene alguna, en las decisiones de compra de los consumidores.

8.192 En resumen, en lo que se refiere a las "características de seguridad", el análisis de Indonesia es inexacto y no refuta las pruebas presentadas por los Estados Unidos, de que los automóviles fabricados en este país son "similares" al Timor Kia Sephia.

8.193 Por último, en lo que respecta a la categoría de "cabina de pasajeros" del cuadro 26, Indonesia reconoce que los automóviles Timor, Neon, Escort y Optima son semejantes.

8.194 Por consiguiente, las propias comparaciones presentadas por Indonesia, cuando se corrigen sus inexactitudes, demuestran que los automóviles estadounidenses en cuestión son "similares" al Timor. Sin perjuicio de ello, los Estados Unidos hacen notar que Indonesia hace caso omiso o reduce la importancia de algunos hechos que, según Indonesia, deberían formar parte de cualquier análisis relativo al "producto similar". Ya hemos mencionado el hecho de que el motor del Timor S515i posee algunas características que lo hacen más ventajoso que los motores del Optima y del Neon. Además, Indonesia omite mencionar el hecho de que el Timor S515i posee volante de inclinación regulable, protectores contra el barro y espejos y parachoques del color de la carrocería, así como un espejo abatible, todos los cuales constituyen características atractivas para los consumidores.

8.195 Por otra parte, Indonesia hace caso omiso del hecho de que los fabricantes estadounidenses, en su calidad de participantes nuevos (o relativamente nuevos) en el mercado de automóviles de pasajeros de Indonesia, no disponen de una gran fidelidad en materia de clientela, si es que tienen alguna, ni de una marca arraigada. Ford, por ejemplo, tiene en Indonesia sólo un centro de servicios posventa.

8.196 Por último, los Estados Unidos desean señalar a la atención del Grupo Especial el documento 36 presentado como prueba por los Estados Unidos, en el que se incluyen extractos del Catalogue de la Revue Automobile '96, mencionada como fuente autorizada por los responsables de la industria. En el artículo dedicado al Sephia se describe este automóvil como "techniquement parenté aux Mazda 323/Ford Escort USA/Mercury Tracer". Traducido, esto significa que el Sephia está, entre otras cosas, relacionado tecnológicamente con el Escort.

8.197 Como los Estados Unidos han explicado, el Escort es el producto de Ford en el segmento "C" del mercado de automóviles de pasajeros. Teniendo en cuenta que el Sephia está relacionado tecnológicamente con el Escort, parece razonable decir que el Timor Kia Sephia está incluido en el mismo segmento y que es un "producto similar" a los demás automóviles de ese segmento.

f) Los argumentos de Indonesia acerca de la carga de la prueba son incorrectos

8.198 Indonesia sostiene que los Estados Unidos no han cumplido sus obligaciones en materia de carga de la prueba. En opinión de los Estados Unidos, este país ha cumplido ampliamente su obligación de aportar pruebas en las que pudiera basarse una presunción prima facie de perjuicio grave, según lo establecido por el Órgano de Apelación en el asunto Camisas de lana. En la primera y la segunda comunicaciones de los Estados Unidos se establecieron todos los elementos para fundamentar su reclamación en materia de perjuicio grave. En cambio, Indonesia no ha refutado los argumentos de los Estados Unidos. Por supuesto, Indonesia tropieza con grandes dificultades para refutar las pruebas aportadas por los Estados Unidos porque una gran parte de ellas consiste en pruebas presentadas por Indonesia durante el procedimiento correspondiente al Anexo V.

8.199 Indonesia presenta un nuevo argumento, consistente en que la carga de la prueba que pesa sobre los reclamantes es mayor en este caso porque Indonesia es un país en desarrollo y la posibilidad de plantear una reclamación sobre perjuicio grave contra este país equivaldría supuestamente a la supresión de su "derecho" de otorgar subvenciones relativas al contenido nacional. (Véase la sección VIII.B.3 a) 3).) Todo esto es una ampliación del argumento anterior de Indonesia, de que el concepto de "producto similar" se debe interpretar de modo diferente en este caso porque Indonesia es un país en desarrollo.

8.200 Los Estados Unidos se han referido al argumento anterior de Indonesia en la sección VIII.B.3 a) 2). La ampliación de este argumento que hace Indonesia lo coloca aún más claramente en el ámbito del asunto Camisas de lana, en el que el Órgano de Apelación rechazó la alegación de la India, en sentido de que la carga de la prueba se modifica simplemente porque una determinada disposición puede calificarse como excepción respecto de otra. Resulta significativo que, en su comunicación, Indonesia no mencione el Informe correspondiente al asunto Camisas de lana cuando expone su argumento sobre la supuesta supresión de su derecho.

3) Argumentos de Indonesia

a) Las Comunidades Europeas y los Estados Unidos no han cumplido su innegable obligación de demostrar el perjuicio grave a un producto similar, basándose en pruebas positivas

8.201 Las Comunidades Europeas acusan implícita o directamente a Indonesia de utilizar argumentos destinados a desviar la atención, relativos a la cuestión del producto similar. Sin embargo, son las Comunidades Europeas y los Estados Unidos quienes utilizan esas tácticas. Ambos reclamantes critican las observaciones de Indonesia sobre la cuestión del producto similar, pero al hacerlo tratan de oscurecer un asunto de procedimiento que reviste una importancia fundamental. Es a ellos, y no a Indonesia, a quienes incumbe la carga de demostrar que existen productos similares, en el sentido del Acuerdo sobre Subvenciones. Esta omisión –en realidad, esta incapacidad– de demostrar que el Timor es similar a algún automóvil de las

Comunidades Europeas o de los Estados Unidos resulta fatal para sus reclamaciones basadas en el perjuicio grave.

8.202 Por otro lado, incluso si se constatara que los automóviles de las Comunidades Europeas y de los Estados Unidos son similares al Timor, no habría perjuicio grave, ni esta posibilidad existiría, porque esos automóviles no compiten con el Timor. El Timor es un automóvil económico que carece de elementos superfluos, que ha captado a una nueva clase de compradores y que ha creado un nicho en la parte inferior del mercado de automóviles de pasajeros, sumamente segmentado.

b) Los reclamantes no han cumplido sus obligaciones sustanciales en materia de carga de la prueba respecto de la cuestión del producto similar

8.203 Resulta obvio que ni las Comunidades Europeas ni los Estados Unidos han cumplido su evidente obligación de determinar la existencia de productos similares apropiados o de demostrar mediante pruebas positivas que algunos productos similares apropiados y pertinentes han sufrido perjuicio grave o se ven amenazados de sufrirlo. Como se examina infra, este incumplimiento de las obligaciones aplicables en materia de carga de la prueba vacía de contenido su argumentación basada en el Acuerdo sobre Subvenciones.

8.204 Ambas partes reclamantes han rechazado en los términos más generales la posición de Indonesia, de que ninguno de los vehículos que ellas venden (o que supuestamente hubieran vendido) en Indonesia son similares al Timor, pero, como se examina detalladamente infra, ninguna de ellas ha tratado satisfactoriamente de abordar y corregir los defectos fundamentales de su análisis relativo al "producto similar". Esta acción y esta omisión reflejan un descuido completamente inaceptable acerca del requisito, apropiado y reconocido, de que al reclamante incumbe la carga de identificar los "productos similares" aceptables a los fines del análisis.[481]

8.205 La omisión de las Comunidades Europeas y los Estados Unidos en cumplir sus obligaciones relativas a la carga de la prueba en lo que respecta a la cuestión del producto similar deja sin contenido toda su argumentación sobre el perjuicio grave porque ellos tienen la obligación correlativa de demostrar mediante pruebas positivas el perjuicio grave que se habría producido a sus productos similares.[482] Ninguna aportación de argumentos creativos o de datos no pertinentes puede dar cumplimiento al criterio aplicable en materia de pruebas positivas cuando, como en el caso presente, un reclamante omite cumplir su obligación de demostrar el universo apropiado de productos similares. A fin de que tengan algún significado y respalden una determinación afirmativa, los indicios de perjuicio grave deben surgir de comparaciones entre "manzanas y manzanas". Sin embargo, como se ha examinado en otra parte de esta comunicación, los reclamantes han elaborado y presentado "pruebas" que relacionan "manzanas con naranjas" y que se basan en análisis erróneos sobre el producto similar.

---

[481] Véase Japón – Impuestos sobre las bebidas alcohólicas (1° de noviembre de 1996), WT/DS8/R, 132, párrafo 6.14 (en una diferencia relativa al párrafo 2 del artículo III, incumbe a la parte reclamante la carga de probar que los productos son similares); véase en general Argentina – Medidas que afectan a las importaciones de calzado, textiles, prendas de vestir y otros artículos (25 de noviembre de 1997), WT/DS56/R, 108, párrafo 6.35.

[482] El criterio de pruebas positivas que figura en el Acuerdo sobre Subvenciones resulta especialmente importante en el caso presente porque una constatación afirmativa de perjuicio grave privaría a Indonesia, en su calidad de país en desarrollo, del derecho de conceder ciertas subvenciones. La supresión del derecho de Indonesia en este caso impone a los reclamantes una carga de la prueba de magnitud considerable. Véase en general Canadá – Aplicación de la Ley sobre el examen de la inversión extranjera (7 de febrero de 1984), IBDD 30S/151, 178, párrafo 5.20; Japón – Restricciones aplicadas a la importación de ciertos productos agropecuarios (22 de marzo de 1988), IBDD 35S/185, 259 y 260, párrafo 5.1.3.7; CEE – Restricciones a las importaciones de manzanas de mesa – Reclamación de Chile (22 de junio de 1989), IBDD 36S/104, 140 y 141, párrafo 12.3.

c) La expresión "producto similar" se debe interpretar y aplicar de manera muy estricta en este procedimiento

8.206 La nota 46 del Acuerdo sobre Subvenciones establece:

> En todo el presente Acuerdo se entenderá que la expresión "producto similar" ("like product") significa un producto que sea idéntico, es decir, igual en todos los aspectos al producto de que se trate, o, cuando no exista ese producto, otro producto que, aunque no sea igual en todos los aspectos, tenga características muy parecidas a las del producto considerado.

8.207 La frase "características muy parecidas", de algún modo amorfa y vacía de contenido, puede adquirirlo si se hace referencia a casos anteriores del GATT y de la OMC, pero se ha reconocido ampliamente que el concepto de "producto similar" es variable, y que su significado depende del contexto en que se lo utiliza.[483] Como ha expresado el Órgano de Apelación de la OMC[484]:

> Ningún modo de juzgar será apropiado en todos los casos. Deberían examinarse los criterios previstos en el Informe sobre los ajustes fiscales en frontera, pero no puede haber ninguna definición precisa y absoluta de lo que es "similar". El concepto de "similaridad" es relativo y evoca la imagen de un acordeón. El acordeón de "similaridad" se extiende y se contrae en diferentes lugares a medida que se aplican las distintas disposiciones del Acuerdo sobre la OMC. La anchura del acordeón en cualquiera de esos lugares debe determinarse mediante la disposición concreta en la que se encuentra el término "similar", así como por el contexto y las circunstancias existentes en cualquier caso dado al que sea aplicable la disposición.

8.208 Entre los factores que se han examinado al aplicar el análisis caso por caso figuran los usos finales del producto en un mercado dado; los gustos y hábitos de los consumidores, que varían en los distintos países, y las propiedades, naturaleza y calidad del producto.[485] El trato arancelario dado a los productos es otro factor que se ha tenido en cuenta.[486] Por lo tanto, si bien las interpretaciones de una frase en un contexto pueden facilitar una mejor comprensión de la frase en otro contexto, es esencial relacionar la interpretación y la

---

[483] Véase, por ejemplo, Japón – Derechos de aduana, impuestos y prácticas de etiquetado respecto de los vinos y bebidas alcohólicas importados (10 de noviembre de 1987), IBDD 34S/94 (párrafos 5.5 y 5.6, páginas 131 a 134); Canadá – Restricciones aplicadas a las importaciones de helados y yogur (5 de diciembre de 1989), IBDD 36S/73 (párrafo 67, página 96); Estados Unidos – Medidas que afectan a las bebidas alcohólicas y derivadas de la malta (19 de junio de 1992), IBDD 39S/242 (párrafos 5.71 a 5.75).

[484] Japón – Impuestos sobre las bebidas alcohólicas, WT/DS8/AB/R (1° de noviembre de 1996), Informe del Órgano de Apelación, página 25.

[485] Véase, por ejemplo, Informe del Grupo de Trabajo sobre ajustes fiscales en frontera (2 de diciembre de 1970), IBDD 18S/106 (párrafo 18, página 111); Estados Unidos – Impuestos sobre el petróleo y sobre determinadas sustancias importadas (17 de junio de 1987), IBDD 34S/157 (párrafo 5.1.1, páginas 178 y 179); Estados Unidos – Medidas que afectan a las bebidas alcohólicas y derivadas de la malta (19 de junio de 1992), IBDD 39S/242 (párrafo 5.24); Estados Unidos – Pautas para la gasolina reformulada y convencional, WT/DS2/R (20 de mayo de 1996), Informe del Grupo Especial, párrafo 6.8, páginas 38 y 39.

[486] Véase, por ejemplo, Grupo Especial que examinó la subvención concedida por Australia al sulfato de amonio (3 de abril de 1950), IBDD II/188 de la versión inglesa (párrafo 8, página 191); CEE – Medidas en relación con las proteínas destinadas a la alimentación animal (14 de marzo de 1978), IBDD 25S/53 (párrafo 4.2, página 69); Japón – Derechos de aduana, impuestos y prácticas de etiquetado respecto de los vinos y bebidas alcohólicas importados (10 de noviembre de 1987), IBDD 34S/94 (párrafo 5.6, páginas 133 y 134); Estados Unidos – Pautas para la gasolina reformulada y convencional, WT/DS2/R (20 de mayo de 1996), Informe del Grupo Especial, párrafo 6.9, página 39.

aplicación concretas con la finalidad del artículo que se interpreta.[487] En este caso, la expresión "producto similar" se debe definir de manera muy estricta.

8.209 En la Conferencia de La Habana se estableció que la expresión "producto similar" significaba el mismo producto en el contexto del artículo VI del GATT (derechos antidumping y compensatorios).[488] En el Informe del Grupo de Expertos que se ocupó de los derechos antidumping y los derechos compensatorios se estableció que, en el contexto de los derechos antidumping, debía interpretarse que esta expresión "se refiere a los productos que poseen características materiales idénticas, a reserva de las diferencias de presentación impuestas por la necesidad de adaptar el producto de que se trate a las condiciones particulares del mercado del país importador (es decir, para adaptarse a los diferentes gustos o para cumplir requisitos legales específicos)".[489] La definición, idéntica a la que figura en la nota 46 del Acuerdo sobre Subvenciones, apareció por primera vez en el Acuerdo Antidumping y en el Acuerdo de Subvenciones y Medidas Compensatorias de 1967 y 1979.[490] Estos antecedentes demuestran ampliamente que el concepto de "producto similar" se debe interpretar muy estrictamente y se debe aplicar de manera restrictiva en los procedimientos antidumping o relativos a subvenciones.[491] Ello es así porque la imposición de derechos antidumping o derechos compensatorios discriminatorios son excepciones a la obligación general del trato de la nación más favorecida, establecida en el artículo I del GATT.[492]

8.210 La misma lógica se aplica con igual fuerza en el caso presente. Las numerosas situaciones especiales previstas para los países en desarrollo en el Acuerdo sobre Subvenciones (por ejemplo, el artículo 27) demuestran que los Miembros de la OMC han reconocido y aceptado la necesidad de que se adopten medidas de subvención para fomentar programas de desarrollo fundamentales en esos países. En otros términos, el conjunto de los beneficios concedidos a los países en desarrollo en el marco del Acuerdo sobre Subvenciones incluye el derecho, si bien condicional, de conceder subvenciones. Por lo tanto, como una constatación afirmativa de la amenaza de perjuicio grave a un "producto similar" tendría el efecto de privar a un país en desarrollo Miembro de este derecho de disponibilidad general, el concepto de "producto similar" se debe interpretar estrictamente.[493] Por lo tanto, para privar de ese derecho a Indonesia en el caso presente incumbía a los reclamantes una carga de la prueba sumamente gravosa[494], y los reclamantes no han cumplido esa obligación.

---

[487] Véase, por ejemplo, CEE – Importaciones de carne de bovino procedentes del Canadá (10 de marzo de 1981), IBDD 28S/97 (párrafo 4.2, página 104); Estados Unidos – Medidas que afectan a las bebidas alcohólicas y derivadas de la malta (19 de junio de 1992), IBDD 39S/242 (párrafos 5.24, 5.25 y 5.71).

[488] E/CONF.2/C.3/SR.30, página 5 (de la versión inglesa).

[489] L/978, adoptado el 13 de mayo de 1959, IBDD 8S/145 (de la versión inglesa) (párrafo 12, página 149).

[490] Véase IBDD 15S/26 y 27; IBDD 26S/188 y 189; IBDD 26S/63,72 nota 1.

[491] Véase en general Japón – Derechos de aduana, impuestos y prácticas de etiquetado respecto de los vinos y bebidas alcohólicas importados (10 de noviembre de 1987), IBDD 34S/94 (párrafo 5.6, páginas 133 y 134).

[492] Véase Estados Unidos – Imposición de derechos compensatorios a la carne de cerdo fresca, refrigerada y congelada procedente del Canadá (11 de julio de 1991), IBDD 38S/32 (párrafo 4.4, página 50).

[493] Véase en general Japón – Restricciones aplicadas a la importación de ciertos productos agropecuarios (22 de marzo de 1988), IBDD 35S/185 (párrafo 5.2.2.3, páginas 263 y 264); Canadá – Restricciones aplicadas a las importaciones de helado y yogur (5 de diciembre de 1989), IBDD 36S/73 (párrafo 59, página 93); CEE – Restricciones a las importaciones de manzanas – Reclamación de los Estados Unidos (22 de junio de 1989), IBDD 36S/153 (párrafo 5.15, páginas 187 y 188); Noruega – Compra de equipo de recaudación de peaje para la ciudad de Trondheim (13 de mayo de 1992), IBDD 40S/380 (párrafo 4.5).

d) En lo que respecta a las ventas del Timor, ningún producto similar de las Comunidades Europeas o de los Estados Unidos ha sufrido ningún perjuicio grave

8.211 Pese a sus alegaciones y críticas sobre el enfoque adoptado por Indonesia en lo que respecta al concepto de producto similar, ni las Comunidades Europeas ni los Estados Unidos venden ningún modelo de automóvil en Indonesia que sea similar al Timor. A los fines de este procedimiento, las determinaciones de la existencia de un producto similar se deben realizar con referencia a las numerosas características físicas y no físicas y a las ideas y preferencias de los consumidores. Los argumentos de los reclamantes relativos al producto similar son sumamente inadecuados porque no abordan toda la gama de características de los productos y de preferencias de los consumidores.

e) Las afirmaciones de las Comunidades Europeas sobre el Opel Optima y el Peugeot 306 son incorrectas y equívocas

8.212 Las Comunidades Europeas sostienen, en efecto, que el criterio de Indonesia sobre el concepto de producto similar es "indebidamente restrictivo" porque al menos uno de los 60 modelos diferentes de pasajeros vendidos en Indonesia debe de ser similar al Timor. Dejando de lado el hecho de que las Comunidades Europeas no han cumplido su obligación en lo relativo a la carga de la prueba, su argumento es ajeno al tema debatido. La cuestión planteada es si alguno de los automóviles de pasajeros de las CE es similar al Timor y no si existen otros automóviles similares al Timor.

8.213 Las Comunidades Europeas han vuelto a utilizar sus argumentos sobre el perjuicio grave, que constituyen un popurrí de datos generales y específicos. Las Comunidades Europeas han presentado datos generales sobre cuotas de mercado que abarcan todo el mercado de automóviles de pasajeros, al mismo tiempo que han limitado los argumentos sobre subvaloración de precios, ventas y cuotas de mercado al Opel Optima y al Peugeot 306. Las Comunidades Europeas respetan aparentemente el concepto de producto similar, centrándolo estrechamente en dos modelos que a su juicio están en el mismo segmento que el Timor, pero, hasta la fecha, no han facilitado ninguna información ni datos concretos para respaldar la "similitud" de estos productos. A riesgo de ser repetitivos, se debe observar que debido a ello los datos facilitados por las Comunidades Europeas sobre cuotas de mercado, ventas y subvaloración de precios resultan inútiles. Por otra parte, como se indica en los cuadros 26 y 27, el Timor no es similar al Opel Optima ni al Peugeot 306.

---

[494] Véase en general Canadá – Aplicación de la Ley sobre el examen de la inversión extranjera (7 de febrero de 1984), IBDD 30S/151 (párrafo 5.20, página 178); Japón – Restricciones aplicadas a la importación de ciertos productos agropecuarios (22 de marzo de 1988), IBDD 35S/185 (párrafo 5.1.3.7, páginas 259 y 260); CEE – Restricciones a las importaciones de manzanas de mesa – Reclamación de Chile (22 de junio de 1989) IBDD 36S/104 (párrafo 12.3, páginas 140 y 141).

f) Los Estados Unidos no han vendido ningún producto similar en Indonesia, y sus afirmaciones relativas a los automóviles Opel de GM, Ford Escort y Chrysler Neon están fuera de lugar y son puramente especulativas

8.214 Los Estados Unidos no pueden acreditar la existencia de perjuicio grave porque no han demostrado la premisa esencial relativa al producto similar. Como se desprende de los cuadros 26 y 27, el Ford Escort, el Chrysler Neon y los modelos Optima y Vectra de Opel no son similares al Timor.[495]

8.215 En relación con la cuestión del producto similar, los Estados Unidos sugieren que el análisis se debe limitar al examen de las características físicas y los usos finales fundamentales de los automóviles de pasajeros. No obstante, ese análisis es improcedente porque resulta exageradamente simplista.

8.216 Los Estados Unidos critican a Indonesia por hacer extensivo su análisis más allá de la definición de "producto similar" contenida en la nota 46 del Acuerdo sobre Subvenciones, pero esto es injustificado y, en el mejor de los casos, no resulta franco. Los Estados Unidos han afirmado que "obviamente esta definición sólo brinda una orientación general y se necesita un análisis caso por caso para establecer si un producto determinado es "similar" a otro. […] Entre los factores que se deben examinar para aplicar un análisis caso por caso figuran el uso final de un producto en un mercado determinado, gustos y hábitos del consumidor, que cambian de país a país, las propiedades, naturaleza y calidad de los productos".[496] Los Estados Unidos también han expresado su acuerdo con Indonesia, en el sentido de que "los consumidores examinan numerosas características físicas y no físicas para adoptar sus decisiones de compra". Este hecho irrefutable se ve ampliamente corroborado por la siguiente declaración que figura en el informe anual de 1996 de la Ford Motor Company a la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos:

> La cuota de Ford [en las ventas de la rama de producción] se ven influidas por la calidad, el precio, el diseño, la facilidad de conducción, la seguridad, la fiabilidad, la economía y la utilidad de sus productos en comparación con los ofrecidos por otros fabricantes, así como por la oportunidad de la introducción de nuevos modelos y las limitaciones en materia de capacidad. La capacidad de Ford de satisfacer las cambiantes preferencias de los consumidores con respecto al tipo o el tamaño de los vehículos y a sus características de diseño y rendimiento pueden afectar considerablemente a las ventas y los ingresos de Ford.[497]

8.217 La amplia variedad de factores que, según se reconoce, se deben tener en cuenta para determinar qué productos son similares al Timor pone de manifiesto una vez más que los Estados Unidos (y las Comunidades Europeas) no han cumplido sus obligaciones relativas a la carga de la prueba, según se ha examinado supra.

---

[495] Los Estados Unidos tratan de fortalecer su posición afirmando que existirían abundantes pruebas de que en el mercado estadounidense se considera que el Sephia está en la misma categoría que el Escort y el Neon. Esta afirmación resulta fallida por tres razones. En primer lugar, el Kia Sephia comercializado en los Estados Unidos es un producto mucho más avanzado que el Timor; las diferencias son tan grandes que el Sephia no es "similar" al Timor. Véase el documento 42 presentado como prueba por Indonesia, páginas 8 y 9. En segundo lugar, las opiniones de los analistas del mercado estadounidense no son pertinentes en lo que respecta al mercado indonesio. Por último, incluso si esas opiniones fueran pertinentes, no todos los analistas colocan al Sephia en la misma categoría que el Escort y el Neon. Véase el documento 12 presentado como prueba por Indonesia.

[496] Los Estados Unidos citan el asunto Japón – Impuestos sobre las bebidas alcohólicas (1° de noviembre de 1996), WT/DS8/R, Informe del Órgano de Apelación, página 27.

[497] Informe Anual de 1996 de Ford Motor Company a la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos, formulario 10-K,5 (documento 44 presentado como prueba por Indonesia).

g) La posición de Indonesia respecto de la cuestión del producto similar no hace que el Acuerdo sobre Subvenciones sea inaplicable a los productos de consumo

8.218 Las Comunidades Europeas y los Estados Unidos alegan por separado, en lo esencial, que el análisis que realiza Indonesia respecto del producto similar es demasiado restrictivo porque si se exige la identidad entre los automóviles de pasajeros ello excluiría en la práctica a los productos de consumo del ámbito del Acuerdo sobre Subvenciones. Estos argumentos inducen a equívoco.

8.219 Indonesia nunca ha sostenido que los productos deben ser idénticos para ser considerados similares entre sí. En realidad, Indonesia acepta que pueda existir cierta diferenciación entre productos similares. No obstante, es de suma importancia subrayar que el concepto de diferenciación se debe circunscribir cuidadosamente, teniendo debidamente en cuenta los tipos de productos de que se trata. Por ejemplo, si bien existen diferencias relativamente poco importantes y sin consecuencias entre muchos productos de consumo – tales como las licuadoras, los abrelatas y las tostadoras– los automóviles de pasajeros son productos sumamente diferenciados. Es posible incluso que dos automóviles se puedan parecer mucho en lo que se refiere a sus características físicas fundamentales y sin embargo se diferencien considerablemente si se tienen en cuenta otras numerosas características físicas y no físicas que incluyen el diseño, la calidad, la durabilidad, la facilidad de conducción, la seguridad, la fiabilidad, la fidelidad a la marca, la reputación de ésta, la categoría, el servicio posventa, el consumo de combustible y el valor de reventa.[498] Esta gran cantidad de características que diferencian a los automóviles entre sí, así como su costo mucho más elevado, distingue a estos productos de casi todos los demás productos de consumo. Por lo tanto, aunque puede resultar difícil determinar las categorías apropiadas de productos similares a los fines de estas actuaciones, esa dificultad no puede servir de respaldo a las indiscriminadas afirmaciones de las Comunidades Europeas y los Estados Unidos en el sentido de que la adopción del enfoque específico propuesto por Indonesia en lo relativo a la cuestión del producto similar en el caso presente haría imposible plantear una reclamación de perjuicio grave contra un producto de consumo subvencionado.[499]

8.220 La diferenciación entre los productos reviste importancia para la cuestión del producto similar por otro motivo. Se reconoce que cuando existe un elevado grado de diferenciación entre los productos, estos son menos sustituibles entre sí, y es menos probable que el precio sea un factor determinante en las decisiones de compra. El grado excepcionalmente alto de diferenciación existente entre el Timor S515 y los grupos de automóviles supuestamente similares de las Comunidades Europeas y los Estados Unidos hace que sean no sustituibles entre sí. Esto es importante porque, como reconoció el Grupo Especial que examinó el asunto Japón – Impuestos sobre las bebidas alcohólicas, todos los productos similares son "productos directamente competidores o directamente sustituibles entre sí".[500] Por lo tanto, como el Timor y los distintos modelos propuestos para la comparación no son sustituibles entre sí ni "directamente competidores", no pueden ser considerados productos similares.[501]

---

[498] Por ejemplo, como se indica en el cuadro 27, el Timor S515 y el Mercedes-Benz C180 tienen numerosas similitudes físicas, pero no se puede razonablemente estimar que son productos similares.

[499] Estas afirmaciones se ven también desmentidas por los numerosos procedimientos relativos a derechos antidumping y derechos compensatorios que han llegado a feliz término en las CE, los Estados Unidos y otros países, relativos a productos de consumo. En esos casos las autoridades locales han utilizado un enfoque sobre el producto similar igual o muy semejante al que figura en el Acuerdo sobre Subvenciones. Véase en general Certain Electric Fans from the People's Republic of China, USITC Pub. 2461 (diciembre de 1991); Certain Personal Word Processors from Japan, USITC Pub. 2411 (agosto de 1991); Top-of-the-Stove Stainless Steel Cooking Ware from Korea and Taiwan, USITC Pub. 1936 (enero de 1987).

[500] Japón – Impuestos sobre las bebidas alcohólicas (1° de noviembre de 1996), WT/DS8/R, párrafo 6.22, páginas 136 y 137. Aunque el Grupo Especial se refería al artículo III y a las notas interpretativas al artículo III, su declaración general en esta materia se aplica con igual fuerza al caso presente.

[501] El concepto de competencia y su importancia se refleja claramente en el texto del Acuerdo sobre Subvenciones. La competencia es el factor subyacente en todos los indicios de perjuicio grave que figuran en el párrafo 3 del artículo 6: el desplazamiento u obstaculización de las importaciones, la significativa

h) Segmentación del mercado

8.221 Numerosas características físicas y no físicas, así como las actitudes de los consumidores determinan el segmento de mercado en el que queda incluido un modelo determinado. Entre estos diversos factores figuran, aunque la lista no es exhaustiva, los siguientes: la fidelidad hacia la marca, la calidad, la reputación de la marca, la fiabilidad, el diseño, la durabilidad, la utilidad, el valor de reventa, la comodidad de marcha, la facilidad de conducción, las características de tipo estándar, las características de seguridad, las opciones disponibles, el tamaño exterior, el espacio interior, el aprovechamiento de combustible, el servicio posventa, el tamaño y la tecnología del motor, el tipo de transmisión y el tipo de suspensión.

8.222 Las características y las especificaciones físicas del Timor indicadas por Indonesia en el cuadro 27, así como los atributos y las percepciones del público sobre los aspectos no físicos que se enumeran supra, colocan al Timor en el segmento de mercado integrado por los automóviles de pasajeros pequeños y económicos. El Timor capta nuevos clientes que entran en el mercado del automóvil por este segmento del mercado. Las mismas características y percepciones sobre aspectos físicos y no físicos colocan al Ford Escort, al Opel Optima, al Opel Vectra y al Chrysler Neon (así como al Peugeot 306) en la cima del segmento de automóviles pequeños más elevado.

8.223 Las posiciones relativas del Timor y de los modelos de comparación de los Estados Unidos (y de las Comunidades Europeas) se ven ampliamente demostradas cuando se hace referencia simplemente a sus diferencias físicas más fundamentales (estas posiciones se ven reforzadas y se amplían cuando se tienen en cuenta las características y percepciones sobre aspectos no físicos de cada modelo). Existen cuatro características físicas básicas o grupos de especificaciones que diferencian entre sí a los automóviles de pasajeros y contribuyen a segmentar el mercado: la planta de potencia, la conducción y la suspensión, las características de seguridad y la cabina de pasajeros.

8.224 La planta de potencia incluye los siguientes elementos: la configuración y el tamaño del motor, el tipo de transmisión, la potencia y el par de torsión. La conducción y la suspensión incluyen los siguientes elementos: el tipo de suspensión, las ruedas de tracción, el sistema de dirección, el tamaño de los neumáticos y el círculo de la curva. Las características de seguridad incluyen los siguientes elementos: el sistema de frenos, la capacidad del depósito de combustible y el kilometraje, la tara y el sistema de seguridad automático. La cabina de pasajeros incluye los siguientes elementos: dimensiones interiores y número de pasajeros.

8.225 En el siguiente cuadro se ponen de manifiesto las diferencias físicas más importantes que hacen que el Timor sea "no similar" a los modelos de comparación propuestos:

---

subvaloración de precios, el efecto significativo de contención de la subida de los precios, la reducción de los precios, la pérdida de ventas o la pérdida de participación en el mercado.

Cuadro 26
Comparaciones propuestas por los Estados Unidos y las Comunidades Europeas

	Ford Escort	Peugeot 306	Chrysler Neon	Opel Vectra	Opel Optima
Planta de potencia[502]	N	N	N	N	N
Conducción y suspensión[503]	N	N	N	N	N
Características de seguridad[504]	N	N	N	N	N
Cabina de pasajeros[505]	S	S	S	N	S

S = comparable al Timor S515
N = no comparable al Timor S515

8.226 Los datos completos en los que se ha basado el análisis presentado en el cuadro 26 figuran en el cuadro que sigue a continuación:

[502] En comparación con el Timor, estos automóviles tienen motores de mayor tamaño, que disponen de pares de torsión y potencias superiores. El Neon tiene transmisión automática, y en el Peugeot también existe esta posibilidad.

[503] En comparación con el Timor, el Escort, el Vectra y el Optima disponen de dirección asistida, y el Peugeot, el Neon, el Vectra y el Optima tienen neumáticos más grandes.

[504] En comparación con el Timor, el Neon, el Vectra y el Peugeot tienen ABS; el Escort dispone de frenos de disco traseros; el Escort, el Neon, el Vectra y el Optima tienen airbags; el Escort y el Neon tienen un mayor aprovechamiento de combustible; el Opel Vectra es más pesado; y los depósitos de combustible del Vectra y del Peugeot son más grandes.

[505] El espacio interior (teniendo en cuenta las medidas exteriores) y el número de pasajeros que caben en los automóviles es aproximadamente el mismo, excepto en el Vectra, en el que cabe un pasajero más.

Cuadro 27
Comparación de automóviles

Concepto	Timor S515	Ford Escort	Chrysler (Dodge Neon)	Opel Vectra	Opel Optima	Peugeot 306	Mercedes-Benz C-180
1. Tamaño del motor (en cm^3)	1.498	1.597	2.000	1.998	1.796	1.761	1.799
2. Motor Configuración y número de válvulas	SOHC, 4 cilindros, carburador, 16 válvulas	DOHC,4 cilindros, inyección, 16 válvulas	OHC, 4 cilindros, inyección	SOHC, 4 cilindros, inyección	SOHC, 4 cilindros, inyección	SOHC, 4 cilindros, inyección	4 cilindros, inyección
3. Suspensión	Sí		Sí	Sí	Sí	Sí	
Delantera: independiente, tipo MacPherson	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	
Trasera: Completamente independiente, "multi-linked"		Sí					
4. Frenos							
1. Delanteros	Freno de discos	Freno de discos	Freno de discos	Freno de discos	Freno de discos	Freno de discos	Freno de discos
2. Traseros	Tambores	Freno de discos	Tambores	Tambores	Tambores	Tambores	Freno de discos
3. ABS			Sí	Sí		Sí	Sí
5. Tracción (Delantera)	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	No
6. Dirección	Piñón y cremallera, con columna absorbente de impactos	Piñón y cremallera, dirección asistida		Piñón y cremallera, dirección asistida	Piñón y cremallera, dirección asistida	Columna ajustable (de ángulo) del volante, dirección asistida	
7. Transmisión (manual de 5 velocidades o automática)	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Automática 3 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
8. Potencia (kw/rpm)	58/5.500	75/5.500	97/6.000	80,9/5.400	66/5.400	70/6.000	122/5.500
9. Par de torsión (kg/rpm)	122/2.500	134/3.000	129/5.000	173/2.600	163/3.200	148/3.000	199/3.750
10. Capacidad del depósito de combustible (en litros)	50	55	57	61	52	80	75

Cuadro 27 – (continuación)

Concepto	Timor S515	Ford Escort	Chrysler (dodge neon)	Opel Vectra	Opel Optima	Peugeot 306	Mercedes-benz C-180
11. Aprovechamiento de combustible general (km/l) - urbano - suburbano	12,3 13,9	9,5 29,7	24,2			5,8	
12. Tara	1.055	1.110	1.102	1.245	980	1.100	1.280
13. Altura	1.390	1.346	1.320	1.425	1.410	1.383	1.389
14. Ancho	1.692	1.875	1.687	1.841	1.688	1.689	1.720
15. Largo	4.360	4.295	4.295	4.477	1.239	4.232	4.487
16. Distancia entre ejes (mm)	2.500	2.523	2.600	2.637	2.517	2.580	2.690
17. Círculo de curva (en metros)	4,95	5		5,33	4,99	5,45	5,37
18. Tamaño de los neumáticos	175/70R13	175/70R13	185/65R14	195/60R15-87H	195/60R15	185/60R14	195/65R1591H
19. Número de pasajeros	4	4	4	5	4	4	4
20. Aire acondicionado	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
21. Airbags	No	Sí	Sí	Sí	Sí	No	Sí

i) El Neon no es "similar" al Timor

8.227 Además de las diferencias ya señaladas, los datos presentados por los Estados Unidos indican que el Neon es notoriamente lujoso comparado con el espartano Timor. Según los Estados Unidos, el Neon incluye el siguiente equipamiento de serie:

- tocadiscos de discos compactos,
- techo deslizante con apertura eléctrica; y
- los nuevos cojines inflables de seguridad (airbags) de baja potencia.[506]

8.228 Esos artículos, que ni siquiera se ofrecen como opciones en el Timor, figuran como equipamiento de serie en el automóvil fabricado por los Estados Unidos que dicho país afirma es similar al Timor. Asimismo, incluso los pocos datos materiales proporcionados por los Estados Unidos sobre el modelo Neon demuestran que existen otras importantes diferencias físicas entre el Neon y el Timor (véase el cuadro 23).

8.229 Además, los Estados Unidos admiten que en Indonesia el modelo Timor se considera tal como Indonesia lo ha descrito al Grupo Especial: un automóvil barato de poca calidad.[507] Por supuesto, tal como ha dicho Indonesia y han reconocido los Estados Unidos, la idea que se hacen los consumidores resulta decisiva en el momento de adoptar la decisión de compra.

8.230 Resulta especialmente instructivo el reconocimiento por los Estados Unidos de que los modelos Sephia y Timor no son el mismo automóvil. En un intento de esquivar esta cuestión, los Estados Unidos afirman que "la única diferencia ... reside en el distintivo que lleva el 'Timor' y, tal vez, el país de origen de algunas piezas". Después, los Estados Unidos señalan de paso que "la versión del Sephia vendido en los Estados Unidos tiene un motor algo mayor que la versión vendida en Indonesia".

8.231 Además, los Estados Unidos manipulan de manera aún mucho más notoria los datos cuando examinan la potencia de los dos automóviles. Señalamos a la atención del Grupo Especial que los Estados Unidos han presentado datos engañosos al comparar paralelamente los modelos Timor y Neon. Los Estados Unidos expresan la potencia del Timor en caballos de vapor (que denominan "HP") pero cuando se trata del Neon lo hacen en kilovatios-rpm sin indicar esa medición diferente. Como resultado de ello la comparación es de 85 a 98, en vez de la adecuada de 85 a 129 expresada en caballos de potencia, lo que desde luego va en detrimento de la situación de los Estados Unidos. Además, señalamos que, habida cuenta de que el Neon es un automóvil fabricado en los Estados Unidos, los mercados de Chrysler se basan en la potencia en caballos. Confiamos en que los Estados Unidos no utilizaron este engaño de forma intencionada para inducir a error al Grupo Especial, con la esperanza de que no se diera cuenta de que la comparación resultaba inadecuada.

8.232 Indonesia ya ha demostrado de manera terminante que los Estados Unidos tratan de no admitir que el Sephia no es ni siquiera "similar" al Timor. El Timor es el Sephia de hace años. A diferencia de los productores de los Estados Unidos, las Comunidades Europeas o el Japón, Kia deseaba vender a un precio justo su tecnología anticuada, pero ni tan sólo Kia estaba dispuesta a vender su tecnología actual.

b) Consideración de los vehículos totalmente desmontados como "similares" a los Timor acabados

8.233 Según las partes, los modelos GM Opel Optima y Vectra, Ford Escort, Peugeot 306 y Chrysler Neon, entre otros, se importan (o presuntamente se importan) en Indonesia completamente desmontados (en vez de completamente montados). Cuando llegan a Indonesia se procede a montarlos y venderlos. Las Comunidades Europeas y los Estados Unidos afirman que estos vehículos importados en forma

[506] En la página 18 del documento 24 presentado comoprueba por los Estados Unidos esos artículos figuran como equipamiento de serie del Neon.

[507] Id., página 35 (el artículo señala las preocupaciones de los posibles compradores acerca de la calidad y el servicio posventa del modelo Timor).

completamente desmontada son "similares" a los Timor acabados. Indonesia no está de acuerdo. A continuación se exponen los argumentos de las partes a este respecto:

1) Argumentos de las Comunidades Europeas

8.234 La proposición de que los vehículos completamente desmontados tienen que considerarse similares a los completamente montados cuando los primeros presenten "características esenciales" del vehículo completo se basa en un principio generalmente aceptado de la clasificación aduanera que en la actualidad figura en la regla 2 a) de las Reglas Generales para la Interpretación del Sistema Armonizado de 1996. Según este principio:

> Cualquier referencia a un artículo en una partida determinada alcanza también al artículo incompleto o sin terminar, siempre que ya presente las características esenciales del artículo completo o terminado. Alcanza también al artículo completo o terminado, o considerado como tal en virtud de las disposiciones precedentes, cuando se presente desmontado o sin montar todavía.

8.235 Habida cuenta de que Indonesia reduce los derechos de importación de piezas y componentes para el montaje de automóviles de pasajeros cuando el contenido nacional de los vehículos en que se montan supera el 20 por ciento, cabe considerar que los vehículos totalmente desmontados presentan las "características esenciales" de los vehículos completos en los casos en que no se hayan beneficiado de la reducción del derecho de importación.

8.236 Todavía no está claro qué criterios aplica Indonesia para clasificar esos productos cuando los importa. El simple hecho de que los juegos de piezas completamente desmontados se beneficien de un derecho de importación más bajo no significa necesariamente que no se clasifiquen con el mismo código de 6 dígitos del SA que los vehículos completamente montados. Si se confirmase que Indonesia clasifica como piezas y componentes, y no como vehículos de pasajeros, los juegos de piezas completamente desmontados que exporta la CE, se deduciría necesariamente que Indonesia no aplica la Regla Interpretativa General 2 a).

8.237 De todos modos, el que Indonesia se adhiera o no en la práctica a la Regla Interpretativa General 2 a) carece totalmente de importancia para la presente diferencia. Las Comunidades Europeas han invocado la Regla Interpretativa General 2 a) en apoyo de su afirmación de que los juegos de piezas completamente desmontados y los vehículos completamente montados no presentan "características muy parecidas" y que por consiguiente no son productos "similares" a los efectos del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias. Esta argumentación tiene pertinencia general y sigue siendo válida, independientemente de que el Miembro importador de que se trate en una diferencia concreta cumpla o no esta regla.

8.238 En respuesta a una pregunta formulada por el Grupo Especial con respecto al estado en que se importan los juegos de piezas completamente desmontados y la naturaleza y la cuantía del valor añadido en Indonesia, las Comunidades Europeas declararon lo siguiente:

8.239 Prácticamente todos los automóviles de la CE (de todos los modelos) se exportan a Indonesia en forma de juegos de piezas completamente desmontados que incluyen casi todas las piezas y componentes necesarios para montar los vehículos. En Indonesia sólo se adquieren piezas y componentes universales de bajo costo, tales como baterías y neumáticos, o accesorios, como radios, tocadiscos de discos compactos y altavoces. En consecuencia, el porcentaje de valor añadido nacional es muy bajo en todos los casos. Según datos facilitados por Indonesia en respuesta a una pregunta de los Estados Unidos formulada durante las consultas (véase el cuadro que figura a continuación), en 1996 el porcentaje de contenido nacional de los modelos de la CE montados en Indonesia osciló entre el 6,4 por ciento y el 8,2 por ciento.

Cuadro 28
Contenido nacional

Tipo de vehículo	País de origen	Contenido nacional (%)

		1994	1995	1996
I. Vehículo comercial				
Categoría I	Japón	12.201 - 61.016	6.398-48.127	6.470 - 45.398
	Estados Unidos	29.078	-	-
	Comunidad Europea	-	5.760	-
Categoría II	Japón	31.815 - 37.502	23.404 - 33.672	24.610 - 33.976
	Estados Unidos	-	-	-
	Comunidad Europea	21.604	25.353 - 28.109	22.005 - 22.517
Categoría III	Japón	31.164 - 36.621	30.431 - 36.060	25.295 - 34.819
	Estados Unidos	-	-	-
	Comunidad Europea	23.061 - 31.634	29.273 - 30.964	22.529 - 23.280
Categoría IV	Japón	1.000 - 31.994	2.725 - 30.796	3.977 - 30.162
	Estados Unidos	2.200 - 11.800	2.200	-
	Comunidad Europea	-	4.682	4.689
II. Automóviles de pasajeros	Japón	5.000 - 42.968	6.231 - 42.248	6.908 - 42.165
	Estados Unidos	6.000	7.536 - 11.200	7.663 - 11.066
	Comunidad Europea	5.000 - 6.327	6.222 - 7.858	6.388 - 8.292
	Corea	-	5.016 - 8.304	6.529 - 8.300

2) Argumentos de los Estados Unidos

8.240 Los Estados Unidos convienen con las Comunidades Europeas en que los automóviles de pasajeros completamente desmontados tienen que considerarse "similares a los automóviles de pasajeros completamente montados en los casos en que el juego de piezas totalmente desmontado tenga las "características esenciales" del vehículo completo", por las razones expresadas por las Comunidades Europeas. Los Estados Unidos añaden que en gran medida el comercio mundial de automóviles se lleva a cabo mediante la exportación e importación de vehículos sin montar, y no mediante vehículos acabados completamente montados. Este es sin duda el caso de Indonesia, en que el único automóvil de pasajeros importado en forma de vehículo completamente montado y en cantidades apreciables fue el Kia Sephia durante el plazo de un año en que se aplicaron exenciones arancelarias y fiscales. Habida cuenta de que los vehículos de pasajeros completamente desmontados tienen las características esenciales de los vehículos completos, sería dar más importancia a la forma que al fondo considerar que un automóvil de pasajeros completamente desmontado no es un producto similar a un automóvil acabado.

8.241 Respondiendo a una pregunta formulada por el Grupo Especial con respecto al estado en que se importan los juegos de piezas completamente desmontados y la naturaleza y cuantía del valor añadido en Indonesia, los Estados Unidos declararon lo siguiente:

8.242 En el caso de Ford, los juegos de piezas completamente desmontados del modelo Escort tenían que pedirse de 20 en 20, es decir, por múltiplos de 20 vehículos, por ejemplo, 20, 40, 60, etc. Estos juegos debían embalarse en cajas estancas acondicionadas para admitir el contenido exacto, por ejemplo el número correcto de cubiertas de motor, parachoques, motores, etc. Estas cajas debían colocarse en contenedores normalizados para su entrega en puerto y su ulterior envío por vía marítima. El juego de piezas completamente desmontado debía contener todas las piezas necesarias para montar un Escort completo, excepto las piezas y componentes adquiridos en el país, como la gasolina y el gasóleo.

8.243 En lo que respecta al contenido nacional de los Ford Escort, al principio había quedado muy por debajo del 20 por ciento establecido como mínimo para obtener incentivos arancelarios en virtud del Programa de 1993, aunque la empresa Ford tenía previsto aumentar con el tiempo ese porcentaje.

8.244 En lo que respecta al Chrysler Neon, los juegos de piezas debían enviarse en lotes de 72 vehículos. Habida cuenta de que en virtud del proyecto previsto los Neon tendrían un contenido nacional inferior al 10 por ciento, habría 85 cajas por lote. Los Estados Unidos no disponen de una lista completa de los componentes obtenidos en Indonesia. Según la empresa Chrysler, debido al contenido nacional, entre los artículos obtenidos localmente figurarían pinturas, aceites, gasolinas y otros productos.

8.245 Los Estados Unidos han solicitado pero no recibido información de General Motors con respecto a la composición concreta de sus juegos de piezas completamente desmontados.

3) Argumentos de Indonesia

8.246 Los vehículos completamente desmontados no son "similares" a los acabados. Aunque con fines arancelarios varios regímenes aduaneros dan el mismo número del arancel de Aduanas Armonizado a los productos incompletos, inacabados o desmontados y a los productos acabados, no por ello un automóvil "listo para la venta" es un producto similar a un automóvil incompleto, inacabado o desmontado que una vez importado requiere la adición de componentes, mano de obra, recursos de capital y equipo fundamentales antes de estar "listo para la venta".

8.247 La designación de productos desmontados y productos montados como productos similares es el resultado de comparar artículos materialmente distintos que tienen diferentes clientes y expectativas de compra. Equivale a comparar manzanas con naranjas, lo que carece de sentido tanto económico como jurídico.

8.248 Las palabras "características esenciales" son un concepto de la clasificación arancelaria. No son un concepto que pueda utilizarse como factor determinante cuando un demandante intenta que cuadre un análisis comparativo impracticable.

c) "Importaciones" procedentes del reclamante y "exportaciones" efectuadas por éste

8.249 En respuesta a una pregunta formulada por el Grupo Especial, los Estados Unidos se refirió a la cuestión de si podría registrarse un grave perjuicio de sus intereses por desplazamiento/obstaculización y subvaloración del precio cuando los productos desplazados/obstaculizados o cuyos precios se subvaloraban no tenían origen estadounidense. A continuación figuran los argumentos aducidos a este respecto por los Estados Unidos.

1) Argumentos de los Estados Unidos

8.250 Los modelos Escort que Ford tenía previsto importar en Indonesia con arreglo al plan establecido por dicha empresa para ese país tenían su origen en Europa. Con respecto a los Opel Optima y Vectra importados en Indonesia, los Estados Unidos tienen entendido que esas importaciones han cesado como consecuencia del Programa de Automóviles Nacionales, si bien es posible que todavía se disponga de algunos vehículos de esta clase para su venta. Antes de que empezara a aplicarse dicho Programa, los Opel procedían de Europa. Los Chrysler Neon importados en Indonesia procedían de los Estados Unidos, concretamente de la fábrica que tiene dicha empresa en el Estado de Illinois.

8.251 Los Estados Unidos entienden que en la actualidad no se importan en Indonesia automóviles de pasajeros de origen estadounidense completamente montados o completamente desmontados. Véase el documento AV/13, respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 6. Aunque no puede excluirse que esporádicamente se importen automóviles de pasajeros de origen estadounidense, como se demuestra más adelante los fabricantes norteamericanos abandonaron sus planes de exportar esos vehículos a Indonesia como consecuencia de la introducción del Programa de Automóviles Nacionales. En consecuencia, actualmente las exportaciones de vehículos (excepto camiones) de origen estadounidense consisten en juegos de piezas de GM (Opel) Blazer y Jeep Cherokee, que en ambos casos corresponden a la categoría de "vehículos comerciales ligeros".

8.252 A juicio de los Estados Unidos pueden registrarse graves perjuicios para los intereses estadounidenses en forma de desplazamiento/obstaculización y subvaloración de precios cuando los productos desplazados/obstaculizados o cuyos precios se subvaloran no son de origen estadounidense, por los motivos siguientes:

8.253 El párrafo 1 del artículo 6 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias se refiere a "perjuicio grave en el sentido del apartado c) del artículo 5 ...". A su vez, el apartado c) del artículo 5 se refiere a "perjuicio grave a los intereses de otro Miembro". Además, en la nota a pie de página 13 correspondiente al apartado c) del artículo 5 se establece lo siguiente: "La expresión "perjuicio grave a los intereses de otro Miembro" se utiliza en el presente Acuerdo en el mismo sentido que en el párrafo 1 del artículo XVI del GATT de 1994, e incluye la amenaza de perjuicio grave." En la segunda frase del párrafo 1 del artículo XVI se establece lo siguiente: "En todos los casos en que se determine que dicha subvención causa o amenaza causar un perjuicio grave a los intereses de otra parte contratante, la parte contratante que la haya concedido examinará, previa invitación en este sentido, con la otra parte contratante o las otras partes contratantes interesadas, o con las PARTES CONTRATANTES, la posibilidad de limitar la subvención." Por consiguiente, debe empezarse por el párrafo 1 del artículo XVI.

8.254 La segunda frase del párrafo 1 del artículo XVI está redactada de tal forma que no limita el derecho de un Miembro a denunciar un perjuicio grave a los casos en que los productos afectados por las subvenciones tengan su origen en ese Miembro concreto. Al contrario, el párrafo 1 del artículo XVI se refiere a los "intereses" de un Miembro, palabra cuyo significado normal es "verse influido o afectado, en especial con respecto a una ventaja o situación". Habida cuenta de que General Motors y Ford son sin duda empresas norteamericanas, los Estados Unidos tienen un legítimo interés con respecto a la situación de dichas empresas. Por consiguiente, las medidas que las afecten, o los productos fabricados y vendidos por esas empresas, influyen en los intereses de los Estados Unidos en el sentido de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo XVI. Dicho de otro modo, en virtud del párrafo 1 del artículo XVI los Estados Unidos están "interesados" en las exportaciones efectuadas por la CE de productos de empresas norteamericanas, tales como General Motors y Ford. La norma del párrafo 1 del artículo XVI, por medio de la nota a pie de página 13, se incorpora en la Parte III del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias en calidad de principio básico. Si sus redactores hubieran pretendido un resultado diferente, habrían utilizado otras palabras.

8.255 Ciertamente, algunas de las disposiciones del artículo 6 se ajustan perfectamente a este principio básico, pero otras no. Por ejemplo, los apartados a) a c) del párrafo 3 del artículo 6 se refieren simplemente a los efectos de los productos similares de "otro Miembro", frente a los productos del Miembro reclamante, y son compatibles con el principio básico del párrafo 1 del artículo XVI y el apartado c) del artículo 5. El apartado d) del párrafo 3 del artículo 6 no se refiere en absoluto a los efectos sobre los productos similares.

8.256 Por otra parte, el párrafo 7 del artículo 6, que describe las situaciones en que no se producirá un grave perjuicio en el sentido del párrafo 3 de dicho artículo, se refiere a las importaciones o exportaciones del Miembro reclamante. No obstante, a juicio de los Estados Unidos las normas concretas del párrafo 7 del artículo 6 deben interpretarse habida cuenta del principio básico del párrafo 1 del artículo XVI, incorporado en el apartado c) del artículo 5, y no deben utilizarse para pasar por alto ese principio básico.

2) Argumentos de Indonesia

8.257 Indonesia afirma que el hecho de que no se vendan en ese país productos de origen estadounidense significa que los Estados Unidos no pueden alegar un perjuicio grave. Los argumentos de Indonesia a este respecto son los siguientes:

8.258 Los Estados Unidos admiten que:

> "actualmente Indonesia no importa automóviles de pasajeros de origen estadounidense, ni completamente montados ni completamente desmontados;
>
> los Opel Optima y Vectra importados por Indonesia procedían y seguirán procediendo de las Comunidades Europeas y no de los Estados Unidos; y, por último,

incluso si los llamados "planes" de los Tres Grandes fueran pertinentes, sólo una empresa estadounidense -Chrysler- consideró la exportación de un producto fabricado en los Estados Unidos de dicho país a Indonesia (un Neon completamente desmontado). Las fábricas Opel de las Comunidades Europeas y de los Estados Unidos admiten que Ford había producido en Europa los Escort destinados a Indonesia.

Por consiguiente, los Estados Unidos han reducido su reclamación de perjuicio grave a una alegación muy sencilla, sustanciada inadecuadamente: a no ser por las medidas de Indonesia, Chrysler habría seguido adelante con sus supuestos "planes" para tratar de vender el modelo Neon en dicho país. Incluso de ser cierto, esto no equivaldría a un perjuicio grave. Por consiguiente, el Grupo Especial debe rechazar las pretensiones de los Estados Unidos y su reclamación.

4. Apartado a) del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias - desplazamiento u obstaculización de las importaciones

a) Argumentos de las Comunidades Europeas

8.259 Las Comunidades Europeas afirman que las subvenciones de que se trata causan "perjuicio grave" a los intereses de la Comunidad en la forma descrita en los párrafos a) y c) del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias. A continuación figuran los argumentos expresados por las Comunidades Europeas en apoyo de esta afirmación:

8.260 De conformidad con el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias puede haber perjuicio grave, en el sentido del apartado c) del artículo 5:

> ... en cualquier caso en que se den una o varias de las siguientes circunstancias:
>
> a) que la subvención tenga por efecto desplazar u obstaculizar las importaciones de un producto similar de otro Miembro en el mercado del Miembro que concede la subvención;
>
> b) que la subvención tenga por efecto desplazar u obstaculizar las exportaciones de un producto similar de otro Miembro al mercado de un tercer país;
>
> c) que la subvención tenga por efecto una significativa subvaloración de precios del producto subvencionado en comparación con el precio de un producto similar de otro Miembro en el mismo mercado, o tenga un efecto significativo de contención de la subida de los precios, reducción de los precios o pérdidas de ventas en el mismo mercado;
>
> d) que la subvención tenga por efecto el aumento de la participación en el mercado mundial del Miembro que la otorga con respecto a un determinado producto primario o básico subvencionado en comparación con su participación media durante el período de tres años inmediatamente anterior; y que ese aumento haya seguido una tendencia constante durante un período en el que se hayan concedido subvenciones.

8.261 El empleo de la conjunción adversativa "o" en la primera frase del párrafo 3 del artículo 6 indica claramente que la presencia de uno de los factores enumerados en esta disposición puede ser suficiente para establecer la existencia de perjuicio grave.

8.262 La Comunidad afirma, y demostrará a continuación, que las subvenciones examinadas causan perjuicio grave a los intereses de la Comunidad, de la forma descrita en los apartados a) y c) del párrafo 3 del artículo 6.

1) Los automóviles nacionales subvencionados han desplazado y obstaculizado las importaciones de automóviles de pasajeros procedentes de las Comunidades Europeas

8.263 Aunque PT TPN sólo entró en el mercado indonesio en octubre de 1996, a finales de dicho año las ventas del modelo Timor S515 ya representaban más del 10 por ciento de las ventas anuales totales de automóviles de pasajeros en dicho mercado y año. En 1997 las ventas del modelo Timor S515 habían continuado manteniéndose. Como puede verse en el cuadro que figura en el anexo C-2, a finales del primer semestre de 1997 el Timor S515 había conseguido el 26,52 por ciento del mercado. Dicho de otro modo, gracias a la concesión masiva de subvenciones por parte del Gobierno de Indonesia, la empresa PT TPN había podido conseguir más de una cuarta parte del mercado indonesio de automóviles de pasajeros en sólo nueve meses.

8.264 El éxito de PT TPN en el mercado de Indonesia se ha conseguido en gran medida en detrimento de las importaciones procedentes de la Comunidad. De hecho, las ventas del modelo Timor S515, altamente subvencionado, han "sustituido" las importaciones existentes de automóviles de pasajeros de la Comunidad y "obstaculizado" un nuevo aumento de dichas importaciones.

Cuadro 29
Ventas de automóviles de pasajeros - Cuotas de mercado

	1993	1994	1995	1996	1997*
Timor	-	-	-	10,10	26,52
CE**	9,9	18,28	23,72	24,09	16,15
Japón***	89,8	81,52	69,08	59,85	50,49
Otros	0,2	0,21	7,19	5,95	6,83

* ..... Abril a mayo de 1997.
** ..... Incluidas las ventas de Opel Optima y Opel Vectra.
*** ..... Incluidas las ventas de Ford Laser y Ford Telstar.

Fuente: AV/3 (datos obtenidos de los documentos adjuntos A-39/1-A a A-39/5-B).

8.265 ..... Desde 1992 hasta 1996 las exportaciones de automóviles de pasajeros de la Comunidad aumentaron a un ritmo superior a la demanda, lo que produjo un importante aumento de la cuota de mercado. Como puede verse en el cuadro 29, la cuota de mercado de los automóviles de pasajeros importados de la Comunidad casi se multiplicaron por dos entre 1993 y 1994 al pasar del 9,9 por ciento al 18,28 por ciento, y volvieron a aumentar durante el año siguiente, hasta alcanzar el 23,72 por ciento.

8.266 ..... En 1996 se interrumpió repentinamente esta tendencia al entrar en el mercado el Timor S515. Por este motivo, la cuota de la Comunidad sólo fue marginalmente más elevada (24,09 por ciento) en 1996 en comparación con 1995 (23,72 por ciento). Durante el primer semestre de 1997 el porcentaje de importaciones

procedentes de las Comunidades Europeas disminuyó espectacularmente hasta alcanzar sólo el 16,15 por ciento, el nivel más bajo desde 1993.

Cuadro 30
Ventas de Opel Optima y Peugeot 306 - En número de unidades

	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

* ..... Abril a mayo.
** ..... Agosto de 1997, sobre la base de los datos de esta rama de producción de la CE.

Fuente: AV/3 (documento adjunto A-39/1-B).

Cuadro 31
Cuotas de mercado del Opel Optima y el Peugeot 306

	1995	1996	1997*	1997**
Opel Optima	1,08	0,85	0,62	0,52
Peugeot 306	-	2,40	1,66	1,32

* Abril a mayo
** Agosto, sobre la base de los datos de esta rama de producción de la CE.

Fuente: AV/3 (documento adjunto A-39/1-B).

8.267 En los cuadros 30 y 31 pueden observarse las consecuencias que tuvo la introducción del modelo Timor S515 en las ventas de Opel Optima y de Peugeot 306, los dos modelos de la Comunidad que más se parecen en especificaciones y precio al Timor S515.

8.268 En 1995 no se vendieron en Indonesia automóviles Peugeot 306. En 1996, la empresa Peugeot vendió 1.017 unidades de dicho modelo, 400 menos que lo planeado originalmente. Durante los ocho primeros meses de 1997 sólo vendió 656 automóviles (984 en todo el año, es decir, 33 unidades menos que en 1996), y esto a pesar de un aumento importante de la demanda general. Ya a finales de agosto de 1997 las ventas totales de automóviles de pasajeros registradas en Indonesia superaban en casi el 20 por ciento la cantidad vendida en todo 1996. Como consecuencia de ello, la cuota de mercado de ese modelo pasó del 2,4 por ciento en 1996 a sólo el 1,3 por ciento en los ocho primeros meses de 1997.

8.269 Las ventas de Opel Optima se redujeron de 419 unidades en 1995 a 359 en 1996. Durante los ocho primeros meses de 1997 Opel vendió 257 unidades de ese modelo. Expresado en cuota de mercado, representa haber pasado del 1,08 por ciento en 1995 al 0,85 por ciento en 1996 y sólo el 0,52 por ciento durante los ocho primeros meses de 1997. Debido a la mala situación en lo que se refiere a las ventas, desde 1996 Opel no ha hecho ningún nuevo pedido de automóviles Optima completamente desmontados a las Comunidades Europeas.

8.270 Los efectos negativos del Programa de Automóviles Nacionales no se limitan a los registrados por esas marcas y modelos de la Comunidad que ya estaban presentes en el mercado indonesio. El Programa de Automóviles Nacionales también ha impedido que otras marcas y modelos de la Comunidad entraran en el mercado indonesio.

8.271 Así, por ejemplo, cuando se aprobó el Programa de Automóviles Nacionales la Ford estaba a punto de empezar a importar el modelo Escort completamente desmontado, que producía en su fábrica de Saarlouis (Alemania). Con tal fin, Ford ya había empezado a invertir casi 1 millón de dólares en Indonesia para la adquisición de herramientas. El trastorno que causó al mercado la aplicación del Programa de Automóviles Nacionales obligó a Ford a suspender indefinidamente esos planes.[508]

8.272 De manera similar, antes que se aprobase el Programa de Automóviles Nacionales la empresa General Motors/Opel ya tenía planes en estado avanzado para ampliar y perfeccionar sus servicios de montaje en Indonesia. Según esos planes los modelos Opel Optima y Opel Vectra tenían que sustituirse por otros nuevos. En junio de 1996 General Motors/Opel anunció la suspensión de sus planes de inversión debido a la situación creada por el Programa de Automóviles Nacionales.[509] Desde entonces, General Motors/Opel ha dejado de producir el Opel Vectra en Indonesia. Como se indica anteriormente, aunque todavía el Opel Optima se monta en Indonesia las ventas de este modelo están disminuyendo.

8.273 Indonesia formula declaraciones parciales y engañosas encaminadas a minimizar la importancia de los intereses de las Comunidades Europeas en este caso, y por tanto la gravedad del perjuicio sufrido por las Comunidades. Así, Indonesia afirma lo siguiente:

- que en 1995 las marcas de las Comunidades Europeas representaron únicamente el 3,3 por ciento de la producción total de vehículos en Indonesia;

- que las exportaciones de vehículos y piezas de automóvil a Indonesia fueron inferiores a 300 millones de dólares en 1995;

- que las exportaciones efectuadas por las Comunidades Europeas consisten en Mercedes y BMW, que no compiten con los Timor, "pequeños y de baja tecnología".

8.274 El porcentaje mencionado por Indonesia se refiere al mercado total de vehículos automóviles. La declaración de las Comunidades Europeas corresponde únicamente al mercado de automóviles de pasajeros, en el que las Comunidades alcanzaron una cuota del 24 por ciento en 1996.

8.275 Se reconoce que en cifras absolutas las exportaciones a Indonesia de automóviles de pasajeros efectuadas por las Comunidades Europeas son pequeñas, pero, esto se debe a que el propio mercado indonesio todavía es muy reducido (42.346 unidades en 1996), aunque su mercado de automóviles de pasajeros presenta grandes posibilidades de crecimiento, en especial en los segmentos medio y pequeño. El Programa de Automóviles Nacionales amenaza con desalojar a los exportadores de las Comunidades Europeas de las posiciones que ya habían conseguido en ese mercado e impedirles que aprovechen dicho crecimiento.

8.276 En todo caso, es evidente que la existencia de "perjuicio grave" en el sentido de los artículos 5 y 6 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias no depende del tamaño absoluto o del valor monetario del "perjuicio". La "gravedad" del perjuicio tiene que evaluarse siempre en relación con el mercado de que se trata.

8.277 Las ventas de modelos del segmento alto del mercado todavía representan la mayoría de las exportaciones de las Comunidades Europeas a Indonesia, lo que en gran medida refleja la estructura del mercado de dicho país en el que tradicionalmente los automóviles de los segmentos pequeño y medio registran una cuota más reducida que en los mercados más desarrollados.

---

[508] Según un plan empresarial aprobado en 1995, Ford habría exportado a Indonesia las cantidades siguientes del modelo Escort completamente desmontado:

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] Véase, por ejemplo, "GM Halts Indonesia move over national car policy", Financial Times, 13 de junio de 1996 (documento C-10 presentado como prueba por la CE).

No obstante, contrariamente a la impresión que Indonesia quiere dar al Grupo Especial, las Comunidades Europeas no exportan a dicho país únicamente Mercedes y BMW. En 1996 las ventas de Peugeot 306 y Opel Optima representaron el 15 por ciento de las exportaciones efectuadas por la CE.

8.278 Indonesia afirma lo siguiente:

- "... que las ventas de automóviles de pasajeros de marcas de la CE aumentaron de 8.554 unidades en 1995 a 9.526 en 1996"

- "... que la evolución de la cuota de mercado carece de importancia ... La cuota de mercado y el crecimiento de la demanda no están correlacionados necesariamente. Muchos factores ajenos influyen en esa relación, incluidos los cambios que registran las preferencias de los consumidores ..."

- "... que el modelo Timor movilizó una nueva clase de compradores y creó un nuevo nicho en la parte inferior del mercado".

8.279 La comparación de las cifras de venta correspondientes a 1995 y 1996 puede ser errónea ya que el modelo Timor S515 sólo entró en el mercado en octubre de 1996. La comparación de las cifras correspondientes de 1996 (10.075 unidades) y 1997 (10.714 unidades sobre una base anual)[510] indica que el aumento de las ventas de vehículos importados de las Comunidades Europeas fue menos "sustancial" que lo que pretende Indonesia (aproximadamente el 6 por ciento). Además, incluso ese modesto aumento general oculta el hecho de que en 1997 las ventas de Opel Optima no aumentaron y las ventas del Peugeot 306 disminuyeron en cifras absolutas.

8.280 En todo caso, el desplazamiento o la obstaculización de las importaciones en el sentido del párrafo 2 del artículo 6 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias no sólo puede existir cuando las importaciones bajan en cifras absolutas sino también en los casos en que disminuye su cuota de mercado. Esto está implícito en la noción de "obstaculizar", referida a la situación en que los productos subvencionados no desplazan importaciones ya existentes sino que impiden que se produzcan esas importaciones (incluidas las adicionales).

8.281 El argumento de que la pérdida de cuota de mercado puede constituir un perjuicio grave se ve confirmada además por el párrafo 4 del artículo 6 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias, en el que se dice lo siguiente:

> A los efectos de las disposiciones del párrafo 3 b), se entenderá que hay desplazamiento u obstaculización de las exportaciones en todos los casos en que ... se haya demostrado que se ha producido una variación de las cuotas de mercado relativas desfavorables al producto similar no subvencionado (durante un período apropiadamente representativo, suficiente para demostrar tendencias claras en la evolución del mercado del producto afectado, que en circunstancias normales será por lo menos de un año). La expresión "variación de las cuotas de mercado relativas" abarcará cualquiera de las siguientes situaciones: a) que haya un aumento de la cuota de mercado del producto subvencionado ...

Aunque según el propio texto del párrafo 4 del artículo 6 éste se aplica a las situaciones de mercado de terceros países, no hay motivos que indiquen que el mismo tipo de análisis no resultaría adecuado también en el caso de desplazamiento u obstaculización de las importaciones en el mercado del país que concede la subvención.

8.282 Cabe recordar que de conformidad con el párrafo 4 del artículo 15 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias la participación en el mercado constituye uno de los factores pertinentes para determinar si las importaciones subvencionadas han causado "daño a la rama de producción nacional" de otro

[510] Basado en el documento 40 presentado como prueba por Indonesia.

Miembro, tanto a los efectos del apartado a) del artículo 5 como de la Parte V del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias.

8.283 La pretensión de Indonesia de que "... la cuota de mercado y el crecimiento de la demanda no están correlacionados necesariamente " y que "... muchos factores ajenos influyen en esa relación, incluidos los cambios que registran las preferencias de los consumidores ..." no es sino un lugar común. Las Comunidades Europeas han puesto de manifiesto que la disminución de la cuota de mercado de las importaciones procedentes de las Comunidades se ha producido al mismo tiempo que ha aumentado la cuota de mercado de los productos nacionales subvencionados que han subvalorado de forma significativa los precios de los vehículos importados de las Comunidades. Además, esa disminución ha interrumpido bruscamente una tendencia al alza. Todo esto demuestra de forma más que suficiente que la disminución de la cuota de mercado de las importaciones procedentes de las Comunidades Europeas se ha debido a las subvenciones de que se trata y no a ningún otro "factor ajeno", en especial habida cuenta de que Indonesia no ha proporcionado ninguna prueba de que "otros factores" puedan haber causado la repentina disminución de la cuota de mercado de las importaciones procedentes de las Comunidades.

8.284 La proposición de Indonesia de que el modelo Timor había generado totalmente su propia demanda es puramente especulativa y no puede demostrarse. En los últimos años la demanda de automóviles de pasajeros, en particular de automóviles del mismo segmento que el Timor, ha crecido regularmente. Habría seguido aumentando incluso sin el Programa de Automóviles Nacionales. El aumento "natural" del mercado se lo ha apropiado el modelo Timor S515 a expensas de otros vehículos no subvencionados, además de la presunta demanda adicional creada por el indicado Programa.

8.285 El argumento de Indonesia de que el modelo Timor "movilizó una nueva clase de compradores" y ha creado su propia demanda vuelve a ser la misma proposición que la afirmación inicial de que el Timor no es "similar" a los automóviles de las Comunidades Europeas. La noción de productos "competitivos" es más amplia y abarca la de productos "similares". Si los automóviles de la Comunidad Europea son "similares" al Timor, de ello se deduce necesariamente que compiten con dicho modelo para conseguir los mismos clientes. Cabe pensar que, gracias a su precio subvencionado muy bajo, el Timor pueda haber generado alguna demanda adicional de automóviles de pasajeros. Aun así, el Timor no sólo se ha apropiado de la demanda adicional sino también de las ventas a clientes que, de no haber existido el Programa de Automóviles Nacionales, habrían adquirido otros vehículos "similares" no subvencionados.

b) Argumentos de los Estados Unidos

1) Información relativa al perjuicio grave

a) El modelo Timor Kia Sephia adquirió rápidamente una parte sustancial del mercado indonesio y provocó una subvaloración de los precios de los demás automóviles de pasajeros de la misma clase

8.286 La introducción del Programa de Automóviles Nacionales y el anuncio de que pronto estaría en el mercado un "vehículo automóvil nacional", el Timor Kia Sephia Sedán, que costaría 35 millones de rupias, tuvo consecuencias inmediatas sobre el mercado. Poco después la prensa informó de que desde principios de 1996 las ventas de automóviles empezaron a disminuir ya que los indonesios aplazaban sus nuevas adquisiciones de vehículos hasta que entrase en el mercado el modelo Timor.[511] "Los dirigentes de la industria automovilística predijeron que si bien crecía el nuevo mercado indonesio del automóvil, el barato

[511] "Early Launching for National Car," Business Times (Singapore), 9 de julio de 1996, página 7 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 96 y 97); véase asimismo "Indonesia's Ghost Car Gives Japan Makers a Shudder," Reuters World Service, 10 de mayo de 1996 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 33 a 35).

"automóvil nacional" Timor haría que la gente cambiara de marca pero no fomentaría un espectacular crecimiento de las ventas de toda esa industria."[512]

8.287 Estas previsiones resultaron ciertas. Aunque el éxito del Timor Kia Sephia no fue tan grande como habían previsto los portavoces del TPN, sí obtuvo una cuota considerable del mercado indonesio de automóviles de pasajeros. En los documentos adjuntos A-39/6 a AV/3 figura la cuota de mercado del Timor Kia Sephia. Según el documento adjunto A-39/6, el Timor Kia Sephia pasó de una cuota de mercado nula en febrero de 1996 (cuando se anunció el Programa de Automóviles Nacionales y se designó a Kia Timor como productor del "vehículo automóvil nacional") al 10,11 por ciento a finales de 1996. A fines de mayo de 1997, cuando termina el período abarcado por el documento adjunto A-39/6, la cuota de mercado del Timor Kia Sephia había ascendido vertiginosamente al 26,53 por ciento en poco más de un año.

8.288 El motivo que explica por qué el Timor Kia Sephia pudo conseguir una penetración tan importante en el mercado en un plazo tan breve es sencillo: el Timor Kia Sephia era y es el automóvil de pasajeros más barato de su clase en Indonesia.[513] Gracias a las enormes subvenciones arancelarias y fiscales de que goza, puede venderse por la mitad del precio de sus rivales.[514]

8.289 Los datos sobre los precios de automóviles de pasajeros en Indonesia facilitados por dicho país en el anexo V demuestran la enorme ventaja de que goza el Timor Kia Sephia en cuanto al precio (documentos A.40/1 a AV/3). Como demuestran estos datos, el Timor Kia Sephia subvaloró mucho los precios de todos los automóviles de pasajeros de su clase.[515]

Cuadro 32
Precios de catálogo

Fabricante y modelo de automóvil de pasajeros	Precio en noviembre de 1996, en rupias	Precio en marzo de 1997, en rupias
Timor Kia Sephia S515 metallic	33,5 millones	33,5 millones
Timor Kia Sephia S515i metallic	-	36,9 millones

[512] "Indonesia Car May Not Meet Local Content Clause," The Reuter Asia-Pacific Business Report, 29 de julio de 1996 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 103 y 104).

[513] "Indon Domestic Car Sales Race up by 41 per cent in May," Business Times (Singapore), 17 de junio de 1997 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 138 y 139).

[514] "Bumpy Road Ahead for Motoring Plans," South China Morning Post, 8 de junio de 1997 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 132 a 135). A este respecto, debido a los elevados aranceles que gravan las importaciones de piezas de automóviles y al 35 por ciento de impuesto de lujo aplicado a los automóviles de pasajeros, "los precios de los automóviles en Indonesia figuran entre los más elevados del mundo". "Indonesia Draws More Criticism Over Car Plan," The Nikkei Weekly, 17 de junio de 1996, página 1 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 80 a 83).

[515] Los automóviles de pasajeros incluidos en el cuadro figuran en el "segmento C" del mercado de vehículos automóviles. Véase McGraw-Hill World Car Industry Forecast Report, February 1997, páginas 284 y 285, incluido en el anexo 1 al documento adjunto AV/2. Los automóviles incluidos en un segmento concreto del mercado tendrán aproximadamente el mismo tamaño, la misma variedad de precios y el mismo grupo de clientes. El segmento C incluye los automóviles de pasajeros de "clase media baja".

Opel Optima GLS 1800cc	69,5 millones	70 millones
Toyota Corolla M/T 1600cc	71,1 millones	68,3 millones
Toyota Corolla A/T 1600cc	74,8 millones	71,8 millones
Mitsubishi Lancer M/T 1600cc	64,0 millones	65,0 millones
Mitsubishi Lancer A/T 1600cc	67,0 millones	68,0 millones
Mitsubishi Lancer DOHC 1800cc	72,0 millones	72,0 millones
Honda Civic 4dr, GKP 1600cc	72,5 millones	71,2 millones
Honda Civic 4dr, AKP 1600cc	76,2 millones	74,9 millones
Peugeot 306 M/T 1761cc	62,5 millones	63,0 millones
Peugeot 306 A/T 1761cc	64,8 millones	6556 millones
Daewoo Nexia DOHC 1500cc	-	43,0 millones

8.290 Cuando se comparan los precios de mercado en vez de los precios de catálogo se observa una importante subvaloración del precio del Timor Kia Sephia. En el anexo 3 del documento AV/2 figuran los precios de mercado del último trimestre de 1996. Según estos datos, los precios de mercado de los automóviles de pasajeros del segmento C fueron los siguientes:

Cuadro 33
Precios de mercado

Fabricante y modelo del automóvil de pasajeros	Precio en el cuarto trimestre de 1996, en rupias
Timor Kia Sephia	35,75 millones
Opel Optima GLS	59 millones
Opel Optima CDX	62 millones
Opel Optima CDX A-BAG	64 millones
Toyota Corolla 1.6XLI	66,35 millones
Toyota Corolla 1.6 SEG MT	71,35 millones

Toyota Corolla 1.6 S-CRUISE MT	74,85 millones
Toyota Corolla 1.6 SEG AT	75,25 millones
Mitsubishi Lancer 1.6 MT	65 millones
Mitsubishi Lancer 1.6 AT	70,5 millones
Mitsubishi Lancer 1.8 MT	75,5 millones

b) Como consecuencia del Programa de Automóviles Nacionales y la introducción del modelo altamente subvencionado Timor Kia Sephia, los fabricantes estadounidenses de vehículos automóviles abandonaron sus planes de exportar automóviles de pasajeros al mercado indonesio

8.291 La enorme penetración en el mercado del Timor Kia Sephia se produjo en parte a expensas de los fabricantes estadounidenses de vehículos automóviles. Antes de que se presentara el Programa de Automóviles Nacionales y el modelo subvencionado Timor Kia Sephia, las empresas General Motors, Ford y Chrysler tenían planes para aumentar su penetración en el mercado indonesio de automóviles de pasajeros. Todas estas empresas tuvieron que abandonar o suspender sus planes como consecuencia del indicado Programa.[516]

i) General Motors

8.292 General Motors ya había invertido 110 millones de dólares en una fábrica de montaje situada en Bekasi, en el oeste de Java, que producía cada año aproximadamente 7.000 Chevy Blazers (presentados como "Opel" en Indonesia), Opel Optima y Opel Vectra.[517] GM ya había establecido 34 concesionarios que prestaban servicio total y en noviembre de 1997 contaba con 550 empleados en Indonesia.[518] Estaba estudiando ampliar sus instalaciones y se le había autorizado a introducir nuevos modelos de Opel Optima y Opel Vectra.[519] Aunque las cifras exactas son confidenciales, el plan comercial de GM requería ventas de

[516] Además, los Estados Unidos deberían tomar nota de que poseen información adicional que demuestra los planes de Ford, GM y Chrysler. No obstante, dado que esta información es propiedad de las respectivas empresas, los Estados Unidos se muestran reacios a proporcionarla al Grupo Especial a menos que éste establezca un procedimiento adecuado para protegerla.

[517] Véase, por ejemplo, "Like Father, Like Son; Indonesia's Proposed 'National Car' Has Plenty of International Critics-and a Familiar Face at the Helm," Time, 10 de junio de 1996, página 40 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 69 a 71); véase también, "GM Halts Plans for Indonesia Car; Firm Requests Clarification on National Car Policy," The Dallas Morning News, 12 de junio de 1996, página 6B (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 75 y 76).

[518] Fuente: compañías estadounidenses.

[519] Fuente: compañías estadounidenses.

Opel Optima y Opel Vectra superiores a 1.000 unidades en 1996 y de aproximadamente 3.000 en 1997, con aumentos graduales en los años siguientes.[520]

8.293 Sin embargo, como consecuencia del Programa de Automóviles Nacionales, GM tuvo que suspender sus planes de nuevas inversiones en Indonesia.[521] Además, redujo de dos a uno sus turnos de producción en su fábrica de montaje.[522] Según la propia información de Indonesia, GM vendió únicamente 549 Opel en dicho país en 1996 y sólo 176 durante el primer semestre de 1997.[523]

8.294 Además de influir en el volumen de ventas, la introducción del modelo subvencionado Timor Kia Sephia también afectó a los precios de GM. Entre septiembre de 1995 y septiembre de 1996 los precios de transacción de esta empresa en Indonesia se redujeron en 7.000 dólares EE.UU. por unidad.[524] Además, el plan y presupuesto comercial de GM establecía precios más altos para los Opel Optima y Opel Vectra de conformidad con las tendencias históricas de los precios y la inflación en Indonesia. Históricamente, el índice de precios de consumo (IPC) ha aumentado anualmente entre el 8 y el 10 por ciento en Indonesia, y los precios de los automóviles se ajustan estrechamente a este índice. En cambio, la introducción del Timor Kia Sephia estabilizaba artificialmente el precio de los automóviles, al mismo tiempo que el IPC continuaba aumentando.[525]

ii) Ford

8.295 La compañía Ford tenía planes ya muy adelantados para importar y vender Ford Escort en Indonesia.[526] Ford se había comprometido a desarrollar una empresa mixta, había destacado a cuatro empleados a tiempo completo en Indonesia y se ocupaba activamente de adquirir instalaciones de montaje en dicho país.[527] Había comprometido activos por valor de 1 millón de dólares para equipo de producción y montaje, fabricación de herramientas, piezas y componentes, y servicios de ingeniería, todo lo cual ya se encontraba en Indonesia antes de que se anunciara el Programa de Automóviles Nacionales.[528] Ford había aprobado un plan de inversiones de 56 millones de dólares en el que la viabilidad de las inversiones futuras en instalaciones de montaje debía determinarse sobre la base de las necesidades del mercado y las exigencias de la fabricación.[529] Estos planes

[520] Estas cifras son ligeramente superiores a las previstas con respecto a la producción y montaje de modelos Opel en Indonesia, publicadas en East Asian Automotive Growth Markets, Summer 1994, páginas 370 y 371, que se incluyen como parte del anexo 1 del documento AV/2.

[521] "GM Freezes Indonesian Investment; Policies Create an 'Unlevel Playing Field'," Automotive News, 17 de junio de 1996, página 38 (documento 14 presentado como prueba, páginas 84 y 85); véase también "A Furious Flap Over Favouritism," Business Week, 8 de julio de 1996 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 92 a 95).

[522] Fuente: compañías estadounidenses.

[523] AV/3, documento adjunto A-39/5-B.

[524] Fuente: compañías estadounidenses.

[525] Fuente: compañías estadounidenses.

[526] "Ford Seeks Inroads in Booming Asian Auto Market", The Reuter European Business Report, 25 de abril de 1996 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos (páginas 29 y 30)).

[527] Fuente: compañías estadounidenses; véase también "Like Father, Like Son; Indonesia's Proposed 'National Car' Has Plenty of International Critics - and a Familiar Face at the Helm", Time, 10 de junio de 1996, página 40 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, página 69 a 71).

[528] Fuente: compañías estadounidenses.

[529] Fuente: compañías estadounidenses.

formaban parte de una estrategia asiática más amplia que ya se había concretado en inversiones por valor de 700 millones de dólares en la India, 500 millones en Tailandia, 350 millones en China y 100 millones en Viet Nam. Las inversiones totales de Ford en Indonesia podían fácilmente haber concordado con las efectuadas en esos otros países de la región.[530]

8.296 Estaba planeado que en volumen de ventas el modelo Escort alcanzara el 5,2, el 10, el 10,5 y el 11 por ciento, respectivamente, en los cuatro primeros años siguientes a su introducción en 1996, es decir, aproximadamente 15.000 unidades en esos cuatro años.[531]

8.297 No obstante, al igual que GM, Ford tuvo que suspender sus planes como consecuencia del Programa de Automóviles Nacionales.[532] Debido a ello, no se produjo la venta planeada de 15.000 Ford Escort. Según estimaciones de la compañía, si Ford hubiese seguido adelante con sus planes e importado y vendido Escort en Indonesia, el Timor Kua Sephia habría subvalorado el precio de la versión menos cara del Escort en más de 5.000 dólares de los Estados Unidos.[533]

iii) Carta conjunta de Ford y General Motors

8.298 Los Estados Unidos presentaron una carta preparada conjuntamente por Ford y General Motors en el contexto de esta diferencia, en la que se describen "los datos necesarios para establecer la existencia de perjuicio grave" y se atienden "preguntas formuladas por Indonesia a los Estados Unidos". (Documento 38 presentado como prueba por los Estados Unidos.) El texto de esta carta es el siguiente:

> "Todos los fabricantes norteamericanos de automóviles son compañías globales que fabrican vehículos, producen piezas y realizan operaciones de montaje en todo el mundo. Ford, General Motors y Chrysler fueron los iniciadores de la industria moderna del automóvil y actualmente participan de forma activa en más de 130 países, tienen más de 1 millón de empleados y más de 30.000 concesionarios en todo el mundo, y sus ingresos anuales superan los 300.000 millones de dólares. Varias empresas multinacionales, tanto norteamericanas como europeas, producen y encargan productos que se montan en diversos países pero que siguen siendo propiedad de la empresa de origen en su respectivo país de origen. Los productos compartidos por empresas multinacionales norteamericanas no son menos estadounidenses por el hecho de que se distribuyan, monten o fabriquen en los países en que están situados los activos.
>
> Ford y General Motors han acordado responder como sigue a las cuestiones planteadas por Indonesia al Representante de los Estados Unidos para las Cuestiones Comerciales Internacionales, y proporcionar los datos solicitados por la OMC para establecer la existencia de perjuicio grave.
>
> DATOS NECESARIOS PARA ESTABLECER LA EXISTENCIA DE PERJUICIO GRAVE

---

[530] Fuente: compañías estadounidenses; véase también, "Ford Seeks Inroads in Booming Asian Auto Market", The Reuter European Business Report, 25 de abril de 1996 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 29 y 30).

[531] Fuente: compañías estadounidenses.

[532] Fuente: compañías estadounidenses; véase también, "Like Father, Like Son; Indonesia's Proposed 'National Car' Has Plenty of International Critics-and a Familiar Face at the Helm, "Time, 10 de junio de 1996, página 40 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos (página 69 a 71)).

[533] Fuente: compañías estadounidenses.

1) - Ford propuso apoyar el mercado indonesio con productos de origen norteamericano, europeo y japonés.

- Ford se comprometió a desarrollar una empresa mixta para lo cual destacó en Indonesia a cuatro empleados a tiempo completo de su servicio exterior y se ocupó activamente de adquirir instalaciones de montaje en el mercado.

- GM ha invertido 110 millones de dólares en tres productos: Opel Optima, Opel Vectra y Opel Blazer.

- El Opel Blazer se está fabricando y GM había recibido autorización para traer los nuevos modelos de Opel Optima y Opel Vectra.

- El Programa de Automóviles Nacionales obligó a GM y Ford a liquidar sus existencias en condiciones difíciles:

  - se perdieron ventas debido a las condiciones deprimidas del mercado;

  - aumentaron de forma importante los gastos de comercialización destinados a las existencias;

  - los precios y los ingresos registraron repercusiones negativas.

- El Timor tuvo una importante repercusión negativa sobre GM y los nuevos proveedores establecidos en el extranjero, en especial en lo que se refiere a la supresión de componentes y los volúmenes de ventas.

- Las inversiones futuras de Ford y GM se encuentran en suspenso.

- Entre septiembre de 1995 y septiembre de 1996 la reducción del mercado (un 16,8 por ciento) afectó negativamente las cantidades y precios.

  - los precios de transacción de GM se redujeron en 7.000 dólares por unidad;

  - los precios de transacción de Ford se redujeron en 6.500 dólares por unidad.

- el "marco normativo" se considera inestable, lo que repercute de forma negativa en la capacidad de atraer nuevas inversiones (de proveedores y concesionarios) y nuevas inversiones en productos por parte de los fabricantes;

- GM redujo de dos a uno sus turnos de producción en la fábrica de montaje;

- GM prevé una nueva reducción (del 15 por ciento) de los precios de venta al por menor del modelo Blazer si al Programa de Automóviles Nacionales se suma el modelo Kia/Timor Sportage.

2) - Ford canceló el programa Escort como consecuencia directa del Programa de Automóviles Nacionales después de haber comprometido activos por 1 millón de dólares en equipo de producción y montaje, herramientas, piezas y componentes y servicios de ingeniería, todos ellos ya en Indonesia antes de que se iniciara el Programa.

- Los planes de exportación a terceros países, tanto de vehículos como de componentes, están o estarán afectados negativamente. El menor volumen registrado en Indonesia como consecuencia del Programa de Automóviles Nacionales ha tenido por resultado aumentar el costo de los componentes. Al mismo tiempo, los proveedores coreanos conseguirán mayores

cantidades y posiblemente costos inferiores gracias a la relación monopolística existente en Indonesia.

- Los Opel Vectra y Optima son productos regionales. El aplazamiento de la producción de estos dos modelos en Indonesia ha conducido a anular los planes encaminados a recurrir a proveedores nacionales indonesios para disminuir el costo básico del montaje de otros productos regionales.

3) - El anuncio del Programa de Automóviles Nacionales de Indonesia tuvo por consecuencia deprimir las ventas en todos los segmentos del mercado minorista potencialmente afectado. Las repercusiones en estos segmentos fueron las siguientes:

Variación porcentual en 1996 en comparación con 1995

Segmentos	Distorsión del comercio en junio del año en curso (variación porcentual)	Distorsión del comercio en septiembre del año en curso (variación porcentual)
Segmento B	(50%)	(29,1%)
Segmento C	+31%	+9,2%
Total automóviles de pasajeros	(1,2%)	(5,5%)
Categoría I	(22,6%)	(23,6%)
Categoría IV	(24,5%)	(25,4%)
Segmentos no afectados	+12,4%	+11,7%

- Está claro que cuando se anunció el Programa de Automóviles Nacionales, que incluía el modelo deportivo "Sportage" como Timor 520i, los precios de venta al por menor bajaron porque los consumidores esperaron a evaluar el impacto de dicho Programa.

- Los fabricantes respondieron al anuncio aumentando los incentivos que, aunque no se limitaban a los que se indican a continuación, incluían mayor tiempo de garantía, reducción o supresión de los intereses de financiación y servicio gratuito en lo que se refiere a las piezas y la mano de obra, sobre todo en el segmento C en el que se suponía que el impacto sería más inmediato.

- Estos esfuerzos de comercialización aumentaron artificialmente las ventas en el segmento C hasta el mes de junio en comparación con el mismo mes del año anterior, hasta que los fabricantes consideraron que las existencias habían alcanzado un nivel razonable. Después, de junio a septiembre, las ventas al por menor bajaron enormemente (30,4%) en comparación con el mismo período del año anterior.

- En los segmentos en que se esperaba que el Programa de Automóviles Nacionales tuviera pocas o nulas repercusiones, las ventas aumentaron. Hasta el mes de junio de 1996 esos segmentos crecieron el 12,4 por ciento, y hasta el mes de septiembre mantuvieron este crecimiento que se situó en el 11,7 por ciento.

- Se elaboraron programas para los modelos Escort y Sport Utility de Ford con el fin de determinar la estrategia regional de dicha compañía en los países de la ASEAN y del Plan AICO. Indonesia tenía que ser un centro complementario fundamental del Plan AICO.

4) - Todos los elementos de esta cuestión se han tratado en los párrafos 1 a 3 anteriores, excepto la contención de la subida de los precios.

- El plan y presupuesto comercial de GM requería el aumento de los precios de los modelos Optima, Vectra y Blazer siguiendo la tendencia histórica de los precios y la inflación en Indonesia. Estos aumentos no han permitido compensar los aumentos del IPC.

- El IPC ha aumentado históricamente entre el 8 y el 10 por ciento cada año en Indonesia, lo que concuerda con las cifras de 1996 y las previsiones para 1997. Históricamente, los principios de la economía indican que los precios de los automóviles dependen estrechamente del IPC, que refleja la estructura de los costos. Se trata de la estructura económica normal y corriente de costos y precios en la industria del automóvil en lo que se refiere a los fabricantes de equipo original y los proveedores de componentes.

- El anuncio del Programa de Automóviles Nacionales estabiliza o disminuye artificialmente los precios en tanto que el IPC sigue aumentando.

- En la actualidad el modelo Timor es de fabricación coreana y opera dentro de una estructura económica diferente de la de los demás fabricantes de Indonesia. A esto debe sumarse que el modelo Timor registra una exención singular de derechos e impuestos.

CUESTIONES PLANTEADAS POR INDONESIA A LOS ESTADOS UNIDOS

A. A mediados de 1993 Indonesia adoptó medidas para desregular la industria del automóvil. Los intereses automovilísticos estadounidenses consideraron que se trataba de un enfoque muy positivo y progresivo para abrir el mercado indonesio y cuando en 1994 y 1995 se adoptaron nuevas medidas esta tendencia se vio reforzada y revitalizó el interés de los fabricantes de automóviles por Indonesia.

En febrero de 1996 el Gobierno indonesio anunció una política regresiva del automóvil que proporciona trato arancelario y fiscal preferente a una compañía. Además, esas normas impidieron la participación de los fabricantes estadounidenses o de otros países extranjeros, como consecuencia de las prácticas restrictivas relativas a la participación de capital extranjero y designación del producto.

Los fabricantes de automóviles estadounidenses consideran globalmente que el Programa de Automóviles Nacionales perjudica los intereses de Indonesia y de la Industria del Automóvil de dicho país.

Tenemos la firme intención de ayudar al desarrollo de la industria del automóvil en Indonesia y de que este país forme parte fundamental de nuestros planes en los países de la ASEAN, Asia y todo el mundo. En la actualidad se encuentran suspendidos ya que el Programa de Automóviles Nacionales ha modificado la dirección en que se orienta la política nacional. Los fabricantes de automóviles estadounidenses tienen que renovar su confianza en el Gobierno indonesio para aumentar, o incluso mantener, sus inversiones y compromisos en lo que respecta a dicho país.

B. 1. - Todos los automóviles de pasajeros se ven afectados directamente por el PT Timor, y el modelo Blazer se ve afectado indirectamente por el efecto de sustitución y el anuncio conexo del modelo "Sportage".

- Todos los automóviles de pasajeros se vieron afectados por la disminución del volumen, la sensibilidad de los precios y las reducciones del precio de transacción, con el fin de ser competitivos lo más realistamente posible habida cuenta de las desigualdades arancelarias y fiscales.

2. - Los Ford Escort y Laser y los Opel Optima y Vectra son modelos sedán de cuatro puertas con motores de gasolina que compiten en el segmento C de la industria automovilística y se ven influidos de inmediato por el PT Timor.

3. - Se planeó que el modelo Escort alcanzara, respectivamente, el 5,2, el 10, el 10,5 y el 11 por ciento del mercado en los cuatro primeros años a contar desde su introducción en 1996, lo que equivalía a 15.100 unidades en esos cuatro años. Al dejar de fabricarse el Escort, esas ventas desaparecieron.

- Se planeó que durante el mismo período de cuatro años el modelo Laser vendiera 1.400 unidades.

- Se prevé que durante ese período de cuatro años Ford deje de vender en total 16.500 unidades y pierda los ingresos correspondientes.

4. - Al principio, el contenido nacional planeado para el modelo Escort fue algo inferior al 20 por ciento para alcanzar más del 20 por ciento en el plazo de dos años y más del 40 por ciento en cuatro años. Éste era el plan de contenido nacional comprometido para el modelo Escort.

- GM adquiere a 67 proveedores nacionales el 45 por ciento de los componentes del Blazer, y el 55 por ciento lo importa de 21 lugares de 11 países de todo el mundo.

5. - Los componentes de los vehículos Ford y GM se adquieren en todo el mundo y su fabricación y montaje debía efectuarse en Indonesia.

6. - Los productos de empresas multinacionales y sus proveedores asociados en todo el mundo se financian por el país inversor y por consiguiente pueden considerarse productos de dicho país, independientemente del que los proporcione.

C. 1. - Ford ha aprobado un plan de inversiones por valor de 56 millones de dólares y la viabilidad de las inversiones futuras para operaciones de montaje se determinará sobre la base de las necesidades del mercado y de la fabricación.

- GM ha invertido 110 millones de dólares en una fábrica de montaje de los modelos Optima, Vectra y Blazer y sus inversiones totales en Indonesia ascendían a 750 millones de dólares.

2. - Las inversiones totales previstas por Ford se destinaron a introducir en el mercado el modelo Escort, que se montaría en el país y aumentaría su contenido nacional que al final sería del 40 por ciento en el cuarto año.

- Se aplicaron planes de contenido y montaje nacional de los modelos Laser y Telstar, así como para la introducción futura de otros productos en Indonesia.

3. - Los planes de inversión norteamericanos en la industria del automóvil se han suspendido hasta que se resuelva la situación con respecto al entorno normativo revisado, el Programa de Automóviles Nacionales, la estabilidad económica y la política futura de Indonesia.

4. - General Motors ha invertido 110 millones de dólares en una fábrica en Bekasi y ha empezado a producir los modelos Opel Blazer, Optima y Vectra. Cuenta con 34 concesionarios que ofrecen toda clase de servicios y dispone en la actualidad de 550 empleados en el país.

- GM está autorizada a introducir nuevos modelos de Optima y Vectra, pero este plan se encuentra actualmente en suspenso.

- Ford estaba empezando a comercializar el Ford Escort y ultimaba planes para establecer una empresa mixta en Indonesia y adquirir instalaciones de producción.

- El plan de Ford formaba parte de su estrategia asiática que ya se ha concretado en las siguientes inversiones:

700 millones de dólares en la India
500 millones de dólares en Tailandia
350 millones de dólares en China
100 millones de dólares en Viet Nam

- Ford preparaba planes para iniciar dos importantes programas en Indonesia -uno de ellos encaminado a fabricar un vehículo ideado y desarrollado principalmente para dicho país.

- Las inversiones totales de Ford en esos programas podrían haber sido parecidas a las realizadas en otros países de la región.

- Todas las inversiones futuras de GM y Ford se encuentran en suspenso.

iv) Chrysler

8.299 Antes de que se iniciara el Programa de Automóviles Nacionales, Chrysler montaba el modelo Jeep Cherokee en Cikarang, en el oeste de Java.[534] Además, planeaba introducir el modelo Neon, pero al igual que GM y Ford, tuvo que abandonar esos planes cuando se introdujo el indicado Programa.

8.300 Los Estados Unidos presentaron dos artículos periodísticos en relación con sus argumentos respecto de los planes de Chrysler. Los textos de estos artículos figuran a continuación.

"UN LÍO MONUMENTAL POR CAUSA DEL FAVORITISMO"[535]

"Un importante país asiático ha falseado su mercado del automóvil. General Motors, Ford y Chrysler que albergaban grandes esperanzas de dominar el mercado se han levantado en armas. Están en juego tantos intereses que el Secretario de Comercio de los Estados Unidos, Mickey Kantor, planeaba trasladarse a ese país a finales de junio para enfrentarse a sus homólogos comerciales.

Indonesia no es el Japón ni China. Es el principal mercado del próspero sudeste asiático. La forma en que el Gobierno del Presidente Suharto concitó la cólera de los Tres Grandes de Detroit constituye un fascinante estudio de cómo funcionan las cosas en Indonesia. Los japoneses también están molestos con Suharto y atacan su programa de "automóvil nacional", que da un papel preeminente a la asediada Kia Motors Corp. de Corea del Sur.

Indonesia tiene un ingreso anual por habitante de sólo 1.000 dólares, pero los Tres Grandes confían en que el mercado crecerá rápidamente a medida que los indonesios aumenten su riqueza y los jóvenes se hagan mayores. Aunque los japoneses controlan el 95 por ciento del mercado, Ford Motors Co. envió un equipo directivo a principios de este año para convertir a la pequeña empresa que vende los Ford Laser como taxis en un fabricante de Escort con motor europeo. General Motors Corp. y Chrysler Corp. actuaban en la misma dirección. ES MEJOR CALLARSE. Pero el Gobierno indonesio desbarató el invento en el mes de febrero. Estableció por decreto una nueva compañía dirigida por el hijo menor del Presidente Suharto, Hutomo Mandala Putra, de 33 años de edad, la cual podrá importar el modelo sedán de la empresa Kia por menos de la mitad del precio de los modelos competidores, es decir, aproximadamente 15.000 dólares en comparación con los 30.500 de un Toyota Corolla. Esta operación es típica de un país conocido por los intereses comerciales omnipresentes de la familia del Presidente.

En virtud de esas disposiciones, Kia enviará sus sedán Sephia de cuatro puertas a Indonesia sin tener que pagar derechos de importación o impuestos sobre el consumo. Este automóvil se llamará Timor, marca del nuevo fabricante nacional de automóviles, Kia-Timor Motor, propiedad de Hutomo en un 70 por ciento. Kia posee el 30 por ciento restante y aporta el 30 por ciento de los 100 millones de

[534]" Like Father, Like Son; Indonesia's Proposed 'National Car' Has Plenty of International Critics - and a Familiar Face at the Helm", Time, 10 de junio de 1996, página 40 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 69 a 71).

[535] "A Furious Flap Over Favouritism", Business Week, 8 de julio de 1996, página 14 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 95 a 99).

dólares de capital de la nueva compañía. Se planea que esta empresa empiece a montar los automóviles en Indonesia el próximo año y llegue a exportar algunos.

Pocos indonesios se atreven a criticar el programa ya que el palacio presidencial trata con dureza a los oponentes. Sin embargo, las consecuencias de la nueva compañía sobre el mercado indonesio han sido imposibles de ocultar: los consumidores están a la espera de que a finales de este año salga el sedán a precio de ganga. Después de que las ventas mensuales hayan disminuido por lo menos un 10 por ciento, la Asociación Indonesia de la Industria del Automóvil afirma que las ventas de este año podrían no alcanzar la cifra de 383.000 unidades vendidas en 1995, lo que explica por qué los japoneses amenazan con llevar a Indonesia ante la Organización Mundial del Comercio para que emita una resolución sobre su programa automovilístico. "Va en contra de las normas de la OMC", se queja un funcionario del Ministerio de Comercio e Industria Exterior del Japón.

Además de la amenaza de la OMC, los estadounidenses intentan utilizar la perspectiva de retirar las inversiones con el fin de obligar a Suharto a moverse. GM, que ha invertido aproximadamente 110 millones de dólares, todavía monta Opel Vectra, Opel Astra y Chevrolet Blazer pero ha aplazado los planes de ampliación. Chrysler fabrica Jeep Cherokee y planea introducir el modelo Neon y una furgoneta, pero actualmente estos planes se encuentran en suspenso. Algunos miembros del equipo de gestión de Ford llegados recientemente se han encontrado sin nada que hacer y con sus hijos matriculados en la escuela internacional local. DONDE LAS DAN LAS TOMAN. Los funcionarios indonesios consideran que es una buena lección para el Japón: Toyota Motor Corp. se ha resistido a las exigencias de Astra International, su asociado indonesio, de revisar al alza las exportaciones del vehículo utilitario Toyota Kijang que cuesta 19.000 dólares, porque esto significaría competir con otras empresas montadoras de vehículos Toyota en Asia. Por su parte, el Gobierno defiende el trato con Kia, afirmando que Indonesia no tiene tiempo que perder si quiere estar a punto para reducir en el 2003 los obstáculos comerciales que impone a los demás miembros de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental.

Será difícil poner en marcha el proyecto Timor. Ya se encuentra atrasado y probablemente la oferta no atenderá la demanda, afirma F. Soeseno, secretario general de la Asociación Indonesia de la Industria del Automóvil. Kia-Timor Motor recibirá autorización para importar 40.000 vehículos sedán de 1,5 litros hasta junio de 1997, momento en el que se supone que esta compañía habrá empezado a montarlos en una nueva fábrica que todavía tiene que construirse. El porcentaje de piezas hechas en Indonesia tiene que aumentar gradualmente hasta alcanzar el 60 por ciento en septiembre de 1999 -calendario que los representantes de Toyota dicen que será imposible cumplir. Los críticos también dicen que el Timor se verá paralizado porque carece de fuertes redes de distribución y servicio.

En cambio, Kia dice que el plan funcionará y está invirtiendo 400 millones de dólares en construir la fábrica de montaje. Para atender los requisitos de contenido nacional planea ayudar a 30 proveedores coreanos de piezas a que formen empresas mixtas con empresas indonesias. Uno de los motivos por los que Kia está tan decidida es que en su mercado nacional está siendo presionada por Hyundai Motor y Daewoo Motor, y además ahora el poderoso grupo Samsung entra en la industria del automóvil. Algunos analistas opinan que del funcionamiento del trato concertado con Indonesia puede depender la propia supervivencia de Kia como fabricante independiente. No es de extrañar por tanto que el vicepresidente ejecutivo de Kia, Kim Seung Ahn, declare lo siguiente: "Kia está plenamente decidida a ayudar a Indonesia a desarrollar un automóvil nacional."

Sin embargo, algunos de los que apoyan a Kia se declaran contrarios a la operación Timor. Ford posee el 33,4 por ciento de Mazda y el 9,4 por ciento de Kia. A su vez, Mazda posee el 7,5 por ciento de Kia. Funcionarios indonesios dan a entender que Ford y Mazda se complacen en silencio de su entrada por la puerta falsa en Indonesia gracias a Kia, pero Ford y Mazda lo niegan. Terry Emrick, el principal ejecutivo de Ford en Indonesia, dice que "sólo podríamos conseguir calderilla. No tiene ningún efecto". Los ejecutivos de Ford añaden que la mayoría de los consumidores indonesios no verán productos de su marca. MARCHA ATRÁS. Por último, los analistas industriales confían en que el Gobierno ceda ante el escándalo internacional, tal vez manteniendo el programa del automóvil nacional pero reduciendo al mismo tiempo los aranceles que gravan los modelos competidores. Los estadounidenses podrían no beneficiarse mucho de ello si aprietan demasiado y encolerizan a los indonesios. Aunque al principio el

Japón protestó con gran fuerza, Tokio parece dar marcha atrás y dejar que Wáshington se enfrente a Suharto, afirma Andrew H. Card Jr., jefe ejecutivo de la Asociación Norteamericana de Fabricantes de Automóviles, que añade lo siguiente: "El Japón no acostumbra a estar durante mucho tiempo en primera línea del frente."

Además, a diferencia de los norteamericanos, Toyota no ha suspendido sus planes de establecer una nueva fábrica cerca de Yakarta. Así, mientras los Tres Grandes muestran su mal humor, Toyota podría, silenciosamente, aumentar el contenido nacional de su Kijang más allá del nivel de 60 por ciento, con lo que podría venderlo exento de derechos de aduana e impuesto de lujo. "Los indonesios tendrán que ajustarse de una manera u otra a lo que quieran los japoneses", afirma en conclusión John Bonnell, director de Southeast Asia for Automotive Resources Asia Ltd de Bangkok. También es probable que perseveren los coreanos. La cuestión fundamental es si los estadounidenses aceptarán jugar el juego al estilo indonesio.

Anatomía de una controversia indonesia

SE CIERRA UN TRATO. El hijo del Presidente Suharto de Indonesia cierra un pacto con Kia Motor de Corea del Sur para fabricar un "automóvil nacional". Al principio el sedán Sephia se montará en Corea y se llevará a Indonesia con exención de derechos de aduana.

LOS JAPONESES, ESCANDALIZADOS. Esta situación va en contra de los intereses de Toyota, que monta vehículos en una empresa mixta con Astra International. Toyota y otros fabricantes japoneses convencen al Gobierno del Primer Ministro Ryutaro Hashimoto para que proteste por el acuerdo de esponsales con Kia.

LOS NORTEAMERICANOS, ENCOLERIZADOS. General Motors, Ford y Chrysler, que estudiaban la posibilidad de efectuar grandes inversiones en Indonesia, aplazan esos planes. Se prevé que Mickey Kantor, Secretario de Comercio de los Estados Unidos, viaje a Yakarta para protestar contra el trato concertado con Kia.

¿VENCEDORES POR LA PUERTA FALSA? Ford posee una participación de control en Mazda y ambas compañías poseen participaciones minoritarias en Kia. Al mismo tiempo, el modelo Sephia emplea en gran parte diseños y piezas de Mazda. Sin embargo, Ford afirma que esta vía de entrada en Indonesia no es adecuada."

* * * * *

"GM CONGELA SUS INVERSIONES EN INDONESIA. LA POLÍTICA APLICADA ESTABLECE 'REGLAS DE JUEGO FALSEADAS'"[536]

"General Motors ha dejado provisionalmente en suspenso sus planes de nuevas inversiones en Indonesia, debido al proyecto de "automóvil nacional" de ese país.

Donald Sullivan, director de operaciones para Asia y el Pacífico de GM, dijo que no obstante ese fabricante no tenía la intención de irse de Indonesia.

En una conferencia de prensa en la que anunció los pormenores de la nueva fábrica de GM en Tailandia, dijo: "Hemos invertido 110 millones de dólares en una fábrica relativamente nueva de Indonesia. Nuestra intención es permanecer en ese país."

[536] "GM Freezes Indonesian Investment: Policies Create an 'Unlevel Playing Field'", Automotive News, 17 de junio de 1996, página 38 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 84 y 85).

No obstante, añadió que la nueva política de Yakarta sobre el automóvil nacional "nos había decepcionado". Afirmó que esta política establece unas "reglas de juego falseadas" para los fabricantes de automóviles en Indonesia.

Sullivan dijo que GM había estudiado la posibilidad de invertir en una ampliación de la fábrica, así como en zonas sin especificar relacionadas con la infraestructura. No contestó a la pregunta de cuánto GM había planeado invertir.

A raíz de la nueva política, tanto Ford Motor Co. como Chrysler Corp. archivaron a principios de este año los proyectos que habían propuesto para Indonesia. Chrysler estaba a punto de tomar una decisión sobre el comienzo del montaje de modelos Neon a partir de juegos de piezas totalmente sin montar y Ford estaba considerando establecer una pequeña fábrica de montaje.

Como ya se ha dicho anteriormente, el Presidente Suharto de Indonesia promulgó a finales de febrero un decreto por el que se concedía exención de los derechos de importación y del impuesto de lujo sobre las ventas al "automóvil nacional", el Timor, que debía fabricarse en una empresa mixta propiedad de Kia Motors Ltd. de Corea y el hijo menor de Suharto, Hutomo (Tommy) Mandala Putra.

Las exenciones fiscales permitirán vender ese automóvil a aproximadamente a la mitad de precio que los modelos de las marcas competidoras.

Tras recibir feroces críticas del Japón, los Estados Unidos y la Unión Europea, hace poco Indonesia revisó su política y autorizó a otras empresas a pedir las exenciones fiscales si sus automóviles montados en Indonesia tienen un contenido nacional del 60 por ciento como mínimo.

Sin embargo, una segunda revisión autoriza la fabricación en Corea del modelo Timor durante un año mientras se construye una fábrica en Indonesia, a condición de que trabajadores indonesios efectúen la labor de montaje en Corea.

La primera revisión parecía encaminada a aplacar a los japoneses, pero la segunda reavivó una oposición contra la indicada política. Enfurecido por la perspectiva de que un automóvil montado en Corea recibiera un mejor trato fiscal que los vehículos japoneses montados en Indonesia, la semana pasada el Japón dio los primeros pasos para presentar una reclamación contra la indicada política ante la Organización Mundial del Comercio."

8.301 Antes de la introducción del Programa de Automóviles Nacionales la compañía Chrysler ya montaba los vehículos Jeep Cherokee y Wrangler en Cikarang, en el oeste de Java. Chrysler, junto con Lippo Group y Ningz Pacific, estudiaba la posibilidad de establecer una empresa mixta en Lippo City para montar automóviles de pasajeros Neon y otros vehículos de la misma clase.[537] Se planeaba invertir en esta empresa mixta más de 150 millones de dólares. El plan comercial de Chrysler requería unas ventas iniciales de más de 15.000 vehículos anuales, entre ellos de 1.000 a 2.000 Neon por año, y un aumento gradual a continuación. El modelo Neon procedería de los Estados Unidos, concretamente de la fábrica de Chrysler en el estado de Illinois.

8.302 El plan de inversiones de Chrysler en Indonesia formaba parte de una estrategia asiática más amplia con arreglo a la cual dicha compañía ya fabricaba o vendía vehículos en Tailandia, Malasia, China, Taiwán y Japón. Desde hacía poco, Chrysler había decidido ampliar sus operaciones en Singapur e intensificar su campaña de ventas en Asia, centrándose en especial en el modelo Neon y en sus vehículos tipo jeep.[538]

8.303 Sin embargo, debido al Programa de Automóviles Nacionales, Chrysler se vio obligada a suspender temporalmente sus planes de nuevas inversiones en Indonesia, que no llegó a aprobar. Además, se vio obligada a

[537] Véase asimismo el documento 11 presentado como prueba por Indonesia.

[538] "Still on the Right Road", Asian Business, noviembre de 1997 (documento 24 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 16 a 23).

reducir de manera importante su producción de vehículos tipo Jeep en su actual fábrica de montaje. Según estimaciones de la empresa, si Chrysler hubiera seguido adelante con sus planes de vender el modelo Neon en Indonesia, el Timor Kia Sephia habría subvalorado en más de 5.000 dólares el precio de la versión menos cara del modelo Neon.[539]

8.304 Los Estados Unidos presentaron una carta de Chrysler, preparada en el contexto de la presente diferencia, en la que se resumían "las actividades [de Chrysler] en Indonesia aproximadamente en el momento en que se anunció el Programa de Automóviles Nacionales (documento 39 presentado como prueba por los Estados Unidos). A continuación figura el texto de la información facilitada en dicha carta.

"Chrysler Corporation - Indonesia

- Antes de que se introdujera el Programa de Automóviles Nacionales, Chrysler ya montaba vehículos Jeep Cherokee y Wrangler en Cikarang, en el oeste de Java. Chrysler, junto con Lippo Group y Ningz Pacific, estudiaba la posibilidad de establecer una empresa mixta en el Lippo City para montar automóviles de pasajeros Neon y otros vehículos de la misma clase. Se planeaba invertir en esta empresa mixta más de 150 millones de dólares. Aunque las cifras concretas son confidenciales, el plan comercial de Chrysler requería unas ventas iniciales de más de 15.000 vehículos anuales, entre ellos de 1.000 a 2.000 Neon por año, y un aumento gradual a continuación.

- El plan de inversiones de Chrysler en Indonesia formaba parte de una estrategia asiática más amplia con arreglo a la cual dicha compañía ya fabricaba o vendía vehículos en Tailandia, Malasia, China, Taiwán y Japón.

- Sin embargo, debido al Programa de Automóviles Nacionales, Chrysler se vio obligada a suspender temporalmente sus planes de nuevas inversiones en Indonesia, que no llegó a aprobar. Además, se vio obligada a reducir de manera importante su producción de vehículos tipo Jeep en su actual fábrica de montaje. Según estimaciones de la empresa, si Chrysler hubiera seguido adelante con sus planes de vender el modelo Neon en Indonesia, el Timor Kia Sephia habría subvalorado en más de 5.000 dólares el precio de la versión menos cara del modelo Neon."

c) Las exenciones durante un año de aranceles e impuestos siguen proporcionando subvenciones que causan perjuicio grave en virtud de lo establecido en el Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias

8.305 El argumento de Indonesia respecto de las "medidas que son letra muerta" se basa en dividir el Programa de Automóviles Nacionales en una serie de diferentes programas. Sin embargo, no existe ninguna base para este tipo de cirugía jurídica porque todos los diferentes componentes de dicho Programa se remiten a la Orden Presidencial Nº 2/1996, documento que dio origen al único Programa de Automóviles Nacionales. Ya en su primera declaración Indonesia es incoherente a este respecto, pues a veces califica de "programas" de propio derecho a determinadas medidas y otras veces las califica de "aspectos" de un programa único, el Programa de Automóviles Nacionales.

8.306 Además, en el Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias no existe base jurídica para dividir de esta forma el Programa de Automóviles Nacionales. El apartado a) del párrafo 1 del artículo 6 en que se basa la pretensión estadounidense de perjuicio grave se refiere al "total de subvención ad valorem aplicado a un producto" y no al "total de subvención ad valorem aplicado a un producto en virtud de un programa concreto". Asimismo, los párrafos 2 y 4 del anexo IV se refieren a la "tasa global de subvención".

8.307 Además de basarse en una premisa jurídica defectuosa, Indonesia no tiene razón en cuanto a los hechos. Los Estados Unidos ya han explicado anteriormente de qué forma el argumento sobre la "letra muerta" de Indonesia está equivocado en lo que respecta a la reclamación estadounidense relativa al artículo I del GATT de 1994. No obstante, incluso suponiendo a efectos de la discusión que el argumento de Indonesia es correcto en lo

[539] En el cuadro 23 se comparan las especificaciones del Timor S515 y el Chrysler Neon.

que respecta al artículo I, no es correcto a los efectos del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias ya que las subvenciones proporcionadas con arreglo a la autorización válida durante un año son, según admite la propia Indonesia, subvenciones "no recurrentes". Como se ha demostrado en la primera comunicación de los Estados Unidos, estas subvenciones tienen que asignarse a períodos de tiempo futuros, lo que Indonesia no ha puesto en duda ni puede cuestionar.

8.308 Habida cuenta de que estas subvenciones tienen que asignarse a períodos futuros, siguen beneficiando a las ventas de Timor Kia Sephia y continúan causando perjuicio grave, independientemente de que los Sephia vendidos se importen de Corea o se monten en Indonesia. Además, habida cuenta de que estas subvenciones se asignan a períodos futuros, siguen siendo subvenciones que pueden retirarse en el sentido de lo establecido en el párrafo 8 del artículo 7 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias, quizás mediante el reembolso de las subvenciones a Indonesia por parte de TPN.

d) Los demás componentes del Programa de Automóviles Nacionales causan perjuicio grave

8.309 El siguiente argumento de Indonesia es que dejando aparte la exención arancelaria y fiscal de un año, los componentes del Programa de Automóviles Nacionales no podían causar perjuicio grave. Este argumento también es falso.

8.310 En primer lugar, como se ha señalado anteriormente en relación con el argumento de Indonesia respecto de la "letra muerta", el Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias no constituye base alguna para dividir el Programa de Automóviles Nacionales en diferentes programas.

8.311 En segundo lugar, Indonesia afirma que la fábrica de Tambun sólo produce 1.000 vehículos por año. Aunque sea cierto, esto no es óbice para que esos vehículos estén subvencionados ni refleja la prevista producción anual del Timor Kia Sephia que Indonesia estimaba en 6.000 unidades anuales en 1998 y 35.000 en 1999. (Véase AV/14 en el documento adjunto A-28.) Tampoco refleja el hecho de que el mercado de automóviles de pasajeros de Indonesia sea relativamente pequeño. Además, la referencia de Indonesia a la fábrica de Cikampek, donde se construirá el modelo Sportage, resulta engañosa, ya que está encaminada a hacer creer al Grupo Especial que la capacidad adicional que permite dicha fábrica no beneficiará al Sephia. Éste también se construirá en Cikampek, ya que las instalaciones de Tambun sólo son temporales, en espera de que se termine de construir la fábrica de Cikampek.

8.312 En pocas palabras, gracias a las subvenciones que recibe actualmente, la empresa mixta Kia Timor contará con medios para mantener y ampliar la cuota de mercado del 26 por ciento que ya ha alcanzado. Además, gracias a las subvenciones que recibe actualmente, el Kia Timor Sephia seguirá vendiéndose a precio significativamente más bajo que los de los productos similares.

8.313 Por último, los argumentos de Indonesia simplemente caracterizan de forma errónea lo ocurrido en este caso. Como consecuencia de la introducción del Programa de Automóviles Nacionales y la venta a precios reducidos, por causa de la subvención, del modelo Timor Kia Sephia, los automóviles de pasajeros similares de fabricantes estadounidenses fueron expulsados de dicho mercado en Indonesia o se les impidió entrar en él. Las subvenciones actualmente en vigor, incluidas las autorizadas por el plazo de un año, simplemente garantizan que los automóviles de pasajeros estadounidenses seguirán quedando excluidos del mercado indonesio.

8.314 Por consiguiente, no se trata de una amenaza, como Indonesia querría hacer creer al Grupo Especial. Por el contrario, se trata de un caso de perjuicio grave actual y continuo.

8.315 Las subvenciones arancelarias y fiscales proporcionadas en virtud del Programa de Automóviles Nacionales han desplazado del mercado indonesio, u obstaculizado, a productos similares de fabricantes estadounidenses, en el sentido del apartado a) del párrafo 3 del artículo 6. Además, estas subvenciones han tenido por consecuencia una importante subvaloración del precio del sedan Timor Kia Sephia subvencionado en comparación con el precio de los productos similares de los fabricantes estadounidenses, en el sentido del apartado c) del párrafo 3 del artículo 6.

e) Las subvenciones arancelarias y fiscales otorgadas en virtud del Programa de Automóviles Nacionales han desplazado u obstaculizado las importaciones en el mercado indonesio de automóviles de pasajeros de fabricantes estadounidenses

8.316 En virtud del apartado a) del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias, existe perjuicio grave cuando "la subvención tenga por efecto desplazar u obstaculizar las importaciones de un producto similar de otro miembro en el mercado del Miembro que concede la subvención". Ésta es precisamente la situación que se produjo en Indonesia con respecto a las importaciones de automóviles de pasajeros de GM, Ford y Chrysler como consecuencia del Programa de Automóviles Nacionales y la introducción del sedan Timor Kia Sephia subvencionado.

8.317 En AV/3 del documento adjunto A/39/6 figura la cuota de mercado del Timor Kia Sephia. Según el documento adjunto A/39/6, el Timor Kia Sephia pasó de una cuota de mercado nula en febrero de 1996 (cuando se anunció el Programa de Automóviles Nacionales que designó a Kia Timor productor del "vehículo automóvil nacional") a una cuota de mercado del 10,11 por ciento a finales de 1996. A finales de mayo de 1997, el último período abarcado por el documento adjunto A/39/6, la cuota de mercado del Timor Kia Sephia había ascendido vertiginosamente hasta alcanzar el 26,53 por ciento.

8.318 Esta enorme penetración en el mercado se hizo en parte en detrimento de los automóviles de pasajeros de GM, Ford y Chrysler. Como se indica AV/15, en respuesta a la pregunta 6 de Indonesia, cada una de estas compañías planeaba aumentar su penetración en el mercado indonesio de automóviles de pasajeros, pero tuvieron que abandonar o suspender esos planes como consecuencia del Programa de Automóviles Nacionales.[540] Numerosas informaciones dan cuenta de la existencia de esos planes, así como del golpe mortal que recibieron a raíz del anuncio del Programa de Automóviles Nacionales y del hecho de que esas empresas se vieran obligadas a competir con el Timor Kia Sephia, subvencionado masivamente.[541]

8.319 Aunque las cifras exactas son confidenciales, en el caso de GM que ya vendía en Indonesia sus automóviles de pasajeros Opel cuando se introdujo el Programa de Automóviles Nacionales, un plan comercial requería ventas de los modelos Optima y Vectra superiores a 1.000 unidades en 1996 y de aproximadamente 3.000 en 1997, con aumentos graduales en los años siguientes.[542] No obstante, según la propia información de Indonesia GM vendió sólo 549 Opel en 1996 y 176 durante el primer semestre de 1997.[543]

---

[540] Al igual que otros fabricantes de automóviles establecidos en Indonesia, Ford, Chrysler y GM habrían exportado a Indonesia los automóviles de pasajeros en forma de juegos de piezas cuyo montaje final se tenía que realizar en el país (al igual que el propio Timor Kia Sephia). "Because of high duties on imports, the bulk of vehicles sold in Indonesia are locally assembled by joint ventures set up with local companies." "Jakarta Policy Stalls Expansion Plans; Japanese Firms Rethink Strategy After Suharto's 'National Car' Decree", The Nikkei Weekly, 25 de marzo de 1996, página 1 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 19 a 23).

[541] Véase, por ejemplo, "Like Father, Like Son; Indonesia's Proposed 'National Car' Has Plenty of International Critics-and a Familiar Face at the Helm," Time, 10 de junio de 1996, página 40 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 69 a 71); "GM Halts Plans for Indonesia Car; Firm Requests Clarification on National Car Policy", The Dallas Morning News, 12 de junio de 1996, página 6B (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 75 y 76); "GM Freezes Indonesian Investment; Policies Create an 'Unlevel Playing Field'", Automotive News, 17 de junio de 1996, página 38 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 84 y 85); véase asimismo "A Furious Flap Over Favouritism", Business Week, 8 de julio de 1996 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 92 a 95); "Ford Seeks Inroads in Booming Asian Auto Market", The Reuter European Business Report, 25 de abril de 1996 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 29 y 30).

[542] Estas cifras son ligeramente superiores a las proyectadas en relación con la producción y montaje de Opel en Indonesia que figuran en East Asian Automotive Growth Markets, Summer 1994, páginas 370 y 371, incluido como parte del anexo 1 a AV/2.

8.320 En el caso de Ford, esta empresa planeaba vender en Indonesia más de 1.000 unidades del modelo Escort en 1996 y más de 3.000 en 1997, y registrar posteriormente un aumento anual constante.[544]

8.321 En lo que respecta a Chrysler, según representantes de dicha empresa el proyecto Neon tenía que empezar a mediados de 1997, de no haber sido suprimido como consecuencia del Programa de Automóviles Nacionales.

8.322 No obstante, los Estados Unidos señalan que el calendario concreto de esas ventas no tiene importancia decisiva para analizar la existencia de perjuicio grave en el presente caso. A Chrysler se le cerró el mercado, y se le continuará cerrando, en tanto en cuanto TPN continúe beneficiándose de subvenciones masivas. Entretanto, la cuota de mercado del Timor se disparó a más del 26 por ciento del total del mercado indonesio de automóviles de pasajeros y subvaloró significativamente los precios a que se habría vendido el modelo Neon. TPN se encuentra en buena posición para aumentar su cuota de mercado en tanto nuevos exportadores como Chrysler tengan cerrado el mercado indonesio. A juicio de los Estados Unidos esto satisface los criterios para determinar la existencia de perjuicio grave en virtud del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias.

8.323 A este respecto los Estados Unidos desean recordar un intercambio de opiniones registrado en la segunda reunión del Grupo Especial. Los Estados Unidos puntualizaron que Indonesia parecía afirmar que la reclamación estadounidense de perjuicio grave sólo podía tener éxito si antes sus fabricantes habían llevado a cabo sus planes, a pesar de la introducción del Programa de Automóviles Nacionales. Los Estados Unidos observaron que este requisito obligaría a las compañías que se enfrentaban con una competencia subvencionada masivamente a conducirse de manera comercialmente irracional, y que los redactores del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias no podían haber tenido la intención de que la conducta irracional por parte de empresas privadas constituyera un requisito previo para recurrir al amparo del indicado Acuerdo. Esto es especialmente cierto habida cuenta de que una de las finalidades del Acuerdo es establecer un recurso multilateral más efectivo contra las subvenciones que causan efectos perjudiciales. Es indudable que en este caso habría sido estúpido por parte de las compañías estadounidenses proseguir sus planes después de que se concediera al Timor Kia Sephia una ventaja artificial del 50 por ciento del precio gracias a las subvenciones del Gobierno de Indonesia.

8.324 En su respuesta, Indonesia afirmó que no pretendía que las compañías estadounidenses hubiesen tenido que efectuar ventas sino que dichas empresas hubiesen tenido que presentar planes "creíbles" para iniciar o ampliar su presencia en el mercado indonesio de automóviles de pasajeros.

8.325 A juicio de los Estados Unidos las pruebas que habían facilitado con respecto a los planes de General Motors, Ford y Chrysler determinan con creces la credibilidad de esos planes. Indonesia no ha afirmado que las pruebas presentadas por los Estados Unidos sean inexactas ni ha presentado pruebas propias para rechazar las facilitadas por los Estados Unidos.

8.326 Por último, los planes de las compañías estadounidenses tienen que situarse en su contexto. Indonesia es el cuarto país más poblado del mundo y se encuentra en Asia, región en la que cada una de las compañías estadounidenses citadas ha tratado de aumentar su presencia. General Motors ya vendía automóviles de pasajeros en Indonesia y continúa vendiendo vehículos deportivos utilitarios. Chrysler también sigue vendiendo vehículos de este último tipo. Ford vende taxis. Habida cuenta de todos esos factores, no parece posible que esas empresas no hubiesen seguido adelante con sus planes de no haberse introducido el Programa de Automóviles Nacionales.

---

[543] AV/3, documento adjunto A/39/5-B.

[544] Las cifras exactas constituyen información propiedad de la empresa que los Estados Unidos se muestran reacios a proporcionar al Grupo Especial al no existir un procedimiento adecuado para proteger dicha información.

8.327 A juicio de los Estados Unidos, el Grupo Especial debería responder a la siguiente pregunta: "sobre la base de las pruebas presentadas, ¿no es más que probable que las compañías estadounidenses hubiesen continuado ejecutando sus planes de no haberse introducido el Programa de Automóviles Nacionales?" A juicio de los Estados Unidos, las pruebas existentes en este caso justifican claramente una respuesta positiva.

8.328 En conjunto, antes de que se anunciara el Programa de Automóviles Nacionales las tres compañías estadounidenses planeaban gastar más de 750 millones de dólares para aumentar su presencia en el mercado indonesio de vehículos automóviles.[545] Sin embargo, las compañías estadounidenses tuvieron que abandonar sus planes de importación y venta de automóviles de pasajeros en Indonesia. Aunque cada una de ellas es un fabricante de automóviles muy competitivo, sus decisiones empresariales -a diferencia de las de TPN- se rigen necesariamente por consideraciones comerciales. Al iniciarse el Programa de Automóviles Nacionales e introducirse el Timor Kia Sephia, y con la perspectiva de competir con la Hacienda Pública de Indonesia, las tres compañías estadounidenses se vieron obligadas a abandonar sus planes y limitarse a contemplar como el Timor Kia Sephia adquiría rápidamente el 26 por ciento del mercado indonesio.

1) Las pruebas sobre la tendencia de las ventas indican que las subvenciones facilitadas en aplicación del Programa de Automóviles Nacionales han causado desplazamiento u obstaculización

8.329 Indonesia pretende que las cifras de venta del Timor Kia Sephia no indican ninguna repercusión discernible sobre la tendencia de las ventas de los automóviles de pasajeros de marca estadounidense.[546] Habida cuenta de que se trata de uno de los pocos casos en que Indonesia examina realmente los hechos, estos "hechos" merecen estrecha atención.

8.330 Los datos citados por Indonesia con respecto a General Motors indican que las ventas de automóviles Opel empezaron a disminuir en 1996, año en que se introdujo el Programa de Automóviles Nacionales. Sin embargo, Indonesia no se refiere a sus propios datos, que demuestran que en el primer semestre de 1997 las ventas de Opel todavía disminuyeron más. Además, Indonesia pasa totalmente por alto que General Motors planeaba aumentar sus ventas de Opel a más de 1.000 unidades en 1996, y a aproximadamente 3.000 en 1997 con aumentos graduales posteriormente. Indonesia también pasa por alto el hecho adecuadamente documentado de que General Motors tuvo que suspender sus planes de ampliación a raíz de la introducción del Programa de Automóviles Nacionales.

8.331 En el caso de Ford, Indonesia se limita a proporcionar las cifras de venta del modelo Laser, vehículo vendido exclusivamente en el mercado del taxi. Habida cuenta de que en todos los demás casos Indonesia insiste en que una comparación de "productos similares" requiere que los automóviles de pasajeros sean prácticamente idénticos, la pertinencia de la venta de taxis para determinar la existencia de perjuicio grave cuando se trata de automóviles de pasajeros causa perplejidad e Indonesia no ofrece ninguna explicación. Tampoco proporciona respuesta con respecto a los planes de Ford ampliamente dados a conocer, de introducir el modelo Escort en el mercado indonesio de automóviles de pasajeros.

8.332 Por último, en el caso de Chrysler, Indonesia señala correctamente que esta compañía no comercializó automóviles de pasajeros de su marca en ese país en 1994-96. Sin embargo, Indonesia simplemente pasa por alto que Chrysler planeaba introducir el modelo Neon en el mercado indonesio y que también tuvo que cancelar sus planes a raíz de la introducción del Programa de Automóviles Nacionales.

8.333 Además de pasar por alto las pruebas, Indonesia pasa por alto el derecho. El párrafo 4 del artículo 6 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias, que facilita orientación con respecto al análisis del desplazamiento u obstaculización del mercado, establece lo siguiente:

---

[545] Fuente: Compañías estadounidenses.

[546] Los Estados Unidos tienen que poner de relieve que este argumento no se presentó en relación con la pretensión estadounidense de existencia de perjuicio grave. Se presenta aquí previendo que Indonesia pueda "reconsiderar" su defensa.

> A los efectos de las disposiciones del párrafo 3 b), se entenderá que hay desplazamiento u obstaculización de las exportaciones en todos los casos en que, a reserva de las disposiciones del párrafo 7, se haya demostrado que se ha producido una variación de las cuotas de mercado relativas desfavorable al producto similar no subvencionado (durante un período aproximadamente representativo, suficiente para demostrar tendencias claras en la evolución del mercado del producto afectado, que en circunstancias normales será por lo menos de un año). La expresión "variación de las cuotas de mercado relativas" abarcará cualquiera de las siguientes situaciones: a) que haya un aumento de la cuota de mercado del producto subvencionado ... .

8.334 Lo ocurrido en el mercado indonesio de automóviles de pasajeros en el último año encaja perfectamente con el párrafo 4 del artículo 6. El modelo subvencionado Timor Kia Sephia y los no subvencionados GM Opel, Ford Escort y Chrysler Neon empezaron sin ninguna cuota de mercado. Cada una de estas compañías planeaba aumentar la cuota de mercado de sus vehículos. Sin embargo, gracias a los subsidios, el Timor Kia Sephia obtuvo el 26 por ciento de ese mercado, y los otros continuaron en cero. Se trata de una situación clásica de desplazamiento u obstaculización.[547] Además, si bien el texto del párrafo 4 del artículo 6 se refiere a situaciones de mercado de terceros países, no existe ningún motivo por el que este tipo de análisis no resulte conveniente con respecto al desplazamiento u obstaculización de las importaciones en el mercado del Miembro que ofrece subvenciones.[548]

2) El Timor no ocupa un lugar especial

8.335 Además de pretender que el Timor no es "similar" a los demás automóviles, Indonesia afirma que no compite con los Opel, Escort o Neon ya que, presuntamente "el modelo Timor movilizó una nueva clase de compradores y creó un nuevo nicho en la parte inferior del mercado". Indonesia pretende asimismo que "es extremadamente improbable que un consumidor que compre ... un Toyota, un Opel o un Peugeot adquiera un Timor, y viceversa". Todo esto constituye un esfuerzo por parte de Indonesia de eludir el hecho innegable de que en el plazo de un año el Timor Kia Sephia consiguió más del 26 por ciento del mercado total de automóviles de pasajeros.

8.336 Resulta significativo que Indonesia no aporte pruebas en apoyo de sus afirmaciones con respecto a un nuevo nicho en el mercado. Los datos sobre el mercado examinados en la página 21 de la segunda comunicación de Indonesia, que se refiere a todos los automóviles de pasajeros, muestran simplemente que en conjunto el mercado de automóviles de pasajeros de dicho país ha aumentado ligeramente. No desmiente el hecho de que el modelo Timor, gracias a las subvenciones, haya sustraído ventas a los fabricantes estadounidenses de automóviles de pasajeros de clase media baja.

8.337 Si el Timor ocupa un nicho especial éste es el de "automóviles de clase media-baja fuertemente subvencionados". Sin embargo, para determinar la existencia de perjuicio grave el hecho de que un producto esté fuertemente subvencionado, y en consecuencia pueda subvalorar de manera importante los precios de sus competidores, no puede utilizarse como base para llegar a la conclusión de que no existe competencia o de que los productos de que se trata no son "similares".

8.338 Además, Indonesia afirma de forma simplemente incorrecta que los datos sobre la cuota de mercado no constituyen un indicio de perjuicio grave. Nada en el párrafo 3 a) del artículo 6 impide considerar los datos sobre

---

[547] Además, como se ha señalado anteriormente, si del cálculo de la cuota de mercado se excluyen determinados automóviles de pasajeros la cuota correspondiente al Timor Kia Sephia aumenta.

[548] De hecho, Indonesia se encontrará incómoda para impugnar la aplicación del párrafo 4 del artículo 6, ya que ha afirmado que el Grupo Especial debería analizar la amenaza de perjuicio grave en virtud del artículo 6 sobre la base de las normas en materia de derechos compensatorios aplicables a la amenaza de perjuicio que figuran en el párrafo 7 del artículo 15 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias.

la cuota de mercado y su utilización es compatible con el párrafo 3 b) del mismo artículo que también se refiere al desplazamiento u obstaculización de las importaciones. A este respecto "desplazar" significa "mover a una persona o cosa del lugar donde está" (Diccionario de la Real Academia Española). Los datos sobre la cuota de mercado permiten medir hasta qué punto el Timor ha "movido" a los productos similares de los fabricantes estadounidenses, y en consecuencia ha causado perjuicio grave a los intereses de los Estados Unidos.

3)Se ha causado un perjuicio grave a los productos similares de los fabricantes estadounidenses

8.339 Indonesia intenta alegar que, sea cual fuere el daño sufrido por los intereses estadounidenses, no es suficiente para considerarlo "grave" en el sentido del Acuerdo sobre Subvenciones. Sin embargo, al defender este argumento Indonesia se refiere a las cifras de venta totales y no a las de los automóviles de pasajeros "similares" al Timor.

8.340 Además, Indonesia hace totalmente caso omiso de las ventas que los fabricantes estadounidenses habrían realizado de no haberse introducido el Programa de Automóviles Nacionales. El plan de GM se fijaba por objetivo vender aproximadamente 3.000 unidades de Opel en 1997. El plan de Ford requería vender aproximadamente 2.000 Escort en 1997, y el plan de Chrysler entre 1.000 y 2.000 Neon en 1997. Aunque los fabricantes estadounidenses sólo hubieran alcanzado la mitad de sus proyecciones mínimas, habrían vendido aproximadamente 3.000 automóviles, lo que es una cifra muy considerable en el mercado indonesio de vehículos de pasajeros. El hecho de que no se hayan producido estas ventas no es "insignificante", como Indonesia querría hacer creer al Grupo Especial.

4) Indonesia no ha presentado ninguna prueba para rebatir el hecho de que los fabricantes estadounidenses habían desarrollado suficientemente planes para entrar o aumentar su presencia en el mercado indonesio de automóviles de pasajeros

8.341 Por último, examinemos los planes de los fabricantes estadounidenses con respecto al mercado indonesio. Cabe destacar que Indonesia no cuestiona la existencia de esos planes ni ofrece pruebas encaminadas a demostrar su inexistencia. De hecho, la única prueba aportada por Indonesia sobre esta cuestión concreta corrobora la posición de los Estados Unidos. El documento 37 presentado como prueba por los Estados Unidos se titula "El mercado del automóvil de Indonesia", que Indonesia había presentado como documento 11 de prueba (primera comunicación). En las páginas 3 y 4 del documento 37 presentado como prueba por los Estados Unidos se examinan los planes de cada uno de los tres fabricantes estadounidenses y se describe la forma en que se cancelaron o suspendieron esos planes como consecuencia del Programa de Automóviles Nacionales.

8.342 En vez de tratar de invalidar las pruebas presentadas por los Estados Unidos (lo que sabe que no puede hacer) Indonesia se basa en la defensa procesal alegando de que, presuntamente, los Estados Unidos no han presentado pruebas suficientes que la obliguen a presentar otras pruebas para rebatirlas. No obstante, como declaró el Órgano de Apelación en la página 16 del caso Camisas de Lana, lo único que tienen que hacer los Estados Unidos en su calidad de reclamantes es presentar "pruebas suficientes para fundar la presunción de que su reclamación es legítima". Los Estados Unidos consideran que han cumplido con creces este requisito al facilitar información obtenida de las compañías estadounidenses así como información contenida en artículos periodísticos y publicaciones comerciales.

8.343 Además, los Estados Unidos, para atender la insistencia Indonesia en que proporcionen obtenidos documentos directamente de las propias compañías, han presentado documentos que contienen información presentada conjuntamente por Ford y General Motors a la Oficina del Representante de los Estados Unidos para las Cuestiones Comerciales Internacionales[549], así como información presentada por Chrysler a dicho Representante.[550] Los Estados Unidos destacan que existe poca información nueva en esos documentos ya que la mayor parte de la contenida en ellos también figuraba en la primera y la segunda

[549] Documento 38 presentado como prueba por los Estados Unidos.

[550] Documento 39 presentado como prueba por los Estados Unidos.

comunicaciones estadounidenses. Los Estados Unidos confían en que la presentación de estos documentos ponga fin a las acusaciones de Indonesia de que los Estados Unidos han aportado pruebas basadas en rumores.

5) No se ha determinado objetivamente que los beneficios arancelarios y fiscales otorgados a TPN en virtud del Decreto Nº 42/96 lleguen a reembolsarse alguna vez

8.344 En relación con sus argumentos relativos a si el programa de junio de 1996 constituye una medida que ya ha expirado, los Estados Unidos afirman que no se ha determinado que algún día lleguen a reembolsarse los beneficios arancelarios y fiscales otorgados a TPN en virtud del Decreto Nº 42/96. Estos argumentos figuran en la sección X.B.

c) Respuesta de Indonesia

8.345 A continuación figuran las respuestas de Indonesia a los argumentos de los reclamantes relativos al desplazamiento u obstaculización de las importaciones:

1) Las alegaciones de los reclamantes con respecto a la existencia real de perjuicio grave para sus intereses no resulta pertinente porque sólo se refiere a los presuntos efectos del Programa de junio de 1996, ya terminado

8.346 Las acusaciones colectivas de los reclamantes sobre la existencia de perjuicio grave únicamente se refieren al Programa de Automóviles Nacionales, que afirman tiene tres componentes: i) el programa de junio de 1996, que proporcionó exenciones condicionales de los derechos de importación y el impuesto de lujo a favor de automóviles nacionales importados; ii) el programa de febrero de 1996, que proporciona exenciones condicionales del impuesto de lujo y los derechos de importación en lo que respecta a las partes y componentes utilizados para montar automóviles nacionales en Indonesia; y iii) el préstamo por valor de 690 millones de dólares de los Estados Unidos facilitado a la compañía TPN en agosto de 1997.[551]

2) Para establecer la existencia de perjuicio grave los reclamantes quieren demostrar que existe una subvención que causa o amenaza causar perjuicio grave

8.347 Para mantener la pretensión de que existe perjuicio grave los reclamantes quieren demostrar lo siguiente:

1. que existe una medida que proporciona una subvención recurrible o prohibida[552]; y

2. que de la medida que confiere la subvención se derivan efectos perjudiciales en forma de perjuicio grave para sus intereses.[553]

Por consiguiente, dicho en pocas palabras, los reclamantes tienen que demostrar que existe una subvención y que esta causa o amenaza causar efectos perjudiciales que resulten en un perjuicio grave. Los reclamantes no lo han demostrado ni pueden demostrarlo.

[551] Como se ha demostrado, los argumentos de los reclamantes con respecto al préstamo no son pertinentes porque dicho préstamo y las cuestiones conexas no corresponden al ámbito de actuación del Grupo Especial. Además, en todo caso, el préstamo se entregó en condiciones comerciales.

[552] Véase el párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo sobre Subvenciones. Véase asimismo en el indicado Acuerdo, el párrafo 1 b) del artículo 3 y los artículos 5, 6 y 7, cada uno de los cuales se refiere a subvenciones existentes.

[553] Véase el apartado c) del artículo 5 y el artículo 6 del Acuerdo sobre Subvenciones. Las palabras "perjuicio grave a los intereses de otro Miembro" incluyen la amenaza de perjuicio grave. Véase la nota 13 a pie de página del Acuerdo sobre Subvenciones.

3) Las acusaciones de perjuicio grave efectuadas por los reclamantes son inconsistentes porque no han demostrado que una subvención existente haya tenido por resultado un perjuicio grave real

8.348 Los reclamantes alegan que sus intereses han sufrido perjuicio grave mediante el desplazamiento u obstaculización de las importaciones (párrafo 3 a) del artículo 6) y la subvaloración del precio (párrafo 3 c) del artículo 6) por parte del automóvil nacional, en 1996 y el primer semestre de 1997. Estas acusaciones se basan sobre todo en los datos sobre ventas y precios facilitados por el Gobierno en el anexo V, sin tener en cuenta que esos datos, en lo que respecta al automóvil nacional en 1996 y 1997 (hasta la fecha), se refieren exclusivamente a los vehículos nacionales que sólo se beneficiaron del Programa de junio de 1996. Como se ha dicho anteriormente, dicho Programa terminó totalmente en junio de 1997. Por consiguiente, aunque las afirmaciones de los reclamantes con respecto a la existencia real de perjuicio grave en 1996 y 1997 fueran correctas (que no lo son), este daño no correspondería tenerlo en cuenta en las presentes actuaciones porque la medida fundamental objeto de la reclamación ya se ha retirado. Por consiguiente, las pretensiones de los reclamantes son discutibles[554].

8.349 Al mismo tiempo los dos[555] componentes restantes del Programa de Automóviles Nacionales no podían haber causado perjuicio grave real a ninguno de los intereses de los reclamantes. La compañía TPN no empezó a montar en Indonesia el automóvil nacional al amparo del programa de febrero de 1996 hasta junio de 1997. Además, la fábrica de Tambun en la que se monta el automóvil nacional sólo producirá 1.000 unidades cada año.

8.350 El préstamo concedido a TPN en agosto de 1997 se empleará para financiar la construcción de la fábrica de Cikampek, donde se construirá el modelo Sportage. No obstante, como ya se ha visto anteriormente, dicho modelo no se considerará "vehículo automóvil nacional" ni se beneficiará de las subvenciones arancelarias y fiscales concedidas en virtud del programa de febrero de 1996. Además, incluso aunque se considerara que el préstamo de agosto de 1997 constituía una subvención para el modelo Sportage, no podía existir perjuicio grave real porque todavía no se había construido ningún vehículo.

8.351 En resumen, se ha retirado el programa de junio de 1996 y ni el programa de febrero de 1996 ni el préstamo de agosto de 1997 han causado perjuicio grave real a los intereses de los reclamantes. El efecto práctico del análisis anterior consiste en dejar únicamente intactos y pertinentes las alegaciones de los reclamantes de que existe amenaza de perjuicio grave. Como se demuestra a continuación, al igual que las pretensiones de los reclamantes de que existe perjuicio grave real, esas afirmaciones carecen de base y no requieren ni merecen ningún recurso.

4) No se han sustanciado adecuadamente las alegaciones de los reclamantes con respecto a la cancelación de los planes de sus compañías en lo que respecta al mercado indonesio

8.352 Las afirmaciones de las Comunidades Europeas y de los Estados Unidos con respecto a los planes o proyectos de GM, Ford y Chrysler en el mercado indonesio adolecen de la misma falta de pruebas. Los reclamantes han tratado de dar un delgado barniz de autenticidad a sus diversas pretensiones en relación con los planes o proyectos de venta de las compañías citando artículos periodísticos y de prensa comercial, pero todo esto es inadecuado. El Acuerdo sobre Subvenciones requiere pruebas positivas, y las múltiples incertidumbres de los

[554] De hecho, todo el Acuerdo sobre Subvenciones tiene por finalidad poder recurrir a las subvenciones existentes, lo que se demuestra con máxima claridad en el párrafo 8 del artículo 7 que establece que los Miembros que apliquen una subvención que se haya determinado causa un perjuicio grave deben eliminar los efectos desfavorables o retirar la subvención.

[555] De hecho sólo sigue en vigor una medida, la política de febrero de 1996, porque el préstamo concedido en agosto de 1997 a la compañía TPN queda fuera del ámbito de las presentes actuaciones, y en todo caso se entregó en condiciones comerciales. Sin embargo, para no dejar nada fuera, también se examina ese préstamo.

negocios y el carácter inherentemente especulativo y fluido de los planes y proyectos requieren mucho más que lo aportado. Las denuncias de las Comunidades Europeas y de los Estados Unidos deberían rechazarse sin más porque no han sido sustanciadas ni siquiera con un solo documento original.[556]

8.353 También resulta pertinente examinar más de cerca las alegaciones de los Estados Unidos con respecto a los planes de los Tres Grandes. En primer lugar y de forma preliminar, Indonesia señala que ha cuestionado y sigue poniendo en duda la existencia de planes "bien adelantados" de los Tres Grandes destinados a exportar al mercado de Indonesia automóviles de pasajeros o ampliar sus operaciones. ¿Dónde están todos estos presuntos "planes empresariales"? Los Estados Unidos no han presentado ninguna documentación original a este respecto. Como máximo, han dicho que personal de la compañía había comunicado a los periodistas, o éstos habían creído saber, que los Tres Grandes tenían "planes" para invertir en Indonesia y que presuntamente estos "planes" se vieron frustrados por el Programa de Automóviles Nacionales. Esto no es una prueba positiva. De hecho, no pasa del nivel de rumor.

8.354 En segundo lugar, los llamados "planes" resultan no ser "planes" en absoluto, sino como máximo planes de elaborar planes. Según los Estados Unidos, estos "planes" se desglosan como sigue para cada fabricante. En lo que se refiere tanto a Ford como a GM, la réplica de los Estados Unidos no menciona ningún "plan" de exportación a Indonesia de automóviles fabricados en los Estados Unidos. Además, Chrysler, el otro fabricante restante, no tenía ningún plan en firme para exportar al mercado indonesio automóviles de pasajeros. Al contrario, según los Estados Unidos, Chrysler "estaba estudiando" establecer una empresa mixta en Indonesia para montar automóviles del modelo Neon y otros vehículos de pasajeros.[557] Estudiar o considerar la posibilidad de establecer una empresa mixta no es lo mismo que tener un plan concreto. Y por si fuera poco, los Estados Unidos tampoco han presentado pruebas positivas, como debían, en apoyo de esas alegaciones.

8.355 La pretensión estadounidense respecto de Chrysler no se basa en pruebas positivas sino en rumores. Esto también es válido para los alegatos de las Comunidades Europeas en lo que respecta a los planes de Ford y GM. Para tener en cuenta sus pretensiones, las Comunidades Europeas y los Estados Unidos habrían tenido que demostrar mediante pruebas positivas lo siguiente:

> primero, que tenían planes documentados para importar automóviles similares al Timor;
>
> segundo, que el Programa de Automóviles Nacionales había sido el motivo real de que las compañías cancelaran sus presuntos planes;
>
> tercero, que de haber seguido adelante con sus planes habrían vendido en Indonesia un número importante de automóviles de no haber existido el Programa de Automóviles Nacionales; y
>
> cuarto, que el Programa de Automóviles Nacionales había repercutido de forma negativa en sus ventas, ocasionando un perjuicio grave.

8.356 Sin embargo, ni las Comunidades Europeas ni los Estados Unidos han respondido satisfactoriamente a esos factores relacionados entre sí, y menos aún aportado nada por mínimo que sea en apoyo de esos puntos. Al contrario, han pretendido, sin presentar ni un solo documento original en su apoyo, que las compañías tenían planes para entrar en el mercado de Indonesia que se vieron frustrados por el Timor.

---

[556] Véase Argentina - Medidas que afectan a las importaciones de calzado, textiles, prendas de vestir y otros artículos (25 de noviembre de 1997), WT/DS56/R, página 109, párrafo 6.40 ("La consecuencia más importante ... sería la obligación del adversario de facilitar al tribunal los documentos pertinentes que solamente él posee"). Indonesia se reserva el derecho a formular observaciones sobre cualquier otro documento o texto que puedan aportar la CE o los Estados Unidos.

[557] Id, párrafo 12, página 3.

8.357 Indonesia señala a este respecto que Ford y Chrysler no presentaron ni una sola solicitud de aprobación del desarrollo de la producción de automóviles de pasajeros o de instalaciones de montaje en Indonesia desde 1993 hasta la fecha. En resumen, Ford y Chrysler nunca han planeado realmente producir o montar un producto similar en Indonesia. Además, en 1993 GM presentó un plan de producción y montaje de automóviles que Indonesia aprobó. No sólo no existe ninguna prueba en apoyo de la cancelación de ningún plan, sino que además desde 1993 GM ha continuado ampliando sus operaciones. En noviembre de 1997, GM presentó una solicitud encaminada a ampliar de manera importante sus operaciones de producción y montaje en Indonesia, que se aprobó en diciembre de 1997. Estos hechos invalidan las pretensiones de las Comunidades Europeas y de los Estados Unidos con respecto a la existencia de perjuicio grave. Demuestran también que, de existir esos planes abandonados, los Estados Unidos y las Comunidades Europeas podrían presentar pruebas de que habían solicitado la aprobación de nuevas o mayores operaciones en Indonesia, de las que el Gobierno de Indonesia tendría copia. Por consiguiente, el Grupo Especial no debería permitir que los reclamantes ocultaran su falta de pruebas bajo el manto de la confidencialidad.

8.358 En consecuencia, Indonesia considera que el examen de esta cuestión por parte del Grupo Especial debería centrarse en la total inexistencia de pruebas positivas en apoyo de las pretensiones de los Estados Unidos y las Comunidades Europeas y en el hecho de que, incluso aceptando los relatos de ambos, los Tres Grandes no tienen ni han tenido nunca planes concretos y confirmados en lo que respecta a vender en Indonesia un automóvil similar al Timor.

8.359 También instamos al Grupo Especial a que tome nota de las incoherencias y la falta de base de las comunicaciones de los Estados Unidos. Primero los Estados Unidos afirmaron que los Tres Grandes vendieron o habían vendido productos similares en Indonesia y ahora afirman que ninguno de ellos vendió productos similares en dicho país y que sólo Chrysler estudiaba la posibilidad de hacerlo. Cabe preguntarse qué admitirán mañana.

8.360 En resumen, Indonesia no debería verse penalizada por los planes, proyectos o decisiones empresariales de compañías estadounidenses cuya realidad no se ha demostrado. Indonesia pide que el Grupo Especial considere infundadas las alegaciones de los Estados Unidos y rechace su demanda.

5)Las ventas del modelo Timor no han afectado a las ventas en Indonesia de automóviles de pasajeros de fabricantes estadounidenses, por tres razones básicas

8.361 Las ventas del Timor no han afectado a las ventas en Indonesia de automóviles de pasajeros de fabricantes estadounidenses, por tres razones básicas. Primero, porque los fabricantes estadounidenses compiten en un segmento del mercado dominado por los fabricantes japoneses.[558] Hasta ahora, sus esfuerzos de comercialización han fracasado estrepitosamente.

8.362 En segundo lugar, los presuntos "esfuerzos" de los fabricantes estadounidenses para vender automóviles de pasajeros que compitan con el Timor son inexistentes, nebulosos o puramente especulativos. Por ejemplo, Ford hace gran hincapié en el hecho de haber destacado en Indonesia a cuatro empleados de su servicio exterior e invertido 1 millón de dólares.[559] Ford tiene 370.000 empleados en todo el mundo y su sector automovilístico registra por sí sólo unas ventas que ascienden a 118.000 millones de dólares.[560] Resulta evidente que Ford no tiene prácticamente intereses en Indonesia (excepto en el mercado del taxi, libre de impuestos). Chrysler tiene mayores intereses que Ford en el mercado indonesio, pero no en el sector de los automóviles de pasajeros sino en el de las ventas de vehículos tipo jeep. Los Chrysler Cherokee y Wrangler no compiten con los sedán Timor. No convence el intento de Chrysler de pretender que sufre un perjuicio grave en el segmento del automóvil de pasajeros Timor cuando introduce sus "planes" de montaje del modelo Neon en Indonesia. La declaración de

[558] Como el Japón ha reconocido anteriormente en este procedimiento, no comercializa ningún automóvil que compita con el Timor.

[559] Documento 38 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 1 y 2.

[560] Ford 10-Q (1996) y "Ford Motor Company - The History of Ford Motor Company - An American Legend".

Chrysler de que "... estaba estudiando invertir en una empresa mixta de montaje" ... y de que "las cifras concretas son confidenciales ..."[561] son ambiguas y carecen de fundamento. No existe ninguna prueba en el expediente de la presente actuación en apoyo de tal declaración.

8.363 Indonesia es totalmente sincera al presentar su punto de vista ante el Grupo Especial y responder a las preguntas de los reclamantes, cuyas opiniones no deberían triunfar ante el Grupo Especial ya que se basan en puras especulaciones de comercialización intraempresariales sin proporcionar datos sustantivos del mundo real que puedan examinar todas las partes.

8.364 La comunicación de General Motors, aunque superficialmente es más sólida que la de Ford o la de Chrysler, se aleja totalmente de su objetivo. GM presenta muy pormenorizadamente sus inversiones en los modelos Opel Optima, Opel Vectra y Opel Blazer. No obstante, esta compañía nunca ha vendido sino unos pocos centenares de vehículos de esta clase en Indonesia. La pretensión de GM de pérdida de posibles ventas es por consiguiente puramente especulativa.

8.365 El historial de los esfuerzos de comercialización de GM en Indonesia constituye un barómetro mucho mejor de la situación real. GM tiene un historial de ventas en Indonesia esporádico con esfuerzos de comercialización descentrados que no le han permitido penetrar en el mercado: el segmento de automóviles de pasajeros dominado por los japoneses. GM no puede dar la culpa sino a sí misma por su fracaso en competir con éxito con los japoneses en Indonesia para conseguir una cuota de ese mercado de valor añadido. Como ha destacado continuamente Indonesia mediante un análisis de las características físicas de esos vehículos, los modelos Optima, Vectra y Blazer no compiten con el Timor.

8.366 En tercer lugar, las ventas de Timor no influyen en las ventas de los automóviles de pasajeros de fabricantes estadounidenses porque otras cuestiones, con o sin razón, han disuadido a los "Tres Grandes" de invertir el capital necesario para vender con éxito automóviles de esta clase en Indonesia. Los Estados Unidos han reconocido finalmente que las decisiones de los Tres Grandes de suspender sus "planes" en Indonesia se basaron en factores ajenos al Programa de Automóviles Nacionales. El mercado indonesio está dominado por los japoneses, los cuales están firmemente asentados y cuyos vehículos atienden aproximadamente el 90 por ciento del mercado.[562] Este solo hecho hace difícil que los Tres Grandes justifiquen inversiones de capital por valor de millones de dólares. Además, la infraestructura indonesia del transporte por carretera se encuentra en sus primeras fases de desarrollo y el mercado de utilización personal representa un pequeño porcentaje de un mercado relativamente pequeño.[563]

8.367 Sencillamente, los Tres Grandes "se retiraron" del mercado de Indonesia o "no entraron" en él por motivos que no tienen nada que ver con el Programa de Automóviles Nacionales. Se retiraron por lo siguiente: 1) porque el mercado de automóviles pequeños es demasiado reducido para justificar y mantener las inversiones de capital necesarias y además está dominado por el Japón; 2) porque el bajo ingreso per capita anual de Indonesia da origen a un pequeño nicho de mercado que produce altos beneficios, dominado por Mercedes Benz y BMW, que impide la penetración de los Tres Grandes; 3) porque los automóviles baratos de bajo nivel como el Timor no proporcionan el beneficio necesario por unidad para que las inversiones resulten tan rentables como las que tienen los Tres Grandes en sus mercados importantes: América del Norte y Europa; y 4) porque los incentivos a la inversión existentes en países como Tailandia son mejores que los proporcionados en Indonesia.[564]

8.368 En conclusión, los fabricantes estadounidenses no sufrieron perjuicio grave como consecuencia del Programa de Automóviles Nacionales de Indonesia. El modelo Timor, que adquieren como primer vehículo de su vida personas con bajos ingresos, no compite con los automóviles estadounidenses. Los automóviles de los

[561] Documento 39 presentado como prueba por los Estados Unidos, página 2.

[562] Documento 37 presentado como prueba por los Estados Unidos, página 1.

[563] Id.

[564] Id.

fabricantes estadounidenses se encuentran en posición de competir en otros segmentos del mercado con los modelos japoneses, en Indonesia y en el resto del mundo. El mercado indonesio está dominado por los japoneses cuyos márgenes de beneficios por unidad se harían muy pequeños si compitieran con los Estados Unidos, al mismo tiempo que el sector del mercado que ofrece grandes beneficios por unidad está dominado por BMW y Mercedes Benz. Por consiguiente, en lo que se refiere a los Tres Grandes, la realización de las inversiones necesarias para competir en Indonesia resultarían incompatibles con los principios a corto plazo de obtención de beneficios máximos trimestralmente por los que se guían los fabricantes estadounidenses.

6) Aunque se determinase que los automóviles de las Comunidades Europeas y de los Estados Unidos son similares al Timor no existe ni existirá perjuicio grave porque no compiten con ese modelo

8.369 Suponiendo en teoría que se determinase que los automóviles de las Comunidades Europeas y de los Estados Unidos son similares al Timor, esto no equivaldría a determinar que el Programa de Automóviles Nacionales ha causado o causará perjuicio grave a los intereses de las Comunidades Europeas y los Estados Unidos. La declaración de producto similar establece, simplemente, el marco analítico adecuado en el que a su vez considerar si los distintos componentes del Programa han causado perjuicio grave a los intereses de los reclamantes.[565] Dicho de otro modo, no basta que los reclamantes demuestren que el modelo Timor está subvencionado y que al mismo tiempo su situación comercial ha empeorado o no ha mejorado según preveían. Por el contrario, tienen que demostrar la existencia de una relación causal entre ambos hechos. Como se examina más adelante, las Comunidades Europeas y los Estados Unidos no han demostrado, ni pueden hacerlo, esta relación imprescindible porque el Timor es un automóvil barato, sobrio y escueto que no se encuentra en el mismo segmento del mercado que los Escort, Neo, Optima, Vectra o Peugeot 306, más adelantados y modernos.[566]

8.370 Los datos disponibles sobre las ventas correspondientes a 1996 y 1997 revelan que el Timor movilizó a una nueva clase de consumidores y creó un nicho propio en la parte inferior del mercado.[567] Estos datos también

[565] Este requisito de causalidad se deduce del texto del Acuerdo sobre Subvenciones. El artículo 5 establece que "ningún Miembro deberá causar, mediante el empleo de cualquiera de las subvenciones [específicas] …, c) perjuicio grave a los intereses de otro Miembro". (Se omite la nota a pie de página.) En el párrafo 2 del artículo 6 se habla de la subvención que "produce" perjuicio grave y en el párrafo 1 del artículo 7 de la subvención que "es causa de" perjuicio grave. En los párrafos 3 a) y c) del artículo 6 se dice, respectivamente, que puede haber perjuicio grave cuando "la subvención tenga por efecto desplazar u obstaculizar las importaciones de un producto similar" y "cuando la subvención tenga por efecto una significativa subvaloración de precios ... en comparación con el precio de un producto similar". El diccionario de la Real Academia Española, en su 29ª edición de 1970, define la palabra "efecto" como "lo que se sigue por virtud de una causa".

[566] Los Estados Unidos también pretenden que el Timor J520i es similar al GM Opel Blazer y constituirá una amenaza para los vehículos utilitarios ligeros estadounidenses. Sin embargo, Indonesia no tiene que responder a esta pretensión porque el Timor J520i no está ni estará amparado por el Programa de Automóviles Nacionales. Certificado de Registro de Marcas/tipos/variantes de vehículos automóviles Nº 1039/DJ/-IIMK/X/1997, Departamento de Industria y Comercio de la República de Indonesia, Dirección General de Metales, Maquinaria e Industria Química (documento 42 presentado como prueba por Indonesia, documento adjunto E).

[567] El mercado indonesio de automóviles de pasajeros sólo puede examinarse adecuadamente de forma segmentada. Dicho mercado (al igual que todos los demás mercados de automóviles) se caracteriza por un grado muy alto de diferenciación y especialización. Así, es muy poco probable que un consumidor que adquiera un Mercedes Benz o un BMW o, lo que para el caso es lo mismo, un Toyota, un Opel o un Peugeot, adquiera un Timor, y viceversa. Véase en general, Estados Unidos - Medidas que afectan a las bebidas alcohólicas y derivadas de la malta (19 de junio de 1992), IBDD 39S/242, página 348, párrafo 5.73.

Los fabricantes de automóviles dedican recursos muy sustanciales a establecer y fijarse como objetivo diferentes segmentos del mercado y nichos más pequeños en su producción, publicidad y

ponen de manifiesto un aumento de las ventas en los segmentos ajenos al Timor, a pesar de la introducción de ese modelo. Las ventas totales de todos los fabricantes aumentaron, al pasar de 38.826 automóviles en 1995 a 42.346 en 1996, lo que supone un aumento total de 3.520 unidades. El Timor se introdujo en 1996, año en que se vendieron 4.278 unidades. Las ventas totales de todos los fabricantes aumentaron, al pasar de 28.265 unidades en los tres primeros trimestres de 1996 a 53.033 durante los tres primeros trimestres de 1997, lo que supuso 24.768 automóviles más, casi el doble que el año anterior. Las ventas de 11.853 unidades del modelo Timor durante los tres primeros trimestres de 1997 representaron menos de la mitad de ese enorme crecimiento.

8.371 Las cifras de ventas que figuran en el cuadro a continuación también demuestran que desde que se introdujo el Timor mejoraron las posiciones de las Comunidades Europeas y de los Estados Unidos (así como del Japón) en el mercado de Indonesia.[568]

Cuadro 34

	1995	1996	1997[569]	1Q/3Q 1997	1Q/3Q 1997
CE	9.213	10.075	11.093	8.320	7.653
Estados Unidos	2.880	3.652	4.456	3.342	2.594
Japón	23.941	21.693	34.304	25.728	16.718
Otros/Importaciones de vehículos completamente montados	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

Fuente: Gaikindo; Gobierno de la República de Indonesia.

8.372 En resumen, los datos anteriores resultan contrarios a lo afirmado por las Comunidades Europeas y los Estados Unidos en el sentido de que las ventas del modelo Timor han desplazado u obstaculizado las importaciones de productos supuestamente similares.[570]

---

comercialización. Por ejemplo, GM sigue la estrategia de vender muchísimos modelos diferentes cuando los competidores sólo venden unos pocos. Este enfoque de "segmentación de las necesidades" tiene por finalidad ofrecer a los compradores vehículos más concretos basándose en la demografía, las actitudes y las características de los automóviles que desean adquirir. Véase, Daniel McGinn, Divide and Conquer: Meet the Researcher Behind GM's controversial Marketing Strategy, Newsweek, 1º de diciembre de 1997, páginas 50 y 51 (documento 42 presentado como prueba por Indonesia, documento adjunto B).

[568] Las ventas de Opel Optima y Vectra se atribuyen a la CE.

[569] Cifras anualizadas sobre la base de las ventas efectuadas entre enero y septiembre de 1997.

[570] Desde luego, esto ni tan sólo resulta aplicable si el Grupo Especial determina que los automóviles montados por fabricantes de la CE o estadounidenses en Indonesia a partir de juegos de piezas importados no son similares al Timor. Indonesia señala que la CE y los Estados Unidos se basan en gran medida en la tendencia de la cuota de mercado y que los Estados Unidos se refieren al párrafo 4 del artículo 6 del Acuerdo sobre Subvenciones para orientarse en el análisis del desplazamiento u obstaculización del mercado. En primer lugar, únicamente los párrafos 3 a) y c) del artículo 6 corresponden al presente caso pero no se refieren a la cuota de mercado como indicio de perjuicio grave. En segundo lugar, los datos históricos y actuales sobre la cuota de mercado carecen de importancia porque el hecho de que el Timor haya establecido un nuevo segmento de mercado ha transformado fundamentalmente el mercado indonesio de automóviles de pasajeros.

8.373 Indonesia señala que la norma operativa para recurrir es la de "perjuicio grave". Este concepto no puede medirse fácilmente y en consecuencia su significado no ha cristalizado a pesar de su pertinencia para muchas actuaciones del GATT. Esto no significa sin embargo que carezca de contenido.

8.374 En el párrafo 1 del artículo 31 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados se establece lo siguiente: "Un tratado deberá interpretarse de buena fe conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del tratado en el contexto de éstos y teniendo en cuenta su objeto y fin". La palabra "grave" se define como sigue: "Grande, de mucha entidad o importancia".[571]

8.375 Las Comunidades Europeas y los Estados Unidos sólo aportan cifras concretas de venta de los Opel Optima y Vectra y del Peugeot 306. GM vendió 549 Opel en Indonesia en 1996 y 284 entre enero y septiembre de 1997 (379 unidades en cifras anualizadas); en 1996 se vendieron 1.086 Peugeot 306, y 762 (1.016 al mismo ritmo anualizado) hasta septiembre de 1997. Por consiguiente, incluso considerado en conjunto, la disminución neta del número de vehículos vendidos de los tres modelos registrada de 1996 (1.635 unidades) en 1997 (1.395 unidades) será de sólo 240 automóviles, lo cual representa únicamente el 1,5 por ciento aproximadamente de las ventas totales previstas de las Comunidades Europeas y los Estados Unidos (15.549 unidades). Por consiguiente, incluso si la disminución de las ventas pudiera atribuirse al Timor (lo que no es el caso), una disminución tan minúscula no podría considerarse si no insignificante y por supuesto no puede servir de base para una conclusión de perjuicio grave.

7) La CE no ha demostrado la existencia de perjuicio grave

8.376 Cuando se refieren a los planes de Ford y GM, las Comunidades Europeas se centran en las ventas efectuadas en Indonesia de automóviles producidos en la CE. (Indonesia reconoce que la CE no pretende que se le reconozcan como propios los automóviles producidos en los Estados Unidos.) Al principio las Comunidades Europeas afirmaron que el Opel Vectra también es similar al Timor, pero ahora al parecer admiten que se equivocaron.

8.377 Por consiguiente, independientemente de las afirmaciones de las Comunidades Europeas en relación con los planes de Ford y GM, el éxito de la reclamación de las Comunidades depende de que puedan demostrar mediante pruebas positivas lo siguiente: primero, que el Opel Optima o el Peugeot 306 son similares al Timor, y segundo que las medidas adoptadas por Indonesia han causado perjuicio grave al afectar a las ventas de estos automóviles.

8.378 Las Comunidades Europeas no han demostrado ninguna de estas dos cosas. Incluso dejando a un lado las múltiples importantes características no materiales que es preciso considerar para establecer en este caso la existencia de productos similares, Indonesia ya ha demostrado, y la matriz de productos similares[572] de las Comunidades Europeas confirma, que el Timor no es similar al Optima o al Peugeot 306 cuando sólo se tienen en cuenta las características materiales. Las Comunidades Europeas tampoco han presentado pruebas positivas que demuestren que el Timor haya tenido consecuencias para las ventas efectuadas por las Comunidades. Aunque Indonesia no ha encargado ni realizado ningún estudio econométrico o de mercado a

---

Por consiguiente, incluso para que puedan tener un significado reducido, los datos sobre la cuota de mercado tienen que reunirse por segmentos concretos. En lo que se refiere a la sugerencia de la CE de que las ventas de Opel Optima y de Peugeot 306 no deberían haber disminuido en 1997 por haberse registrado un aumento importante de la demanda general, cabe decir que las ventas, el crecimiento de la demanda y la cuota de mercado no están correlacionados necesariamente. La propia CE ha observado que desde 1992 hasta 1996 las exportaciones de automóviles de pasajeros de la Comunidad a Indonesia crecieron más rápidamente que la demanda, lo que produjo una importante ganancia de cuota de mercado.

[571] Diccionario de la lengua española, Real Academia Española, página 676, segunda acepción (decimonovena edición, 1970).

[572] Documento D-3 presentado como prueba por la CE.

este respecto, los datos que hemos consultado dan a entender que los modelos japoneses, muchos de los cuales son similares al Optima y al 306, continúan dominando los segmentos del mercado situados por encima del Timor. Si las Comunidades Europeas pierden ventas, tienen que perderlas frente a productos similares japoneses, no frente al Timor "disimilar". Por consiguiente, Indonesia pide que el Grupo Especial rechace las alegaciones de las Comunidades Europeas y su correspondiente reclamación.

8.379 Con respecto al último punto, Indonesia señala que a pesar de que existen pruebas positivas adecuadas ninguno de los reclamantes ha realizado estudios econométricos o de mercado en apoyo de sus puntos de vista. Un estudio permitiría al Grupo Especial evaluar los otros criterios restantes que las Comunidades Europeas consideran "demasiado subjetivos" o "demasiado ambiguos", pero hasta ahora no lo han hecho. Si Indonesia hubiese tenido la carga de la prueba o de la persuasión, el Grupo Especial y las Partes ya tendrían ante sí esos datos. Los reclamantes han evitado toda investigación o análisis completo del mercado indonesio porque saben que tal análisis confirmaría la postura indonesia.

8.380 En vez de profundizar en estas cuestiones importantes, las Comunidades Europeas continúan fomentando su idea de que todos los automóviles de pasajeros son productos similares, es decir, los Mercedes Benz, los Bentley, los Yugo y los Timor compiten por los mismos clientes. Las Comunidades se ven obligadas a actuar así porque sólo pueden tener éxito si evitan la relación de causalidad.

8.381 Más adelante, las Comunidades Europeas juegan con los datos sobre la cuota de mercado cuando afirman que poseen el 24 por ciento del mercado de Indonesia pero no dicen que la gran mayoría de ese porcentaje corresponde a ventas de "modelos del segmento superior" (es decir, BMW, Mercedes Benz y Volvo). Además, las Comunidades Europeas pasan por alto el hecho de que las ventas del Japón han aumentado en más del 50 por ciento.

8.382 La verdad, o el "lugar común" como dicen las Comunidades Europeas, es que el Timor moviliza un segmento diferente del mercado. Las Comunidades afirman que "la proposición de que el modelo Timor ha generado totalmente su propia demanda es puramente especulativa y no puede demostrarse". Por el contrario, en primer lugar la presentación de Indonesia no es especulativa. Se basa en una opinión razonada sobre el mercado y la intención de la compañía TPN al comercializar el Timor. La opinión de Indonesia, a diferencia de la de las Comunidades Europeas, tiene en cuenta el enorme crecimiento de las ventas del Japón. En segundo lugar, la opinión de Indonesia puede demostrarse. No obstante, lo más importante es que en este caso no corresponde a Indonesia la carga de la prueba, sino a las Comunidades Europeas que no han podido demostrar sus alegaciones, y en consecuencia el Grupo Especial debería rechazar las afirmaciones de las Comunidades Europeas y la reclamación que las acompaña.

5. Párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias - Subvaloración de precios

a) Argumentos de las Comunidades Europeas

8.383 A continuación figuran los argumentos de las Comunidades Europeas en lo que respecta a la subvaloración de precios provocada por los automóviles nacionales subvencionados.

1) Los precios de los automóviles nacionales subvencionados subvaloran significativamente los precios de los automóviles de pasajeros similares importados de la Comunidad

8.384 De conformidad con el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias, puede haber perjuicio grave cuando, entre otras cosas, la subvención tenga por efecto una significativa subvaloración de precios del producto subvencionado en comparación con el precio de un producto similar de otro Miembro.

8.385 Las subvenciones masivas concedidas a PT TPN han permitido que esta empresa fije para el Timor S515 un precio muy inferior al de los automóviles de pasajeros importados de las Comunidades.

8.386 En el cuadro 35 figuran todos los automóviles de pasajeros de hasta 1.800 cc ofrecidos en el mercado indonesio, ordenados con arreglo a sus precios de catálogo. Cabe observar que el Timor S515 era el modelo menos caro que estaba en venta en Indonesia en noviembre de 1996, y también en marzo de 1997, con la única excepción del Mazda MR-90, un modelo relativamente viejo que se vendió en pequeñas cantidades.[573]

Cuadro 35
Precios de catálogo de los automóviles de pasajeros de hasta 1.800 cc vendidos en Indonesia

Noviembre de 1996

Modelo	Precio (en miles de rupias)
Mazda MR-90	30.200
Timor S515 Solit	33.000
Timor S515 Metalic	33.500
Suzuki Baleno SY 416	43.500
Bimantara Cakra MT	45.000
Bimantara Cakra AT	48.650
Toyota Starlet	47.800
Honda City GM	50.975
Ford Laser GHIA saloon	58.800
Peugeot 306 M/T	59.000
Bimantara Nenggala M/T	53.100
Peugeot 306 M/T	62.500
Bimantara Nenggala A/T	63.500
Mitsubishi Lancer M/T	64.000
Peugeot 306 A/T	65.500
Mitsubishi Lancer A/T	67.000
Opel Optima GLS	70.000
Toyota Corolla M/T	71.100
Lancer DOHC	72.000
Honda Civic 4 Door NB GKP	72.490
Toyota Corolla A/T	74.800
Honda Civic 4 Door NB AKP	76.190
Toyota Corona	80.700

Fuente: AV/3, documento adjunto A-40/1.

[573] Ciento dos unidades en 1996 y 16 durante el primer semestre de 1997. Véase AV/3, documento adjunto A-391/- B.

Marzo de 1997

Modelo	Precio (en miles de rupias)
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 MT	39.900
Daewoo Nexia DOHC	43.000
Bimantara Cakra AT	43.450
Suzuki Baleno SY 416	44.750
Toyota Starlet	48.100
Honda City GM	51.300
Bimantara Nenggala M/T	53.100
Bimantara Nenggala A/T	57.000
Ford Laser GHIA Saloon	59.000
Peugeot 306 M/T	59.500
Peugeot 306 M/T	63.000
Ford Laser GHIA Saloon	63.200
Mitsubishi Lancer M/T	65.000
Peugeot 306 A/T	65.500
Mitsubishi Lancer A/T	68.000
Mazda Astina	68.300
Toyota Corolla M/T	68.300
Opel Optima GLS	70.000
Honda Civic 4 Door NB GKP	71.160
Toyota Corolla A/T	71.800
Lancer DOHC	72.000
Honda Civic 4 Doors	74.860
Toyota Corona	81.200

8.387 Más concretamente, los datos demuestran que el Timor S515 subvaloró de forma importante los precios de los modelos de la Comunidad más parecidos en cuanto a las especificaciones. En noviembre de 1996 el precio de la versión más cara del Timor S515 era un 43 por ciento inferior al precio de la versión menos cara del Peugeot 306 y un 52 por ciento más barata que el precio del Opel Optima. En marzo de 1997 los márgenes de subvaloración de precios eran casi idénticos.

b) Argumentos de los Estados Unidos

8.388 Los Estados Unidos alegan que las subvenciones arancelarias y fiscales proporcionadas en virtud del Programa de Automóviles Nacionales han tenido por consecuencia una importante subvaloración de precios por parte del Timor Kia Sephia. A continuación figuran los argumentos aducidos a este respecto por los Estados Unidos.

8.389 En virtud del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias, existe perjuicio grave cuando "la subvención tenga por efecto una significativa subvaloración de precios del producto subvencionado en comparación con el precio de un producto similar de otro Miembro en el mismo mercado ...". El párrafo 5 del artículo 6 desarrolla más a fondo el análisis de la subvaloración de precios:

> A los efectos de las disposiciones del párrafo 3 c), se entenderá que existe subvaloración de precios en todos los casos en que se haya demostrado esa subvaloración de precios mediante una comparación de los precios del producto subvencionado con los precios de un producto similar no subvencionado suministrado al mismo mercado. La comparación se hará en el mismo nivel comercial y en momentos comparables, teniéndose debidamente en cuenta cualquier otro factor que afecte a la comparabilidad de los precios. No obstante, si no fuera posible realizar esa comparación directa, la existencia de subvaloración de precios podrá demostrarse sobre la base de los valores unitarios de las exportaciones.

1) Subvenciones arancelarias y fiscales

8.390 Dicho en palabras sencillas, el Timor Kia Sephia es el automóvil más barato que circula por las carreteras indonesias.[574] Gracias a las enormes desgravaciones arancelarias y fiscales de que goza, puede venderse a la mitad del precio de sus rivales.[575]

8.391 Las noticias de prensa reflejan esos severos datos. Como puede verse en el cuadro 31 anterior, el Timor Kia Sephia S515 costaba 33,5 millones de rupias y el Opel Optima GLS (el modelo menos caro de esta marca) 69,5 millones. Dicho de otro modo, el Timor Kia Sephia costaba menos de la mitad que el Opel Optima. En marzo de 1997 esta diferencia de precios aumentó ligeramente ya que el sedán Timor Kia Sephia siguió costando 33,5 millones de rupias y el Opel Optima GLS aumentó algo de precio, hasta alcanzar 70 millones de rupias. Incluso el S515i, la versión del Timor Kia Sephia con inyección de combustible, costaba sólo 36,9 millones de rupias en marzo de 1997.

8.392 En lo que respecta al Escort, la compañía Ford abandonó sus planes de vender ese modelo en Indonesia, debido al Programa de Automóviles Nacionales. Según cifras de la empresa, el Timor Kia Sephia S515 subvaloró el precio de la versión menos cara del Escort en más de 5.000 dólares de los Estados Unidos.[576]

8.393 Además, el Timor Kia Sephia no sólo subvaloró significativamente los precios de los automóviles de pasajeros estadounidenses sino también los de todos los automóviles de su clase vendidos en Indonesia, como se demuestra en los cuadros 32 y 33 anteriores.

---

[574] "Indon Domestic Car Sales Race up by 41 per cent in May", Business Times (Singapore), 17 de junio de 1997 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 138 y 139).

[575] "Bumpy Road Ahead for Motoring Plans", South China Morning Post, 8 de junio de 1997 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 132 a 135).

[576] Los Estados Unidos disponen de cifras precisas con respecto a los precios que se planeaba fijar para los Ford Escort en Indonesia. Sin embargo, estas cifras constituyen información comercial de la empresa que los Estados Unidos se muestran reacios a facilitar al Grupo Especial debido a la inexistencia de un procedimiento adecuado para proteger dicha información.

8.394 Son evidentes los motivos por los que el Timor Kia Sephia podía subvalorar de forma tan significativa los precios de sus competidores. En primer lugar, no estaba gravado con derechos de importación, tanto cuando se importaba de Corea en forma totalmente montada, en 1996-1997, como cuando se importaba en forma de juegos de piezas, a partir de julio de 1997. En segundo lugar, el Timor Kia Sephia no está gravado con el impuesto de lujo del 35 por ciento.

8.395 En la información proporcionada por Indonesia (AV/3, documento adjunto A-28) se admite que las subvenciones arancelarias y fiscales concedidas en virtud del Programa de Automóviles Nacionales son responsables de la significativa subvaloración del nivel de precios. En dicho cuadro figuran datos de 1998 y 1999 con respecto al Timor Kia Sephia S515i que se montará en la fábrica de Karawang. En la cuarta línea del cuadro (precio unitario del concesionario) se indica que las subvenciones arancelarias y fiscales del Programa de Automóviles Nacionales tienen por efecto reducir el precio del sedán Timor Kia Sephia entre 7.243 y 9.158 dólares de los Estados Unidos.

8.396 Los Estados Unidos no admiten necesariamente que los datos de ese cuadro sean precisos. Por una parte, no se refieren al período 1996-97 durante el cual la subvención arancelaria fue aún mayor debido a que los Kia Sephia importados totalmente montados quedaron exentos del arancel del 200 por ciento. Por consiguiente, no refleja las consecuencias que esta subvención concreta ha tenido sobre los precios. Además, durante el proceso desarrollado en el anexo V Indonesia se negó a explicar sobre qué base había calculado en el cuadro el "costo unitario", cifra de la que al parecer se derivó la del "costo unitario del concesionario".[577] No obstante, el cuadro constituye una admisión del enorme impacto que han tenido las subvenciones arancelarias y fiscales sobre el precio del Timor Kia Sephia.

c) Respuestas de Indonesia

8.397 A continuación figuran las respuestas de Indonesia a los argumentos expuestos por los reclamantes en lo que respecta a la subvaloración de precios.

[577] En la pregunta 12/28 a) del documento AV/15 los Estados Unidos volvieron a formular su anterior petición de explicación del costo unitario estimado de los automóviles que debían producirse en la fábrica de Karawang (distrito en el que está situado Cikampek). En la página 3 del documento AV/16, en vez de contestar esta pregunta, Indonesia remitió los Estados Unidos al cuadro A-30/2 del documento adjunto U-12. Sin embargo, el cuadro A-30/2 se limita a facilitar una lista de costos en términos relativos, que como tales no pueden utilizarse de base para estimar los costos unitarios en términos absolutos. Dicho de otro modo, con arreglo al cuadro A-30/2 si se empieza con un costo X el precio final será de 616,9X. Sin embargo, el indicado cuadro no permite determinar el valor de X.

1) Comparación de precios

8.398 Las Comunidades Europeas y los Estados Unidos afirman que el Timor subvaloró los precios pero su postura es errónea porque se basa en una comparación simplista de los precios de catálogo que llama a engaño. El Acuerdo sobre Subvenciones y la realidad comercial requieren tener en cuenta otros factores que influyen en la comparabilidad de los precios.

8.399 El párrafo 5 del artículo 6 del Acuerdo sobre Subvenciones requiere que las comparaciones tengan "debidamente en cuenta cualquier otro factor que afecte a la comparabilidad de los precios". Este requisito, junto con la norma de la prueba positiva, significa que los reclamantes tienen la obligación de cuantificar y efectuar los ajustes de precios oportunos según las características materiales y las preferencias e ideas de los consumidores que distinguen al Timor de los productos fabricados por sus compañías. Esta tarea puede ser difícil pero es absolutamente indispensable. En el mismo orden de cosas, el párrafo 3 c) del artículo 6 requiere que exista "una significativa subvaloración de precios". Como se refleja en el párrafo 5 del artículo 6, la existencia de subvaloración de precios y la determinación de su importancia requiere una comparación entre cosas homogéneas.[578]

2) Factores que influyen en la posibilidad de comparar precios

8.400 La posibilidad de comparar los precios de los automóviles de pasajeros se ve afectada por numerosos factores materiales y no materiales así como por las ideas que tienen al respecto los consumidores. Cabe citar, aunque de forma no exhaustiva, los siguientes: la lealtad a la marca; la calidad; el servicio posventa y la imagen y fama de la marca; la confianza inspirada; el diseño; la duración; la utilidad; el valor de reventa; el funcionamiento y la comodidad; la facilidad de conducción; el equipamiento normal; el equipamiento de seguridad; las opciones disponibles; el tamaño exterior; el espacio interior; la economía de combustible; el tamaño y la tecnología del motor; el tipo de transmisión; y el tipo de suspensión. Como se ha demostrado en los cuadros 26 y 27, existen numerosas diferencias materiales entre los modelos cuya comparación se propone que es preciso tener en cuenta al comparar sus precios. También es preciso tener en cuenta los atributos no materiales arriba indicados y las ideas que tiene el consumidor con respecto al vehículo.

8.401 Un posible método para cuantificar los efectos sobre el precio de determinadas diferencias materiales consistiría en tener en cuenta las cantidades suplementarias que suelen cobrar los concesionarios por un mejor equipamiento, por ejemplo, un motor más potente con tecnología avanzada; equipamiento de seguridad especial (por ejemplo, frenos que no puedan bloquearse y airbags); accesorios en buen estado; mejoras en el interior del vehículo (por ejemplo, ventanas y cerraduras y sistema de alarma accionados eléctricamente); y transmisión automática. Por supuesto, la utilidad de esos suplementos para efectuar ajustes de precios estará limitada por las reducidas posibilidades de transferencia entre modelos.

8.402 La cuantificación de los efectos sobre los precios de otros factores e ideas materiales y no materiales resulta mucho más difícil porque no se les aplican suplementos específicos. La única manera de evaluar el suplemento de precio que los consumidores estarían dispuestos a pagar por los rasgos distintivos que sólo

[578] Aunque no sea aplicable directamente, resulta instructivo señalar que las autoridades locales que administran regímenes antidumping y medidas compensatorias compatibles con la OMC suelen dividir las categorías de productos similares en numerosos productos específicos cuando efectúan comparaciones de precios entre los productos para determinar si existe daño. Por ejemplo, en la investigación sobre derechos antidumping llevada a cabo en 1992, titulada Furgonetas del Japón, la Comisión de Comercio Internacional de los Estados Unidos y las partes reconocieron y se enfrentaron a la difícil tarea de determinar las posibilidades de comparación de los diversos modelos de furgonetas. La Comisión, con participación de las partes, acabó subdividiendo la categoría de producto similar furgoneta unitaria en 15 productos específicos con el fin de comparar precios. Véase, Minivans from Japan, publicación 2529 (julio de 1992) de la Comisión de Comercio Internacional de los Estados Unidos, página 5, y documento A-100 (documento 45 presentado como prueba por Indonesia).

ofrece el Peugeot 306 y el Opel Optima consistiría en preparar y realizar encuestas entre esos consumidores. Dichas encuestas son habituales en la industria del automóvil.[579]

6. Ajustes para tener en cuenta los factores que influyen en las posibilidades de comparar los precios

a) Argumentos de Indonesia

8.403 Como ya se ha señalado, numerosos "otros factores" influyen en las posibilidades de comparar los precios del Timor, el Peugeot 306 y el Opel Optima, factores que es preciso tener en cuenta al evaluar las denuncias de subvaloración de los precios efectuadas por las Comunidades Europeas (y los Estados Unidos). Indonesia señala respetuosamente que la carga de determinar oportunamente qué productos son similares incumbe a los reclamantes.

b) Argumentos de las Comunidades Europeas

8.404 Las Comunidades Europeas han demostrado lo siguiente:

- que el Timor S515 era el automóvil de pasajeros menos caro que podía adquirirse en Indonesia en noviembre de 1996 y también en marzo de 1997;

- que, concretamente en noviembre de 1996, la versión más cara del Timor S515 costaba un 43 por ciento menos que la versión menos cara del Peugeot 306 y un 52 por ciento menos que el Opel Optima. En marzo de 1997 los márgenes de subvaloración de los precios eran casi idénticos.

8.405 Indonesia no ha proporcionado ninguna prueba para rechazar estas denuncias. Sus únicos argumentos con respecto a la existencia de subvaloración de los precios son los siguientes:

- que el párrafo 5 del artículo 6 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias requiere que toda comparación de precios se haga en el mismo nivel comercial y en momentos comparables, teniéndose debidamente en cuenta cualquier otro factor que afecte a la comparabilidad de los precios. Las Comunidades Europeas no han ni intentado tener en cuenta "cualquier otro factor" en su análisis;

- que el Mazda MR-90 y el Ford Laser se venden a precios inferiores al del Timor.

8.406 Todas las comparaciones de precios efectuadas por las Comunidades Europeas se basan en los precios de catálogo para la venta minorista comunicados por la propia Indonesia (en el documento A-40/1 adjunto a su respuesta del anexo V). Las Comunidades Europeas entienden que todos los precios mencionados en esa información corresponden al mismo nivel comercial (concretamente, el de la venta minorista) y en los mismos momentos (noviembre de 1996 y marzo de 1997). A juicio de las Comunidades Europeas no existe "otro factor" pertinente (incluidas las diferencias en las características materiales) que pueda influir de manera significativa en la comparabilidad de los precios de, por una parte, el Timor S515 y, por otra, el Opel Optima y el Peugeot 306. La propia Indonesia no ha podido determinar que exista "otro factor" de esta clase, y mucho menos otro factor que pueda explicar una subvaloración del precio del 50 por ciento.

8.407 Además, las Comunidades Europeas no conocen ningún "otro factor" (incluidas las diferencias en las características materiales) que pueda explicar la masiva subvaloración del precio provocada por el Timor. Indonesia no puede traspasar a las Comunidades Europeas la carga de demostrar un hecho negativo, es decir, que "cualquier otro factor" es responsable de la subvaloración de los precios. Las pruebas presentadas por las

[579] Véase, en general, Daniel McGinn, Divide and Conquer: Meet the Researcher Behind GM's Controversial Marketing Strategy, Newsweek, 1º de diciembre de 1997, páginas 50 a 52 (documento 42 presentado como prueba por Indonesia, documento adjunto B).

Comunidades Europeas son más que suficientes para que pueda suponerse que las subvenciones de que se trata han originado una subvaloración significativa de los precios. Si Indonesia considera que las diferencias de precios se deben a "cualquier otro factor", le corresponde demostrarlo.

8.408 En todo caso, los datos que figuran en la respuesta de Indonesia del anexo V confirman que la subvaloración de los precios se debe fundamentalmente a las subvenciones recibidas por PT TPN. Según el cuadro siguiente (facilitado por Indonesia en AV/3, documento adjunto A-28), los precios estimados de los concesionarios del modelo Timor durante 1998 oscilarán entre 22.170 y 24.085 dólares "sin subvenciones" y ascenderán a 14.927 "con subvenciones". El precio estimado "con subvenciones" es casi el mismo que el precio de catálogo de PT TPN para el Timor en marzo de 1997, precio inferior en un 39 por ciento al precio de catálogo de la versión menos cara del Peugeot 306 (24.405 dólares). En cambio, el precio estimado "sin subvenciones" del Timor sólo habría subvalorado entre un 1 y un 9 por ciento el precio de catálogo del Peugeot 306. Dicho de otro modo, según las propias estimaciones de Indonesia, las subvenciones recibidas por PT TPN representarían entre el 77 y el 97 por ciento de la diferencia de precio existente entre el Timor y el Peugeot 306.

Cuadro 36
AUTOMÓVILES TIMOR FABRICADOS EN LA FÁBRICA DE KARAWANG

1 dólar de los EE.UU. = 2.430 rupias

Número	Partida	1997	1998 (estimación)	1999 (estimación)	Observaciones
1	Capacidad (unidades)	n.d.	63.000	63.000	
2	Producción	n.d.	6.000	35.000	El único automóvil Timor que se produce en Indonesia es el S515i DOHC-1500 cc
3	Costo por unidad (en dólares)				
	a. con subvención	n.d.	7.000 - 9.000	7.000 - 9.000	
	b. sin subvención	n.d.	9.664 - 12.852	9.664 - 12.852	
4	Precio por unidad de concesionario (en dólares)				
	a. con subvención[1]	n.d.	14.927	14.927	
	b. sin subvención[2]	n.d.	22.170 - 24.085	22.170 - 24.085	
5	Ventas en Indonesia				
	a. Unidades	n.d.	6.000	25.000	
	b. En millones de dólares	n.d.	89,56	373,18	
6	Exportaciones				
	a. Unidades	n.d.	0	10.000	
	b. En millones de dólares	n.d.	0	70 – 90	
7	Porcentaje de contenido nacional	n.d.	40	60	
8	Subvenciones (en millones de dólares)				
	a. derechos de importación	n.d.	15,99 – 23,12	51,80 – 74,89	
	b. impuesto de lujo sobre las ventas	n.d.	27,47 – 31,84	96,81 – 110,97	

Nota: [1]El precio de concesionario se calcula sin el impuesto de lujo sobre las ventas, los derechos de importación y el derecho de registro.

[2]El precio de concesionario se calcula sin el derecho de registro.

8.409 Como ya se ha indicado, el Mazda MR-90 es un modelo antiguo. Las Comunidades Europeas consideran que no se ha vendido este modelo desde mayo de 1997 y que entre enero y abril de dicho año sólo se vendieron 19 unidades. El Ford Laser se vende exclusivamente para su utilización como taxi, con exención de derechos de aduana y otros impuestos sobre las ventas. Por consiguiente, carece de interés toda comparación con los precios de modelos sujetos a derechos de importación e impuesto sobre las ventas.

c) Argumentos de los Estados Unidos

8.410 Indonesia intenta de manera superficial argumentar que los análisis de precios realizados por los Estados Unidos y las Comunidades Europeas son erróneos. Indonesia no afirma que esas comparaciones de precios no se hicieran en el mismo nivel comercial o en momentos comparables sino que los reclamantes no han tenido en cuenta "cualquier otro factor" en el sentido del párrafo 5 del artículo 6. Independientemente de que dicho párrafo 5 del artículo 6 no impone a la parte reclamante la carga de tener en cuenta "cualquier otro factor" sino que establece que los grupos especiales tienen que tener en cuenta esos factores, los Estados Unidos no conocen la existencia de ningún factor de esta clase, e Indonesia no ha dado a conocer ninguno. Indonesia intenta esencialmente que el Grupo Especial imponga a los Estados Unidos y las Comunidades Europeas la carga de demostrar un hecho negativo, a saber, que no existe "otro factor".

8.411 Además, como ya han declarado numerosos comentaristas, el único factor responsable de la subvaloración significativa de los precios que ha producido el Timor Kia Sephia reside en las subvenciones y a la ventaja -entre el 50 y un 60 por ciento- que esas subvenciones le confieren en cuanto al precio.[580]

8.412 Los Estados Unidos no conocen ningún otro factor que explique la masiva subvaloración de los precios de productos similares ocasionada por el Timor Kia Sephia. Como han reconocido numerosos analistas, esta subvaloración de los precios es atribuible a las enormes subvenciones proporcionadas por Indonesia.[581]

8.413 A juicio de los Estados Unidos, la parte que se beneficie de "otro factor" que deba tenerse en cuenta en virtud del párrafo 5 del artículo 6 debería soportar la carga de demostrar la existencia de ese factor y sus efectos sobre la comparabilidad de los precios. De no ser así, como ya han señalado los Estados Unidos, la parte contraria soportaría la carga de tener que demostrar la proposición negativa, carga irrazonable que lógicamente es imposible cumplir y que no estaba en el ánimo de los redactores del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias, habida cuenta de que una de las finalidades de dicho Acuerdo es establecer un recurso operativo multilateral contra las subvenciones.

8.414 Las disposiciones pertinentes del Acuerdo Antidumping, que se refieren ampliamente a cuestiones de comparabilidad de precios, proporciona una útil orientación sobre este punto. De hecho, Indonesia ha reconocido anteriormente que los conceptos desarrollados en el contexto antidumping pueden ser pertinentes para analizar la existencia de perjuicio grave.

---

[580] Véase, por ejemplo, "Jakarta's Car Wars", Bussiness Times (Singapore), 28 de mayo de 1996 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 46 y 48); "Indonesia Draws More Criticism Over Car Plan", The Nikkei Weekly, 17 de junio de 1996 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 80 y 81); "Bumpy Road Ahead for Motoring Plan", South China Morning Post, 8 de junio de 1997 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 132 y 133); e "Indonesia Company: Suharto Clan's Bussiness Activities", EIU Viewswire, 28 de julio de 1997 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 154 y 156).

[581] Véase, por ejemplo, "Jakarta's Car Wars", Bussiness Times (Singapore), 28 de mayo de 1996 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 46 y 48); "Indonesia Draws More Criticism Over Car Plan", The Nikkei Weekly, 17 de junio de 1996 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 80 y 81); "Bumpy Road Ahead for Motoring Plan", South China Morning Post, 8 de junio de 1997 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 132 y 133); e "Indonesia Company: Suharto Clan's Bussiness Activities", EIU Viewswire, 28 de julio de 1997 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 154 y 156).

8.415 El párrafo 4 del artículo 2 del Acuerdo Antidumping se refiere a la cuestión de comparar equitativamente el precio de exportación y el valor normal, para lo que establece que se tendrán en cuenta múltiples factores, entre ellos "cualesquiera otras diferencias de las que también se demuestre que influyen en la comparabilidad de los precios". Dicho con otras palabras, la parte que desee obtener una deducción tiene que demostrar el efecto de un factor sobre la comparabilidad de los precios. En la última frase del párrafo 4 del artículo 2 se establece lo siguiente: "Las autoridades indicarán a las partes afectadas qué información se necesita para garantizar una comparación equitativa y no les impondrán una carga probatoria que no sea razonable". Por consiguiente, el párrafo 4 del artículo 2 impone la carga de la prueba a la parte que desee una deducción o un ajuste del valor normal o el precio de exportación, si bien la carga probatoria impuesta tiene que ser razonable.

8.416 Los Estados Unidos no pueden decidir lo que hagan todos los Miembros, pero desde luego lo que hacen las autoridades estadounidenses responsables de la administración de la legislación antidumping de su país es imponer la carga de la prueba a la parte que desea un ajuste, ya se trate de un exportador que desee un ajuste que disminuya un margen de dumping o una parte nacional que desee un ajuste que aumente un margen de esta clase.

8.417 Por los mismos motivos, una aplicación equitativa del párrafo 5 del artículo 6 impondrá la carga de la prueba a la parte que pretenda que existe "cualquier otro factor que afecte a la comparabilidad de los precios", lo que evita imponer la carga no razonable de tener que demostrar la proposición negativa.

8.418 Los Estados Unidos señalan también que el párrafo 5 del artículo 6 dice "teniéndose debidamente en cuenta cualquier otro factor". El significado normal de la palabra "debidamente" es "apropiada o adecuadamente". Como los Estados Unidos ya han afirmado anteriormente, no conocen otros factores distintos de las subvenciones proporcionadas por Indonesia que expliquen la masiva subvaloración de los precios, que se refleja en las ventas del Timor Kia Sephia. También como se ha dicho anteriormente, incluso los propios datos de Indonesia muestran que las subvenciones pueden provocar que el precio del Timor Kia Sephia sea inferior entre 7.200 y 9.100 dólares al que tendría caso de que no existieran. Véase la nota 4 de AV/14, documento adjunto A-28.

8.419 Se afirma que aun en el caso de que a efectos de la argumentación se suponga que los Estados Unidos tienen que demostrar haber tenido en cuenta "debidamente" otros factores, los Estados Unidos han cumplido esa obligación al determinar que en el caso presente no "deben" tener en cuenta esos factores.

7. Réplicas adicionales de la CE a las respuestas de Indonesia a las denuncias de perjuicio grave

a) No se han retirado las subvenciones recibidas por PT TPN con arreglo al Decreto Presidencial 42/96

8.420 El primer argumento de Indonesia se basa en la premisa errónea de que hay dos "programas" diferentes, cada uno de los cuales proporciona subvenciones distintas. Sin embargo, en realidad sólo hay un Programa de Automóviles Nacionales, basado en la Orden Presidencial 2/96. El Decreto Presidencial 42/1996 no introduce un nuevo "programa". Como se dice en su propio texto, la única finalidad del Decreto Presidencial 42/1996 fue dar temporalmente a los automóviles nacionales importados de Corea el "mismo trato"[582] ya concedido en febrero de 1996 a los automóviles nacionales montados en Indonesia.

8.421 Además, el primer argumento de Indonesia comete el error fundamental de confundir la medida por la que se concede una subvención con la subvención propiamente dicha. La subvención continúa existiendo -y por consiguiente puede "retirarse", o sus efectos desfavorables "eliminarse", en el sentido del artículo 7.8 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias- en tanto en cuanto continúa sirviendo para vender los productos de la empresa beneficiaria, incluso aunque haya expirado la medida por la que se concedía.

[582] Véase el artículo 1 del Decreto Presidencial 42/1996 en el documento A-13 presentado como prueba por la CE. En la traducción al inglés facilitada por Indonesia (documento adjunto 6) se afirma que los automóviles nacionales importados "recibirán igual trato ... ".

8.422 En el presente caso, la autorización dada a PT TPN para importar de Corea 45.000 unidades del Timor S515 con exención de derechos e impuestos expiró el 30 de junio de 1997. Sin embargo, no se han "retirado" las subvenciones recibidas por PT TPN con arreglo a dicha autorización. La venta por parte de PT TPN de automóviles de pasajeros después del 30 de junio de 1997 ha seguido beneficiándose de esas subvenciones y como consecuencia de ello causado perjuicio grave a los intereses de las Comunidades Europeas.

8.423 A este respecto las Comunidades Europeas toman nota y expresan su acuerdo respecto del argumento presentado por los Estados Unidos en el sentido de que las subvenciones concedidas en virtud de la autorización para importar durante un año automóviles de Corea con exención de derechos e impuestos son subvenciones no recurrentes que por consiguiente deberían asignarse a futuros momentos.

8.424 Además, incluso si el importe total de las subvenciones tuviera que atribuirse a los automóviles de pasajeros importados de Corea antes del 30 de junio de 1997, lo cierto es que en dicha fecha todavía quedaba por vender más del 70 por ciento de esos automóviles. De hecho cabe estimar que si las ventas del Timor S515 continúan al mismo ritmo que hasta ahora, la última unidad de este modelo importado de Corea en virtud del Decreto Presidencial 42/1996 no se venderá hasta marzo de 1999, lo que no puede calificarse simplemente de "restos de inventario".

8.425 Indonesia no examina directamente las pruebas de perjuicio grave presentadas por las Comunidades Europeas, y no lo hace porque supuestamente no tiene que hacerlo habida cuenta de que el Timor S515 no es similar a ningún otro automóvil de pasajeros y que además el llamado "programa de junio de 1996" ya ha expirado. En realidad no lo hace porque Indonesia no puede proporcionar ninguna prueba contra la reclamación de la CE, basada en pruebas proporcionadas por la propia Indonesia como parte de su respuesta del anexo V.

b) Es incorrecta la sugerencia de Indonesia de que el hecho de reembolsar los derechos de importación y el impuesto de lujo, o de no obtener su desgravación, con respecto a los vehículos importados de Corea totalmente montados en virtud del programa de junio de 1996 impida llegar a la conclusión de que existe perjuicio grave

8.426 Según Indonesia, todos los beneficios concedidos en virtud del llamado programa de junio de 1996 ya se habían "proporcionado" antes del 30 de junio de dicho año. Por consiguiente, la cuestión pertinente es si esos beneficios continúan teniendo efectos. En tanto en cuanto la empresa PT TPN no reembolse efectiva y definitivamente esos beneficios (aumentados en una cantidad adecuada en concepto de intereses) no cabe considerar que las subvenciones hayan dejado de producir efectos.

8.427 La carta presentada por Indonesia en la que se indica que los Timor importados de Corea totalmente montados no se ajustan a los requisitos legales para recibir los beneficios concedidos al automóvil nacional es una carta de SUCOFINDO al Gobierno indonesio en la que figuran los resultados de una auditoría realizada por dicha entidad. Las Comunidades Europeas entienden que el Gobierno indonesio todavía no ha adoptado ninguna decisión oficial para ordenar el reembolso sobre la base de la auditoría de SUCOFINDO. Además, suponiendo que se adopte tal decisión, es probable que PT TPN apele contra ella. Aunque se desestime la apelación, quedará la posibilidad de que el Gobierno indonesio "perdone" la deuda de PT TPN.

8.428 En resumen, PT TPN todavía no ha devuelto ninguno de los impuestos y derechos no satisfechos y todavía no es seguro que tenga que hacerlo en el futuro. Por consiguiente, no hay ningún motivo para suponer que las subvenciones han dejado o dejarán de causar perjuicio grave. En esas circunstancias se pide al Grupo Especial que falle sobre esa reclamación, al igual que sobre todas las demás incluidas en su mandato.

c) Las subvenciones concedidas en virtud del Programa de Automóviles Nacionales para el montaje de vehículos de pasajeros seguirán causando perjuicio grave a la industria de la Comunidad

8.429 La autorización concedida a PT TPN para importar de Corea automóviles Timor S515 con exención de derechos e impuestos expiró el 30 de junio de 1997. No obstante, las ventas de esos vehículos, así como las

de los automóviles subvencionados montados por PT TPN en Indonesia, seguirán causando perjuicio grave a los intereses de la Comunidad en un futuro previsible.

8.430 A 30 de junio de 1997 el número de Timor S515 importados de Corea con exención de derechos e impuestos y todavía no vendidos ascendía a 28.391. En comparación, la demanda total de automóviles de pasajeros durante 1996 fue de 42.345 unidades. Por consiguiente, el número de Timor S515 importados de Corea y todavía no vendidos a 30 de junio de 1997 habría sido suficiente para atender casi el 70 por ciento de la demanda total indonesia de automóviles de pasajeros durante todo 1996. Como ya se ha señalado, al comprar esos vehículos no hay que pagar el impuesto sobre la venta de mercancías de lujo.

8.431 Desde junio de 1997 y hasta mayo de 1998 la compañía PT TPN montará el Timor S515 en la fábrica de Tambun. Según Indonesia, esta fábrica tiene una capacidad de producción de 3.000 vehículos anuales, de los que actualmente produce 1.000.

8.432 En mayo de 1998 la compañía PT TPN empezará a producir el Timor S515 en su propia fábrica de Karawang. Según el permiso de inversión aprobado por la autoridad competente la fábrica de Karawang podrá producir 120.000 automóviles anuales, de ellos 80.000 sedán. En comparación, la demanda prevista de automóviles de pasajeros en 1998 y 1999 es de 64.000 y 72.000 unidades, respectivamente.[583] Por consiguiente, la fábrica de Karawang dispondrá de capacidad de producción más que suficiente para atender al 100 por ciento la demanda indonesia en los dos próximos años.

8.433 Según estimaciones más prudentes presentadas actualmente por las autoridades de Indonesia a efectos de la presente diferencia, la capacidad de producción de la fábrica de Karawang será de 63.000 unidades.[584] Aunque esta capacidad es inferior a la planeada originalmente, todavía será suficiente para atender casi el 100 por ciento de la demanda esperada en 1998.[585]

8.434 Según las mismas estimaciones, la producción actual de Timor S515 será de 6.000 unidades en 1998 y de 35.000 en 1999, de las que 25.000 se destinarán a la venta en el mercado indonesio.[586] Esto significa que el Gobierno indonesio espera que a pesar de una inexplicada tasa muy baja de utilización de la capacidad, en 1999 la fábrica de Karawang suministrará más del 35 por ciento del total de vehículos de pasajeros vendidos en el mercado de Indonesia. Dicho de otro modo, las autoridades indonesias confían en que desde ahora hasta 1999 la cuota de mercado de PT TPN aumentará otro 10 por ciento.

8.435 Como se ha indicado anteriormente, la tasa de subvención estimada (sobre el valor de las ventas) de los automóviles montados por PT TPN en Indonesia es inferior a la correspondiente a los vehículos importados de Corea, pero todavía sigue siendo muy elevada, lo que permitirá a dicha compañía seguir subvalorando significativamente los precios de los automóviles de la Comunidad. De hecho, según las propias estimaciones de PT TPN el precio de venta de los vehículos montados en la fábrica de Karawang será prácticamente el mismo que había en 1997 para los automóviles importados de Corea.[587]

---

[583] Datos del Informe DRI, titulado "East Asian Automotive Growth Markets", incluido en AV/2, anexo 2.

[584] AV/3, documento adjunto A-28.

[585] Datos del Informe DRI, titulado "East Asian Automotive Growth Markets", incluido en AV/2, anexo 2.

[586] AV/3, documento adjunto A-28.

[587] En AV/3, documento adjunto A-28, Indonesia ha indicado que el precio unitario estimado "con subvención" de los concesionarios de los Timor S515 montados en la fábrica de Karawang en 1998 y 1999 será de 14.927 dólares de los EE.UU. Este precio es casi idéntico a los precios actuales de PT TPN. Según figura en AV/3, documento adjunto A-40/1, en marzo de 1997 los precios de catálogo de PT TPN para la venta al por menor del Timor S515 oscilaban entre 13.535 y 14.861 dólares.

8.436 Las Comunidades Europeas no sólo han determinado que el Programa de Automóviles Nacionales ha causado perjuicio grave sino que además continuará causándolo en un futuro previsible. Esta reclamación no debe confundirse con la relativa a la amenaza de perjuicio grave. Habida cuenta de que el Programa de Automóviles Nacionales ya ha causado perjuicio grave, no es necesario que la CE demuestre que amenaza causar tal perjuicio. Asimismo, la CE ha presentado una denuncia por amenaza de perjuicio grave, pero sólo como alternativa, es decir, en el caso de que el Grupo Especial llegue a la conclusión de que el Programa de Automóviles Nacionales no haya causado realmente perjuicio grave (véase la sección VIII.B.7).

8.437 Las Comunidades Europeas han demostrado lo siguiente:

- Que a 30 de junio de 1997 el número de Timor S515 importados de Corea con exención de derechos e impuestos y todavía no vendidos ascendía a 28.391. Como se ha dicho anteriormente, si las ventas de Timor S515 continúan al mismo ritmo que hasta ahora, cabe estimar que el último Timor S515 importado de Corea no se venderá hasta marzo de 1999.

- Desde mayo de 1998, el Timor S515 se montará en la fábrica de Karawang. Según el permiso de inversión expedido por el Gobierno de Indonesia a favor de la compañía PT TPN, esta fábrica podrá producir 80.000 sedán anuales.

- Según la respuesta de Indonesia del anexo V, la producción real de Timor S515 en la fábrica de Karawang será de 6.000 unidades en 1998 y de 35.000 en 1999, de las cuales 25.000 se destinarán a la venta en el mercado interno. En comparación, en septiembre del presente año, PT TPN había vendido 13.476 unidades, lo que significa que dicha compañía confía en aumentar sus ventas en casi un 40 por ciento desde ahora hasta 1999.

- En su respuesta del anexo V Indonesia ha admitido que los precios actuales del Timor S515, y por consiguiente el nivel de subvaloración de precio, permanecerán invariables en 1998 y 1999.

8.438 Indonesia no ha aportado ninguna prueba para recurrir contra las alegaciones anteriores. Difícilmente podría hacerlo ya que todas se basan en datos facilitados por la propia Indonesia en su respuesta del anexo V.

8.439 Las Comunidades Europeas recurren contra el argumento de que la medida ya ha expirado y que por consiguiente no es pertinente para la labor del Grupo Especial en el contexto de las reclamaciones que han presentado en virtud del párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994 (véase la sección VII.E.2). Además, en lo que respecta a las posibles consecuencias que pueda haber si finalmente TPN reembolsa los beneficios obtenidos en virtud del indicado Programa, las Comunidades Europeas argumentan lo siguiente.

8.440 Según Indonesia, todos los beneficios concedidos en virtud del llamado programa de junio de 1996 ya se habían "proporcionado" antes del 30 de junio de dicho año. Por consiguiente, la cuestión pertinente es si esos beneficios continúan teniendo efectos. En tanto en cuanto la empresa PT TPN no reembolse efectiva y definitivamente esos beneficios (aumentados en una cantidad adecuada en concepto de intereses) no cabe considerar que las subvenciones hayan dejado de producir efectos.

8.441 La carta presentada por Indonesia en la que se indica que los Timor importados de Corea totalmente montados no se ajustan a los requisitos legales para recibir los beneficios concedidos al automóvil nacional es una carta de SUCOFINDO al Gobierno indonesio en la que figuran los resultados de una auditoría realizada por dicha entidad. Las Comunidades Europeas entienden que el Gobierno indonesio todavía no ha adoptado ninguna decisión oficial para ordenar el reembolso sobre la base de la auditoría de SUCOFINDO. Además, suponiendo que se adopte tal decisión, es probable que PT TPN apele contra ella. Aunque se desestime la apelación, quedará la posibilidad de que el Gobierno indonesio "perdone" la deuda de PT TPN.

8.442 En resumen, PT TPN todavía no ha devuelto ninguno de los impuestos y derechos no satisfechos y todavía no es seguro que tenga que hacerlo en el futuro. Por consiguiente, no hay ningún motivo para suponer que las subvenciones han dejado o dejarán de causar perjuicio grave. En esas circunstancias se pide al Grupo Especial que falle sobre esa reclamación, al igual que sobre todas las demás incluidas en su mandato.

8. Argumentos adicionales de los Estados Unidos respecto del perjuicio grave – el préstamo de 690 millones de dólares EE.UU. orientado por el Gobierno

8.443 Como se ha demostrado anteriormente, la subvenciones arancelarias y fiscales proporcionadas en virtud del Programa de Automóviles Nacionales han causado perjuicio grave a los intereses de los Estados Unidos. El préstamo de 690 millones de dólares orientado por el Gobierno hacia la compañía TPN exacerbó el grave perjuicio que ya existía en el momento en que el Gobierno de Indonesia ordenó a los bancos facilitar ese préstamo.

8.444 Como resultado de las condiciones de financiación favorables proporcionadas a TPN mediante la intervención del Gobierno indonesio, los costos operativos de dicha compañía se reducirán aún más. El apoyo continuo del Gobierno garantizará que TPN y su empresa mixta Kia Timor continúen gozando de ventajas competitivas frente a sus competidores del mercado indonesio de automóviles de pasajeros, y que las importaciones de esos vehículos fabricados en los Estados Unidos: a) continúen siendo desplazadas u obstaculizadas en el mercado indonesio; y b) continúen registrando una significativa subvaloración de los precios debida al sedán subvencionado Timor Kia Sephia.

9. Alegaciones de amenaza de perjuicio grave formuladas en virtud del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias

a) Reclamación de las Comunidades Europeas

8.445 Las Comunidades Europeas alegan como alternativa que las subvenciones concedidas a los vehículos de pasajeros en virtud del Programa de Automóviles Nacionales constituyen una amenaza de grave perjuicio para los intereses de la Comunidad. A continuación figuran los argumentos aducidos por las Comunidades Europeas a este respecto.

8.446 Como se ha demostrado anteriormente, las subvenciones concedidas en virtud del Programa de Automóviles Nacionales han causado un grave perjuicio real a los intereses de la Comunidad y seguirán haciéndolo en un futuro previsible.

8.447 No obstante, suponiendo en teoría que el Grupo Especial considerase que las pruebas disponibles no permiten llegar a la conclusión de que existe realmente un perjuicio grave, los hechos examinados anteriormente con el fin de demostrar que las subvenciones de que se trata seguirán causando perjuicio grave a la industria de la Comunidad son más que suficientes para llegar a la conclusión de que el Programa de Automóviles Nacionales constituye una amenaza de perjuicio grave para los intereses de la Comunidad.

b) Reclamación de los Estados Unidos

8.448 Los Estados Unidos alegan que las subvenciones concedidas en virtud del Programa de Automóviles Nacionales constituyen una amenaza de perjuicio grave para los intereses de los Estados Unidos en el sentido de los artículos 6 y 27 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias. A continuación figuran los argumentos aducidos por los Estados Unidos en apoyo de esta alegación:

1) Motivos de la reclamación

8.449 Los Estados Unidos han demostrado que el Programa de Automóviles Nacionales ya ha producido un perjuicio grave en lo que se refiere a los vehículos de pasajeros. Además, estas subvenciones amenazan con causar un perjuicio grave a las exportaciones estadounidenses al mercado indonesio de vehículos utilitarios ligeros. Como se ha indicado anteriormente, Kia Timor tiene previsto montar su propia versión del Kia Sportage, un vehículo utilitario ligero que se venderá en Indonesia con el nombre de Timor J520i. Como se ha examinado antes, el Timor Kia Sportage también se beneficiará de subvenciones y probablemente tendrá para los vehículos utilitarios ligeros estadounidenses los mismos efectos perjudiciales que tuvo el Timor Kia Sephia para los vehículos de pasajeros.

8.450 A modo de antecedentes cabe señalar que la nota 13, en el apartado c) del artículo 5 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias, se dice que la expresión "perjuicio grave" incluye "la amenaza de perjuicio grave". Aunque el indicado Acuerdo no se refiere detenidamente a los elementos de las amenazas de perjuicio grave, lógicamente esos elementos deberían ser los mismos que para el perjuicio grave. La principal diferencia es que en caso de perjuicio grave ya existen todos los elementos y que en caso de amenaza de perjuicio grave todavía no han entrado en juego todos ellos.

8.451 Los Estados Unidos han demostrado ya a este respecto que existen tres de los cuatro elementos necesarios. El préstamo de 690 millones de dólares EE.UU.orientado por el Gobierno: 1) constituye una subvención; 2) es específico; y 3) supera el 5 por ciento ad valorem. Habida cuenta de que la finalidad evidente de esta subvención es financiar la construcción de la fábrica de Cikampek en la que se montará el Timor Kia Sportage, este préstamo constituye una subvención para el modelo Sportage.[588]

8.452 Además, los Estados Unidos han demostrado que los vehículos utilitarios ligeros estadounidenses importados y vendidos en Indonesia son similares al Timor Kia Sportage. Como puede verse en el cuadro 25, comparando las especificaciones el GM Opel Blazer es suficientemente parecido al Sportage para que se considere un producto similar.[589]

8.453 La única cuestión pendiente es qué efectos tendrá el Timor Kia Sportage cuando se haya introducido en el mercado indonesio en el curso del año próximo. Considerando la estrategia de fijación de precios seguida por TPN en relación con el Timor Kia Sephia, es lógico suponer que dicha empresa aprovechará las subvenciones que recibe del Gobierno para subvalorar significativamente los precios de sus competidores, en el sentido del apartado c) del artículo 6.3. De ser así, existe amenaza de perjuicio grave.

2) Reclamación no tenida en cuenta debido al dictamen del Grupo Especial sobre la admisibilidad del préstamo de 690 millones de dólares EE.UU.orientado por las autoridades

8.454 La alegación de los Estados Unidos de que existe amenaza de perjuicio grave se limitó a las consecuencias del Sportage subvencionado sobre los vehículos utilitarios ligeros de fabricantes estadounidenses. La alegación de amenaza de perjuicio grave se basó en la alegación conexa de que el préstamo de 690 millones de dólares orientado por las autoridades hacia la compañía TPN (con la finalidad de financiar la construcción de la fábrica de Cikampek en la que se montará el Sportage) constituye una subvención recurrible. Habida cuenta de que el Grupo Especial ha rechazado la alegación estadounidense con respecto al préstamo, los Estados Unidos han abandonado su alegación de amenaza de perjuicio grave.

8.455 No obstante, aunque el Grupo Especial ha dictaminado que las alegaciones estadounidenses relativas al préstamo son inadmisibles, este préstamo sigue siendo pertinente para el presente caso. Véase, Argentina - Medidas que afectan a las importaciones de calzado, textiles, prendas de vestir y otros artículos, WT/DS56/R, Informe del Grupo Especial publicado el 25 de noviembre de 1997, párrafo 6.15. En la primera reunión del Grupo Especial, Indonesia afirmó que después de la fase de establecimiento de la compañía TPN el mercado determinará como es debido quién gana y quién pierde (declaración de Indonesia al Grupo Especial). Esta declaración se encuentra simplemente invalidada por el hecho de que el Gobierno de Indonesia ordenó a un consorcio de bancos que facilitasen un préstamo por valor de 690 millones de dólares a la compañía TPN en condiciones preferentes. Este préstamo es una subvención a 10 años que puede asignarse durante todo ese plazo. Dicho de otro modo, se considerará que TPN recibirá subvenciones con cargo al préstamo durante los próximo 10 años. La existencia del préstamo contradice la alegación de Indonesia de que a partir de 1999 el "mercado" determinará quienes ganan y quienes pierden. Además, la alegación de Indonesia de que el Gobierno de dicho

[588] Hasta la fecha el Gobierno de Indonesia ha reiterado que el Timor Kia Sportage no será un "automóvil nacional" y no gozará de las subvenciones arancelarias y fiscales establecidas en el Programa de Automóviles Nacionales. Sea lo que fuere, está por ver si las subvenciones arancelarias y fiscales proporcionadas al Sephia también beneficiarán al Sportage.

[589] Los Estados Unidos también consideran que el Jeep Cherokee y el Jeep Wrangler son "similares" al Sportage.

país no intervino en la concesión del préstamo contradice tanto los hechos conocidos que cuestiona la credibilidad de otras afirmaciones de hechos efectuadas por el Gobierno de Indonesia en este caso.

c) Respuesta de Indonesia

8.456 Indonesia responde a las alegaciones de amenaza de existencia de perjuicio grave formuladas por las Comunidades Europeas y los Estados Unidos afirmando que tendrían que demostrar que existe esta amenaza presentando pruebas positivas de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 3 a 8 del artículo 6. A continuación figuran los argumentos de Indonesia a este respecto.

8.457 Las alegaciones de la CE sobre amenazas específicas se refieren únicamente a los efectos putativos del componente de febrero de 1996 del Programa de Automóviles Nacionales, y las alegaciones de los Estados Unidos sobre amenazas específicas se refieren únicamente a los efectos putativos del préstamo de agosto de 1997.[590] Como se ha señalado anteriormente, estas alegaciones implican la norma del 5 por ciento ad valorem que figura en el párrafo 1 a) del artículo 6, así como las normas de carácter general sobre perjuicio grave del párrafo 3 del artículo 6, lo cual no tiene por consecuencia la aplicación de diferentes tipos de análisis de amenazas en las diferentes bases de reclamación.

8.458 En este caso, el párrafo 8 del artículo 27 sirve para aplicar las normas generales del párrafo 3 del artículo 6 a cualquier alegación formulada en virtud del párrafo 1 a) del artículo 6. Como se demuestra más adelante, los reclamantes no han podido presentar las pruebas positivas que se exigen en virtud del párrafo 1 a) o el párrafo 3 del artículo 6, en el sentido de que sus intereses se ven amenazados de perjuicio grave.[591]

1) Las subvenciones proporcionadas realmente a TPN en aplicación del Programa de Automóviles Nacionales de febrero de 1996, y presuntamente en virtud del préstamo de agosto de 1997, no amenazan con causar perjuicio grave a los intereses de las Comunidades Europeas o los Estados Unidos

8.459 Los apartados a) y c) del párrafo 3 del artículo 6 se aplican a las alegaciones de las Comunidades Europeas y los Estados Unidos de amenaza de perjuicio grave. Ambos apartados se centran expresamente en los efectos de la subvención de que se trata sobre un "producto similar" de otro Miembro. Este concepto umbral limita significativamente el alcance del análisis de los efectos que ahora es preciso llevar a cabo. Como se ha dicho anteriormente, Indonesia no comparte los argumentos de los demandantes en lo que se refiere a los productos similares.

[590] La CE se refiere en general a la continuación de los efectos del programa ya finalizado de junio de 1996 y a la "tasa estimada de subvención (sobre el valor de las ventas) de los automóviles montados por PT TPN en Indonesia" y los Estados Unidos afirman en general que las subvenciones del Programa de Automóviles Nacionales amenazan con causar perjuicio grave a las exportaciones estadounidenses de vehículos utilitarios ligeros, pero esta alegación generalizada ni siquiera proporciona las más rudimentarias pruebas positivas ni satisface las normas procesales.

[591] Así, aunque los cálculos estadounidenses del anexo IV relativos al préstamo de agosto de 1997 son erróneos en varios aspectos críticos, el Gobierno no tiene que referirse ahora a su validez y precisión. Asimismo, aunque no entra en el ámbito de sus alegaciones de amenazas específicas, y por tanto resulta inoportuno, lo mismo es válido en lo que se refiere a la aplicación por parte de los Estados Unidos y la CE de los criterios del 5 por ciento / 15 por ciento a los aspectos del Programa de Automóviles Nacionales de febrero y junio de 1996. Los cálculos relativos al programa de junio de 1996 son discutibles porque este programa ya ha finalizado. También son discutibles los cálculos relativos al programa de febrero de 1996 porque la única prueba de perjuicio grave real que se presenta se refiere exclusivamente al programa de junio de 1996, actualmente finalizado. El párrafo 1 a) del artículo 6 no se aplica al programa de febrero de 1996 porque como se demuestra más adelante los reclamantes no han cumplido el requisito de presentación de pruebas impuesto por el párrafo 8 del artículo 27 con respecto a la amenaza de perjuicio grave.

a) Las alegaciones de amenaza efectuadas por los reclamantes se basan en análisis inadecuados de la condición de producto similar

8.460 Las alegaciones de amenaza presentadas por los demandantes se basan en análisis inadecuados de la condición de producto similar. La CE adopta un criterio indebidamente expansivo, afirmando descaradamente que todos los vehículos automóviles que entran en la categoría de automóviles de pasajeros, según la definición de los reglamentos de Indonesia, constituyen una única categoría de productos similares. Por su parte, los Estados Unidos adoptan un criterio indebidamente restrictivo que sólo tiene en cuenta los datos limitados al motor, la transmisión, los frenos y las dimensiones de los modelos Sportage y Opel Blazer.[592] Como se ha dicho anteriormente, el Sportage no es (ni será) un automóvil nacional. Además, la aplicación de los criterios habituales respecto de los productos similares demuestra el carácter engañoso de los criterios de cada reclamante.

8.461 El criterio del uso final no ofrece orientación en este caso porque vehículos muy distintos, por ejemplo, autobuses, motocicletas, furgones y automóviles, sirven para transportar personas y trasladar mercancías. Por supuesto, también sirven para este fin los medios de transporte de tracción animal y humana.

8.462 En lo que respecta a los automóviles, no es posible separar los gustos y costumbres de los consumidores de las propiedades, la naturaleza y la calidad del producto. Contrariamente a las posturas adoptadas por las Comunidades Europeas y los Estados Unidos, los mercados de automóviles de pasajeros y vehículos utilitarios ligeros están muy diferenciados. Se reconoce ampliamente que los consumidores tienen en cuenta numerosas características materiales y no materiales para decidir sus compras. Calidad, fama, precio, valor de reventa, facilidad de conducción y comodidad, accesorios de serie, accesorios de seguridad, opciones disponibles, tamaño exterior, espacio interior, invenciones y tecnología del motor (por ejemplo, potencia, configuración en línea/en V, diseño de válvulas), consumo de combustible, etc.[593]

8.463 Por último, en relación con el trato arancelario, los automóviles de pasajeros se distinguen según la cilindrada total y el tipo de combustible (gasolina o diesel). Las divisiones del Sistema Arancelario Armonizado se establecen en 1.000 cm³, 1.500 cm³, y 3.000 cm³.[594] Es especialmente importante señalar a este respecto que el Timor es uno de los pocos automóviles de pasajeros vendidos en Indonesia que tiene una cilindrada inferior a 1.500 cm^3.[595]

---

[592] Aunque no es pertinente, este criterio inconstante también, contamina el análisis de producto similar efectuado por los Estados Unidos con respecto a los automóviles de pasajeros. También está fuera de lugar basarse, como hacen los Estados Unidos y en menor grado la CE, en las categorías de segmentación del mercado de DRI/McGraw-Hill. En primer lugar, esas categorías corresponden al mercado de automóviles de Europa y no de Indonesia. Véase AV/2, en el anexo 1, página 284. En segundo lugar, los automóviles de la misma marca a menudo varían significativamente según los mercados. Por último, las autoridades de la industria del automóvil no están de acuerdo sobre la forma de segmentar el mercado. Por ejemplo, una autoridad de la industria de los Estados Unidos coloca la versión estadounidense más avanzada del Kia Sephia en la categoría "barata", totalmente aparte del Escort, el Neon y todos los modelos de GM equivalentes al Opel Optima. Véase el documento 12 presentado como prueba por Indonesia.

[593] En realidad, si en un automóvil sólo importara el segmento general del mercado no se observarían las diferencias de precios muy importantes que existen entre vehículos del mismo segmento. Por ejemplo, como declaran los Estados Unidos en el cuadro 31, el precio de catálogo de marzo de 1997 de un Daewoo Nexia DOHC de 1.500cm³ era de 43 millones de rupias pero el precio de un Honda Civic de 4 puertas, AKP de 1.600cm³ era de casi 75 millones.

[594] Véase la categoría 87.03 del SAA. Muchos países también tienen en cuenta otros factores (por ejemplo, el espacio interior, el tipo de carrocería, el número de cilindros o la altura) para establecer nuevas subdivisiones en esta categoría a efectos estadísticos y de otra índole.

[595] También cabe indicar que otros dos vehículos de la categoría 1.000 a 1.500 cm^3 del SAA (el Mazda MR-90 (1.400 cm^3) y el Ford Taxi (1.300 cm^3) son más baratos que el Timor. Véase AV/14, en U-22/1 en el documento adjunto 3, y AV/13, en el documento adjunto 7.

8.464 En resumen, aunque quizá sea difícil determinar las categorías adecuadas de productos similares a los efectos de las presentes actuaciones, debería estar perfectamente claro que las categorías por las que abogan las Comunidades Europeas y los Estados Unidos no son adecuadas, en especial teniendo en cuenta que en este caso se requiere una interpretación restrictiva de esas palabras. Las Comunidades Europeas y los Estados Unidos no han cumplido su obligación de demostrar que los productos son similares y de establecer categorías aceptables de productos similares.[596] Como vuelve a examinarse más adelante, el hecho de no presentar pruebas adecuadas sobre estas bases tiene por consecuencia no demostrar de manera afirmativa, como es su obligación, que sus intereses se encuentran amenazados de perjuicio grave debido a los efectos del programa de febrero de 1996 o el préstamo concedido a TPN en 1997.

b) Los reclamantes no han demostrado que los efectos del programa de febrero de 1996 o el préstamo concedido a TPN en agosto de 1997 amenazan causar perjuicio grave

1) Criterio para determinar la amenaza de perjuicio grave

8.465 Como cuestión preliminar es importante destacar que el criterio para determinar la amenaza de perjuicio grave tiene que ser muy exigente.[597] Por ejemplo, las conjeturas no demostradas, las especulaciones y las presunciones no pueden constituir desde luego las "pruebas positivas" que se requieren en virtud del párrafo 8 del artículo 27. Además, también es básica la dimensión temporal, habida cuenta de la fluidez de los entornos económicos y empresariales (tanto a nivel macro como micro). Las previsiones y predicciones pueden elaborarse cuidadosamente pero siempre son demasiado susceptibles de revisión. Por consiguiente, cuanto más lejana se sitúe en el tiempo una cuestión, menos fiable será como indicador actual de hechos futuros. En resumen, la amenaza alegada tiene que ser real e inminente y el criterio para determinar esta amenaza tiene que aplicarse con prudencia y juicio, en especial cuando están en juego los intereses de un Miembro que sea un país en desarrollo.

---

[596] Véase, en general, Japón - Impuestos sobre las Bebidas Alcohólicas, WT/DS8/R (1º de noviembre de 1996), Informe del Grupo Especial, página 132, párrafo 6.14 (en la diferencia relativa al párrafo 2 del artículo III incumbe a los demandantes la carga de probar que los productos son similares).

[597] El párrafo 7 del artículo 15 del Acuerdo sobre Subvenciones, relativo a la imposición de medidas compensatorias, es especialmente instructivo a este respecto. En su parte pertinente establece lo siguiente: "La determinación de la existencia de una amenaza de daño importante se basará en hecho y no simplemente en alegaciones, conjeturas o posibilidades remotas. La modificación de las circunstancias que daría lugar a una situación en la cual la subvención causaría un daño deberá ser claramente prevista e inminente." A su vez, el párrafo 8 del artículo 15 constituye una nota cautelar adicional, incluso cuando está justificado imponer medidas compensatorias: "Por lo que respecta a los casos en que las importaciones subvencionadas amenacen causar un daño, la aplicación de las medidas compensatorias se examinará y decidirá con especial cuidado".

Los pronunciamientos de diversos órganos del GATT que se han ocupado del mismo concepto de amenaza en el contexto antidumping proporcionan orientaciones adicionales a este respecto. En el informe del Grupo de Expertos sobre "los derechos antidumping y los derechos compensatorios" se dice lo siguiente: "En lo que concierne a los casos en que operaciones de dumping amenazan causar un perjuicio importante, el Grupo ha subrayado que el recurso a las medidas antidumping debe ser estudiado y decidido con muchísimo cuidado". (13 de mayo de 1959) IBDD 8S/161 (párrafo 16, en la página 166) (subrayado en el original). El Comité de prácticas antidumping estipuló lo siguiente: "... las medidas antidumping basadas en la amenaza de daño deben limitarse a los casos en que las condiciones del comercio indican claramente que tendrá lugar un daño importante de manera inminente si continúan siendo las tendencias del comercio demostrablemente desfavorables para la producción nacional, o si ocurren acontecimientos adversos claramente previsibles". Recomendación sobre la determinación de amenaza de daño importante (21 de octubre de 1985), IBDD 32S/198 (párrafo 5, página 199). Véase también Derechos antidumping aplicados por Corea a las importaciones de resinas poliacetálicas procedentes de los Estados Unidos (27 de abril de 1993), IBDD 40S/238 (párrafo 271, páginas 349 y 350).

2) Afirmaciones de la CE

8.466 Las Comunidades Europeas: i) afirman que las ventas futuras de automóviles nacionales importados en virtud del programa de junio de 1996 causarán un perjuicio grave (que no se especifica); ii) dan por supuesto que los automóviles nacionales montados en Indonesia con arreglo al programa de febrero de 1996 desplazarán u obstaculizarán las importaciones procedentes de las Comunidades Europeas; y iii) alegan que la empresa TPN podrá y planea actualmente fijar precios de venta al por menor que subvalorarán significativamente los precios de los automóviles de la CE en 1998 y 1999. No obstante, ninguno de estos puntos permiten apoyar una conclusión afirmativa de amenaza.

8.467 En lo que se refiere a las afirmaciones específicas de las Comunidades Europeas, no resulta pertinente para las presentes actuaciones la posible existencia de restos de serie en las importaciones de automóviles nacionales, los cuales sólo se beneficiaron del programa de junio de 1996 que ya ha finalizado.

8.468 Los argumentos de la CE acerca del desplazamiento y la obstaculización[598] y la subvaloración de los precios[599] en el futuro también carecen de pertinencia. Como ya se ha visto anteriormente, las Comunidades Europeas no han elaborado ni presentado pruebas específicas en lo que se refiere a la similitud de los productos, lo que quita toda validez a su ya poco convincente alegación de que existe amenaza.

8.469 El hecho de que el automóvil nacional no compite ni ahora ni en el futuro de manera significativa con los automóviles de la CE se ve respaldado por datos históricos. Por ejemplo, a pesar del programa de junio de 1996, las ventas totales en Indonesia de automóviles de pasajeros de marcas de las Comunidades Europeas aumentó de 8.554 unidades en 1995 a 9.526 en 1996.[600] Además, tomando 1996 como año de referencia, el desglose por marcas de los automóviles de pasajeros era el siguiente: Mercedes-Benz, 3.829 unidades (el 40,2 por ciento de las ventas totales de las Comunidades Europeas); BMW, 3.608 unidades (el 37,9 por ciento); Peugeot, 1.401 unidades (el 14,7 por ciento); y Volvo, 688 unidades (el 7,2 por ciento).[601] Sería simplemente un exceso de credulidad suponer que el pequeño Timor sea o llegue a ser un rival de Mercedes-Benz, BMW, Peugeot o Volvo. Por consiguiente, los datos históricos son otro factor para rechazar las afirmaciones de las

[598] Aunque no sea aplicable al presente caso, los grupos especiales del GATT que se han ocupado de reclamaciones sobre desplazamiento u obstaculización han impuesto una elevada carga de la prueba a los reclamantes, que tienen que proporcionar pruebas claras y sustanciales en apoyo de sus alegaciones. Véase, Medidas francesas para favorecer la exportación de trigo y de harina (21 de noviembre de 1958), IBDD 7S/48 (párrafo 23 c), página 57); CEE - Reintegros por las exportaciones de azúcar (6 de noviembre de 1979), IBDD 26S/316 (párrafo 4.28, páginas 342 y 343 y apartado f), páginas 348 y 349).

[599] Por supuesto, el párrafo 5 del artículo 6 requiere que toda comparación de precios se haga en el mismo nivel comercial y en momentos comparables, teniéndose debidamente en cuenta "cualquier otro factor" en su análisis.

[600] Véase AV/14, en el documento adjunto U-21/1-B (no incluye la marca Opel). Los Estados Unidos y la CE incluyen las ventas de Opel en sus estadísticas y en sus cálculos de perjuicio grave. El Gobierno pide que el Grupo Especial emita un dictamen con respecto a qué reclamante tiene derecho a considerar como propias las ventas de Opel.

Como es lógico, la CE pasa por alto su sustancial aumento de las ventas y en cambio se centra en la cuota de mercado afirmando que ésta aumentó "sólo marginalmente" entre 1995 y 1996 y "disminuyó espectacularmente" durante el primer semestre de 1997. No obstante, esta variación de la cuota de mercado carece de pertinencia. Como afirma la propia CE: "Entre 1992 y 1996 las exportaciones de automóviles de pasajeros de la Comunidad crecieron a un ritmo más rápido que la demanda, lo que tuvo por consecuencia importantes aumentos en lo que se refiere a la cuota de mercado". Esto demuestra que la cuota de mercado y el crecimiento de la demanda no están necesariamente correlacionados. Muchos factores ajenos influyen en esa relación, incluidos los cambios en las preferencias de los consumidores.

[601] Véase AV/14, en el documento adjunto U-21/1-B.

Comunidades Europeas de que el automóvil nacional amenaza causar (o, de hecho, ya ha causado) perjuicio grave a los intereses de las Comunidades.

3) Reclamación de los Estados Unidos

8.470 La alegación estadounidense de que existe amenaza es unidimensional ya que se centra únicamente en los efectos putativos del modelo Sportage, que todavía no se construye, sobre las ventas del GM Opel Blazer. Los Estados Unidos afirman en primer lugar que el préstamo concedido a TPN en 1997 constituye una subvención específica que supera el 5 por ciento ad valorem, y alegan que de lo que se trata es de los efectos que tendrá sobre el Sportage cuando se introduzca en el mercado.[602] Después, los Estados Unidos afirman simplemente que "sobre la base de la estrategia de fijación de precios empleada por TPN en relación con el Timor Kia Sephia, es lógico suponer que dicha compañía aprovechará las subvenciones que recibe del Gobierno para subvalorar significativamente los precios de su producto competidor [el Sportage] en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6". Esto no es sino una especulación zafia y carente de base que ni tan siquiera remotamente se aproxima al tipo de prueba positiva que exige el Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias. Esto, además del inadecuado análisis estadounidense sobre el producto similar que ya se ha examinado anteriormente, resulta funesto para la alegación de amenaza presentada por los Estados Unidos.

8.471 Además, Indonesia ha informado a los reclamantes y al Grupo Especial de que no concederá la calidad de automóvil nacional a los vehículos de tipo Sportage.[603]

C. Reclamación en virtud del artículo 28 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias[604]

1. Reclamación formulada por los Estados Unidos

8.472 Los Estados Unidos pretenden que Indonesia ha ampliado el alcance de sus subvenciones arancelarias y fiscales de manera incompatible con el párrafo 2 del artículo 28 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias. A continuación figuran los argumentos de los Estados Unidos en apoyo de esta reclamación.

8.473 Indonesia introdujo por primera vez en 1993 un sistema de incentivos arancelarios y fiscales basados en el contenido nacional, mucho antes de que dicho país firmara el Acuerdo de la OMC y de la fecha en que entró en vigor para Indonesia dicho Acuerdo. No obstante, después de que el Acuerdo entrara en vigor con respecto a Indonesia, este país amplió el alcance de esas subvenciones. De este modo, vulneró el párrafo 2 del artículo 28 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias.

8.474 Para empezar, los incentivos arancelarios y fiscales proporcionados en virtud del programa de 1993 constituyen las llamadas subvenciones "de sustitución de importaciones" o "de contenido nacional" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 3 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias. En primer lugar, se ajustan a la definición de "subvención" que figura en el párrafo 1 del artículo 1 del indicado Acuerdo porque: a) el Estado pierde ingresos; y b) proporcionan beneficios al reducir los pagos arancelarios, fiscales o de ambas

[602] A pesar de la alegación estadounidense, el indicado préstamo no es una subvención porque sus condiciones son plenamente compatibles con las consideraciones comerciales y en todo caso el préstamo queda al margen del presente procedimiento. De todos modos, el Gobierno no tiene que debatir aquí este punto porque los presuntos efectos no amenazan causar perjuicio grave a los intereses estadounidenses.

[603] A este respecto Indonesia ha presentado a los reclamantes y al Grupo Especial una carta dirigida a la compañía TPN por el Ministerio de Industria y Comercio en la que niega los beneficios de automóvil nacional a los vehículos de tipo Sportage (Nº 1039/DJ-ILMK/X/1997 de 21 de octubre de 1997, documento 42 presentado como prueba por Indonesia, documento adjunto E).

[604] En su primera comunicación el Japón alegó que Indonesia había vulnerado el artículo 28 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias, pero, no presentó ninguna reclamación con respecto a esta presunta vulneración.

clases de una empresa. Por supuesto, Indonesia ha admitido que estas medidas constituyen subvenciones. En segundo lugar, estas subvenciones corresponden al ámbito de aplicación del párrafo 1 b) del artículo 3 porque están "supeditadas al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados". Por consiguiente, están prohibidas en virtud del artículo 3 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias.

8.475 Aunque los incentivos arancelarios y fiscales concedidos por Indonesia satisfacen la definición de subvención prohibida, dicho país no se encuentra actualmente sometido a la prohibición del párrafo 1 b) del artículo 3 ya que se trata de un país en desarrollo. En virtud del párrafo 3 del artículo 27 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias, "la prohibición establecida en el párrafo 1 b) del artículo 3 no será aplicable a los países en desarrollo Miembros por un período de cinco años a partir de la fecha de entrada en vigor del Acuerdo sobre la OMC".

8.476 Sin embargo, aunque en la actualidad Indonesia no está sujeta a las disposiciones del párrafo 1 b) del artículo 3 que prohíbe subvencionar el contenido nacional, sí está sometida a lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 28 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias, que prohíbe ampliar el alcance de los programas de subvención incompatibles con las disposiciones de dicho Acuerdo. El artículo 28, que se titula "Programas vigentes", se aplica a los "programas de subvención establecidos en el territorio de un Miembro antes de la fecha de la firma por ese Miembro del Acuerdo sobre la OMC que sean incompatibles con las disposiciones del presente Acuerdo ... ."[605] En el párrafo 2 del artículo 28 se establece lo siguiente: "Ningún Miembro ampliará el alcance de tales programas, ni los prorrogará cuando expiren."

8.477 Indonesia ha ampliado de diversas formas el alcance de sus subvenciones arancelarias y fiscales anteriores a la OMC. En primer lugar, el Decreto Nº 223/1995 revisó las subvenciones arancelarias existentes anteriormente en virtud del Decreto Nº 645/1993 en lo que respecta a las piezas de los automóviles de pasajeros. A continuación figura dicha revisión.

Cuadro 37
Piezas de automóviles de pasajeros

Porcentajes de contenido nacional	Derechos de importación en virtud del Decreto Nº 645/1993	Derechos de importación en virtud del Decreto Nº 223/1995
Menos del 20%	100%	65%
Entre el 20% y el 30%	80%	50%
Más del 30% y hasta el 40%	60%	35%
Más del 40% y hasta el 50%[606]	40%	20%
Más del 50% y hasta el 60%[607]	40%	10%
Más del 60%	0%	0%

8.478 Como demuestra el cuadro anterior, en el caso de los incentivos arancelarios para las piezas de automóviles de pasajeros el Decreto Nº 223/1995, al establecer nuevas graduaciones para las tasas de contenido nacional (es decir, la gama del 40 al 50 por ciento y la del 50 al 60 por ciento) amplía la variedad de incentivos existente. Por ejemplo, en el caso de una empresa montadora de automóviles de pasajeros con un contenido nacional del 41 por ciento, el Decreto Nº 645/1993 la obligaba a aumentar su contenido nacional a más del 60 por

[605] Párrafo 1 del artículo 28 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias.

[606] En el Decreto Nº 645/1993 sólo figuraba una categoría, del 40 al 60 por ciento.

[607] En el Decreto Nº 645/1993 sólo figuraba una categoría, del 40 al 60 por ciento.

ciento para obtener el beneficio adicional de un derecho de importación del cero por ciento. Habida cuenta de que un 60 por ciento de contenido nacional puede constituir un objetivo inalcanzable, la empresa montadora habría carecido de incentivos para aumentar el contenido nacional más allá del 41 por ciento.[608] En cambio, en virtud del Decreto Nº 223/1995 esa misma empresa no tiene que superar el 60 por ciento de contenido nacional para obtener una subvención adicional. Lo que es más, puede reducir sus derechos de importación del 20 al 10 por ciento con un contenido nacional de sólo el 51 por ciento.

8.479 El Decreto Nº 82/1996 también amplía el alcance de los incentivos arancelarios anteriores a la OMC. En virtud del Decreto Nº 82/1996, el productor o montador de un automóvil nacional no tiene que pagar derechos sobre las piezas importadas si el vehículo tiene un contenido nacional del 20 por ciento durante el primer año o del 40 por ciento durante el segundo. En el caso de los automóviles de pasajeros, el productor o montador de un automóvil con un contenido nacional del 20 por ciento pagaba un derecho de importación del 80 por ciento en virtud del Decreto Nº 645/1993 pero un productor o montador de un automóvil con un contenido nacional del 40 por ciento pagaba un derecho del 60 por ciento. Está claro que el ajuste de los derechos de importación del 80 por ciento y del 60 por ciento al cero por ciento constituye una ampliación del alcance de la subvención arancelaria.

8.480 En segundo lugar, Indonesia ha ampliado el alcance de los incentivos fiscales que aplicaba antes de que existiera la OMC. Recuérdese que en virtud del Decreto Nº 647/1993 los automóviles de pasajeros de cilindrada inferior a 1.600 cm^3 y los jeeps estaban sujetos a un impuesto de lujo preferente del 20 por ciento, a condición de que su contenido nacional superara el 60 por ciento. De este modo, el Decreto Nº 647/1993 constituía una importante subvención para la sustitución de importaciones en lo que respecta a los jeeps y determinados automóviles de pasajeros, cuya cuantía era la diferencia existente entre la tasa preferente del 20 por ciento y la tasa del 35 por ciento aplicable a los vehículos correspondientes con un contenido nacional no superior al 60 por ciento.

8.481 El Reglamento Nº 36/1996 aumentó la cuantía de la subvención fiscal y amplió los tipos de vehículos con derecho a subvención. En virtud del Reglamento Nº 36/1996, el impuesto de lujo se redujo del 20 por ciento a cero en lo que se refiere a los vehículos automóviles con un contenido local superior al 60 por ciento. Además, en vez de limitar la subvención fiscal a los jeeps, el Reglamento Nº 36/1996 autoriza aplicar la exención fiscal a todos los vehículos utilitarios ligeros. Finalmente, los "vehículos automóviles nacionales" están sujetos a un impuesto de lujo igual a cero aunque sólo es obligatorio que un contenido nacional del 20 por ciento durante el primer año y del 40 por ciento durante el segundo.

8.482 En resumen, Indonesia ha ampliado significativamente el alcance de las subvenciones al contenido nacional que aplicaba antes de que se fundara la OMC. De este modo ha actuado de forma incompatible con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 28 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias.

8.483 Indonesia no ha cuestionado la descripción precisa de los Estados Unidos de la forma en que había ampliado el alcance de esas subvenciones. Indonesia responde con dos argumentos: 1) habida cuenta de que el párrafo 3 del artículo 27 no contiene una disposición expresa de statu quo comparable con la que se refiere a las subvenciones a la exportación en el párrafo 4 del artículo 27, los redactores tienen que haber tenido la intención de no incluir una disposición de statu quo en lo que se refiere a las subvenciones al contenido nacional; y 2) las subvenciones al contenido nacional concedidas por países en desarrollo Miembros no son "incompatibles con las disposiciones del [Acuerdo]" en el sentido del párrafo 1 del artículo 28. Los Estados Unidos afirman que ambos argumentos son erróneos.

8.484 El primer argumento no tiene en cuenta el texto del artículo 28 ni cómo se redactó el párrafo 3 del artículo 27. En lo que se refiere al artículo 28, el texto está redactado de forma que se aplique a todos los Miembros y no únicamente a los que sean países desarrollados. Si los redactores hubieran pretendido que el

[608] La mayoría de observadores considera que lograr el 60 por ciento de contenido nacional para los automóviles de pasajeros resulta muy problemático. "In Defence of the National Car Project", Business Times (Singapore), 10 de junio de 1996 (documento 14 presentado como prueba por los Estados Unidos, páginas 72 a 74).

artículo 28 sólo se aplicara a los países Miembros desarrollados, cabe suponer que lo habrían dicho explícitamente. En cambio, las disposiciones del artículo 28 se aplican a todos los Miembros, excepto en virtud de las modificaciones establecidas por otras disposiciones del Acuerdo. Si bien el párrafo 3 del artículo 27 puede modificar los plazos establecidos en el párrafo 1 b) del artículo 28 para suprimir las subvenciones que sean incompatibles con el Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias, el párrafo 3 del artículo 27 no modifica los requisitos de notificación establecidos en el párrafo 1 a) del artículo 28 ni los requisitos de statu quo del párrafo 2 del artículo 28.

8.485 En lo que respecta a cómo se redactó el párrafo 3 del artículo 27, cuando antes se ha examinado el Acuerdo sobre las MIC los Estados Unidos han demostrado que el párrafo 3 del artículo 27 constituyó una inserción de última hora en el texto del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias, destinada a evitar que se prohibieran las subvenciones al contenido nacional que se habrían permitido en virtud de las disposiciones transitorias del Acuerdo sobre las MIC. Al llevar a cabo esta inserción de última hora no se introdujeron todos los cambios necesarios para un ajuste general. Por ejemplo, en el párrafo 7 del artículo 27 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias se aclara que las disposiciones del artículo 4 no serán aplicables a un país en desarrollo Miembro en el caso de las subvenciones a la exportación que sean conformes a las disposiciones de los párrafos 2 a 5. El párrafo 7 del artículo 27 debería haberse revisado para que incluyera una referencia a las subvenciones al contenido nacional, pero no se hizo así, y en consecuencia tiene que considerarse, como todas las partes en el presente caso así lo han hecho, que esta referencia omitida existe en el párrafo 7 del artículo 27.

8.486 Por consiguiente, el hecho de que en el párrafo 3 del artículo 27 no exista una disposición de statu quo comparable a la disposición que figura en el párrafo 4 de ese mismo artículo no debe interpretarse como una decisión deliberada de sus redactores de excluir de la obligación general de statu quo establecida en el párrafo 2 del artículo 28 las subvenciones al contenido nacional otorgadas por los países en desarrollo. Esto es especialmente cierto habida cuenta de que existe una decisión comparable de statu quo en el párrafo 4 del artículo 5 del Acuerdo sobre las MIC.

8.487 Volviendo al argumento de Indonesia de que las subvenciones al contenido nacional otorgadas por un país Miembro en desarrollo no son "incompatibles con" las disposiciones del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias, cabe decir simplemente que "incompatibles con" no es sinónimo de "prohibidos por". Si los redactores hubiesen pretendido que el párrafo 1 del artículo 28 sólo abarcara las subvenciones prohibidas por el Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias, habían podido utilizar fácilmente las palabras más precisas "prohibidos por".

8.488 Por último, la interpretación limitada que hace Indonesia del artículo 28 es incompatible con el objeto y finalidad del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias, que es aumentar la disciplina en la utilización de las subvenciones a la exportación y al contenido nacional. Aunque se prevé un plazo para suprimir esas subvenciones en determinados países, no existe ninguna disposición en el Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias que admita expresamente la ampliación unilateral o el aumento de esos tipos de subvenciones durante su fase de eliminación gradual. Al contrario, las dos únicas disposiciones del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias que tratan expresamente esta cuestión, el párrafo 4 del artículo 27 y el párrafo 2 del artículo 28, condenan esas ampliaciones o aumentos.

8.489 En resumen, Indonesia no ha rebatido que se haya violado el párrafo 2 del artículo 28 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias.

2. Respuesta de Indonesia

8.490 Indonesia responde a la alegación formulada en virtud del párrafo 2 del artículo 28 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias afirmando que el párrafo 3 del artículo 27 del Acuerdo le permite, en su calidad de país en desarrollo, mantener las subvenciones concedidas en virtud de los programas de 1993 y febrero de 1996. A continuación figuran los argumentos presentados por Indonesia a este respecto.

a) A Indonesia se le aplica el párrafo 3 del artículo 27

8.491 El derecho a recibir subvenciones en virtud de los programas de 1993 y febrero de 1996 y el nivel de subvención otorgado a cada beneficiario dependen del porcentaje de piezas y componentes de origen nacional de un determinado modelo o componente de automóvil. Por consiguiente, como ya se ha señalado, estas subvenciones corresponden técnicamente al ámbito de aplicación del párrafo 1 b) del artículo 3 como "subvenciones supeditadas al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados, como condición única o entre otras varias condiciones". Como ya se ha visto anteriormente, Indonesia, en su calidad de país en desarrollo, entra dentro del ámbito de aplicación del párrafo 3 del artículo 27 del Acuerdo sobre Subvenciones y en consecuencia queda fuera de la prohibición del párrafo 1 b) del artículo 3 durante un período de cinco años.

b) El párrafo 3 del artículo 27 no impide que se introduzcan o amplíen subvenciones al contenido nacional

8.492 El párrafo 3 del artículo 27 no impide que Indonesia, en su calidad de país en desarrollo, introduzca o aumente sus subvenciones al contenido nacional. Dicho artículo dice lo siguiente:

> La prohibición establecida en el párrafo 1 b) del artículo 3 no será aplicable a los países en desarrollo Miembros por un período de cinco años ... a partir de la entrada en vigor del Acuerdo sobre la OMC.

En cambio, el párrafo 4 del artículo 27 no permite que "los países en desarrollo Miembros a que se refiere el párrafo 2 b)" [del artículo 27] (es decir, los países en desarrollo excepto los menos adelantados y los países cuyo PNB por habitante sea inferior a 1.000 dólares anuales) "aument[en] el nivel de sus subvenciones a la exportación".

8.493 En virtud de las normas de interpretación que figuran en la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, la inclusión de una prohibición o de nuevas o mayores subvenciones a la exportación al amparo del párrafo 4 del artículo 27 y la inexistencia de toda prohibición de esta clase en cuanto a las subvenciones al contenido nacional en virtud del párrafo 3 del artículo 27 sólo pueden significar que no existe esa imposibilidad en virtud del párrafo 3 del artículo 27. Si los redactores del Acuerdo sobre Subvenciones hubieran tenido la intención de impedir la introducción o ampliación de subvenciones al contenido nacional, lo habrían hecho expresamente en el párrafo 3 del artículo 27, tal como lo hicieron con respecto a las subvenciones a la exportación en el párrafo 4 del mismo artículo.

c) Las subvenciones al contenido nacional no entran dentro del ámbito del párrafo 4 del artículo 27 porque no existen subvenciones "a la exportación" e Indonesia es un país en desarrollo en el sentido de lo dispuesto en el anexo VII

8.494 La parte pertinente del párrafo 4 del artículo 27 dice lo siguiente:

> 27.4 Los países en desarrollo Miembros a que se refiere el párrafo 2 b) eliminarán sus subvenciones a la exportación dentro del mencionado período de ocho años, preferentemente de manera progresiva. No obstante, los países en desarrollo Miembros no aumentarán el nivel de sus subvenciones a la exportación, y las eliminarán en un plazo más breve que el previsto en el presente párrafo cuando la utilización de dichas subvenciones a la exportación no esté en consonancia con sus necesidades de desarrollo. (El subrayado es nuestro y se ha suprimido la nota a pie de página.)

8.495 Tal como está redactado, el párrafo 4 del artículo 27 sólo se aplica a las subvenciones "a la exportación". La expresión "subvenciones a la exportación" es una expresión técnica que se refiere a las subvenciones definidas en el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo sobre Subvenciones:

> las subvenciones supeditadas de jure o de facto a los resultados de exportación, como condición única o entre otras varias condiciones, con inclusión de las citadas a título de ejemplo en el anexo I. (Se omiten las notas a pie de página.)

Esta expresión no incluye el contenido nacional, que se define separadamente en el párrafo 1 b) del artículo 3.

8.496 La distinción entre subvenciones a la exportación y subvenciones al contenido nacional también está explícita en el artículo 27, en el que se establece un trato especial y diferenciado para cada uno de esos dos tipos de subvenciones. Los párrafos 2 y 4 del artículo 27 se refieren a las subvenciones a la exportación (párrafo 1 a) del artículo 3) y el párrafo 3 del artículo 27 se refiere a las subvenciones al contenido nacional (párrafo 1 b) del artículo 3). En consecuencia, la condición establecida en el párrafo 4 del artículo 27 no se aplica a la subvención de Indonesia al contenido nacional que figura en el párrafo 1 b) del artículo 3.

8.497 Además, incluso aunque el párrafo 4 del artículo 27 se aplicara a las subvenciones al contenido nacional (que, repetimos, no se aplica), la prohibición de aumentar el nivel de las subvenciones no se aplicaría a Indonesia. El párrafo 4 del artículo 27 se aplica a "los países en desarrollo Miembros a que se refiere el párrafo 2 b) [del artículo 27]". Tal como está redactado, no se aplica a los países en desarrollo Miembros aludidos en el párrafo 2 a) del artículo 27 -aquellos "a que se refiere el Anexo VII" del Acuerdo sobre Subvenciones.[609] Indonesia es un país en desarrollo Miembro en el sentido del Anexo VII, y en calidad de tal figura en el párrafo b) del indicado anexo. También por esta razón, la subvención de Indonesia al contenido nacional no corresponde a las disposiciones del párrafo 4 del artículo 27.

> d) La subvención al contenido nacional no entra dentro del ámbito de aplicación del párrafo 2 del artículo 28 porque no es incompatible con el Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias

8.498 El párrafo 2 del artículo 28, relativo a la ampliación de los programas de subvenciones, no se aplica a Indonesia en su calidad de país en desarrollo. El artículo 28 es una disposición que establece la supresión gradual de los programas de subvenciones existentes en la fecha de entrada en vigor del Acuerdo de la OMC que sean incompatibles con el Acuerdo sobre Subvenciones. El artículo completo está redactado como sigue:

> 28.1 Los programas de subvención establecidos en el territorio de un Miembro antes de la fecha de la firma por ese Miembro del Acuerdo sobre la OMC que sean incompatibles con las disposiciones del presente Acuerdo:
>
> a) se notificarán al Comité a más tardar 90 días después de la fecha de entrada en vigor del Acuerdo sobre la OMC para ese Miembro; y
>
> b) se pondrán en conformidad con las disposiciones del presente Acuerdo en un plazo de tres años a partir de la fecha de entrada en vigor del Acuerdo sobre la OMC para el Miembro en cuestión y hasta entonces no estarán sujetos a las disposiciones de la parte II.
>
> 28.2 Ningún Miembro ampliará el alcance de tales programas, ni los prorrogará cuando expiren (el subrayado es nuestro).

[609] Los reclamantes no pueden afirmar con éxito que la segunda frase del párrafo 4 del artículo 27 no se limite a los países en desarrollo Miembros a que se refiere el párrafo 2 b) del artículo 27. La primera frase del párrafo 4 del artículo 27 se refiere expresamente a los países aludidos en el párrafo 2 b). La tercera frase se refiere al deseo de ampliar el período de ocho años para eliminar las subvenciones a la exportación. Sólo puede aplicarse a los países previstos en el párrafo 2 b) ya que los previstos en el párrafo 2 a) (es decir, los del Anexo VII) no tienen que eliminar gradualmente sus subvenciones a la exportación en el plazo de ocho años. Además, la misma segunda frase se refiere a la eliminación de las subvenciones a la exportación "en un plazo más breve que el previsto en el presente párrafo". (El subrayado es nuestro). Este plazo sólo puede ser el de ocho años establecido para la eliminación de las subvenciones a la exportación por parte de los países a que se refiere el párrafo 2 b). En consecuencia, el análisis del texto de la segunda frase del párrafo 4 del artículo 27 y de su contexto confirma que todo el párrafo 4 del artículo 27 se aplica únicamente a los países a que se refiere el párrafo 2 b).

8.499 El párrafo 2 del artículo 28 sólo se aplica a los programas de subvención que sean incompatibles con las disposiciones del Acuerdo sobre Subvenciones. Por consiguiente, la referencia en el párrafo 2 del artículo 28 a "tales programas" sólo puede referirse a los programas de subvención que sean "incompatibles" con el Acuerdo y que "se pondrán en conformidad" con sus disposiciones.

8.500 Las subvenciones de Indonesia al contenido nacional en virtud del programa de incentivos de 1993 se aplicaban al 1º de enero de 1995 (fecha en que entró en vigor el Acuerdo sobre la OMC) pero ni entonces ni ahora son incompatibles con las disposiciones del Acuerdo sobre Subvenciones. Sólo las subvenciones que están prohibidas son incompatibles con dicho Acuerdo. "Ningún Miembro concederá ni mantendrá" una subvención prohibida (párrafo 2 del artículo 3) y, caso de que se llegue a la conclusión de que existe tal subvención, se recomendará al Miembro que "la retire sin demora (párrafo 7 del artículo 4). Por otra parte, las subvenciones (recurribles) (incluidas las otorgadas por países en desarrollo que no estén prohibidas en virtud del párrafo 3 del artículo 27) no son incompatibles con el Acuerdo. Podrán concederse, pero si posteriormente se determina que han tenido efectos desfavorables para los intereses de otro Miembro, "el Miembro que otorgue o mantenga esa subvención adoptará las medidas apropiadas para eliminar los efectos desfavorables o retirará la subvención" (párrafo 8 del artículo 7). Dicho de otro modo, las subvenciones recurribles son compatibles con el Acuerdo pero es preciso poner remedio a cualquier efecto desfavorable que puedan causar al comercio.

IX. RECLAMACIONES EN VIRTUD DEL ARTÍCULO X

A. Reclamaciones en virtud del párrafo 3 a) del artículo X del GATT de 1994

1. Reclamaciones formuladas por el Japón

9.1 El Japón alega que el Programa de Automóviles Nacionales ampliado se administró vulnerando el párrafo 3 a) del artículo X del GATT de 1994. A continuación figuran los argumentos presentados por el Japón en apoyo de esta reclamación:

a) El párrafo 3 a) del artículo X del GATT de 1994 exige una aplicación uniforme, imparcial y razonable de las normativas

9.2 En el párrafo 3 a) del artículo X del GATT de 1994 se establece lo siguiente:

> Cada parte contratante aplicará de manera uniforme, imparcial y razonable sus leyes, reglamentos, decisiones judiciales y disposiciones administrativas a que se refiere el párrafo 1 de este artículo.

Con arreglo a lo establecido en el párrafo 1 del artículo X, las leyes, reglamentos y decisiones judiciales incluyen en particular los relativos a "los tipos de los derechos de aduana, impuestos u otras cargas".

9.3 El informe del Órgano de Apelación en el caso CE - Bananos III destacó que el párrafo 3 a) del artículo X "no se aplica a las propias leyes, reglamentos, decisiones judiciales y disposiciones administrativas, sino a la administración de tales leyes, reglamentos, decisiones judiciales y disposiciones administrativas".[610]

b) Indonesia concedió ventajas a los automóviles importados por PT Timor en violación del párrafo 3 a) del artículo X del GATT de 1994

9.4 En junio de 1996 Indonesia autorizó a PT Timor a importar automóviles con exención de derechos de conformidad con lo dispuesto en el Decreto Presidencial Nº 42, aunque de forma patente no se cumplió el requisito de efectuar compras de contrapartida, que figura claramente en el Decreto del Ministerio de Comercio e Industria Nº 142/MPP/Kep/6/1996.[611] Las estadísticas comerciales indonesias indican que es totalmente

[610] Informe del Órgano de Apelación, CE - Bananos III, párrafo 200.

[611] Decreto del Ministerio de Comercio e Industria Nº 142/MPP/Kep/1996 (documento 43 presentado como prueba por el Japón).

improbable que TPN y Kia hayan cumplido el requisito de efectuar compras de contrapartida por valor del 24 por ciento, que figura claramente en el Decreto Gubernamental.[612] A raíz de esta autorización se importaron con exención de derechos casi 40.000 automóviles cuyas ventas también estuvieron exentas del impuesto de lujo, como ya se ha visto anteriormente. Estos hechos constituyen violaciones del párrafo 3 a) del artículo X del GATT de 1994 por las razones que se indican a continuación.

9.5 En primer lugar, el Decreto Presidencial Nº 42/1996[613] y el Decreto del Ministerio de Comercio e Industria Nº 142/MPP/Kep/6/1996 corresponden al ámbito de aplicación del párrafo 1 del artículo X del GATT de 1994, ya que se trata claramente de una normativa que se refiere a "los derechos de aduana, impuestos u otras cargas".

9.6 En segundo lugar, Indonesia autorizó a PT Timor, lo que dio por resultado de exención de derechos y del impuesto de lujo, en clara violación del Decreto Presidencial Nº 42 y del Decreto del Ministerio de Comercio e Industria Nº 142/MPP/Kep/6/1996. Dicho de otro modo, Indonesia aplicó de manera parcial y no razonable su normativa.

9.7 Por consiguiente, Indonesia concedió ventajas a los automóviles importados por PT Timor en violación del párrafo 3 a) del artículo X del GATT de 1994.

2. Respuesta de Indonesia

9.8 Indonesia afirma que es incorrecta la afirmación del Japón de que la concesión de la "condición de empresa de vanguardia" a TPN violó el párrafo 3 a) del artículo X del GATT de 1994. A continuación figuran los argumentos de Indonesia a este respecto.

a) Es incorrecta la afirmación del Japón de que la concesión de la "condición de empresa de vanguardia" a TPN violó el párrafo 3 a) del artículo X del GATT de 1994

9.9 El Japón pretende equivocadamente que Indonesia ha actuado de forma incompatible con el párrafo 3 a) del artículo X del Acuerdo General que establece la obligación de aplicar de manera uniforme, imparcial y razonable las leyes, reglamentos, decisiones judiciales y disposiciones administrativas. Indonesia no ha violado el párrafo 3 a) del artículo X.

9.10 En primer lugar, como ya se ha examinado en el contexto del artículo I del GATT (véase la sección VII.D), tal como estaba previsto el programa de junio de 1996 dejó de estar vigente el 30 de junio de 1997, y no será renovado. Habida cuenta de que ya no existen el programa ni la autoridad en virtud de la cual se concedió, no hay base alguna para que el Grupo Especial llegue a una determinación afirmativa.

---

[612] Durante el período comprendido entre enero y diciembre de 1996 el importe total de las piezas y componentes de automóviles exportados de Indonesia a Corea ascendió a 5.777.483 dólares, lo que no sólo incluye las piezas y componentes del "Sedan/S515-1500 cm^3" sino también de otros modelos producidos por Kia Motors y de vehículos fabricados por otras empresas coreanas (véase el documento 50 presentado como prueba por el Japón). Por otra parte, el valor de los automóviles nacionales importados de Kia Motors durante el período comprendido entre junio y diciembre de 1996 ascendió a 131.242.800 dólares (véase los documentos 30 y 31 presentados como prueba por el Japón). En consecuencia, es totalmente evidente que en el período transcurrido de junio a diciembre de 1996, ambos incluidos, el valor de las compras de contrapartida efectuadas por Kia no podían representar el 25 por ciento del valor de las importaciones de los automóviles nacionales (es decir. 32.810.700 dólares).

[613] Decreto Presidencial Nº 42/1996 (documento 9 presentado como prueba por el Japón).

9.11 En segundo lugar, se designó la compañía TPN para construir y fabricar un automóvil nacional en virtud de la Decisión Nº 02/SK/1996, de 5 de marzo de 1996, del Ministro de Estado para la Movilización de Fondos de Inversión.[614] Esta decisión se basó en lo siguiente:

- la solicitud de TPN de ser escogida para construir un automóvil (carta de TPN Nº 071/PD/TPN/II/96 de 28 de febrero de 1996)[615];

- la obtención por parte de TPN de la aprobación de la inversión nacional (Nº 607/I/PMDN/1995, de 9 de noviembre de 1995)[616]; y

- el cumplimiento por parte de TPN de todos los criterios y requisitos necesarios para una designación como fabricante de un automóvil nacional, según lo establecido en el Decreto Nº 01/SK/1996, de 27 de febrero de 1996, del Ministro de Estado para la Movilización de Fondos de Inversión[617], que a su vez aplica la Instrucción Presidencial Nº 2/1996, de 19 de febrero de 1996.[618]

9.12 Al igual que Kia cualquier compañía japonesa podía haber intentado participar en el Programa de Automóviles Nacionales, pero ninguna lo hizo. De haberlo hecho, habría sido juzgada con arreglo a los mismos criterios aplicados a TPN (los de la Instrucción Presidencial Nº 2/1996 y los reglamentos y decretos de aplicación de dicha instrucción). El programa se habría aplicado de manera uniforme, imparcial y razonable. Por consiguiente, no existe ninguna base para la afirmación del Japón de que Indonesia actuó de forma incompatible con las obligaciones establecidas en el párrafo 3 a) del artículo X del Acuerdo General.

b) Indonesia se ha ajustado plenamente a la letra y el espíritu del artículo X que, en todo caso, no establece obligaciones sustantivas

9.13 Indonesia ha aplicado de manera uniforme e imparcial las leyes, decretos, reglamentos y decisiones relativos al Programa de Automóviles Nacionales, de conformidad con el párrafo 3 del artículo X del GATT de 1994. No obstante, el Japón insiste en que sus fabricantes todavía no entienden las subvenciones y la manera cómo las aplica Indonesia. !Es extraordinario¡ Los fabricantes del Japón las entienden lo suficientemente bien para haber aumentado a más del 40 por ciento su cuota conjunta en todos los mercados indonesios de automóviles de pasajeros, incluido el mercado en que compite el Timor. Este crecimiento carece de precedentes. Además, los fabricantes japoneses de automóviles lo han conseguido compitiendo con éxito con los fabricantes de las Comunidades Europeas y los Estados Unidos y conseguir sus cuotas de mercado. Es de suponer que estos últimos entienden las subvenciones, ya que ni los Estados Unidos ni las Comunidades Europeas han considerado conveniente alegar ignorancia.

9.14 Por último, la réplica del Japón no es sino una descripción de economía doméstica en relación con una medida que ya no se aplica. La descripción no demuestra que haya nada parcial, no uniforme o no razonable. El Gobierno no puede entender por qué el Japón insiste en continuar presentando una reclamación evidentemente errónea en virtud del artículo X.

c) El Gobierno de Indonesia no estableció el Programa de Automóviles Nacionales para el beneficio exclusivo de TPN

[614] Véase el documento 5 presentado como prueba por Indonesia.

[615] Véase el documento 14 presentado como prueba por Indonesia.

[616] Véase el documento 15 presentado como prueba por Indonesia.

[617] Véase el documento 4 presentado como prueba por Indonesia.

[618] Véase el documento 1 presentado como prueba por Indonesia.

9.15 Gran parte de la reclamación presentada por el Japón al amparo del artículo X se basa en su afirmación errónea y carente de fundamento de que el Programa de Automóviles Nacionales se creó únicamente en beneficio de la compañía TPN. Como ya ha demostrado el Gobierno, esta afirmación es falsa. Dicho programa se creó en beneficio de Indonesia y se puso a disposición de cualquier empresa que reuniera las condiciones fijadas. Se eligió a TPN por el vigor de su propuesta. En especial, se llegó a la conclusión de que la propuesta de TPN de fabricar el automóvil Timor S515 utilizando tecnología de Kia Motors de Corea del Sur cumplía las condiciones establecidas en el Decreto Nº 31/1996 del Ministro de Industria y Comercio.

d) El Gobierno de Indonesia enfoca adecuadamente la cuestión de si la compañía TPN ha cumplido lo dispuesto en los decretos pertinentes. De todos modos, se trata de una cuestión de cumplimiento del derecho interno indonesio, no del cumplimiento del artículo X del GATT de 1994

9.16 El Japón también confunde a propósito los términos y relaciones de los decretos con su cumplimiento, en un vano intento de seguir presentando de forma distorsionada la conducta de Indonesia. En su segunda comunicación, Indonesia señaló a este respecto que estaba examinando si TPN había cumplido lo dispuesto en los decretos y que si el Gobierno llegaba a la conclusión de que no lo había hecho adoptaría las medidas adecuadas previstas en los propios decretos.[619] Posteriormente, Indonesia presentó una carta con los resultados de ese examen, que indicaron que TPN no había cumplido los requisitos exigidos por los decretos. En consecuencia, el Ministro de Hacienda daría instrucciones al Director General de Aduanas para exigir a TPN el pago de los derechos de importación y del impuesto de lujo sobre las ventas que dicha empresa debía al no haber cumplido durante el primer año los criterios establecidos en el Programa de Automóviles Nacionales.

3. Argumentos de réplica presentados por el Japón

9.17 Los argumentos presentados por el Japón para replicar a las respuestas de Indonesia respecto de las reclamaciones planteadas en virtud del párrafo 3 a) del artículo X del GATT de 1994 figuran a continuación.

9.18 El Gobierno de Indonesia, al otorgar ventajas en virtud del Programa de Automóviles Nacionales a una empresa que no cumple sus propios requisitos normativos, vulnera el párrafo 3 a) del artículo X del GATT. El Japón ha declarado concretamente que los datos comerciales de Indonesia indican que no se cumplió el requisito de efectuar un 25 por ciento de compras de contrapartida.

9.19 Indonesia no respondió de manera significativa a los argumentos del Japón. Por el contrario, afirmó de forma improcedente que "[PT Timor] fue designada para construir y producir un automóvil nacional según la decisión Nº 02/SK/1996 del Ministro de Estado para la Movilización de Fondos de Inversión" y que "al igual que Kia cualquier compañía japonesa podía haber pedido participar en el Programa de Automóviles Nacionales". Resulta evidente que ninguna de estas declaraciones se refiere en modo alguno a las violaciones del párrafo 3 del artículo X demostradas por el Gobierno del Japón.

9.20 Indonesia sólo trata de eludir la verdadera cuestión, alegando por ejemplo que "el Japón ... confunde a propósito los ... decretos con su cumplimiento". Sin embargo, la obligación establecida en el párrafo 3 a) del artículo X del GATT se refiere específicamente a la aplicación o cumplimiento de las normas. El Japón no puede desentrañar el misterio de que Indonesia crea que la manera cómo aplica el Programa de Automóviles Nacionales no es de la incumbencia del párrafo 3 a) del artículo X del GATT.

9.21 Además, Indonesia ha reconocido que "los datos preliminares dan a entender" que el Japón tiene razón al afirmar que PT Timor no cumplió los requisitos del Programa de Automóviles Nacionales. Indonesia también reconoció que a pesar de ello no llevó a cabo una auditoría de conformidad aunque el programa de junio de 1996 había expirado supuestamente más de cinco meses antes. Indonesia tampoco había pedido a PT Timor que devolviera los beneficios o presentara un calendario acerca de la realización de la auditoría. Por consiguiente, el Gobierno del Japón llega a la conclusión de que el retraso en realizar la auditoría constituye otra indicación clara

[619] Véase el documento 43 presentado como prueba por Indonesia, página 3.

de que el Gobierno de Indonesia no ha aplicado de manera razonable el Programa de Automóviles Nacionales y de que esto también constituye de por sí una violación del párrafo 3 a) del artículo X del GATT.[620]

9.22 Indonesia admitió en esencia haber concedido ventajas a la compañía TPN sin tener en cuenta su propia normativa. Para tener derecho a las ventajas concedidas por el programa de junio de 1996, el Decreto Presidencial Nº 42 exige que los automóviles nacionales procedentes de Corea tienen que fabricarlos trabajadores indonesios y cumplir el requisito de que haya un 25 por ciento de compras de contrapartida. Sin embargo, Indonesia, en sus respuestas a las preguntas del Japón, afirma con respecto al primer requisito que "actualmente el Gobierno está verificando los datos". Y lo que es más asombroso, con respecto al segundo requisito el Gobierno de Indonesia sólo comunicó al Japón un día antes de la segunda reunión del Grupo Especial, el 9 de enero de 1998, su propia verificación que confirmaba que TPN no había cumplido dicho requisito. Por consiguiente, está claro que Indonesia autorizó a TPN sin examinar si cumplía las condiciones o incluso si era de esperar que las cumpliera.

9.23 Finalmente, el Gobierno del Japón señala que se necesita mucha imaginación para considerar que "trabajadores indonesios" han producido 40.000 automóviles cuando presuntamente sólo fueron a Corea 100 nacionales indonesios, enviados además en calidad de "personal en adiestramiento". Asimismo, la prensa informó de que un parlamentario indonesio que visitó Corea en agosto de 1996 sólo encontró a tres trabajadores indonesios en la empresa Kia.[621]

B. Reclamaciones efectuadas en virtud del párrafo 1 del artículo X del GATT de 1994

1. Reclamaciones presentadas por el Japón

9.24 El Japón alega que el Programa de Automóviles Nacionales ampliado también vulnera el párrafo 1 del artículo X del GATT de 1994, que requiere la publicación de la normativa comercial. El argumento del Japón en apoyo de esta reclamación figura a continuación.

9.25 El párrafo 1 del artículo X del GATT de 1994 establece lo siguiente:

> Las leyes, reglamentos, decisiones judiciales y disposiciones administrativas de aplicación general que cualquier parte contratante haya puesto en vigor y que se refieran ... a los tipos de los derechos de aduana, impuestos u otras cargas ... serán publicados rápidamente a fin de que los gobiernos y los comerciantes tengan conocimiento de ellos ...

9.26 Indonesia nunca ha dado a conocer con claridad los requisitos aplicables a los automóviles nacionales importados, y ha aplicado de manera parcial y no razonable la normativa pertinente. La falta de claridad se observa sobre todo en lo que se refiere al Decreto Nº 31/MPP/SK/2/1996 del Ministro de Industria y Comercio, de febrero de 1996, en el que figura el requisito de que los automóviles nacionales "se produzcan en el país", así como requisitos sobre el contenido nacional[622], y en relación con el significado de las palabras "personal indonesio" en el Decreto Presidencial Nº 42/1996.[623] Indonesia no sólo no expuso claramente estos requisitos en la normativa publicada sino que tampoco los explicó con claridad durante las consultas celebradas con el Japón.

---

[620] Como se ha indicado más arriba y en la sección X, Indonesia ha presentado al Grupo Especial una carta sobre los resultados de la auditoría (documento 47 presentado como prueba por Indonesia).

[621] Jakarta Post, "Kia Motors lacks Indonesian staff: House member" (30 de enero de 1997) (documento 73 presentado como prueba por el Japón), Jakarta Post, "Timor sends only 10 supervisors to Kia plant" (31 de enero de 1997) (documento 74 presentado como prueba por el Japón), Far Eastern Economic Review, "The Timor Gap" (27 de febrero de 1997) (documento 75 presentado como prueba por el Japón).

[622] Decreto del Ministro de Industria y Comercio, Nº 31/MPP/SK/2/1996 (documento 28 presentado como prueba por el Japón).

[623] Decreto Presidencial Nº 42/1996 (documento 9 presentado como prueba por el Japón).

9.27 En particular, Indonesia dijo claramente que también tenían que cumplirse las condiciones estipuladas en el Decreto Nº 31/1996 del Ministro de Industria y Comercio, además de las condiciones del Decreto 42/1996.[624] Sin embargo, es evidente que los automóviles nacionales importados no pueden cumplir las condiciones establecidas en el Decreto 31/1996, en especial el párrafo a) del artículo 1, que requiere que "se produzcan en el país utilizando servicios propiedad de compañías industriales nacionales u órganos legales indonesios cuyas acciones pertenezcan en su totalidad a ciudadanos de dicho país". (El subrayado es nuestro.)

9.28 En segundo lugar, el Gobierno de Indonesia ha afirmado[625] que "los requisitos de contenido nacional estipulados por el Ministro de Industria y Comercio" en el artículo 1 del Decreto Presidencial Nº 42/1996, corresponden a los estipulados en el artículo 3 del Decreto Nº 31/MPP/SK/2/1996 del Ministro de Industria y Comercio (es decir, "al final del primer año alcanzarán una tasa de contenido nacional de más del 20 por ciento"). No obstante, el Gobierno de Indonesia añadió después que "el cumplimiento del requisito de efectuar un 25 por ciento de compras de contrapartida [establecido en el Decreto Nº 142/MPP/Kep/6/1996 del Ministro de Comercio e Industria] se considerará que equivale a alcanzar el 20 por ciento de contenido nacional" y que PT Timor "debería exportar, y Kia Motors comprar, piezas y componentes de automóvil por un importe del 25 por ciento del valor c.i.f. de los automóviles importados en el plazo de un año".[626] En consecuencia, parece ser que el Gobierno de Indonesia indica que se considera que los automóviles importados cumplen "los requisitos de contenido nacional" si su fabricante cumple el requisito del 25 por ciento de compras de contrapartida, incluso aunque no utilice ninguna de esas piezas y componentes importados de Indonesia para montar los automóviles que se exportarán a dicho país, independientemente de lo que se diga en el Decreto Presidencial Nº 42/1996.

9.29 En tercer lugar, el artículo 1 del Decreto Presidencial Nº 42/1996 establece que los automóviles serán producidos "por personal indonesio" pero el Gobierno de dicho país no ha facilitado ninguna explicación acerca del grado en que es necesaria la participación de trabajadores indonesios para cumplir este requisito.[627] El Gobierno de Indonesia sólo ha declarado a este respecto que PT Timor "comunicó que hasta finales de octubre de 1996 se había enviado a Corea a 100 trabajadores, los cuales participan en la producción en calidad de personal en adiestramiento".[628]

9.30 Como se ha explicado antes, el Decreto Presidencial Nº 42/1996 y su reglamento de ejecución corresponden al ámbito del párrafo 1 del artículo X. En consecuencia, debe llegarse a la conclusión de que Indonesia no ha publicado toda la normativa necesaria para que los requisitos queden suficientemente claros, o

---

[624] Cuestionario del Japón relativo al Programa de Automóviles Nacionales de Indonesia (documento 44 presentado como prueba por el Japón), pregunta Nº 9; respuesta de Indonesia a preguntas formuladas por el Japón (documento 45 presentado como prueba por el Japón), respuesta Nº 9. Véase también, preguntas adicionales del Gobierno del Japón relativas al Programa de Automóviles Nacionales de Indonesia (documento 46 presentado como prueba por el Japón), preguntas N^{os} IV.3 y IV.4; respuesta de la República de Indonesia a preguntas adicionales formuladas por el Gobierno del Japón (documento 47 presentado como prueba por el Japón), respuestas N^{os} IV.3 y IV.4.

[625] Id., pregunta y respuesta Nº 12 del Japón e Indonesia, respectivamente (documentos 44 y 45 presentados como prueba por el Japón).

[626] Id., preguntas y respuestas N^{os} 13, 22 y 23 del Japón e Indonesia, respectivamente (documentos 44 y 45 presentados como prueba por el Japón).

[627] Pregunta y respuesta Nº 9 del Japón e Indonesia, respectivamente (documentos 44 y 45 presentados como prueba por el Japón); véase también la pregunta y la respuesta adicional Nº IV.5 del Japón e Indonesia, respectivamente (documentos 46 y 47 presentados como prueba por el Japón).

[628] Pregunta y respuesta Nº 4 del Japón e Indonesia, respectivamente (documentos 44 y 45 presentados como prueba por el Japón); véase también la pregunta y respuesta adicional Nº IV.2 del Japón e Indonesia, respectivamente (documentos 46 y 47 presentados como prueba por el Japón).

que por lo menos no la ha publicado "a fin de que los gobiernos y los comerciantes tengan conocimiento de ellos". Ambas cosas vulneran el párrafo 1 del artículo X del GATT de 1994.

9.31 Además, Indonesia no ha cumplido su obligación de publicar rápidamente la normativa comercial. La mayor parte de las normas que se refieren al Programa de Automóviles Nacionales, entre ellas la Instrucción Presidencial Nº 2/1996[629] y el Decreto Presidencial Nº 42/1996[630], entró en vigor el día de su publicación y antes de esta fecha no hubo notificación pública previa al respecto. No obstante, estas nuevas normas afectan profundamente a exportadores e inversionistas, por lo que resulta necesario que las empresas consigan la información pertinente con antelación suficiente para adaptarse a ellas, por ejemplo, para conseguir ventajas tras cumplir los requisitos estipulados. Esto refuerza la conclusión de que Indonesia incumplió las obligaciones impuestas por el párrafo 1 del artículo X del GATT.

2. Respuesta de Indonesia a la reclamación efectuada al amparo del párrafo 1 del artículo X

9.32 En respuesta a la reclamación formulada al amparo del párrafo 1 del artículo X, Indonesia alega que es errónea la afirmación del Japón de que la normativa indonesia no se publicó rápidamente según exige el párrafo 1 del artículo X del GATT de 1994. Indonesia presenta los siguientes argumentos a este respecto.

9.33 El Japón pretende erróneamente que Indonesia no estableció con claridad los requisitos relativos al programa de junio de 1996, lo que incumple el requisito de publicación establecido en el párrafo 1 del artículo X del GATT. Contrariamente a lo que afirma el Japón, en el Decreto Nº 31/MPP/SK/2/1996 del Ministro de Industria y Comercio, de fecha 19 de febrero de 1996[631], y en todos los demás decretos pertinentes para el programa de junio de 1996, se establecen plenamente los requisitos y condiciones de dicho programa.

9.34 Aunque así fuera, que no es, no habría incumplimiento del párrafo 1 del artículo X. Este artículo, tal como está redactado, limita sus objetivos a lo siguiente: 1) publicación rápida, 2) "a fin de que los gobiernos y los comerciantes tengan conocimiento de ellos". Según lo establecido por la legislación indonesia, todos los reglamentos y decretos se publican rápidamente en la Gaceta del Estado después de promulgados. Esta publicación oficial de fácil acceso cumple plenamente el requisito procesal de que gobiernos y comerciantes tengan conocimiento de los reglamentos y decretos. El párrafo 1 del artículo X exige transparencia pero no la obligación sustantiva de ajustarse a las disposiciones subjetivas de un país que determinen si la reglamentación de otro país es "clara".

9.35 El Japón también pretende equivocadamente que el párrafo 1 del artículo X requiere la publicación de los documentos oficiales antes de la fecha de su entrada en vigor. No existe ninguna norma en este sentido. De hecho, las palabras "serán publicados rápidamente" contemplan claramente la posibilidad de publicación después de la entrada en vigor.

9.36 Por todos esos motivos, carece de base la afirmación del Japón de que Indonesia no actuó de conformidad con el párrafo 1 del artículo X del Acuerdo General.

9.37 En respuesta a argumentos y preguntas del Japón, Indonesia declaró que el Decreto Nº 31 carece de pertinencia para el programa de junio de 1996.[632]

3. Argumentos de réplica del Japón

9.38 El Japón formula los siguientes argumentos de réplica a las respuestas de Indonesia a la reclamación planteada al amparo del párrafo 1 del artículo X.

---

[629] Instrucción Presidencial Nº 2/1996 (documento 8 presentado como prueba por el Japón).

[630] Decreto Presidencial Nº42/1996 (documento 9 presentado como prueba por el Japón).

[631] Véase el documento 2 presentado como prueba por Indonesia.

[632] Véase la pregunta 1 del documento 43 presentado como prueba por Indonesia.

9.39 El Gobierno de Indonesia, al no publicar su normativa rápidamente "a fin de que los gobiernos y comerciantes tengan conocimiento de [ella]", incumple el párrafo 1 del artículo X del GATT. Como ya se ha demostrado, el Gobierno del Japón y también los comerciantes japoneses no conocen todavía varios requisitos importantes del programa de junio de 1996, por ejemplo, el significado exacto de la expresión "producidos por trabajadores indonesios".

9.40 La primera comunicación de Indonesia no responde con ningún argumento significativo, ya que simplemente afirma lo siguiente:

> i) El párrafo 1 del artículo X del GATT exige transparencia pero no la obligación sustantiva de ajustarse a las disposiciones subjetivas de un país que determinen si la reglamentación de otro país es "clara"; y
>
> ii) "Todos los reglamentos y decretos se publican rápidamente en la Gaceta del Estado después de promulgados."

9.41 Los argumentos aducidos como defensa por Indonesia no pueden prevalecer porque son incompatibles con el texto del párrafo 1 del artículo X. Diversas medidas importantes adoptadas por el Gobierno de Indonesia con respecto a las condiciones que deben cumplir las importaciones no se publicaron "a fin de que los gobiernos y los comerciantes tengan conocimiento de [ellas]".

9.42 El Japón ha identificado los puntos concretos que requieren aclaración o ulterior información, "a fin de que los gobiernos y los comerciantes tengan conocimiento" del Plan de Automóviles Nacionales, pero Indonesia no se ha ocupado de estas cuestiones. Por consiguiente, sigue habiendo aspectos decisivos del indicado programa que se desconocen. Cabe destacar que una aclaración en la fase actual ya no se produciría "rápidamente" y por tanto no podría remediar la insuficiencia de su publicación en una fase más temprana.

9.43 En particular, Indonesia confirmó que todavía no puede explicar el significado del requisito que figura en el Decreto Presidencial Nº 42 de que los automóviles nacionales importados de Corea tienen que ser "producidos ... por trabajadores indonesios". El Japón preguntó si esto significa que dichos automóviles importados tienen que ser producidos exclusivamente por trabajadores indonesios o, de no ser así, qué porcentaje de participación se requiere. No obstante, incluso en esta fase muy tardía Indonesia no pudo contestar a una pregunta tan básica.

9.44 Además, el examen efectuado en la primera reunión del Grupo Especial reveló algunos otros hechos que constituyen también una violación del párrafo 1 del artículo X del GATT. En la primera reunión del Grupo Especial, las Comunidades Europeas preguntaron lo siguiente: i) dónde figura la decisión del Ministro de Industria y Comercio por la que se concede a PT Timor la condición de producto producido por una empresa de vanguardia, y ii) dónde figura la decisión por la que se concede al Timor-S515 la condición de automóvil nacional. El Gobierno de Indonesia respondió como sigue: i) a la primera pregunta, distribuyendo el Decreto Nº 002/SK/DJ-ILMK/II/1996, de 27 de febrero de 1996, del Director General de Industrias Metálicas, Mecánicas y Químicas, y ii) a la segunda pregunta, afirmando que había una carta (Nº 1039/DJ-ILMK/X/1997, de 21 de octubre de 1997) de la que dijo presentaría una traducción al inglés. No obstante, el Gobierno del Japón no ha encontrado esos documentos en ninguna publicación accesible antes de la reunión de diciembre de 1997. Dicho de otro modo, estas disposiciones no se publicaron rápidamente a fin de que el Gobierno del Japón tuviera conocimiento de ellas.

9.45 Por consiguiente, el Gobierno del Japón, además de su argumento de que el Gobierno de Indonesia no cumplió las disposiciones del párrafo 1 del artículo X del GATT en lo que respecta al programa de junio de 1996, afirma que también violó el párrafo 1 del artículo X en relación con el programa de febrero de 1996.

X. ARGUMENTOS ADICIONALES CON RESPECTO A SI EL PROGRAMA DE JUNIO DE 1996 ES UNA MEDIDA QUE YA HA EXPIRADO, Y CONSECUENCIAS QUE SE REGISTRAN EN TAL CASO

A. Argumentos de Indonesia

10.1 En respuesta a todas las reclamaciones con respecto al programa de junio de 1996, Indonesia afirma que este programa ya ha expirado y que por consiguiente no es pertinente para la labor del Grupo Especial. Indonesia afirma asimismo que la ley exigirá que la compañía TPN devuelva todos los beneficios obtenidos gracias al programa ya que no cumplió el requisito de efectuar compras de contrapartida que figura en dicho programa. En apoyo de este argumento Indonesia presentó una carta con los resultados de una auditoría sobre el cumplimiento por parte de TPN de esos requisitos. Los argumentos de Indonesia a este respecto son los siguientes:

10.2 Se suprimen las exenciones concedidas. Al haberse suprimido las ventajas que confería la subvención (en lo que se refiere a derechos e impuestos de lujo) la subvención deja de existir y el Grupo Especial no debería tener en cuenta ninguno de los argumentos relacionados con las medidas de junio de 1996.

10.3 Asimismo, en lo que respecta a las reclamaciones presentadas en virtud del artículo 1 del Acuerdo General, los reclamantes afirmaron que las medidas de junio de 1996 todavía estaban en vigor porque se seguía mencionando al impuesto de lujo sobre los automóviles que quedaban por vender. Esto no es cierto. Hay que pagar el impuesto cuando corresponde, y después el consumidor lo reembolsa a la empresa en el momento de efectuarse la venta (por supuesto, TPN quedó exenta de este requisito). En segundo lugar, TPN no superó la auditoría de Sucofindo y por consiguiente ninguno de los automóviles restantes quedará exento del impuesto de lujo. Por tanto, incluso admitiendo la postura de los reclamantes, las medidas de junio de 1996 ya no se aplican. En consecuencia, el Grupo Especial debería rechazar los argumentos de los reclamantes basados en el artículo I.

10.4 Indonesia afirmó además lo siguiente, en respuesta a una pregunta del Grupo Especial:

1. Procedimientos de observancia

10.5 El Ministro de Industria y Comercio ha recibido los resultados de la auditoría efectuada por Sucofindo. Después de examinar el informe, notificará al Ministro de Hacienda que TPN no ha cumplido sus obligaciones.

10.6 Después, el Ministro de Hacienda ordenará al Director General de Aduanas que adopte las medidas adecuadas. Esta orden se comunicará a la Oficina de Distrito del puerto por el que se importaron los automóviles Timor, la cual intimará por carta a la compañía TPN a que pague los derechos aduaneros de importación y el impuesto de lujo sobre las ventas que debe por no haber cumplido los criterios del Programa de Automóviles Nacionales durante el primer año.

10.7 La compañía TPN dispondrá de 30 días para responder a esta exigencia. Durante ese plazo podrá pagar la cantidad debida o recurrir ante el Director General de Aduanas. Caso de no responder en el plazo de 30 días, la Oficina de Distrito enviará una segunda carta intimando el pago en el término de 14 días. Si TPN no responde, se adoptarán medidas para cobrar la cantidad exigida.

10.8 Si TPN recurre ante el Director General, éste, en el plazo de 60 días, decidirá si mantiene, rechaza o modifica la decisión de la Oficina de Distrito.

10.9 Si el Director General mantiene la postura de la Oficina de Distrito, TPN tendrá que pagar lo debido en el plazo de 60 días o solicitar su revisión por el Órgano de Solución de Diferencias Fiscales. La decisión de

esta autoridad independiente es vinculante. TPN estaría obligada a pagar las cantidades debidas en concepto de derechos e impuesto de lujo antes de poder recurrir ante dicho Organismo. El pago tiene que hacerse en efectivo.

10.10 En virtud de lo dispuesto en el artículo 38 de la Ley de Aduanas, TPN, además de pagar el principal tiene que satisfacer el interés legal del 2 por ciento mensual a contar desde la fecha de la carta de la Oficina de Distrito en la que se exige el pago. (Se trata de una sanción grave. Como se indica en el párrafo 91 de la primera comunicación de los Estados Unidos y en la carta de Ford y GM (documento 38 presentado como prueba por los Estados Unidos) el aumento del índice de precios de consumo indonesio oscila entre el 8 y el 10 por ciento anual. Este tipo de interés anormal, de carácter temporal, debido a una depreciación a corto plazo de la moneda, debe constituir el punto de referencia).

2. Consecuencias de la falta de cumplimiento de las condiciones correspondientes al primer año del Programa

10.11 El Decreto Nº 82/KMK.01/1996 del Ministerio de Hacienda establece lo siguiente:

> Si una compañía industrial de automóviles nacionales no cumple la obligación de alcanzar los niveles de contenido nacional que determine el Ministro de Industria y Comercio para cada fase concreta, la compañía de que se trate estará obligada a satisfacer los gravámenes de importación debidos en la fase correspondiente antes de que se le autorice a seguir gozando de las ventajas a que se hace referencia en el párrafo 2.

10.12 Según lo dispuesto en el indicado Decreto, la ventaja que supone la exención de derechos aduaneros y del impuesto de lujo sobre las ventas se suspenderá cuando se "determine" que TPN no ha cumplido los requisitos establecidos para el primer año del Programa de Automóviles Nacionales. La fecha de vencimiento se fija en el trigésimo día siguiente al día en que la oficina de distrito haya exigido a TPN el pago de los derechos aduaneros de importación y del impuesto de lujo sobre las ventas. Desde esa fecha y hasta que TPN pague dichos derechos e impuestos, no podrá retirar del control aduanero vehículos completamente desmontados o sus piezas si no paga en efectivo los derechos y el impuesto debidos normalmente. Si los paga, volverá a tener derecho a la exención.

B. Argumentos de los Estados Unidos

10.13 Los Estados Unidos presentan un escrito de réplica al argumento de que la medida ha expirado y que por consiguiente no es pertinente para la labor del Grupo Especial en el contexto de la reclamación formulada en virtud del párrafo 1 del artículo I del GATT de 1994 (véase la sección VII.E.3). Además, con respecto a las consecuencias que puedan registrarse si finalmente TPN reembolsa los beneficios obtenidos en virtud del programa, los Estados Unidos presentan los argumentos que se indican a continuación.

10.14 Objetivamente, no está claro que lleguen a devolverse los beneficios arancelarios y fiscales conferidos a TPN en virtud del Decreto Nº 42/96. Como quedó claro durante el examen realizado durante la sesión de preguntas y respuestas de la reunión del 13 de enero, tendrá que pasar algún tiempo antes de saber ni siquiera si se exigirá que TPN reembolse al Gobierno de Indonesia. Primero las autoridades de dicho Gobierno tienen que enviar una factura a TPN, lo que todavía no han hecho y para lo que al parecer no hay un plazo. Según Indonesia esto no ocurrirá en tanto el Ministro de Industria y Comercio no reciba el informe de la auditoría, para después remitir la cuestión al Ministro de Hacienda.

10.15 Cuando se envíe la factura, empezará a correr un plazo de 30 días durante el cual TPN puede presentar un recurso administrativo ante el Director General de Aduanas, el cual dispondrá de 60 días para decidir sobre la apelación. Posteriormente, suponiendo que el Director General rechace la apelación de TPN, esta empresa dispondrá de 60 días para recurrir ante el Órgano de Solución de Diferencias Fiscales. Indonesia no ha contestado a la pregunta de los Estados Unidos sobre cuánto suele durar este último procedimiento, si bien advirtió que no es posible recurrir contra las decisiones del Órgano de Solución de Diferencias Fiscales.

10.16 Además, una cuestión totalmente distinta es si al final de lo que parece será un largo proceso el dinero que se debe se reembolsará realmente al Gobierno de Indonesia. Es preciso tener en cuenta que cuando se estableció el Grupo Especial la cantidad debida únicamente en lo que se refiere a los derechos de importación superaba la cifra de 736 millones de dólares, sin incluir las cantidades no satisfechas en concepto de impuesto de lujo. Tampoco se incluyen los intereses, que según Indonesia ascienden al 2 por ciento mensual, a pesar de que dicho país parece haber entrado en un período hiperinflacionista. TPN ya ha obtenido un préstamo de 690 millones de dólares (del que sólo se ha retirado una parte) que sólo pudo conseguir gracias a la intervención directa de funcionarios del máximo nivel del Gobierno de Indonesia. ¿Cómo devolverá estas cantidades TPN? Si no puede devolverlas, ¿le eximirá de hacerlo el Gobierno de Indonesia? En la segunda reunión del Grupo Especial, Indonesia confirmó que su Gobierno, al igual que ocurre en la mayoría de países, tiene autoridad para eximir del pago de derechos e impuestos. Además, independientemente de que alguna autoridad pueda eximir del pago por ley o en virtud de alguna norma, cabe suponer que habida cuenta de que las subvenciones se concedieron al amparo de un decreto presidencial también puede renunciarse a su cobro en virtud de un decreto de este rango.

10.17 El fondo de la cuestión es que pueden pasar años antes de que se resuelva este problema, por lo que sería injusto para los Estados Unidos que el Grupo Especial aplazara la publicación de su informe antes de que se llegue a una solución. En este momento los Estados Unidos consideran que el enfoque adecuado es tratar las subvenciones como si no tuvieran que reembolsarse. TPN se ha beneficiado de esas subvenciones desde que entró en vigor el Decreto Nº 42/96, todavía dispone de ellas y gracias a ellas ha fijado el precio del modelo Timor Kia Sephia y causado perjuicio grave a los intereses de los Estados Unidos. Si finalmente TPN tiene que devolver las subvenciones, Indonesia se encontrará en la cómoda situación de haber cumplido lo que confiamos sea la recomendación del Grupo Especial de que dicho país retire esa subvención concreta. Si TPN no devuelve las subvenciones, algo podría hacerse en la fase de ejecución de la presente diferencia. Sería realmente perverso permitir que las subvenciones concedidas en virtud del Decreto Nº 42/96 eludieran su examen debido al anuncio oportunamente calculado (el día antes de la segunda reunión del Grupo Especial) de los resultados de una auditoría que según todos los indicios sólo inicia, en vez de finalizar, un largo proceso interno.

XI. RECLAMACIONES PRESENTADAS EN VIRTUD DEL ACUERDO SOBRE LOS ADPIC

A. Reclamaciones formuladas por los Estados Unidos

11.1 Los Estados Unidos pretenden que la concesión de los beneficios de "vehículo automóvil nacional" únicamente a los de una determinada marca indonesia propiedad de nacionales indonesios discrimina a las marcas de propiedad extranjera y a sus propietarios y es incompatible con los artículos 3, 20 y 65 del Acuerdo sobre los ADPIC. A continuación figuran los argumentos de los Estados Unidos en apoyo de estas reclamaciones.

11.2 La característica distintiva del Programa de Automóviles Nacionales es el requisito de que para obtener las ventajas que ofrece el programa el "vehículo automóvil nacional" tiene que presentarse con el nombre de una marca indonesia creada especialmente para ese vehículo que sea propiedad de nacionales indonesios. La Instrucción Presidencial Nº 2/1996, al referirse a la "industria nacional del automóvil", establece como uno de los criterios de dicha industria la "utilización de marcas comerciales creadas por las compañías industriales pertinentes". Al determinar los requisitos para los "vehículos automóviles nacionales" el Decreto Nº 31/1996 obliga a "utilizar marcas comerciales creadas por las propias compañías industriales pertinentes y todavía no registradas por otras partes en Indonesia que sean propiedad de compañías o ciudadanos indonesios ...". Este requisito discrimina a las marcas de propiedad extranjera y a sus propietarios y es incompatible con los artículos 3, 20 y 65 del Acuerdo sobre los ADPIC.

11.3 El artículo 3 del Acuerdo sobre los ADPIC exige conceder trato nacional en la protección de los derechos de propiedad intelectual, incluidas las marcas comerciales.[633] En su parte pertinente, el párrafo 1 del artículo 3 establece lo siguiente.

[633] El artículo 3 se refiere a la "propiedad intelectual", que en el párrafo 2 del artículo 1 del Acuerdo sobre los ADPIC se define como "todas las categorías de propiedad intelectual que son objeto de las secciones 1 a 7 de la Parte II." La sección 2 del Acuerdo sobre los ADPIC se titula "Marcas de fábrica o de comercio".

> 1. Cada Miembro concederá a los nacionales de los demás Miembros un trato no menos favorable que el que otorgue a sus propios nacionales con respecto a la protección de la propiedad intelectual ... (se omite la nota a pie de página).

11.4 La nota a pie de página 3 del párrafo 1 del artículo 3 establece lo siguiente:

> A los efectos de los artículos 3 y 4, la "protección" comprenderá los aspectos relativos a la existencia, adquisición, alcance, mantenimiento y observancia de los derechos de propiedad intelectual así como los aspectos relativos al ejercicio de los derechos de propiedad intelectual de que trata específicamente este Acuerdo. (El subrayado es nuestro).

11.5 Además, el artículo 20, que se refiere específicamente a marcas de fábrica o de comercio, prohíbe imponer requisitos especiales para el uso de una marca. En su parte pertinente, el artículo 20 establece lo siguiente:

> No se complicará injustificablemente el uso de una marca de fábrica o de comercio en el curso de operaciones comerciales con exigencias especiales, como por ejemplo el uso con otra marca de fábrica o de comercio, el uso en una forma especial o el uso de una manera que menoscabe la capacidad de la marca para distinguir los bienes o servicios de una empresa de los de otras empresas ...

11.6 La concesión de ventajas importantes en virtud del Programa de Automóviles Nacionales a los productores de un "vehículo automóvil nacional" de marca indonesia especial para ese vehículo es incompatible tanto con el artículo 3 como con el artículo 20. En primer lugar, estas ventajas tienen por resultado una importante desventaja comercial para las empresas que operan con una marca establecida o de propiedad extranjera, y la única manera que tienen estas empresas de acomodarse a esas reglas de juego es dejar de utilizar su propia marca y tratar de adquirir una marca indonesia compatible con las condiciones establecidas en el Programa de Automóviles Nacionales. Como consecuencia de ello, los nacionales de otros países reciben un trato menos favorable que los nacionales indonesios, contrariamente a lo dispuesto en el artículo 3 del Acuerdo sobre los ADPIC.

11.7 En segundo lugar, la imposibilidad de que las empresas que emplean una marca de fábrica o comercial establecida o de propiedad extranjera se acojan a los beneficios del Programa de Automóviles Nacionales constituye un requisito especial sobre el uso de una marca de fábrica o de comercio en el curso de operaciones comerciales, prohibido por el artículo 20 del Acuerdo sobre los ADPIC.

11.8 Además, estas medidas son incompatibles con los acuerdos transitorios establecidos en el artículo 65 del Acuerdo sobre los ADPIC. En el párrafo 2 del artículo 65 se establece lo siguiente

> Todo país en desarrollo Miembro tiene derecho a aplazar por un nuevo período de cuatro años la fecha de aplicación, que se establece en el párrafo 1, de las disposiciones del presente Acuerdo, con excepción de los artículos 3, 4 y 5. (El subrayado es nuestro.)

11.9 En virtud del párrafo 2 del artículo 65, Indonesia debe cumplir lo establecido en el artículo 3. Por consiguiente, su vulneración del artículo 3 no está protegida por el período de transición de cuatro años establecido en el párrafo 2 del artículo 65.

11.10 Además, el párrafo 5 del artículo 65 del Acuerdo sobre los ADPIC establece lo siguiente.

> Todo Miembro que se valga de un período transitorio al amparo de lo dispuesto en los párrafos 1, 2, 3 ó 4 se asegurará de que las modificaciones que introduzca en sus leyes, reglamentos o prácticas durante ese período no hagan que disminuya el grado de compatibilidad de éstos con las disposiciones del presente Acuerdo.

Habida cuenta de que las restricciones del Programa de Automóviles Nacionales con respecto a las marcas de fábrica o de comercio entraron en vigor después del 1º de enero de 1995, fecha de entrada en vigor del Acuerdo sobre la OMC, son incompatibles con las disposiciones de statu quo del párrafo 5 del artículo 65. Habida cuenta de que son incompatibles con el párrafo 5 del artículo 65, la vulneración del artículo 20 por parte de Indonesia no está protegida por el párrafo 2 del artículo 65.

B. Respuesta de Indonesia a las reclamaciones formuladas

11.11 Respondiendo a las reclamaciones formuladas en virtud del Acuerdo sobre los ADPIC, Indonesia alega que la disposición sobre el uso de la marca de fábrica o comercial que figura en el Programa de Automóviles Nacionales es compatible con los artículos 3, 20 y 65 del indicado Acuerdo. A continuación figuran los argumentos de Indonesia a este respecto.

11.12 En la Instrucción Presidencial Nº 2 de 1996 se establecen los requisitos para lograr la condición de empresa "de vanguardia". Uno de los requisitos es que la empresa que reciba tal designación utilice "una marca comercial propia". Dicho de otro modo, para recibir las subvenciones otorgadas en aplicación de esta política, una compañía de automóviles nacional tiene que vender el vehículo empleando un "nuevo" nombre comercial, el cual no puede ser un nombre ya registrado anteriormente o al mismo tiempo en otro país y utilizado para vender automóviles.

11.13 El reclamante, los Estados Unidos, afirma que el requisito de la marca de fábrica o de comercio viola las obligaciones que tiene que cumplir Indonesia en virtud de los artículos 3, 20 y 65 del Acuerdo sobre los Aspectos de los Derechos de Propiedad Intelectual relacionados con el Comercio (Acuerdo sobre los ADPIC). Como se demuestra a continuación, esta afirmación es incorrecta.

1. El requisito sobre la marca de fábrica o de comercio es compatible con la obligación de conceder trato nacional que figura en el artículo 3 del Acuerdo sobre los ADPIC

11.14 El artículo 3 del Acuerdo sobre los ADPIC establece la obligación de conceder trato nacional en lo que respecta a la propiedad intelectual, según el indicado artículo 3:

> Cada Miembro concederá a los nacionales de los demás Miembros un trato no menos favorable que el que otorgue a sus propios nacionales con respecto a la protección de la propiedad intelectual ... (Se omite la nota a pie de página.)

11.15 Indonesia ha cumplido esta directiva. El requisito respecto de la marca de fábrica o de comercio se aplica exactamente del mismo modo a las empresas indonesias y no indonesias. Ninguna puede utilizar un nombre de fábrica o de comercio ya existente y registrado anteriormente para un automóvil nacional. Las compañías indonesias y no indonesias tienen que cumplir la misma condición: establecer una nueva marca de fábrica o de comercio para los automóviles nacionales.

11.16 Por lo tanto, carece de pertinencia el hecho de que un automóvil nacional indonesio no pueda llamarse "Ford Mustang", "Chrysler LeBaron", "Chevrolet Camaro" o "Cadillac Coupe DeVille". Esto no supone que se haya violado el artículo 3 ya que el requisito de la marca de fábrica o de comercio es válido para todas las partes y precisamente del mismo modo. Independientemente de las empresas que fabriquen un automóvil nacional, los vehículos tienen que venderse con una marca de fábrica o de comercio nueva, registrada en Indonesia.

2. El requisito respecto de la marca de fábrica o de comercio es compatible con las obligaciones establecidas en el artículo 20 del Acuerdo sobre los ADPIC

11.17 El artículo 20 del Acuerdo sobre los ADPIC establece "otros requisitos" específicos en lo que se refiere a las marcas de fábrica o de comercio. No obstante, como se demuestra a continuación, ninguno de estos requisitos guarda relación con el establecido con respecto a la marca. Según el artículo 20, "no se complicará injustificablemente el uso de una marca de fábrica o de comercio ... con exigencias especiales, como por ejemplo el uso con otra marca de fábrica o de comercio, el uso en una forma especial o el uso de una

manera que menoscabe la capacidad de la marca para distinguir los bienes o servicios de una empresa de los de otras empresas". En una comunicación oficial que el Gobierno de los Estados Unidos presentó al Congreso por imperativo legal se declaró que el artículo 20 tiene por finalidad salvaguardar la función de una marca de fábrica o de comercio como indicación del origen del producto que ampara.[634]

11.18 Por consiguiente, el artículo 20 no resulta pertinente para el requisito establecido con respecto a la marca de fábrica o de comercio. La condición de que se cree una nueva marca de fábrica o de comercio para recibir las subvenciones en virtud del programa de automóviles nacionales no sirve para engañar o confundir a las personas que consideran el origen del producto amparado por la marca. No complica a una marca ya existente con "requisitos especiales" concretos.

11.19 Además, incluso aunque el artículo 20 no se limitara a las complicaciones impuestas de manera injustificable a marcas de fábrica o de comercio ya existentes, tampoco se aplicaría a la necesidad de usar una nueva marca. Según los Estados Unidos, el requisito relativo a la marca de fábrica o de comercio impide utilizar las marcas estadounidenses, lo que constituiría una infracción sustancial si fuera cierto. Si los negociadores hubiesen querido que el artículo 20 abarcara una infracción tan sustancial como la alegada por la reclamación de los Estados Unidos, lo habrían especificado así en el texto del artículo, pero no lo hicieron. El artículo 20 se refiere a la imposición de complicaciones para el uso de marcas de fábrica o de comercio mediante su vinculación a otras marcas o requisitos que reduzcan el reconocimiento de una determinada marca. Todas estas importantes cuestiones no se plantean en lo que se refiere al requisito de la marca de fábrica que aquí se está examinando.

11.20 Además, como se examina a continuación, Indonesia está actualmente exenta de la aplicación del artículo 20, en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 65.

3. El artículo 65 exime a Indonesia de la aplicación de determinadas disposiciones del Acuerdo sobre los ADPIC

11.21 En el artículo 65 figura el calendario que establece en qué momento los países Miembros tienen que empezar a cumplir el Acuerdo sobre los ADPIC. Todos los Miembros tienen un período de gracia de un año (calculado generalmente a partir del 1º de enero de 1995, fecha de entrada en vigor del Acuerdo sobre la OMC) antes de que tengan que cumplir el indicado Acuerdo sobre los ADPIC.[635] Los países en desarrollo Miembros tienen un período de gracia adicional de cuatro años antes de que tengan que cumplir el Acuerdo sobre los ADPIC (aparte determinados artículos especificados).[636]

---

[634]En la "Statement of Administrative Action" que el Gobierno de los Estados Unidos tuvo que presentar al Congreso por imperativo legal como parte del proceso estadounidense de aplicación de los Acuerdos de la OMC los Estados Unidos describen como sigue la finalidad del artículo 20 del Acuerdo sobre los ADPIC:

> El artículo 20 salvaguardia la función de una marca de fábrica o de comercio como indicación del origen del producto o servicio que ampara prohibiendo la imposición de requisitos especiales, como por ejemplo el uso con otra marca de fábrica o de comercio, que pudiera menoscabar esta función. No obstante, los países Miembros pueden exigir a la empresa o persona que produzca los bienes o servicios que su marca de fábrica o de comercio, aunque no se limite a ello, figure junto con la que distingue los bienes o servicios de que se trate.

Acuerdos Comerciales de la Ronda Uruguay, Texto de los Acuerdos, Implementing Bill, Statement of Administration Action y Required Supporting Statements, House Document 103-316, volumen I, página 984, 103a Cong, segundo período de sesiones (27 de septiembre de 1994). (El subrayado es nuestro.)

[635]Véase el Acuerdo sobre los ADPIC, párrafo 1 del artículo 65.

[636]Véase el párrafo 2 del artículo 65 del Acuerdo sobre los ADPIC. El examen del párrafo 5 del artículo 65 demuestra que sus disposiciones no reducen ese período como afirman los Estados Unidos. Pero aunque así fuera, como ya se ha demostrado más arriba, el requisito de la marca de fábrica o de comercio no

11.22 Por consiguiente, en virtud del artículo 65 Indonesia no tiene que cumplir la gran mayoría de las disposiciones del Acuerdo sobre los ADPIC hasta el 1º de enero del año 2000. Habida cuenta de que el artículo 3 es una de las excepciones especificadas, Indonesia no queda exenta de cumplir la obligación de conceder trato nacional. En cambio, la exención del párrafo 2 del artículo 65 sí se aplica al artículo 20. Por consiguiente, además de los motivos antes aducidos, habida cuenta del período de gracia establecido en virtud del párrafo 2 del artículo 65, no cabe considerar que Indonesia haya violado el artículo 20 del Acuerdo sobre los ADPIC.

4. No se habría impedido que los fabricantes de automóviles estadounidenses fabricaran automóviles nacionales

11.23 Como se ha demostrado antes, la reclamación de los Estados Unidos al amparo del Acuerdo sobre los ADPIC se reduce al argumento de que una compañía estadounidense no puede fabricar un automóvil nacional. Si una compañía estadounidense hubiera hecho una oferta aceptable a TPN, no se habría vulnerado o marginado su marca porque la compañía estadounidense habría podido seguir vendiendo libremente sus automóviles en Indonesia, participando al mismo tiempo que la TPN. En todo caso, los automóviles no habrían sido idénticos. El vehículo estadounidense, fabricado por una entidad de los Estados Unidos, habría ocupado un sector muy diferente (más alto) del mercado indonesio que el ocupado por el automóvil nacional construido por una compañía indonesia. Asimismo, al igual que en el caso del Sephia comparado con el Timor, las especificaciones de los vehículos probablemente habría variado de manera importante.

C. Argumentos de réplica presentados por los Estados Unidos

11.24 A continuación figuran los argumentos de réplica de los Estados Unidos a la respuesta de Indonesia a las reclamaciones formuladas sobre la base de las disposiciones del Acuerdo sobre los ADPIC.

11.25 Con respecto al Acuerdo sobre los ADPIC, Indonesia afirma que no existe violación del artículo 3 porque el requisito de la marca de fábrica que figura en el Programa de Automóviles Nacionales se aplica por igual a las compañías indonesias y extranjeras. Esto es totalmente falso, porque según las medidas de ejecución pertinentes únicamente las compañías indonesias tienen derecho a participar en el indicado programa y sólo dichas compañías pueden obtener una marca de fábrica de "automóvil nacional". Se trata de una discriminación flagrante contra los nacionales de otros países.

11.26 Además, en su examen del artículo 3 Indonesia omite porque le conviene la nota a pie de página 3 de dicho artículo en la que se establece que a los efectos de los artículos 3 y 4 la "protección" comprenderá "los aspectos relativos al ejercicio de los derechos de propiedad intelectual de que trata específicamente este Acuerdo". (El subrayado es nuestro.)

11.27 En el contexto de la indicada nota a pie de página, la práctica de Indonesia con respecto a las marcas de fábrica o de comercio de los automóviles nacionales discrimina en varios aspectos a los nacionales de otros países y es contraria a la protección concedida a sus derechos. En primer lugar, Indonesia discrimina con respecto a la obtención de la marca de fábrica de automóvil nacional. Indonesia admite que las marcas de fábrica o de comercio que podrían solicitar la condición de automóvil nacional tienen que ser adquiridas por una compañía indonesia, ya se trate de una empresa mixta o de propiedad totalmente indonesia. Es una clara violación del trato nacional.

11.28 Además, el requisito de usar una "nueva" marca de fábrica indonesia en un automóvil nacional discrimina a los propietarios de las marcas ya existentes en lo que respecta al mantenimiento de la marca. No es probable que el propietario de la marca usada normalmente (mercado mundial) en el vehículo comercializado como "automóvil nacional" en Indonesia pueda usar esa marca sin crear confusión (es decir, una confusión derivada de la utilización de diferentes marcas para el mismo automóvil). En consecuencia, es

---

vulnera las disposiciones del Acuerdo sobre los ADPIC y, por consiguiente, no interviene lo establecido en el párrafo 5 del artículo 65.

más probable que la marca mundial sea suprimida por falta de uso en Indonesia. Por último, Indonesia discrimina con respecto a la protección concedida a las marcas mundiales porque éstas no pueden usarse en un automóvil nacional.

11.29 Dado que la definición de "protección" que figura en el artículo 3 del Acuerdo sobre los ADPIC se aplica a la obligación de conceder trato nacional con respecto al uso de los derechos de propiedad intelectual en las cuestiones a que se refiere específicamente dicho Acuerdo, el uso de marcas de fábrica o de comercio se trata específicamente en el artículo 20 del Acuerdo. Aunque el artículo 3 y su nota a pie de página no requieren que una práctica vulnere tanto la obligación de conceder trato nacional como la disposición que se refiere específicamente al uso concreto del derecho, así ocurre en el presente caso. La práctica de Indonesia vulnera tanto el artículo 3 como el artículo 20 del Acuerdo sobre los ADPIC.

11.30 Los Estados Unidos consideran que las prácticas de Indonesia vulneran el artículo 20 del Acuerdo sobre los ADPIC porque constituyen un requisito especial que complica injustificablemente el uso de la marca de fábrica o de comercio en el curso de operaciones comerciales. No se permite usar en un automóvil nacional una marca de fábrica o de comercio ya existente, incluso aunque informe más al cliente acerca del origen real del vehículo que la nueva marca que tiene que establecerse para tener derecho a la calificación de automóvil nacional. Además, los automóviles nacionales, por el hecho de serlo, acumulan tantas ventajas que la comercialización de otros vehículos (con una marca de fábrica o de comercio ya existente) resulta difícil. Esta táctica es injustificable por cuanto equivale a decir que el Gobierno indonesio quiere desarrollar un nombre comercial, es decir, una marca de fábrica o de comercio, eliminando del mercado a otras marcas de automóviles.

11.31 También en lo que respecta al artículo 20, Indonesia vuelve a efectuar una omisión que le conviene, suprimiendo en su citación del artículo 20 las palabras "en el curso de operaciones comerciales", que son muy importantes. Si el uso de una marca de fábrica o de comercio registrada anteriormente o al mismo tiempo impide el acceso a las ventajas que ofrece el Programa de Automóviles Nacionales, es evidente que se desalienta el uso de la marca en el curso de operaciones comerciales, complicando así su uso según lo establecido en el artículo 20. Como mínimo, existe una discriminación objetiva contra los nacionales de otros países y sus marcas de fábrica o de comercio porque los titulares indonesios de una marca que se ajusta a los requisitos establecidos para los automóviles nacionales reciben mejor trato que los titulares extranjeros de marcas internacionales. Dicho de otro modo, las complicaciones impuestas por el requisito en materia de marca de fábrica o de comercio del Programa de Automóviles Nacionales en lo que se refiere a las marcas de fábrica o de comercio registradas anteriormente o al mismo tiempo constituye una prohibición –esto es, una complicación definitiva- para el uso de esas marcas en determinados productos.

11.32 Además, el requisito de que el propietario de una marca de fábrica o de comercio utilice otra diferente de la que emplea en el resto del mundo para obtener una ventaja especial en Indonesia hace que esa marca normal corra el riesgo de cancelación por falta de explotación en Indonesia. Habida cuenta de que el propietario de la marca escogería utilizar la marca exclusiva de Indonesia, no podría alegar que la falta de explotación fuese independiente de su voluntad.

11.33 En pocas palabras, el texto del artículo 20 no justifica la interpretación limitada que de su finalidad hace Indonesia. Además, la citación por parte de Indonesia del Statement of Administrative Action (SAA) de los Estados Unidos no demuestra nada, porque el SAA se refiere simplemente a una serie de prácticas que pueden tratarse en el ámbito del artículo 20. Dicho documento no tiene por finalidad catalogar todas las maneras posibles en que podría violarse el artículo 20, ni tampoco habría sido factible hacerlo. Concretamente, los redactores de dicho documento no podían haber previsto el método particular utilizado por Indonesia para violar el artículo 20.

11.34 Indonesia afirma que las empresas de ese país que desean obtener la condición de fabricante de automóviles nacionales "no habrían dudado un minuto en llegar a un acuerdo" con un fabricante estadounidense de automóviles. Dicho de otro modo, Chrysler, por ejemplo, habría podido sustituir a Kia Motors y ser el proveedor del "Timor Chrysler Neon", incluso aunque no se hubiera beneficiado de las subvenciones otorgadas por el Programa de Automóviles Nacionales.

11.35 Sin embargo, es preciso considerar el precio que Chrysler habría tenido que pagar para ser el proveedor del "Timor Chrysler Neon". Podía haber suministrado a TPN (o a alguna otra compañía indonesia) Neon acabados o juegos de piezas pero sólo si hubiese aceptado que los Neon recibieran el nombre de "Timor", según lo dispuesto por el Programa de Automóviles Nacionales. Si hubiese consentido en ello, Chrysler habría tenido que renunciar a todos los beneficios que acompañan a la venta de un producto y al establecimiento de un producto en un mercado con una marca propia. Los compradores indonesios de nuestro hipotético "Automóvil Nacional Neon" se habrían acostumbrado, y expresado su fidelidad, a la marca Timor y no a la marca Chrysler.

11.36 En resumen, el requisito relativo a una marca de fábrica o de comercio especial que impone el Programa de Automóviles Nacionales complica injustificablemente el uso de una marca de fábrica o de comercio en el curso de operaciones comerciales. La empresa extranjera que posea marca propia y desee participar en el indicado programa tiene que renunciar a sus derechos de marca. Si no lo hace, tiene que hacer frente a una competencia desleal en el mercado.

11.37 Tal vez sea cierto que Kia, debido a sus problemas, estaba dispuesta a renunciar a los derechos que le garantizaba el Acuerdo sobre los ADPIC. No obstante, el hecho de que Kia estuviera dispuesta a renunciar a sus derechos no significa que sea aceptable o compatible con el indicado Acuerdo imponer tales complicaciones a los derechos de los nacionales de otros Miembros.

11.38 Tampoco el requisito de que haya que utilizar dos marcas para un producto resulta legitimado en virtud del artículo 20 del Acuerdo sobre los ADPIC. Los negociadores de dicho Acuerdo pretendían detener este tipo de práctica para lo cual examinaron en particular una práctica anterior de la India que establecía vinculaciones de esta clase. Como ejemplos concretos de marcas de fábrica o de comercio vinculadas que se examinaron cabe citar los casos "Lahil-Pepsi" y "Modi-Xerox".

11.39 De hecho, el texto concentrado del artículo 20 condena esta práctica, al establecer lo siguiente: "No se complicará injustificablemente el uso de una marca de fábrica o de comercio en el curso de operaciones comerciales con exigencias comerciales, como por ejemplo el uso con otra marca de fábrica o de comercio ..." (el subrayado es nuestro). Por consiguiente, incluso aunque las autoridades indonesias pudieran autorizar que un automóvil nacional tuviera dos marcas, una de ellas propiedad de una compañía extranjera (pero el texto de las medidas correspondientes parece indicar que no es así), tal práctica violaría el artículo 20.

11.40 El artículo 20 del Acuerdo sobre los ADPIC prohíbe las complicaciones injustificables, impuestas mediante requisitos especiales, para el uso de una marca de fábrica o de comercio en el curso de operaciones comerciales. Después figura una lista de ejemplos de complicaciones de esta clase. Está claro que entre las complicaciones prohibidas tienen que figurar las medidas que afectan a una cuestión tan fundamental como el derecho o la posibilidad de utilizar la marca de fábrica o de comercio. Si una marca ya existente no puede utilizarse en un "automóvil nacional", incluso aunque dicha marca refleje con precisión el origen del vehículo o sus componentes, el uso de la marca se habrá claramente complicado, a juicio de los Estados Unidos sin otra justificación que el deseo de limitar el acceso a las ventajas que otorga el Programa de Automóviles Nacionales.

11.41 Los Estados Unidos opinan que en lo que se refiere al artículo 20 la atención no debería centrarse en este concreto "requisito especial", sino en su efecto, es decir, en que complica injustificablemente el uso de la marca de fábrica o de comercio. El hecho de que en el texto del artículo 20 se haga referencia al "uso de una manera que menoscabe la capacidad de la marca para distinguir los bienes o servicios de una empresa de los de otras empresas" como ejemplo de exigencia especial indica claramente que las demás exigencias especiales pueden causar complicaciones en el uso de una marca en las operaciones comerciales. Aunque la supresión de las complicaciones que afecten injustificablemente a la posibilidad de que una marca de fábrica o de comercio distinga los bienes o servicios de una empresa de los de otras empresas constituye un objetivo fundamental del artículo 20, no es el único objetivo. El derecho a registrar una marca de fábrica o de comercio, incluso en su forma preferida, que no vaya acompañado del derecho o posibilidad de utilizarla en operaciones comerciales carece de sentido.

11.42 Por consiguiente, la prohibición de usar una marca de fábrica o de comercio ya existente o de propiedad extranjera para un automóvil nacional complica injustificablemente el uso de la marca de fábrica o de comercio en el curso de operaciones comerciales. La exigencia especial utilizada para imponer esta complicación injustificable consiste fundamentalmente en el registro de una nueva marca, propiedad de un nacional indonesio, que ha de utilizarse en el automóvil. A juicio de los Estados Unidos, ésta es una complicación definitiva, ya que equivale a prohibir el uso de la marca de fábrica o de comercio en determinados productos.

11.43 Por último, con respecto a las disposiciones transitorias del artículo 65, Indonesia pasa sencillamente por alto el claro texto del párrafo 5 del artículo 65, en el que se establece que todo Miembro que se valga de un período transitorio, como ha hecho Indonesia en el presente caso, se asegurará de que "las modificaciones que introduzcan sus leyes, reglamentos o prácticas durante ese período no hagan que disminuya el grado de compatibilidad de éstos con las disposiciones del presente Acuerdo". Habida cuenta de que el Programa de Automóviles Nacionales es de fecha posterior a la de entrada en vigor del Acuerdo sobre la OMC y vulnera el artículo 20, resulta incompatible con el párrafo 5 del artículo 65 e Indonesia tiene que volver a la situación existente antes de que se produjera esa vulneración.

XII. ARGUMENTOS DE TERCEROS

A. India

12.1 La India formuló los argumentos que se indican a continuación en su calidad de tercero en las actuaciones del Grupo Especial.

12.2 Con respecto a la presunta violación del Acuerdo sobre las MIC por parte de Indonesia, consta en acta que en mayo de 1995 dicho país notificó al Comité de Medidas en materia de Inversiones relacionadas con el Comercio las medidas que había adoptado. No obstante, en octubre de 1996, al volver a examinar sus medidas, Indonesia consideró que no podían calificarse de medidas MIC y en consecuencia retiró la notificación anterior.

12.3 Con respecto a este asunto existen dos cuestiones de procedimiento que los reclamantes han planteado en este caso, que deseamos comentar antes de pasar a la cuestión de fondo. En primer lugar, se ha supuesto que un Miembro no puede retirar una notificación después de haberla presentado a la OMC. Es una interpretación que no podemos aceptar. Creemos firmemente que los Miembros tienen derecho tanto a modificar como a retirar sus notificaciones, a condición de que existan motivos suficientes que lo justifiquen. En consecuencia, opinamos que Indonesia se ajustó plenamente a su derecho legal de retirar la notificación que había hecho al Comité de las MIC.

12.4 La segunda cuestión de procedimiento, que se menciona en la primera comunicación de los reclamantes, se refiere a la presunta imposibilidad de que Indonesia se acoja a determinadas disposiciones transitorias simplemente porque no presentó a tiempo su notificación. Señalamos que las medidas de Indonesia, como explicaremos más adelante, no son MIC. No obstante, deseamos expresar nuestra firme postura en el sentido de que el retraso en notificar una medida, independientemente de la disposición en que se ampare, no puede considerarse en absoluto que disminuya las ventajas que un Miembro pueda tener por el hecho de pertenecer a una categoría especial, por ejemplo la de países en desarrollo. Aunque estamos de acuerdo en que, idealmente, no debería haber retrasos en la notificación de medidas, también tenemos que comprender que las pequeñas delegaciones a menudo tienen recursos limitados que a veces provocan una demora imprevista en lo que respecta a notificar sus medidas. Por este motivo, creemos que esos retrasos de forma no deberían reducir las ventajas a que de otro modo todo Miembro podría tener derecho en virtud de un determinado acuerdo.

12.5 Pasando al fondo de la cuestión jurídica en lo que respecta al Acuerdo sobre las Medidas en materia de Inversiones relacionadas con el Comercio, los reclamantes han afirmado que las medidas adoptadas por Indonesia vulneran el artículo 2 de dicho Acuerdo. Como todos sabemos, el párrafo 1 del artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC establece que "ningún Miembro aplicará ninguna MIC que sea incompatible con las disposiciones del artículo III del GATT de 1994". En este caso se subraya sin duda la aplicación por los

Miembros de una medida que quepa considerar constituye una medida en materia de inversiones relacionadas con el comercio. Por consiguiente, resulta evidente que desde el principio tiene que quedar claro si las medidas adoptadas por Indonesia entran o no en el ámbito de las medidas en materia de inversiones relacionadas con el comercio.

12.6 Volviendo al texto del Acuerdo sobre las MIC, su finalidad es regir las inversiones extranjeras en terceros países y facilitar unas reglas de juego equitativas. Es evidente que las medidas adoptadas por un país con respecto a sus impuestos o subvenciones internas, como en el caso de Indonesia, no pueden por consiguiente considerarse medidas en materia de inversiones relacionadas con el comercio. Esto es especialmente importante teniendo en cuenta la letra pequeña del Acuerdo sobre las MIC que de hecho no añade nuevas obligaciones a los Miembros, ya que señala simplemente que las medidas en materia de inversiones relacionadas con el comercio no deben violar las disposiciones de los artículos III u XI del GATT de 1994. Esta interpretación se ha visto apoyada en el reciente informe del Grupo Especial que examinó el régimen de las Comunidades Europeas para la importación, venta y distribución de bananos, en el que se afirma que "el Acuerdo sobre las MIC interpreta esencialmente y aclara las disposiciones del artículo III (y también del artículo XI) en lo que se refiere a las medidas en materia de inversiones relacionadas con el comercio. Por consiguiente, el Acuerdo sobre las MIC no añade ni resta nada a esas obligaciones del GATT".

12.7 En su comunicación, Indonesia ha señalado que las medidas que ha adoptado corresponden a las subvenciones facilitadas específicamente a la industria del automóvil y que por consiguiente corresponden al ámbito de aplicación del Acuerdo sobre Subvenciones y no al Acuerdo sobre las MIC. Hemos examinado cuidadosamente las primeras comunicaciones de los reclamantes y de la República de Indonesia. Deseamos que conste en acta que estamos de acuerdo con lo afirmado por Indonesia de que las medidas que ha adoptado lo han sido totalmente en forma de subvenciones y que por consiguiente su legalidad o falta de legalidad tiene que examinarse habida cuenta de las disposiciones del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias, y no las del Acuerdo sobre las MIC. La India está firmemente convencida, y así lo ha declarado también en anteriores foros, que las subvenciones sólo deben regirse por el Acuerdo del mismo nombre. Nuestra posición es coherente y también lo es la interpretación que hemos mantenido en varios foros de que al igual que las medidas destinadas únicamente a la inversión no pueden considerarse una forma de subvención, tampoco puede darse por supuesto que las subvenciones sean medidas en materia de inversiones relacionadas con el comercio.

12.8 En lo que respecta a la interpretación de determinadas disposiciones del Acuerdo sobre Subvenciones, apoyamos plenamente lo declarado por Indonesia en su comunicación escrita. En particular, afirmamos que estamos totalmente de acuerdo con Indonesia en que: a) el párrafo 3 del artículo 27 del Acuerdo sobre Subvenciones no impide la introducción o ampliación de subvenciones al contenido nacional; b) las subvenciones al contenido nacional no entran dentro del ámbito de aplicación del párrafo 4 del artículo 27 del Acuerdo sobre Subvenciones ya que no se trata de una subvención a la exportación e Indonesia es un país en desarrollo; y c) la subvención al contenido nacional no entra dentro del ámbito de aplicación del párrafo 2 del artículo 28 porque no es incompatible con el Acuerdo sobre Subvenciones.

12.9 Pasamos ahora a la segunda cuestión sobre la que deseamos dar nuestra opinión, la cuestión relativa al artículo I del GATT, es decir, la concesión de trato de nación más favorecida. Se ha alegado que con arreglo a las medidas adoptadas por Indonesia el automóvil Kia producido en Corea ha recibido trato especial y diferenciado en comparación con los vehículos producidos en otros lugares, lo que por consiguiente vulnera el principio de nación más favorecida. Hemos examinado detenidamente los reglamentos y decretos promulgados por la República de Indonesia en 1996. En ninguno de ellos hemos encontrado mención alguna a un país concreto, incluido Corea. Por consiguiente, es evidente que habida cuenta de que ni el decreto presidencial ni otras notificaciones se refieren a los vehículos automóviles nacionales, en forma alguna ordenan dar trato preferente a los automóviles, sus componentes o sus piezas de algún país determinado. Por consiguiente, desde un punto de vista puramente jurídico es evidente que las disposiciones antes mencionadas no han vulnerado el principio de nación más favorecida ya que no han dado ningún privilegio especial a los automóviles, o a sus piezas, fabricados en un determinado país.

12.10 En este contexto no estamos de acuerdo con el argumento presentado por algunos reclamantes de que incluso aunque una norma concreta no mencione a un país por su nombre pero cuyo efecto sea beneficiar a un

productor o a un país en particular constituya una violación del principio de nación más favorecida. Consideramos que este argumento carece de fuerza jurídica ya que está claro que todos los fabricantes de automóviles, de cualquier país, podían y pueden en la práctica acogerse a las ventajas específicas y al programa de subvenciones introducidos por Indonesia, a condición de cumplir las condiciones especificas en la indicada normativa. Por consiguiente, el hecho de que hasta ahora ningún otro país se haya dirigido a la República de Indonesia a este respecto no puede considerarse una indicación de que la disposición mencionada haya vulnerado el principio de nación más favorecida.

12.11 Antes de terminar queremos referirnos a algunos de los argumentos presentados por Indonesia con respecto a las medidas que ha adoptado para diversificar la producción y desregular el comercio internacional a fin de continuar llevando a cabo su reforma económica. Cabe destacar que estas medidas se adoptaron aunque la deuda exterior de Indonesia alcanzase la cifra de 108.000 millones de dólares en 1995 y de que el déficit de Indonesia por cuenta corriente se duplicara con creces en el curso de un año hasta alcanzar la cantidad de 6.800 millones de dólares, también en 1995. Aunque convenimos en que estas estadísticas no tienen influencia directa en las cuestiones que examina el Grupo Especial, deseamos destacar que a menudo los países en desarrollo necesitan hacer un alto para fomentar su economía y resolver problemas de desequilibrio del desarrollo regional. Sugerimos que el sistema de comercio multilateral examine en su propio contexto las iniciativas adoptadas por esos países para el logro de un desarrollo económico general.

12.12 Todos saldremos ganando con el sistema de la OMC si efectuamos interpretaciones razonables y coherentes alejadas del interés económico y comercial a corto plazo. De este modo se ayudaría a los grupos especiales en su búsqueda de las interpretaciones correctas, en especial en esferas en evolución como por ejemplo las del Acuerdo sobre las MIC y el Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias.

B. Corea

12.13 Corea presentó los argumentos que figuran a continuación en su calidad de tercero en las actuaciones del grupo especial.

1. Cuestión jurisdiccional preliminar

12.14 Uno de los principios básicos del ESD es que la parte reclamante que tenga quejas con respecto al comercio pueda presentar de forma clara las supuestas medidas infractoras que desea impugnar y declare incompatibles con las obligaciones de la OMC. El intento evidente de este requisito es que el Estado miembro tenga la oportunidad de examinar efectivamente las acusaciones de que la legislación o la práctica transgreden los Acuerdos de la OMC, responda a esas acusaciones y, en caso necesario, adopte medidas correctoras para remediar la situación. Así lo confirma el dictamen del Órgano de Apelación en Comunidades Europeas - Régimen para la importación, venta y distribución de bananos cuando afirma que tienen que especificarse "las alegaciones de forma suficiente para que la parte contra la que se dirige la reclamación y los terceros puedan conocer los fundamentos de derecho de la reclamación". Los redactores del ESD, conocedores de la importancia de determinar las medidas que cabe impugnar, insertaron el párrafo 2 del artículo 6, que dice lo siguiente:

> Las peticiones de establecimiento de grupos especiales ... identificarán las medidas concretas en litigio y (en ellas) se hará una breve exposición de los fundamentos de derecho de la reclamación, que sea suficiente para presentar el problema con claridad.

12.15 Los Estados Unidos examinan pormenorizadamente de qué manera el préstamo de 690 millones de dólares concedido a Timor Putra Nasional infringe el párrafo 4 del artículo 3 del GATT de 1994 y el artículo 2 del Acuerdo sobre las MIC. Además, los Estados Unidos alegan que el préstamo constituye una subvención específica que causa perjuicio grave.

12.16 No obstante, el préstamo al que aluden los Estados Unidos no forma parte del mandato porque no se mencionó específicamente como medida controvertida en la solicitud de los Estados Unidos, de 12 de junio de 1997, de establecimiento de un grupo especial. El muy reciente dictamen del Órgano de Apelación en el

caso de los Bananos aclara el requisito que figura en el párrafo 2 del artículo 6 del ESD. El Órgano de Apelación afirma lo siguiente:

> No compartimos la opinión del Grupo Especial de que "incluso si hubiera alguna duda respecto de si la solicitud de establecimiento de un grupo especial había cumplido los requisitos del párrafo 2 del artículo 6, las primeras comunicaciones escritas de los reclamantes habían "subsanado" esa duda porque sus comunicaciones eran suficientemente detalladas y presentaban claramente todas las cuestiones de hecho y de derecho" ... En caso de que no se especifique en la solicitud [de establecimiento de un grupo especial] una alegación, los defectos de la solicitud no pueden ser "subsanados" posteriormente por la argumentación de la parte reclamante en su primera comunicación escrita al Grupo Especial o en cualesquiera otras comunicaciones o declaraciones hechas posteriormente en el curso del procedimiento del Grupo Especial.

12.17 También cabe destacar que el préstamo se concedió después de la creación del grupo especial. En el caso Estados Unidos - Medidas que afectan a las bebidas alcohólicas y derivadas de la malta, el Canadá intentó reservarse el derecho a invocar nuevas medidas que pudieran surgir en el curso de las deliberaciones del Grupo Especial. Éste consideró que "su mandato no le permite examinar las medidas que puedan entrar en vigor durante las deliberaciones del Grupo Especial".

12.18 Habida cuenta de que en el mandato no figura el préstamo y este defecto no puede subsanarse posteriormente mediante una primera comunicación, el Grupo Especial debería abstenerse de emitir un dictamen sobre las reclamaciones que presenten los Estados Unidos en relación con el préstamo de agosto de 1997.

2. Cuestiones sustantivas

12.19 En primer lugar, como se señaló acertadamente en las comunicaciones de las partes en la diferencia, nada en la legislación de Indonesia por la que se establece el programa de febrero de 1996 o de junio del mismo año obliga explícitamente a conceder trato preferente a los productos de un país concreto. Los fabricantes de automóviles nacionales pueden elegir libremente el origen de la tecnología y de los componentes y piezas utilizados en la producción.

12.20 Kia Motor Corporation se ha beneficiado de este trato preferente por el simple hecho de haber sido elegida por PT Timor Putra Nasional como asociada en una empresa mixta. La expresión "empresa mixta" se utiliza en general en sentido descriptivo y no como caracterización jurídica del acuerdo que figura en la legislación pertinente de Indonesia.

12.21 En segundo lugar, en su primera comunicación el Gobierno de Indonesia alega que las exenciones y reducciones de los derechos de importación y del impuesto de lujo de que gozan los productores de un automóvil nacional no son incompatibles con las disposiciones del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias ya que en virtud del párrafo 3 del artículo 27 de dicho Acuerdo Indonesia, en su calidad de país en desarrollo, no está sometida durante un período de cinco años a las disposiciones del párrafo 1 b) del artículo 3 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias.

12.22 Si el Grupo Especial acepta este argumento, Corea considera que las subvenciones de Indonesia en lo que se refiere a los derechos de importación y el impuesto de lujo no deben regirse por los artículos I o III del GATT de 1994 ya que en caso de conflicto entre el Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias y el GATT de 1994 las disposiciones del Acuerdo prevalecerán en el grado en que hay conflicto, según se dispone en la Nota Interpretativa General a los acuerdos multilaterales sobre el comercio de mercancías. La referencia a los artículos I y III del GATT de 1994 y al Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias refleja una opinión preliminar del Gobierno de Corea, sin perjuicio de las posturas que adopten sobre esta cuestión en especial las partes implicadas directamente.

12.23 Finalmente, como declaró con precisión Indonesia, el Programa de Automóviles Nacionales no se aplica ni se aplicará al modelo Sportage. Por consiguiente, las reclamaciones relativas al Kia Sportage carecen de pertinencia para el presente caso.