

Journal officiel

de l'Union européenne

ISSN 1725-2563

L 97

47^e année

1^{er} avril 2004

Édition de langue française

Législation

Sommaire

I Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité

- ★ **Règlement (CE) n° 600/2004 du Conseil du 22 mars 2004 établissant certaines mesures techniques applicables aux activités de pêche dans la zone de la convention sur la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique** 1
- ★ **Règlement (CE) n° 601/2004 du Conseil du 22 mars 2004 fixant certaines mesures de contrôle applicables aux activités de pêche dans la zone de la convention sur la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique, et abrogeant les règlements (CEE) n° 3943/90, (CE) n° 66/98 et (CE) n° 1721/1999** 16
- ★ **Règlement (CE) n° 602/2004 du Conseil du 22 mars 2004 modifiant le règlement (CE) n° 850/98 en ce qui concerne la protection des récifs coralliens en eau profonde contre les effets du chalutage dans une zone située au nord-ouest de l'Écosse** 30
- Règlement (CE) n° 603/2004 de la Commission du 31 mars 2004 établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes 32
- ★ **Règlement (CE) n° 604/2004 de la Commission du 29 mars 2004 relatif aux communications de données dans le secteur du tabac à partir de la récolte 2000** 34
- Règlement (CE) n° 605/2004 de la Commission du 31 mars 2004 dérogeant pour l'année 2004 au règlement (CE) n° 1518/2003 en ce qui concerne les dates de délivrance des certificats d'exportation dans le secteur de la viande de porc 39
- Règlement (CE) n° 606/2004 de la Commission du 31 mars 2004 dérogeant au règlement (CE) n° 174/1999 en ce qui concerne la durée de validité des certificats d'exportation dans le secteur du lait et des produits laitiers 40
- Règlement (CE) n° 607/2004 de la Commission du 31 mars 2004 prévoyant une nouvelle attribution de droits d'importation au titre du règlement (CE) n° 1146/2003 et portant dérogation à ce règlement 42

Prix: 22 EUR

(Suite au verso.)

FR

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères maigres sont des actes de gestion courante pris dans le cadre de la politique agricole et ayant généralement une durée de validité limitée.

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères gras et précédés d'un astérisque sont tous les autres actes.

★ Règlement (CE) n° 608/2004 de la Commission du 31 mars 2004 concernant l'étiquetage des aliments et ingrédients alimentaires avec adjonction de phytostérols, esters de phytostérol, phytostanols et/ou esters de phytostanol ⁽¹⁾	44
Règlement (CE) n° 609/2004 de la Commission du 31 mars 2004 fixant la restitution à la production pour le sucre blanc utilisé par l'industrie chimique	46
Règlement (CE) n° 610/2004 de la Commission du 31 mars 2004 fixant les droits à l'importation dans le secteur du riz	47
Règlement (CE) n° 611/2004 de la Commission du 31 mars 2004 fixant les droits à l'importation dans le secteur des céréales	50

II Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité

Conseil

2004/294/CE:

★ Décision du Conseil du 8 mars 2004 autorisant les États membres qui sont parties contractantes à la convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, le protocole portant modification de ladite convention, ou à y adhérer	53
Protocole portant modification de la convention du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, amendée par le protocole additionnel du 28 janvier 1964 et par le protocole du 16 novembre 1982	55

2004/295/CE:

★ Décision du Conseil du 22 mars 2004 autorisant l'Italie à appliquer une mesure dérogatoire à l'article 21 de la sixième directive 77/388/CEE en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires	63
--	----

2004/296/CE:

★ Recommandation du Conseil du 30 mars 2004 concernant la nomination d'un membre du directoire de la Banque centrale européenne	65
---	----

Commission

2004/297/CE:

★ Décision de la Commission du 29 mars 2004 autorisant la République tchèque, l'Estonie, la Lituanie, la Hongrie, la Pologne et la Slovaquie à différer l'application de certaines dispositions des directives 2002/53/CE et 2002/55/CE du Conseil en ce qui concerne la commercialisation des semences de certaines variétés ⁽¹⁾ [notifiée sous le numéro C(2004) 962]	66
--	----

ESPACE ÉCONOMIQUE EUROPÉEN

Autorité de surveillance AELE

2004/298/CE:

★ Décision de l'Autorité de surveillance de l'AELE du 16 juillet 2003 concernant un régime d'indemnisation d'entreprises de transport par autobus rapides (Norvège)	68
---	----

⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

RÈGLEMENT (CE) N° 600/2004 DU CONSEIL**du 22 mars 2004****établissant certaines mesures techniques applicables aux activités de pêche dans la zone de la convention sur la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 37,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen ⁽¹⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La convention sur la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique (ci-après dénommée «la convention») a été approuvée par la Communauté par la décision 81/691/CEE ⁽²⁾ et y est entrée en vigueur le 21 mai 1982.
- (2) La convention instaure un cadre pour la coopération régionale en matière de conservation et de gestion de la faune et de la flore marines de l'Antarctique par la création d'une commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique (ci-après dénommée «CCAMLR») chargée d'adopter des mesures de conservation qui deviennent obligatoires pour les parties contractantes.
- (3) La CCAMLR a adopté certaines mesures de conservation et de gestion des ressources halieutiques prescrivant, entre autres, des règles techniques auxquelles l'exercice de certaines activités de pêche est subordonné dans la zone de la convention. Ces mesures concernent notamment des prescriptions relatives à l'utilisation de certains engins de pêche, à l'interdiction de certains équipements considérés comme nuisibles à l'environnement et à la réduction de l'incidence nuisible de la pêche sur des espèces telles les oiseaux de mer et les mammifères marins et des prescriptions concernant le déroulement d'activités d'observation scientifique à bord des navires de pêche aux fins de la collecte de données. Ces mesures sont obligatoires pour la Communauté et il convient dès lors de les mettre en œuvre.
- (4) Certaines mesures techniques adoptées par la CCAMLR ont été transposées par le règlement (CEE) n° 3943/90 du Conseil du 19 décembre 1990 relatif à l'application

du système d'observation et de contrôle établi conformément à l'article XXIV de la convention sur la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique ⁽³⁾, ainsi que par le règlement (CE) n° 66/98 du Conseil du 18 décembre 1997 fixant certaines mesures de conservation et de contrôle applicables aux activités de pêche dans l'Antarctique ⁽⁴⁾.

- (5) L'adoption de nouvelles mesures de conservation par la CCAMLR, ainsi que la mise à jour de celles déjà en vigueur depuis l'adoption des règlements précités, requiert la modification de ceux-ci.
- (6) Aux fins d'assurer une plus grande clarté de la réglementation communautaire, il convient de transposer séparément les mesures relevant du domaine du contrôle des activités de pêche et celles relevant du domaine technique. C'est pourquoi les règlements (CEE) n° 3943/90 et (CE) n° 66/98 ont été abrogés par le règlement (CE) n° 601/2004 du Conseil du 22 mars 2004 fixant certaines mesures de contrôle applicables aux activités de pêche dans la zone de la convention sur la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique ⁽⁵⁾ et le dispositif communautaire devrait être complété par le présent règlement. Ceci est sans préjudice de l'inclusion de certaines mesures techniques spécifiques à certaines pêches exploratoires dans les règlements adoptés par la Communauté sur une base annuelle concernant les possibilités de pêche allouées aux navires communautaires et les conditions y associées (règlements annuels «TAC et quotas»).
- (7) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement et pour l'adaptation des annexes en fonction des modifications apportées périodiquement aux mesures techniques adoptées par la CCAMLR en vertu de la convention en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission, ⁽⁶⁾

⁽¹⁾ Avis rendu le 16 décembre 2003 (non encore paru au Journal officiel).

⁽²⁾ JO L 252 du 5.9.1981, p. 26.

⁽³⁾ JO L 379 du 31.12.1990, p. 45.

⁽⁴⁾ JO L 6 du 10.1.1998, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2742/1999 (JO L 341 du 31.12.1999, p. 1).

⁽⁵⁾ Voir page 16 du présent Journal officiel.

⁽⁶⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

OBJET ET DÉFINITIONS

Article premier

Objet

1. Le présent règlement établit des mesures techniques concernant les activités de navires de pêche communautaires qui capturent et conservent à bord des organismes marins provenant des ressources marines vivantes de la zone de la convention sur la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique, (ci-après dénommée «la convention»).

2. Le présent règlement s'applique sans préjudice des dispositions de la convention et dans le but de promouvoir les objectifs et principes de celle-ci ainsi que les dispositions de l'acte final de la conférence qui l'a adoptée.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «zone de la convention»: la zone d'application de la convention telle que définie à l'article I de celle-ci;
- b) «convergence antarctique»: la ligne joignant les points suivants le long des parallèles et méridiens: 50° S, 0° — 50° S, 30° E — 45° S, 30° E — 45° S, 80° E — 55° S, 80° E — 55° S, 150° E — 60° S, 150° E — 60° S, 50° O — 50° S, 50° O — 50° S, 0°;
- c) «navire de pêche communautaire»: un navire de pêche battant pavillon d'un État membre de la Communauté et enregistré dans la Communauté qui capture et conserve à bord des organismes marins provenant des ressources marines vivantes de la zone de la convention;
- d) «rectangle à échelle précise»: une aire de 0,5° de latitude sur 1° de longitude à partir de l'angle nord-ouest de la sous-zone ou division statistique. Un rectangle est défini par la latitude de sa limite la plus au nord et la longitude de la limite la plus proche de 0°;
- e) «nouvelle pêche»: la pêche d'une espèce donnée selon une méthode particulière dans une sous-zone statistique FAO Antarctique, pour laquelle la CCAMLR n'a jamais reçu:
 - i) d'informations sur la répartition, l'abondance, la démographie, le rendement potentiel ou l'identité du stock, fournies par des enquêtes ou recherches approfondies ou relevées lors de campagnes de pêche exploratoire, ni
 - ii) de données de capture ou d'effort, ni
 - iii) de données de capture ou d'effort relatives aux deux dernières campagnes de pêches effectuées;
- f) «pêche exploratoire»: la pêche qui n'est plus considérée comme une «nouvelle pêche» au sens du point e), et dont le caractère exploratoire demeure jusqu'à ce que la CCAMLR dispose d'informations suffisantes pour:
 - i) évaluer la répartition, l'abondance et la démographie de l'espèce cible, afin de permettre une estimation du rendement potentiel de la pêche;
 - ii) mesurer l'incidence potentielle de la pêche sur les espèces dépendantes et apparentées, et
 - iii) permettre au comité scientifique de la CCAMLR de calculer et de recommander des niveaux de capture et d'effort de pêche ainsi que des engins de pêche appropriés.

CHAPITRE II

ENGINS DE PÊCHE

Article 3

Engins de pêche autorisés dans certaines pêches

1. La pêche de *Dissostichus eleginoides* dans la sous-zone statistique FAO 48.3 est effectuée par des navires utilisant exclusivement des palangres et des casiers (pièges).
2. La pêche de *Dissostichus eleginoides* dans la division statistique FAO 58.5.2 est effectuée par des navires utilisant exclusivement des chaluts ou des palangres.
3. La pêche de *Champsocephalus gunnari* dans la sous-zone statistique FAO 48.3 est effectuée par des navires utilisant exclusivement des chaluts. L'utilisation de chaluts de fond dans la pêche dirigée de *Champsocephalus gunnari* y est interdite.
4. La pêche de *Champsocephalus gunnari* dans la sous-zone statistique FAO 58.5.2 est effectuée par des navires utilisant exclusivement des chaluts.
5. Pour les besoins de la pêche visée au paragraphe 4, on entend par «zone ouverte à la pêche», la partie de la division statistique FAO 58.5.2 dont les limites s'étendent:
 - a) du point d'intersection du méridien de longitude 72°15'E et de la limite fixée par l'accord maritime franco-australien, puis au sud, le long du méridien, en son point d'intersection avec le parallèle de latitude 53°25'S;
 - b) puis à l'est, le long de ce parallèle jusqu'à son intersection avec le méridien de longitude 74°E;
 - c) puis au nord-est, le long de la géodésique jusqu'à l'intersection du parallèle de latitude 52°40'S et du méridien de longitude 76°E;
 - d) ensuite au nord, le long du méridien jusqu'à son intersection avec le parallèle de latitude 52°S;
 - e) puis au nord-ouest, le long de la géodésique, à l'intersection du parallèle de latitude 51°S et du méridien de longitude 74°30'E; et
 - f) enfin au sud-ouest, le long de la géodésique pour rejoindre le point de départ.
6. La pêche de crabes dans la sous-zone statistique FAO 48.3 est effectuée par des navires en utilisant exclusivement des casiers.

Article 4

Maillage

1. L'utilisation de chaluts, sennes danoises ou filets similaires dont une partie quelconque présente un maillage inférieur au maillage minimal prescrit à l'annexe I est interdite pour toute opération de pêche dirigée concernant les espèces ou groupes d'espèces suivants:

- a) *Champscephalus gunnari*,
- b) *Dissostichus eleginoides*,
- c) *Gobionotothen gibberifrons*,
- d) *Lepidonotothen squamifrons*,
- e) *Notothenia rossii*,
- f) *Notothenia kempfi*.

2. L'utilisation de tout moyen ou dispositif d'obstruction ou de rétrécissement des mailles est interdite.

Article 5

Contrôle du maillage

Pour les filets visés à l'article 4, le maillage minimal prescrit à l'annexe I est déterminé conformément aux règles prévues à l'annexe II.

Article 6

Pêche de crabes dans la sous-zone statistique FAO 48.3

1. La pêche est limitée aux crabes mâles arrivés à maturité sexuelle; toutes les femelles et les mâles qui n'ont pas atteint cette taille réglementaire doivent être libérés indemnes. Dans le cas de *Paralomis spinosissima* et *Paralomis formosa*, les mâles dont la largeur de carapace atteint ou dépasse respectivement 94 mm et 90 mm peuvent être conservés à bord.

2. Le crabe transformé en mer doit être congelé en sections permettant de calculer la taille minimale du crabe.

Article 7

Emploi et élimination des courroies d'emballage en matière plastique sur les navires de pêche communautaires

1. L'utilisation par les navires de pêche communautaires de courroies d'emballage en matière plastique pour le scellement des caisses d'appâts est interdite.

L'utilisation d'autres courroies d'emballage à d'autres fins sur les navires de pêche qui ne font pas usage d'incinérateurs de bord (circuits fermés) est interdite.

2. Toute courroie retirée d'un emballage doit être coupée de manière à ne plus constituer de boucle continue et brûlée dans l'incinérateur de bord à la première occasion.

3. Tout résidu de matière plastique doit être conservé à bord jusqu'au retour au port; il ne doit en aucun cas être rejeté à la mer.

4. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 20, paragraphe 2.

Article 8

Mortalité accidentelle des oiseaux de mer au cours des opérations de pêche à la palangre

1. Les opérations de pêche à la palangre doivent être menées de telle sorte que les hameçons munis d'appâts s'immergent au plus tôt après leur mise à l'eau. Les navires utilisant la méthode espagnole de pêche à la palangre doivent lâcher les poids avant que la ligne se tende; ils doivent utiliser des poids d'au moins 8,5 kg masse, espacés de 40 mètres au maximum, ou des poids d'au moins 6 kg masse, espacés de 20 mètres au maximum. Seuls des appâts décongelés doivent être utilisés.

2. Sans préjudice de ce qui est prévu au paragraphe 7, les palangres ne doivent être posées que la nuit (à savoir, dans l'obscurité, entre les crépuscules nautiques).

La pose des engins doit être achevée, autant que possible, au moins trois heures avant le lever du soleil.

Pendant la pêche nocturne à la palangre, seuls les feux du navire nécessaires à la sécurité doivent être allumés.

3. Sans préjudice du paragraphe 8, le rejet en mer des déchets de poissons est interdit pendant la pose de palangres. Le rejet en mer des déchets pendant la remontée de la palangre doit être évité dans la mesure du possible. Si le rejet de déchets de poissons pendant la remontée est inévitable, celui-ci doit avoir lieu sur le bord opposé à celui où les palangres sont posées ou remontées. Avant tout rejet à la mer, les hameçons doivent être retirés des déchets et têtes de poissons.

La disposition des navires doit être telle qu'elle leur permette de traiter ou d'entreposer les déchets de poissons à bord ou de les rejeter du côté opposé à celui de la remontée de la palangre.

4. Tout doit être fait pour relâcher vivants les oiseaux de mer capturés vivants au cours des opérations de pêche à la palangre et, autant que possible, les débarrasser des hameçons sans mettre leur vie en péril.

5. Le navire doit remorquer une ligne de banderoles destinée à dissuader les oiseaux de mer de se poser sur les appâts pendant le déploiement des palangres. La description détaillée de la ligne de banderoles et la méthode de déploiement figurent à l'annexe III. Les détails de la construction relatifs au nombre et à l'emplacement des émerillons peuvent varier, à condition que la surface de mer effectivement couverte par les banderoles ne soit pas inférieure à celle couverte par le modèle figurant à l'annexe III. Les détails relatifs au dispositif tiré dans l'eau pour créer une tension sur la ligne peuvent également varier.

6. D'autres variantes de conception de la ligne de banderoles peuvent être mises à l'épreuve à bord des navires qui accueillent deux observateurs, dont un au moins doit avoir été désigné conformément au système international d'observation scientifique de la CCAMLR, pour autant que les conditions prévues aux paragraphes 1 à 5 et au paragraphe 7 soient respectées.

7. L'interdiction de pose des palangres pendant la journée, prévue au paragraphe 2, ne s'applique pas aux pêches effectuées dans les sous-zones statistiques FAO 48.6, au sud des 60°S, 88.1, 88.2 et dans la division 58.4.2, pourvu que les conditions suivantes soient remplies:

- a) lors de la délivrance du permis pour cette pêcherie, il est démontré aux autorités compétentes que le navire en cause:
 - i) est pleinement en mesure de suivre l'un des deux protocoles expérimentaux de lestage des palangres figurant à l'annexe IV. Les États membres déclarent à la CCAMLR les résultats des contrôles techniques effectués à cette fin sur chaque navire auquel un permis a été délivré;
 - ii) a pris des dispositions afin d'assurer la présence des observateurs scientifiques qu'il est tenu d'accueillir à bord, conformément à l'article 14, paragraphe 2;
 - b) le navire en cause démontre que la vitesse d'immersion de sa ligne est d'au moins 0,3 m/s pendant ses opérations de pêche;
 - c) le navire en cause ne capture pas plus de deux oiseaux de mer. Tout navire causant une capture accidentelle totale de trois oiseaux de mer reprend immédiatement les poses de nuit.
8. Par dérogation au paragraphe 3, les rejets de déchets de poissons interdits pour les pêcheries visées au paragraphe 7.

9. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 20, paragraphe 2.

Article 9

Mortalité accidentelle des oiseaux de mer et des mammifères marins au cours des opérations de pêche au chalut

1. Au cours des opérations de pêche au chalut, l'utilisation des câbles de contrôle des filets est interdite.
2. Les navires de pêche communautaires adoptent, pendant toute la durée de leurs opérations, un éclairage ayant, de par son emplacement et son intensité, une portée réduite en dehors du navire, tout en assurant la sécurité sur celui-ci.
3. Le rejet en mer de déchets de poissons est interdit lors de la pose et de la remontée du chalut.
4. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 20, paragraphe 2.

CHAPITRE III

CONDUITE DES ACTIVITÉS DE PÊCHE

Article 10

Déplacement des navires en fonction de leur niveau de captures accessoires

1. En ce qui concerne les pêches autres que nouvelles ou exploratoires, les navires de pêche communautaires se déplacent en fonction de leur niveau de captures accessoires, conformément aux dispositions de l'annexe V, point A.
2. En ce qui concerne les pêches nouvelles et exploratoires, les navires de pêche communautaires se déplacent en fonction de leur niveau de captures accessoires, conformément aux dispositions de l'annexe V, point B.

Article 11

Mesures particulières applicables aux pêches exploratoires de *Dissostichus* spp.

1. Les navires de pêche communautaires qui se livrent à la pêche exploratoire de *Dissostichus* spp. au chalut ou à la palangre dans la zone de la convention, à l'exception de ceux engagés dans des pêcheries pour lesquelles la CCAMLR accorde des exemptions spécifiques, opèrent conformément aux prescriptions des paragraphes 3 à 6.
2. Aux fins du présent article, on entend par «trait», un déploiement unique de chalut et par «pose», le déploiement d'une ou de plusieurs palangres sur un même lieu de pêche.
3. La pêche doit avoir lieu dans un intervalle géographique et bathymétrique aussi étendu que possible. À cette fin, la pêche dans tout rectangle à échelle précise cesse lorsque les captures déclarées conformément à l'article 12 du règlement (CE) n° 601/2004 atteignent 100 tonnes; ce rectangle reste alors fermé à la pêche pour le reste de la saison. À tout moment, un seul navire est autorisé à pêcher dans un rectangle à échelle précise donné.
4. Aux fins de l'application du paragraphe 3:
 - a) la position géographique précise d'un trait dans la pêche au chalut est déterminée par le point médian entre les points de début et de fin de trait sur le trajet du navire;
 - b) la position géographique précise d'une pose dans la pêche à la palangre est déterminée par le point central de la palangre ou des palangres déployée(s);
 - c) le rectangle à échelle précise dans lequel un navire est réputé mener des opérations de pêche est celui de l'emplacement géographique précis de la pose;

d) le navire est réputé mener des opérations de pêche dans un rectangle à échelle précise du début du filage jusqu'à la fin du virage de toutes les palangres dans ce rectangle à échelle précise.

5. Chaque pose de palangre doit avoir, sauf dans des circonstances exceptionnelles sur lesquelles le navire n'a aucun contrôle (glaces ou mauvais temps), une durée d'immersion ne dépassant pas 48 heures, qui doit être mesurée de la fin du filage jusqu'au commencement du virage.

6. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 20, paragraphe 2.

Article 12

Mesures particulières applicables aux pêches de *Champscephalus gunnari* dans la sous-zone statistique FAO 48.3

1. La pêche de *Champscephalus gunnari* est interdite dans un rayon de 12 milles nautiques de la côte de Géorgie du Sud pendant la période de reproduction, allant du 1^{er} mars au 31 mai [...].

2. Lorsque dans un trait quelconque, la capture de *Champscephalus gunnari* dépasse 100 kg, et que plus de 10 % de ces poissons, en nombre, sont inférieurs à 240 mm de longueur totale, le navire de pêche se déplace vers un autre lieu de pêche éloigné de 5 milles nautiques au moins. Il ne retourne pas avant cinq jours au moins dans un rayon de 5 milles nautiques du lieu où la capture de *Champscephalus gunnari* de petite taille a excédé 10 %. Par lieu où la capture accessoire de *Champscephalus gunnari* de petite taille a excédé 10 %, on entend le trajet suivi par le navire de pêche, du point où l'engin de pêche a été déployé au point où il a été récupéré par le navire.

3. Lorsqu'un navire a capturé 20 oiseaux de mer au total, il doit cesser ses activités de pêche et ne peut reprendre d'activités dans cette pêcherie pendant la saison en cours.

4. Tout navire participant à cette pêche pendant la période allant du 1^{er} mars au 31 mai doit effectuer au minimum vingt chalutages de recherche de la manière décrite à l'annexe VI.

5. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 20, paragraphe 2.

CHAPITRE IV

MESURES CONCERNANT L'OBSERVATION SCIENTIFIQUE À BORD DES NAVIRES OPÉRANT DANS LA ZONE DE LA CONVENTION

Article 13

Objet et champ d'application

Le système d'observation scientifique adopté par la CCAMLR en vertu de l'article XXIV de la convention est applicable, conformément au présent chapitre, aux navires de pêche communautaires menant des opérations tant de pêche que de recherche dans la zone de la convention.

Article 14

Activités soumises à observation scientifique

1. Lors de chaque période de pêche, les navires de pêche communautaires accueillent à bord au moins un observateur scientifique et, dans la mesure du possible, un observateur scientifique supplémentaire lorsqu'ils se livrent à la pêche:

a) de *Champscephalus gunnari* dans la sous-zone statistique FAO 48.3 et dans la division 58.5.2;

b) de crabes dans la sous-zone statistique FAO 48.3;

c) de *Dissostichus eleginoides* dans les sous-zones statistiques FAO 48.3 et 48.4 et dans la division 58.5.2; ou

d) de *Martialia hyadesi* dans la sous-zone statistique FAO 48.3.

2. Les navires de pêche communautaires doivent également accueillir à bord au moins deux observateurs scientifiques, dont un observateur scientifique de la CCAMLR désigné conformément à l'article 15, lorsqu'ils se livrent à la pêche exploratoire visée à l'article 11 du présent règlement ou à une autre pêche exploratoire autorisée conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 601/2004.

3. Par dérogation au paragraphe 2, les navires se livrant à la pêche exploratoire au *Dissostichus* spp. dans les divisions statistiques FAO 43.3.a) et 48.3.b) accueillent à bord au moins un observateur scientifique de la CCAMLR et, lorsque c'est possible, un observateur scientifique supplémentaire.

4. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 20, paragraphe 2.

Article 15

Observateurs scientifiques

1. Les États membres désignent les observateurs scientifiques habilités à effectuer les tâches afférentes à la mise en œuvre du système d'observation adopté par la CCAMLR conformément aux dispositions du présent règlement.

2. Les fonctions et les tâches des observateurs scientifiques embarqués sur les navires sont énoncées à l'annexe VII.

3. Les observateurs scientifiques doivent être des ressortissants de l'État membre qui les désigne. Ils adoptent une conduite conforme aux coutumes et aux règles en vigueur sur le navire sur lequel ils effectuent leurs observations.

4. Les observateurs scientifiques doivent être familiarisés avec les activités de pêche et de recherche scientifique à observer, les dispositions de la convention et les mesures adoptées en vertu de la convention, et doivent avoir reçu une formation adéquate pour s'acquitter, avec compétence, de leurs fonctions. Ils doivent, en outre, être en mesure de communiquer dans la langue de l'État du pavillon des navires sur lesquels ils exercent leurs activités.

5. Les observateurs scientifiques sont porteurs d'un document délivré par l'État membre qui les désigne, et conforme aux exigences de la CCAMLR, les identifiant en tant qu'observateurs scientifiques de la CCAMLR.

6. Les observateurs scientifiques présentent à la CCAMLR, par l'intermédiaire de l'État membre les ayant désignés, et au plus tard un mois après la fin de la campagne d'observation ou après le retour de l'observateur dans son pays d'origine, un rapport sur chaque mission d'observation accomplie, sur les formulaires d'observation approuvés par le comité scientifique de la CCAMLR. Une copie en est transmise à l'État du pavillon du navire concerné et à la Commission.

7. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 20, paragraphe 2.

Article 16

Accords sur le placement d'observateurs à bord des navires

1. Le placement d'observateurs scientifiques à bord des navires de pêche communautaires menant des opérations de pêche ou de recherche scientifique s'effectue conformément aux accords bilatéraux conclus à cette fin avec un autre membre de la CCAMLR.

2. Les accords bilatéraux visés au paragraphe 1 sont fondés sur les principes suivants:

- a) les observateurs scientifiques reçoivent le statut d'officier de bord. Le logement et les repas des observateurs embarqués correspondent à ce statut,
- b) l'État membre du pavillon veille à ce que les armateurs accordent aux observateurs scientifiques à bord des navires battant son pavillon toute la coopération leur permettant d'exécuter les tâches qui leur ont été confiées. Les observateurs scientifiques ont, entre autres, libre accès aux données et aux opérations du navire, pour pouvoir remplir leurs fonctions de la manière requise par la CCAMLR,
- c) l'État membre du pavillon prend les mesures propres à garantir, à bord des navires battant son pavillon, la sécurité et le bien-être des observateurs scientifiques dans l'exercice de leurs fonctions, à leur procurer des soins médicaux et à sauvegarder leur liberté et leur dignité,
- d) des dispositions sont prises pour permettre à l'observateur scientifique de transmettre ou de recevoir des messages par l'équipement de communication du navire et avec l'aide de l'opérateur. Tous les frais — dans les limites raisonnables — engendrés par ces communications sont normalement pris en charge par le membre de la CCAMLR ayant procédé à la désignation des observateurs scientifiques (ci-après, «le pays désignant»),
- e) les dispositions relatives au transport et à l'embarquement des observateurs scientifiques sont prises de manière que les opérations d'exploitation et de recherche soient perturbées le moins possible,

f) les observateurs scientifiques fournissent aux capitaines concernés une copie de leurs rapports, s'ils le désirent,

g) le pays désignant s'assure que ses observateurs scientifiques sont titulaires d'une assurance reconnue par les membres concernés de la CCAMLR,

h) le pays désignant est responsable du transport aller-retour des observateurs scientifiques des points d'embarquement,

i) sauf dispositions contraires, l'équipement, les vêtements ainsi que le salaire et toute indemnité de l'observateur scientifique sont normalement pris en charge par le pays désignant, alors que le logement et les repas à bord le sont par le navire du pays hôte.

3. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 20, paragraphe 2.

Article 17

Communication des informations

1. Les États membres ayant procédé à la désignation d'observateurs scientifiques fournissent les détails des programmes d'observation à la CCAMLR dans les plus brefs délais et au plus tard à la conclusion de chaque accord bilatéral visé à l'article 11. Pour chaque observateur, les renseignements suivants sont fournis:

- a) date de signature de l'accord;
- b) nom et pavillon du navire recevant l'observateur;
- c) État membre responsable de la désignation de l'observateur;
- d) secteur de pêche (zone, sous-zone, division statistiques de la CCAMLR);
- e) type de données collectées par l'observateur et soumises au secrétariat de la CCAMLR (capture accessoire, espèce cible, données biologiques, etc.);
- f) dates prévues de début et de fin du programme d'observation; et
- g) date prévue de retour de l'observateur dans son pays d'origine.

2. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 20, paragraphe 2.

CHAPITRE V

DISPOSITIONS FINALES

Article 18

Modification des annexes

Les annexes I à VII sont modifiées en application des mesures de conservation devenues obligatoires pour la Communauté, conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 20, paragraphe 3.

*Article 19***Mise en œuvre**

Les mesures nécessaires à la mise en œuvre des articles 7, 8, 9, 11, 12, 14, 15, 16 et 17 sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 20, paragraphe 2.

*Article 20***Comité**

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 30 du règlement (CE) n° 2371/2002 du Conseil du 20 décembre 2002 relatif à la conservation et à l'exploitation durable des ressources halieutiques dans le cadre de la politique commune de la pêche ⁽¹⁾.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 4 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent.

La période prévue à l'article 4, paragraphe 3, de la décision 1999/468/CE est fixée à un mois.

3. Dans les cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à un mois.

4. Le comité adopte son règlement intérieur.

*Article 21***Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le septième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 22 mars 2004.

Par le Conseil

Le président

J. WALSH

⁽¹⁾ JO L 358 du 31.12.2002, p. 59.

ANNEXE I

MAILLAGE MINIMAL AU SENS DE L'ARTICLE 4, PARAGRAPHE 1

Espèce	Type de filet	Mailage minimal
<i>Notothenia rossii</i>	Chaluts, sennes danoises et filets similaires	120 mm
<i>Dissostichus eleginoides</i>	Chaluts, sennes danoises et filets similaires	120 mm
<i>Goibionotothen gibberifrons</i>	Chaluts, sennes danoises et filets similaires	80 mm
<i>Notothenia kempfi</i>	Chaluts, sennes danoises et filets similaires	80 mm
<i>Lepidonotothen squamifrons</i>	Chaluts, sennes danoises et filets similaires	80 mm
<i>Champsocephalus gunnari</i>	Chaluts, sennes danoises et filets similaires	90 mm

ANNEXE II

RÈGLES POUR LA DÉTERMINATION DU MAILLAGE MINIMAL AU SENS DE L'ARTICLE 5**A. Description des jauges**

1. Le maillage est déterminé au moyen d'une jauge plate de 2 mm d'épaisseur, plate, fabriquée en un matériau résistant et indéformable. La jauge doit présenter soit des côtés à bords parallèles qui, à partir d'un point donné, convergent par une série de biseaux selon un rapport symétrique de 1 à 8, soit seulement des bords convergents selon ce même rapport. Elle doit être pourvue d'un orifice à son extrémité la plus étroite.
2. La face de la jauge doit porter l'inscription de la largeur en millimètres sur la partie à côtés parallèles, le cas échéant, et sur la partie convergente. En ce qui concerne cette dernière, la largeur est graduée au millimètre et doit être indiquée à des intervalles réguliers.

B. Utilisation de la jauge

1. Le filet est étiré dans le sens de la plus longue diagonale des mailles.
2. Une jauge répondant à la description donnée au point A est insérée par son extrémité la plus étroite dans l'ouverture de la maille, perpendiculairement au plan du filet.
3. La jauge est insérée dans l'ouverture de la maille à la main ou à l'aide d'un poids ou d'un dynamomètre, jusqu'à ce que la résistance de la maille arrête la progression de ses bords convergents.

C. Sélection du maillage à mesurer

1. La portion de filet à mesurer doit être constituée d'une série de vingt mailles consécutives prises dans le sens de la longueur axiale du filet.
2. Les mailles situées à moins de 50 cm du laçage, des cordes ou de la ligne de cul ne doivent pas être mesurées. Cette distance doit être mesurée perpendiculairement aux laçage, cordes et ligne de cul, en étirant le filet dans le sens du mesurage. Les mailles raccommodées, déchirées ou servant de point de fixation d'accessoires du filet ne doivent pas non plus être mesurées.
3. Par dérogation au point 1), les mailles mesurées ne doivent pas être consécutives en cas d'application du point 2).
4. Les filets ne doivent être mesurés que lorsqu'ils sont mouillés et non gelés.

D. Mesurage de chaque maille

La taille de chaque maille est définie par la largeur de la jauge au point où celle-ci, utilisée conformément au point B, est arrêtée dans sa progression.

E. Détermination du maillage du filet

Le maillage du filet est défini par la moyenne arithmétique, en millimètres, des mesures du nombre total de mailles sélectionnées obtenues selon les méthodes décrites aux points C et D; cette moyenne arithmétique est arrondie au millimètre supérieur le plus proche.

Le nombre total des mailles à mesurer est indiqué au point F.

F. Chronologie de la procédure de contrôle

1. L'inspecteur mesure une série de vingt mailles sélectionnées conformément au point C en insérant la jauge manuellement, sans utiliser de poids ni de dynamomètre.

Il calcule ensuite le maillage du filet conformément au point E.

Si ce calcul révèle un maillage non conforme aux règles en vigueur, l'inspecteur mesure deux séries supplémentaires de vingt mailles sélectionnées conformément au point C.

Il effectue ensuite un nouveau calcul du maillage conformément au point E en prenant en considération les soixante mailles déjà mesurées. Sans préjudice du point 2), le maillage ainsi obtenu est celui du filet.

2. Si le capitaine du navire conteste le maillage déterminé conformément au point 1), cette mesure n'est pas retenue pour la détermination du maillage et l'inspecteur effectue une nouvelle mesure du filet, en y attachant, cette fois, un poids ou un dynamomètre dont le choix est laissé à sa discrétion. Le poids doit être attaché (à l'aide d'un crochet) à l'orifice de l'extrémité la plus étroite de la jauge. Le dynamomètre peut être attaché à l'orifice de l'extrémité la plus étroite ou appliqué à l'extrémité la plus large de la jauge. La précision du poids ou du dynamomètre doit être certifiée par l'autorité nationale compétente.

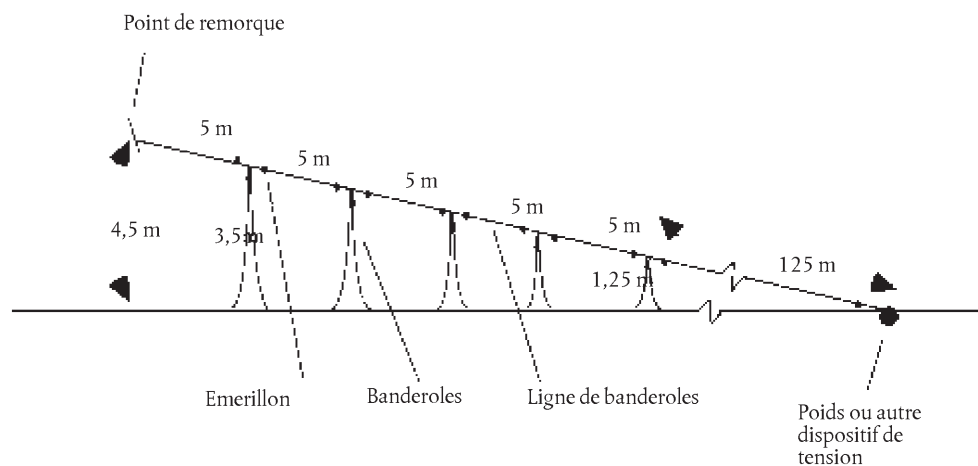
Lorsque le maillage, déterminé conformément au point 1, est égal ou inférieur à 35 mm, on applique au filet une force de 19,61 newtons (qui équivaut à une masse de 2 kg); la force appliquée aux autres filets est de 49,03 newtons (équivalent d'une masse de 5 kg).

Une seule série de vingt mailles est mesurée pour déterminer le maillage conformément au point E lorsque l'inspecteur utilise un poids ou un dynamomètre.

ANNEXE III

DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE LA LIGNE DE BANDEROLES VISÉE À L'ARTICLE 8, PARAGRAPHE 5, ET MÉTHODE DE DÉPLOIEMENT

1. La ligne de banderoles doit être fixée à la poupe, à un point situé à environ 4,5 m au-dessus de l'eau et de manière à surplomber directement le point d'immersion des appâts.
2. La ligne de banderoles doit avoir un diamètre d'environ 3 mm, une longueur minimale de 150 m et être lestée à son extrémité de manière à demeurer tendue derrière le navire, même par vent de travers.
3. Cinq avançons munis de banderoles et comprenant chacun deux torons constitués d'une corde d'environ 3 mm de diamètre devraient être fixés à 5 m d'intervalle, à partir du point de fixation de la ligne au navire. La longueur des banderoles devrait être comprise entre 3,50 m pour la plus proche du navire et 1,25 m pour la cinquième. Quand la ligne de banderoles est déployée, les avançons devraient pouvoir atteindre la surface de l'eau et s'y enfoncer lorsque le bateau se soulève. Des émerillons devraient être placés sur la ligne, au point de remorque, de part et d'autre du point d'attache de chaque avançon, et juste avant tout poids placé à l'extrémité de la ligne de banderoles. Chaque avançon muni de banderoles devrait également porter un émerillon à son point d'attache à la ligne de banderoles.



ANNEXE IV

PROTOCOLES EXPÉRIMENTAUX DE LESTAGE DES PALANGRES VISÉS À L'ARTICLE 8, PARAGRAPHE 7

PROTOCOLE A

A1. Le navire doit, en présence d'un observateur scientifique qui l'observe:

- a) poser un minimum de cinq palangres avec un minimum de quatre enregistreurs de profondeur-temps (TDR) par palangre;
- b) placer les TDR au hasard sur la palangre en une pose et sur des poses sélectionnées au hasard;
- c) calculer une vitesse d'immersion pour chaque TDR récupéré par le navire:
 - i) en mesurant la vitesse d'immersion en tant que moyenne du temps mis à couler de la surface (0 m) à 15 m; et
 - ii) en fixant la vitesse minimale d'immersion à 0,3 m/s;
- d) au cas où la vitesse minimale d'immersion (0,3 m/s) ne serait pas atteinte aux 20 points d'échantillonnage, répéter l'expérience jusqu'à ce qu'un total de 20 tests avec une vitesse minimale d'immersion de 0,3 m/s soit enregistré; et
- e) tout l'équipement et les engins de pêche utilisés dans les expériences doivent être les mêmes que ceux qui seront utilisés dans la zone de la convention.

A2. Au cours de la pêche, pour qu'un navire conserve son droit d'exemption des conditions de pose de nuit, l'observateur scientifique de la CCAMLR doit continuellement contrôler l'immersion de la palangre. Le navire doit coopérer avec l'observateur de la CCAMLR, qui:

- a) cherchera à placer un TDR sur chaque palangre posée pendant sa période de travail;
- b) tous les sept jours, placera tous les TDR disponibles sur une même ligne pour déterminer si la vitesse d'immersion varie le long de la ligne;
- c) placera les TDR au hasard sur la palangre en une pose et sur des poses sélectionnées au hasard;
- d) calculera une vitesse d'immersion pour chaque TDR récupéré sur le navire; et
- e) mesurera la vitesse d'immersion en tant que moyenne du temps mis à couler de la surface (0 m) à 15 m.

A3. Le navire:

- a) s'assure que la vitesse minimale d'immersion est de 0,3 m/s;
- b) adresse un compte rendu journalier au responsable de la pêche; et
- c) s'assure que les données collectées lors des expériences d'immersion de la palangre sont enregistrées sous le format convenu et soumises au responsable de la pêche à la fin de la saison.

PROTOCOLE B

B1. Le navire doit, en présence d'un observateur scientifique qui l'observe:

- a) poser un minimum de cinq palangres de la longueur maximum à utiliser dans la zone de la convention avec un minimum de quatre bouteilles-tests (voir les points B5 à B9) sur le tiers central de la palangre;
- b) placer les bouteilles-tests au hasard sur la palangre, et sur des poses sélectionnées au hasard, en prenant soin de les fixer à mi-chemin entre les lests;
- c) calculer la vitesse d'immersion pour chaque test de la bouteille en mesurant la vitesse à laquelle la palangre coule de la surface (0 m) à 10 m;
- d) la vitesse minimale d'immersion est fixée à 0,3 m/s;
- e) au cas où la vitesse minimale d'immersion ne serait pas atteinte aux 20 points d'échantillonnage (quatre tests sur cinq lignes), répéter l'expérience jusqu'à ce qu'un total de 20 tests avec une vitesse minimale d'immersion de 0,3 m/s soit enregistré; et
- f) tout l'équipement et les engins de pêche utilisés dans les tests doivent avoir les mêmes spécifications que ceux qui seront utilisés dans la zone de la convention.

B2. Au cours de la pêche, pour qu'un navire conserve son droit d'exemption prévu à l'article 7, paragraphe 8, l'observateur scientifique de la CCAMLR doit régulièrement contrôler l'immersion de la palangre. Le navire doit coopérer avec l'observateur de la CCAMLR, qui:

- a) a pour objectif d'effectuer un test de la bouteille sur chaque palangre posée pendant sa période de travail en notant que le test doit être effectué sur le tiers central de la ligne;
- b) place, tous les sept jours, un minimum de quatre bouteilles-tests sur une même palangre pour déterminer si la vitesse d'immersion varie le long de la ligne;

- c) place les bouteilles au hasard sur la palangre en une pose, et sur des poses sélectionnées au hasard, en prenant soin de les fixer à mi-chemin entre les lests;
 - d) calcule une vitesse d'immersion pour chaque test de la bouteille; et
 - e) calcule la vitesse d'immersion de la ligne en mesurant la vitesse à laquelle la palangre coule de la surface (0 m) à 10 m.
- B3. Le navire doit, pendant ses opérations de pêche en vertu de cette exemption:
- a) s'assurer que chaque palangre est lestée pour atteindre chaque fois une vitesse minimale d'immersion de 0,3 m/s;
 - b) rendre compte chaque jour à son agence nationale de la réalisation de cet objectif; et
 - c) s'assurer que les données collectées sur le contrôle de la vitesse d'immersion de la ligne sont enregistrées sous le format prescrit et soumises à l'agence nationale concernée à la fin de la saison.
- B4. Un test de la bouteille doit être effectué de la manière décrite ci-après.

Placement de la bouteille

- B5. 10 mètres de fil d'avçon en nylon multifilament de 2 mm, ou l'équivalent, sont attachés solidement au goulot d'une bouteille en plastique de 750 ml ⁽¹⁾ (flottabilité approximative de 0,7 kg) avec une pince de palangre attachée à l'autre extrémité. La longueur est mesurée en partant du point d'attache (extrémité de la pince) jusqu'au goulot de la bouteille et doit être vérifiée par l'observateur tous les deux ou trois jours.
- B6. Du ruban adhésif réfléchissant doit être collé autour de la bouteille pour en permettre l'observation de nuit. Une feuille de papier résistant à l'eau portant un numéro d'identification suffisamment grand pour être lu à quelques mètres de distance doit être placé à l'intérieur de la bouteille.

Test

- B7. La bouteille est vidée de son eau, le bouchon est enlevé et le fil est enroulé autour de la bouteille pour la pose. La bouteille autour de laquelle est enroulé le fil est attachée à la palangre ⁽²⁾, à mi-chemin entre les lests (le point d'attache).
- B8. L'observateur enregistre le nombre de secondes entre le moment où le point d'attache touche l'eau, t1, et celui où la bouteille est totalement immergée, t2 ⁽³⁾. Le résultat du test est calculé de la manière suivante:
- $$\text{Vitesse d'immersion} = 10/(t2 - t1)$$
- B9. Le résultat doit être égal ou supérieur à 0,3 m/s. Ces données doivent être enregistrées dans l'espace indiqué sur le carnet de bord électronique de l'observateur.

⁽¹⁾ Il faut se servir d'une bouteille d'eau en plastique dur avec un bouchon en plastique qui se visse. Le bouchon de la bouteille est enlevé pour que la bouteille puisse se remplir d'eau après être plongée dans l'eau, ceci pour pouvoir réutiliser la bouteille de plastique plutôt que de la laisser détruite par la pression de l'eau.

⁽²⁾ Sur les palangres automatiques, l'attacher à la ligne principale; sur le système de palangre espagnol, l'attacher à l'avçon.

⁽³⁾ Se servir de jumelles pour mieux surveiller le test, surtout en période de mauvais temps.

ANNEXE V

RÈGLES CONCERNANT LES CAPTURES ACCESSOIRES DANS LES PÊCHES EFFECTUÉES DANS LA ZONE DE LA CONVENTION

A. Pêches réglementées

1. Si, au cours d'une pêche dirigée au *Dissostichus eleginoides* dans la sous-zone statistique FAO 48.3, la capture accessoire par trait ou par pose d'une quelconque espèce est égale ou supérieure à 1 tonne, le navire de pêche se déplace vers un autre lieu de pêche éloigné de 5 milles nautiques au moins. Il ne retourne pas avant cinq jours au moins dans un rayon de 5 milles nautiques du lieu où la capture accessoire a excédé 1 tonne.
2. Si, au cours d'une pêche dirigée au *Champsocephalus gunnari* dans la sous-zone statistique FAO 48.3, la capture accessoire par trait de l'une des espèces suivantes: *Chaenocephalus aceratus*, *Gobionotothen gibberifrons*, *Lepidonotothen squamifrons*, *Notothenia rossii*, ou *Pseudochaenichthys georgianus*:
 - a) est supérieure à 100 kg et excède 5 % en poids de la capture totale de tous les poissons,
ou
 - b) est égale ou supérieure à 2 tonnes,
le navire de pêche se déplace vers un autre lieu de pêche, éloigné de 5 milles nautiques au moins. Il ne retourne pas avant cinq jours au moins dans un rayon de 5 milles nautiques du lieu où la capture accessoire des espèces précitées a excédé 5 %.
3. Si, au cours d'une pêche dirigée au *Dissostichus eleginoides* ou au *Champsocephalus gunnari* dans la division statistique FAO 58.5.2, la capture accessoire par trait de *Channichthys rhinocerus*, de *Lepidonotothen squamifrons*, de *Macrourus* spp. ou de raies est égale ou supérieure à 2 tonnes, le navire de pêche n'applique pas cette méthode de pêche avant cinq jours au moins dans un rayon de 5 milles nautiques du lieu où la capture accessoire des espèces précitées a excédé 2 tonnes.

Si, au cours des pêches précitées, la capture accessoire par trait de toute autre espèce pour laquelle des limites ont été imposées en vertu de la réglementation communautaire est égale ou supérieure à 1 tonne, le navire de pêche n'applique pas cette méthode de pêche avant cinq jours au moins dans un rayon de 5 milles nautiques du lieu où la capture accessoire des espèces précitées a excédé 1 tonne.
4. Si, au cours de la pêche dirigée à l'*Electrona carlsbergi* dans la sous-zone statistique FAO 48.3, la capture accessoire par trait d'une espèce autre que l'espèce cible:
 - a) est supérieure à 100 kg et excède 5 % en poids de la capture totale de tous les poissons,
ou
 - b) est égale ou supérieur à 2 tonnes,
le navire de pêche se déplace vers un autre lieu de pêche, éloigné d'au moins 5 milles nautiques. Il ne retourne pas avant cinq jours au moins dans un rayon de 5 milles nautiques du lieu où la capture accessoire d'espèces autres que de l'espèce cible a excédé 5 %.
5. Par lieu où la capture accessoire a excédé les quantités mentionnées aux points 1 à 4, on entend le trajet suivi par le navire de pêche, du point où l'engin de pêche a été déployé au point où il a été récupéré par le navire.

B. Pêches nouvelles et exploratoires

1. Si la capture accessoire, par trait ou par pose, d'une espèce est égale ou supérieure à 1 tonne au cours d'une seule opération, le navire de pêche se déplace alors vers un autre lieu de pêche éloigné d'au moins 5 milles nautiques. Il ne retourne pas avant cinq jours au moins dans un rayon de 5 milles nautiques du lieu où la capture accessoire a excédé 1 tonne. Par lieu où la capture accessoire a excédé 1 tonne, on entend le trajet parcouru par le navire de pêche, du point où l'engin de pêche a été déployé au point où il a été récupéré par le navire.
 2. Aux fins du point 1:
 - a) on entend par «captures accessoires», les captures d'espèces autres que les espèces cibles;
 - b) l'espèce *Macrourus* spp. et les raies sont considérées chacune comme une espèce unique.
-

ANNEXE VI

CHALUTAGES DE RECHERCHE DANS LA PÊCHE AU *CHAMPSOCEPHALUS GUNNARI* DANS LA SOUS-ZONE STATISTIQUE FAO 48.3 PENDANT LA SAISON DE REPRODUCTION

1. Dans la région des îlots Shag/Black Rocks, douze traits de recherche doivent être effectués et répartis entre les quatre secteurs illustrés à la figure 1: quatre dans le secteur NO et autant dans le secteur SE, et deux dans le secteur NE et autant dans le secteur SO. De plus, huit autres traits de recherche doivent être menés sur le plateau du nord-ouest de la Géorgie du Sud dans des eaux de moins de 300 m de profondeur, comme l'illustre la figure 1.
2. Les traits de recherche doivent être espacés d'un minimum de 5 milles nautiques les uns des autres. Les stations sont espacées de telle sorte que la couverture des deux régions soit adéquate afin de procurer des informations sur la composition en longueurs, sexes, maturité et poids de *Champscephalus gunnari*.
3. Si, lors du transit vers la Géorgie du Sud, des concentrations de poissons sont localisées, elles devraient être pêchées entre les traits de recherche.
4. La durée de chacun des traits de recherche doit être de 30 minutes au minimum, pendant lesquelles le filet sera à la profondeur de pêche, ce qui, pendant la journée, sera près du fond.
5. La capture de tous les traits de recherche devra être échantillonnée par l'observateur scientifique du système international qui se trouvera à bord. Les échantillons devraient, si possible, contenir au moins 100 poissons qui seront échantillonnés par les techniques types d'échantillonnage au hasard. Tous les poissons de l'échantillon devraient être examinés pour déterminer au minimum leur longueur, leur sexe et leur maturité, ainsi que, dans toute la mesure du possible, leur poids. Si la capture est importante et le temps ne fait pas défaut, l'examen pourrait porter sur davantage de poissons.

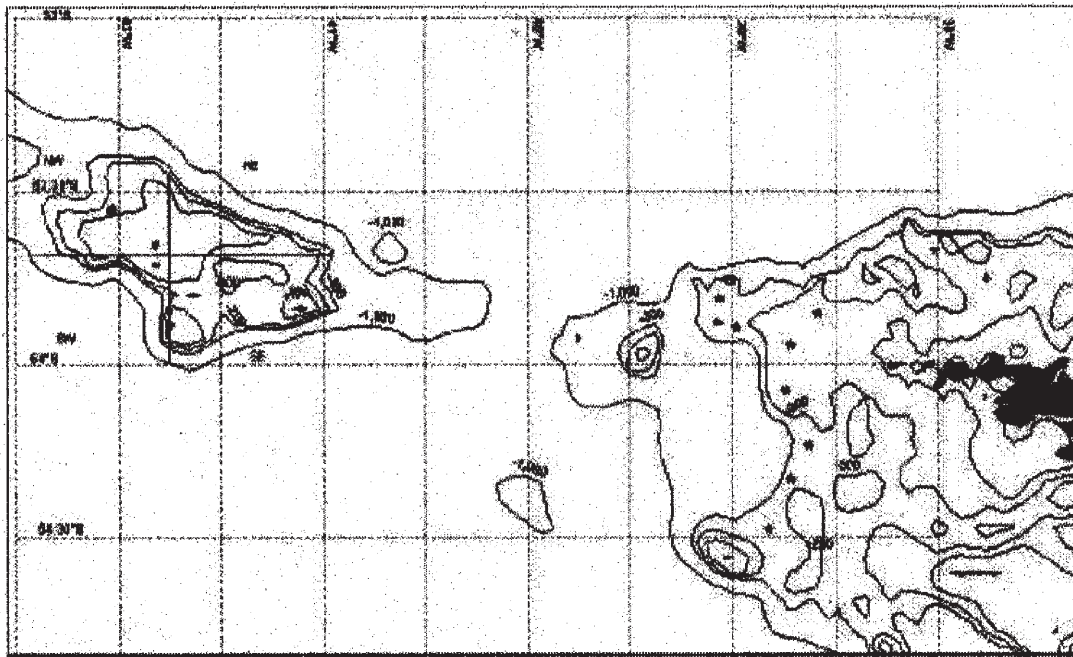


Figure 1

Distribution géographique de 20 chalutages de pêche exploratoire au *Champscephalus gunnari* aux îlots Shag (12) et en Géorgie du Sud (8) du 1^{er} mars au 31 mai. La position des chalutages (étoiles) autour de la Géorgie du Sud est purement illustrative.

ANNEXE VII

FONCTIONS ET TÂCHES VISÉES À L'ARTICLE 15, PARAGRAPHE 2, DES OBSERVATEURS SCIENTIFIQUES À BORD DES NAVIRES ENGAGÉS DANS LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE OU L'EXPLOITATION DES RESSOURCES MARINES VIVANTES DANS LA ZONE DE LA CONVENTION

- A. La fonction des observateurs scientifiques à bord des navires engagés dans la recherche scientifique ou l'exploitation des ressources marines vivantes est d'observer les activités de pêche dans la zone de la convention et de faire rapport à leur sujet en tenant bien compte des objectifs et principes de la convention.
- B. À cette fin, les observateurs scientifiques s'acquittent des tâches suivantes en se servant des formulaires d'observation approuvés par le comité scientifique de la CCAMLR:
- a) consigner, de manière détaillée, les opérations du navire (par exemple: temps consacré à la recherche, à la pêche, au transit, etc., et détail des chalutages);
 - b) prélever des échantillons sur les captures afin d'en déterminer les caractéristiques biologiques;
 - c) enregistrer les données biologiques par espèce capturée;
 - d) enregistrer les captures accessoires, leur quantité et les autres données biologiques;
 - e) prendre note des cas où des oiseaux de mer et des mammifères se prennent dans les filets et de la mortalité accidentelle qui en résulte;
 - f) noter la procédure selon laquelle le poids déclaré de la capture est mesuré ainsi que les données relatives au facteur de conversion du poids vif au produit final si c'est le poids du produit traité qui est retenu pour l'enregistrement de la capture;
 - g) établir des rapports sur leurs observations à l'aide des formulaires d'observation approuvés par le comité scientifique, et les soumettre à leurs autorités respectives;
 - h) soumettre une copie de leurs rapports aux capitaines des navires;
 - i) aider, sur demande, le capitaine du navire en ce qui concerne les procédures d'enregistrement et de déclaration des captures;
 - j) effectuer d'autres tâches éventuellement convenues entre les parties à l'accord bilatéral applicable;
 - k) recueillir et transmettre des données factuelles sur les navires de pêche repérés dans la zone de la convention, notamment l'identification du type de navire, leur position et leurs activités; et
 - l) recueillir des informations sur la perte d'engins de pêche et l'évacuation des déchets par les navires de pêche en mer.
-

RÈGLEMENT (CE) N° 601/2004 DU CONSEIL**du 22 mars 2004****fixant certaines mesures de contrôle applicables aux activités de pêche dans la zone de la convention sur la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique, et abrogeant les règlements (CEE) n° 3943/90, (CE) n° 66/98 et (CE) n° 1721/1999**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 37,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen ⁽¹⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La convention sur la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique, ci-après dénommée «la convention», a été approuvée par la Communauté par la décision 81/691/CEE du Conseil ⁽²⁾ et y est entrée en vigueur le 21 mai 1982.
- (2) La convention instaure un cadre pour la coopération régionale en matière de conservation et de gestion de la faune et de la flore marines de l'Antarctique par la création d'une Commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique (ci-après dénommée «CCAMLR») chargée d'adopter des mesures de conservation qui deviennent obligatoires pour les parties contractantes.
- (3) La Communauté, partie contractante à la convention, est tenue de veiller à ce que les mesures de conservation adoptées par la CCAMLR s'appliquent aux navires de pêche de la Communauté.
- (4) Parmi lesdites mesures figurent de nombreuses règles et dispositions relatives au contrôle des activités de pêche dans la zone visée par la convention qui doivent être insérées dans le droit communautaire en tant que dispositions particulières complétant celles du règlement (CEE) n° 2847/93 du Conseil du 12 octobre 1993 instituant un régime de contrôle applicable à la politique commune de la pêche ⁽³⁾, au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 3, dudit règlement.

(5) Parmi ces dispositions particulières, certaines ont été transposées en droit communautaire par le règlement (CEE) n° 3943/90 du Conseil du 19 décembre 1990 relatif à l'application du système d'observation et de contrôle établi conformément à l'article XXIV de la convention sur la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique ⁽⁴⁾, par le règlement (CE) n° 66/98 du Conseil du 18 décembre 1997 fixant certaines mesures de conservation et de contrôle applicables aux activités de pêche dans l'Antarctique ⁽⁵⁾, et par le règlement (CE) n° 1721/1999 du Conseil du 29 juillet 1999 arrêtant certaines mesures de contrôle concernant les navires battant pavillon de parties non contractantes à la convention sur la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique ⁽⁶⁾.

(6) En vue de la mise en œuvre des nouvelles mesures de conservation adoptées par la CCAMLR, il convient d'abroger lesdits règlements et de les remplacer par un règlement unique réunissant les dispositions particulières en matière de contrôle des activités de pêche découlant des obligations incombant à la Communauté en tant que partie contractante à la convention.

(7) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽⁷⁾,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

OBJET ET DÉFINITIONS

*Article premier***Objet**

1. Le présent règlement fixe les principes généraux et les conditions relatives à l'application par la Communauté:

⁽¹⁾ Avis rendu le 16 décembre 2003 (non encore paru au Journal officiel).

⁽²⁾ JO L 252 du 5.9.1981, p. 26.

⁽³⁾ JO L 261 du 20.10.1993, p.1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1954/2003 (JO L 289 du 7.11.2003, p. 1).

⁽⁴⁾ JO L 379 du 31.12.1990, p. 45.

⁽⁵⁾ JO L 6 du 10.1.1998, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2742/1999 (JO L 341 du 31.12.1999, p. 1).

⁽⁶⁾ JO L 203 du 3.8.1999, p. 14.

⁽⁷⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

- a) des mesures de contrôle applicables aux navires de pêche battant pavillon des parties contractantes à la convention sur la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique, ci-après dénommée «la convention», opérant dans la zone de la convention dans les eaux situées au-delà des limites des juridictions nationales;
- b) du système visant à promouvoir le respect par les navires de parties non contractantes à la convention des mesures de conservation établies par la CCAMLR.

2. Le présent règlement s'applique sans préjudice des dispositions de la convention et dans le but de promouvoir les objectifs et principes de celle-ci ainsi que les dispositions de l'acte final de la conférence qui l'a adoptée.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «zone de la convention»: la zone d'application de la convention telle que définie à l'article I de celle-ci;
- b) «convergence antarctique»: la ligne joignant les points suivants le long des parallèles et méridiens: 50° S, 0-50° S, 30° E-45° S, 30° E-45° S, 80° E-55° S, 80° E-55° S, 150° E-60° S, 150° E-60° S, 50° O-50° S, 50° O-50° S, 0°;
- c) «navire de pêche communautaire»: un navire de pêche battant pavillon d'un État membre de la Communauté et enregistré dans la Communauté qui capture et conserve à bord des organismes marins provenant des ressources marines vivantes de la zone de la convention;
- d) «système VMS»: le système de surveillance des navires par satellite installé à bord des navires de pêche communautaires conformément à l'article 3 du règlement (CEE) n° 2847/93;
- e) «nouvelle pêche»: la pêche d'une espèce donnée selon une méthode particulière dans une sous-zone statistique FAO Antarctique, pour laquelle la CCAMLR n'a jamais reçu:
 - i) d'informations sur la répartition, l'abondance, la démographie, le rendement potentiel ou l'identité du stock, fournies par des enquêtes ou recherches approfondies ou relevées lors de campagnes de pêche exploratoires, ni
 - ii) de données de capture ou d'effort, ni
 - iii) de données de capture ou d'effort relatives aux deux dernières campagnes de pêches effectuées;
- f) «pêche exploratoire»: la pêche qui n'est plus considérée comme une «nouvelle pêche» au sens du point e), et dont le caractère exploratoire demeure jusqu'à ce que la CCAMLR dispose d'informations suffisantes pour:
 - i) évaluer la répartition, l'abondance et la démographie de l'espèce cible, afin de permettre une estimation du rendement potentiel de la pêche;
 - ii) mesurer l'incidence potentielle de la pêche sur les espèces dépendantes et apparentées, et
 - iii) permettre au comité scientifique de la CCAMLR de calculer et de recommander des niveaux de capture et d'effort de pêche ainsi que, le cas échéant, des engins de pêche;
- g) «inspecteur CCAMLR»: un inspecteur désigné par une partie contractante à la convention pour mettre en œuvre le système de contrôle visé à l'article 1^{er}, paragraphe 1;
- h) «système d'inspection CCAMLR»: le document portant ce nom, adopté par la CCAMLR, relatif au contrôle et à l'inspection en mer des navires battant pavillon d'une partie contractante à la convention;
- i) «navire d'une partie non contractante»: un navire de pêche qui bat pavillon d'une partie non contractante à la convention et qui a été repéré en activité dans la zone de la convention;
- j) «partie contractante»: une partie contractante à la convention;
- k) «navire d'une partie contractante»: un navire de pêche qui bat pavillon d'une partie contractante à la convention;
- l) «repérage»: toute observation d'un navire battant pavillon d'une partie non contractante faite par un navire de pêche battant le pavillon d'une partie contractante à la convention et qui opère dans la zone de la convention, par un avion immatriculé dans une partie contractante à la convention et qui survole la zone de la convention ou par un inspecteur CCAMLR;
- m) «activités INN»: activités de pêche illicites, non réglementées et non déclarées dans la zone de la convention;
- n) «navire INN»: tout navire pratiquant des activités de pêche illicites, non réglementées et non déclarées dans la zone de la convention.

CHAPITRE II

ACCÈS AUX ACTIVITÉS DE PÊCHE DANS LA ZONE DE LA CONVENTION

Article 3

Permis de pêche spécial

1. Seuls les navires de pêche communautaires disposant d'un permis de pêche spécial délivré par l'État membre de leur pavillon conformément au règlement (CE) n° 1627/94 ⁽¹⁾ sont autorisés, dans les conditions énoncées dans le permis, à pêcher, détenir à bord, transborder et débarquer des ressources de pêche en provenance de la zone de la convention.

2. Les États membres communiquent à la Commission, par voie informatique et dans un délai de trois jours à compter de l'octroi du permis visé au paragraphe 1, les informations suivantes concernant le navire visé par le permis:

- a) le nom du navire concerné;
- b) la période pendant laquelle il est autorisé à pêcher dans la zone de la convention, avec mention de la date de début et de fin des activités;
- c) la zone ou les zones de pêche;
- d) l'espèce ou les espèces ciblées;
- e) les engins utilisés.

La Commission transmet ces informations sans délai au secrétariat de la CCAMLR.

3. Les informations transmises par les États membres à la Commission mentionnent également le numéro interne d'inscription au registre de la flotte conformément à l'article 1^{er} du règlement (CE) n° 2090/98 de la Commission du 30 septembre 1998 relatif au fichier communautaire des navires de pêche ⁽²⁾, ainsi que le port d'attache et le nom de l'armateur ou affréteur du navire et sont accompagnées de la notification établissant que le capitaine du navire a été informé des mesures en vigueur dans la ou les parties de la zone de la convention où le navire exercera son activité.

4. Les paragraphes 1, 2 et 3 s'appliquent sous réserve des dispositions particulières prévues aux articles 5 à 8.

5. Les États membres ne délivrent pas de permis de pêche spécial aux navires ayant l'intention d'entreprendre une pêche à la palangre dans la zone de la convention, si ces derniers ne satisfont pas aux dispositions de l'article 8, paragraphe 3, deuxième alinéa, du règlement (CE) n° 600/2004 du Conseil du 22 mars 2004 établissant certaines mesures techniques applicables aux activités de pêche dans la zone de la convention sur la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique ⁽³⁾.

6. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2.

Article 4

Règles générales de conduite

1. Le permis de pêche spécial mentionné à l'article 3, ou une copie authentifiée de ce permis, doit se trouver à bord du navire de pêche et pouvoir à tout moment être contrôlé par un inspecteur CCAMLR.

2. Chaque État membre veille à ce que tout navire de pêche communautaire battant son pavillon lui notifie sa sortie et son entrée dans tout port, son entrée et sa sortie de la zone de la convention et ses mouvements entre les sous-zones et divisions statistiques FAO.

3. Les États membres vérifient les informations visées au paragraphe 2 par rapport aux données reçues au moyen des systèmes VMS utilisés à bord des navires. Ils transmettent lesdites informations par voie informatique à la Commission dans un délai de deux jours à compter de leur réception. La Commission transmet immédiatement les informations au secrétariat de la CCAMLR.

4. En cas de panne technique du système VMS utilisé à bord d'un navire communautaire, l'État membre du pavillon notifie dès que possible à la CCAMLR, avec copie à la Commission, le nom du navire ainsi que l'heure, la date et la position du navire lorsque le système VMS a cessé de fonctionner. L'État membre du pavillon informe sans délai la CCAMLR, avec copie à la Commission, de la remise en fonctionnement du système VMS dès que celle-ci intervient.

Article 5

Accès aux pêcheries de crabe

1. L'État membre du pavillon notifie à la Commission l'intention d'un navire de pêche communautaire de se livrer à la pêche de crabes dans la sous-zone statistique FAO 48.3. Cette notification est faite quatre mois avant la date prévue pour le début de la pêche et mentionne le numéro interne d'inscription au registre de la flotte ainsi que le plan des opérations de pêche et de recherche du navire en cause.

2. La Commission examine la notification, vérifie si elle est conforme aux règles applicables et informe l'État membre de ses conclusions. L'État membre peut émettre le permis de pêche spécial dès réception des conclusions de la Commission ou dans un délai de dix jours ouvrables à compter de la notification des conclusions. La Commission informe la CCAMLR en conséquence, au plus tard trois mois avant la date prévue pour le début de la pêche.

3. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2.

⁽¹⁾ JO L 171 du 6.7.1994, p. 7.

⁽²⁾ JO L 266 du 1.10.1998, p. 27. Règlement abrogé par le règlement (CE) n° 26/2004 (JO L 5 du 9.1.2004, p. 25).

⁽³⁾ Voir page 1 du présent Journal officiel.

Article 6

Accès aux nouvelles pêches

1. L'exercice d'une nouvelle pêche dans la zone de la convention est interdit sauf s'il a été autorisé conformément aux dispositions des paragraphes 2 à 5.

2. Seuls les navires équipés et aménagés de façon à pouvoir satisfaire à toutes les mesures de conservation pertinentes adoptées par la CCAMLR sont autorisés à prendre part à une nouvelle pêche. Les navires figurant sur la liste des navires INN de la CCAMLR visée à l'article 29 ne sont pas autorisés à prendre part à une nouvelle pêche.

3. L'État membre du pavillon notifie à la Commission, au moins quatre mois avant la réunion annuelle de la CCAMLR, l'intention d'un navire de pêche communautaire d'entreprendre une nouvelle pêche dans la zone de la convention.

La notification est accompagnée de toutes les informations suivantes dont l'État membre dispose concernant:

- a) la nature de la pêche envisagée, y compris les espèces visées, les méthodes de pêche, la région proposée et le niveau minimal de capture nécessaire pour développer une pêche viable;
- b) des informations biologiques provenant des campagnes d'évaluation et de recherche approfondies, telles que la distribution, l'abondance, les données concernant la population et l'identité du stock;
- c) des détails sur les espèces dépendantes et apparentées et sur la probabilité que ces espèces soient affectées, de quelque façon que ce soit, par la pêche envisagée;
- d) des informations provenant d'autres pêcheries de la région ou de pêcheries similaires exploitées ailleurs et susceptibles de faciliter l'évaluation du rendement potentiel.

4. La Commission transmet à la CCAMLR, pour examen, les informations fournies en application du paragraphe 3, accompagnées de toutes les autres informations utiles dont elle dispose.

5. Lorsque la CCAMLR approuve une nouvelle pêche, celle-ci est autorisée:

- a) par la Commission si la CCAMLR n'a pas adopté de mesures de conservation concernant la nouvelle pêche, ou
- b) par le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission, dans tous les autres cas.

6. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2.

Article 7

Accès aux pêches exploratoires

1. L'exercice d'une pêche exploratoire dans la zone de la convention est interdit sauf s'il a été autorisé conformément aux paragraphes 2 à 7.

2. Seuls les navires équipés et aménagés de façon à pouvoir satisfaire à toutes les mesures de conservation pertinentes adoptées par la CCAMLR sont autorisés à prendre part à une pêche exploratoire.

Les navires figurant sur la liste des navires INN de la CCAMLR visée à l'article 29 ne sont pas autorisés à prendre part à une pêche exploratoire.

3. Tout État membre qui prend part à une pêche exploratoire ou a l'intention d'autoriser un navire à y participer prépare un plan des activités de pêche et de recherche qu'il communique directement à la CCAMLR avant la date fixée par celle-ci, avec copie à la Commission.

Le plan comprend toutes les informations dont l'État membre dispose:

- a) un exposé sur la conformité des activités de l'État membre au plan de collecte des données mis au point par le comité scientifique de la CCAMLR;
- b) la nature de la pêche exploratoire, y compris les espèces cibles, les méthodes de pêche, la région visée et les plafonds de capture envisagés pour la campagne à venir;
- c) des informations biologiques provenant des campagnes d'évaluation et de recherche approfondies, telles que la répartition, l'abondance, les données concernant la population et l'identité du stock;
- d) des détails sur les espèces dépendantes et apparentées et sur la probabilité que ces espèces soient affectées, de quelque façon que ce soit, par la pêche envisagée;
- e) des informations provenant d'autres pêcheries de la région ou de pêcheries similaires exploitées ailleurs et susceptibles de faciliter l'évaluation du rendement potentiel.

4. Tout État membre qui prend part à une pêche exploratoire communique chaque année à la CCAMLR, avec copie à la Commission, avant la fin du délai convenu au sein de la CCAMLR, les informations spécifiées dans le plan de collecte des données mis au point par le comité scientifique de la CCAMLR pour la pêche en cause.

L'État membre qui n'a pas communiqué les informations spécifiées dans le plan de collecte des données pour la dernière campagne de pêche n'est pas autorisé à poursuivre la pêche exploratoire tant qu'il n'aura pas communiqué les informations en cause à la CCAMLR, avec copie à la Commission, et que le comité scientifique de la CCAMLR n'aura pas eu l'occasion de les examiner.

5. Avant qu'un État membre n'autorise ses navires à prendre part à une pêche exploratoire déjà en cours, il adresse une notification dans ce sens à la CCAMLR au moins trois mois avant la réunion annuelle suivante de la CCAMLR. L'État membre auteur de la notification attend la clôture de cette réunion pour autoriser les navires à participer à la pêche exploratoire.

6. Les nom, type, taille, numéro d'immatriculation et indicatif d'appel radio des navires qui participent à la pêche exploratoire sont communiqués directement par l'État membre au secrétariat de la CCAMLR, avec copie à la Commission, au moins trois mois avant la date prévue pour le début de chaque campagne de pêche.

7. La capacité et l'effort de pêche sont soumis à une limite de précaution dont le niveau ne dépasse pas celui nécessaire pour obtenir les informations spécifiées dans le plan de collecte des données et requises pour les évaluations visées à l'article 2, point f).

8. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2.

Article 8

Accès aux activités de recherche scientifique

1. L'État membre dont des navires ont l'intention d'entreprendre des recherches scientifiques, lorsque les espérances de capture sont inférieures à 50 tonnes de poissons à nageoires dont un maximum de 10 tonnes de *Dissostichus spp.*, et moins de 0,1 % d'une certaine limite de captures pour le krill, le calmar et le crabe, communique directement à la CCAMLR, avec copie à la Commission, les informations suivantes:

- a) le nom du navire concerné;
- b) sa marque d'identification externe;
- c) la division et la sous-zone dans lesquelles les recherches doivent être menées;

d) la date probable d'arrivée dans la zone de la convention et de départ de celle-ci;

e) la finalité des recherches;

f) l'équipement de pêche qui sera probablement utilisé.

2. Les navires communautaires visés au paragraphe 1 sont exemptés des mesures de conservation relatives aux maillages réglementaires, à l'interdiction de certaines catégories d'engins, aux fermetures de zones, aux campagnes de pêche et aux limites de taille, ainsi que des exigences de déclaration autres que celles visées à l'article 9, paragraphe 6, et à l'article 16, paragraphe 1.

3. L'État membre dont des navires ont l'intention de mener des recherches scientifiques, lorsque les espérances de capture sont supérieures à 50 tonnes, supérieures à 10 tonnes de *Dissostichus spp.* ou supérieures à 0,1 % d'une certaine limite de captures pour le krill, le calmar et le crabe, communique pour examen à la CCAMLR, avec copie à la Commission, un programme de recherche conforme aux orientations et formulaires standardisés adoptés par le comité scientifique de la CCAMLR au moins six mois avant la date prévue pour le début des recherches. La pêche prévue aux fins desdites recherches ne peut être entreprise avant que la CCAMLR ait achevé son examen et notifié sa décision.

4. L'État membre communique à la CCAMLR les données d'effort et de capture, trait par trait, de toute activité de recherche scientifique soumise aux dispositions des paragraphes 1, 2 et 3, et en adresse copie à la Commission. Il transmet un bilan succinct à la CCAMLR, avec copie à la Commission, dans un délai de cent quatre-vingts jours à compter de la fin de l'opération. Il dispose d'un délai de douze mois à compter de la fin de l'opération pour envoyer le bilan définitif de ses recherches à la CCAMLR, avec copie à la Commission.

5. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2.

CHAPITRE III

SYSTÈME DE DÉCLARATION DES DONNÉES

SECTION 1

DÉCLARATION DE CAPTURE ET D'EFFORT DE PÊCHE

Article 9

Déclaration de capture et d'effort de pêche

1. Les navires de pêche communautaires sont soumis aux trois systèmes de déclaration de capture et d'effort de pêche correspondant aux périodes de déclaration visés aux articles 10, 11 et 12 en fonction des espèces et des zones, sous-zones et divisions statistiques FAO concernées.

2. La déclaration de capture et d'effort de pêche doit contenir les informations suivantes pour la période considérée:

- a) le nom du navire concerné;

b) la marque d'identification externe du navire concerné;

c) les captures totales de l'espèce visée;

d) le nombre total de jours et d'heures de pêche effective;

e) les captures de toutes espèces et prises accessoires conservées à bord au cours de la période de déclaration;

f) le nombre d'hameçons, en cas de pêche à la palangre.

3. Les capitaines de navires de pêche communautaires transmettent une déclaration de capture et d'effort de pêche aux autorités compétentes de l'État membre du pavillon au plus tard dans un délai d'un jour à compter de la fin de la période de déclaration visée aux articles 10, 11 et 12.

4. Les États membres notifient à la Commission, par voie informatique et au plus tard dans un délai de trois jours à compter de la fin de la période de déclaration, la déclaration de capture et d'effort de pêche transmise par chaque navire de pêche battant leur pavillon et enregistré dans la Communauté. Chaque déclaration de capture et d'effort de pêche précise la période de déclaration considérée.

5. La Commission notifie à la CCAMLR, au plus tard dans un délai de cinq jours à compter de la fin de la période de déclaration, les déclarations de capture et d'effort de pêche reçues conformément aux dispositions du paragraphe 3.

6. Les systèmes de déclaration de capture et d'effort de pêche s'appliquent aux espèces capturées à des fins de recherche scientifique dès que les captures dépassent 5 tonnes au cours d'une période donnée, sauf si des règles plus spécifiques s'appliquent aux espèces particulières.

7. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2.

Article 10

Système de déclaration mensuelle de capture et d'effort de pêche

1. Aux fins de l'application du système de déclaration mensuelle de capture et d'effort de pêche, la période de déclaration est définie comme étant le mois civil.

2. Ce système s'applique à:

- a) la pêche d'*Electrona carlsbergi* dans la sous-zone statistique FAO 48.3;
- b) la pêche d'*Euphausia superba* dans la zone statistique FAO 48 et dans les divisions statistiques FAO 58.4.2 et 58.4.1.

3. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2.

Article 11

Système de déclaration de capture et d'effort de pêche par période de dix jours

1. Aux fins de l'application du système de déclaration de capture et d'effort de pêche par période de dix jours, le mois civil est divisé en trois périodes de déclaration, désignées par les lettres A, B et C, allant du 1^{er} au 10^e jour, du 11^e au 20^e jour et du 21^e au dernier jour du mois.

2. Le système de déclaration de capture et d'effort de pêche par période de dix jours s'applique à:

- a) la pêche de *Champsocephalus gunnari* et *Dissostichus eleginoides* et des autres espèces d'eau profonde dans la division statistique FAO 58.5.2;
- b) la pêche exploratoire de calmar *Martialia hyadesi* dans la sous-zone statistique FAO 48.3;
- c) la pêche du crabe *Paralomis* spp. (ordre *Decapoda*, sous-ordre *Reptantia*) dans la sous-zone statistique FAO 48.3, autre que celle effectuée pendant la première phase du régime CCAMLR de pêche exploratoire pour cette espèce et cette sous-zone.

3. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2.

Article 12

Système de déclaration de capture et d'effort de pêche par période de cinq jours

1. Aux fins de l'application du système de déclaration de capture et d'effort de pêche par période de cinq jours, chaque mois civil est divisé en six périodes de déclaration, désignées par les lettres A, B, C, D, E et F, allant du 1^{er} au 5^e jour, du 6^e au 10^e jour, du 11^e au 15^e jour, du 16^e au 20^e jour, du 21^e au 25^e jour et du 26^e au dernier jour du mois.

2. Ce système s'applique par saison de pêche à:

- a) la pêche de *Champsocephalus gunnari* dans la sous-zone statistique FAO 48.3;
- b) la pêche au *Dissostichus eleginoides* dans les sous-zones statistiques FAO 48.3 et 48;
- c) la pêche exploratoire au *Dissostichus eleginoides* dans toute la zone de la convention, par rectangle à échelle précise tel que défini à l'article 2, paragraphe d), du règlement (CE) n° 600/2004.

3. À la suite de la notification par la CCAMLR de la fermeture d'une pêcherie par défaut de communication de la déclaration de capture et d'effort de pêche visée au présent article, le ou les navires concernés arrêtent sans délai leurs activités dans la pêcherie en cause. Lesdits navires ne sont autorisés à y reprendre leurs activités que lorsque la déclaration manquante ou, le cas échéant, une explication des difficultés techniques justifiant l'absence de déclaration ont été communiquées à la CCAMLR.

4. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2.

SECTION 2

Article 14

SYSTÈMES DE DÉCLARATION MENSUELLE DES DONNÉES À ÉCHELLE PRÉCISE POUR LA PÊCHE AU CHALUT, À LA PALANGRE ET AU CASIER

Article 13

Système de déclaration mensuelle des données de captures et d'effort de pêche à échelle précise

1. Pour chaque saison de pêche, les navires de pêche communautaires notifient aux autorités compétentes de l'État membre du pavillon, au plus tard le quinzième jour du mois qui suit le mois de la pêche, les données de captures et d'effort à échelle précise correspondant au mois en cause, relatives, selon le cas, à la pêche au chalut, à la palangre ou au casier, en ce qui concerne les espèces et les zones suivantes:

- a) *Champocephalus gunnari* dans la division statistique FAO 58.5.2 et dans la sous-zone statistique FAO 48.3;
- b) *Dissostichus eleginoides* dans les sous-zones statistiques FAO 48.3 et 48.4;
- c) *Dissostichus eleginoides* dans la division statistique FAO 58.5.2;
- d) *Electrona carlsbergi* dans la sous-zone statistique FAO 48.3;
- e) *Martialia hyadesi* dans la sous-zone statistique FAO 48.3;
- f) *Paralomis* spp. (ordre *Decapoda*, sous-ordre *Reptantia*) dans la sous-zone statistique FAO 48.3, autre que la pêche effectuée pendant la première phase du régime CCAMLR de pêche exploratoire pour cette espèce et cette sous-zone.

2. Les données sont déclarées par pose en ce qui concerne les pêches visées au paragraphe 1, points b) et f), et par trait dans les autres cas.

3. Toutes les captures d'espèces cibles et d'espèces des captures accessoires doivent être déclarées par espèce. Ces données comprennent le nombre d'oiseaux de mer et de mammifères marins de chaque espèce capturés et relâchés ou tués.

4. À la fin de chaque mois civil, les États membres transmettent les données visées aux paragraphes 1, 2 et 3 à la Commission, qui les communique immédiatement à la CCAMLR.

5. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2.

Système de déclaration mensuelle des données biologiques à échelle précise

1. Les navires de pêche communautaires notifient aux autorités compétentes de l'État membre du pavillon, dans les mêmes conditions et pour les mêmes pêcheries que celles visées à l'article 13, un échantillon représentatif des mesures de la composition en longueur des espèces cibles et des espèces accessoires capturées dans la pêcherie.

2. La mesure de la longueur d'un poisson est celle de sa longueur totale arrondie au centimètre inférieur, et les échantillons représentatifs pertinents doivent être prélevés sur un seul rectangle à échelle précise (0,5° de latitude sur 1° de longitude). Si un navire se déplace d'un rectangle à échelle précise à un autre dans le courant d'un même mois, il y a lieu de calculer la composition en longueurs pour chacun de ces rectangles.

3. En ce qui concerne les données relatives à la pêcherie visée à l'article 13, paragraphe 1, point d), l'échantillon représentatif est composé d'au moins 500 poissons.

4. À la fin de chaque mois, les États membres transmettent les notifications reçues à la Commission, qui les communique immédiatement à la CCAMLR.

5. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2.

Article 15

Fermeture d'une pêcherie pour défaut de déclaration

Lorsque la CCAMLR notifie à un État membre la fermeture d'une pêcherie pour défaut de communication de l'une des déclarations visées aux articles 13 et 14, ledit État membre fait arrêter sans délai la participation de ses navires à la pêcherie en question.

SECTION 3

COMMUNICATION ANNUELLE DES CAPTURES

Article 16

Données des captures totales

1. Sans préjudice de l'article 15 du règlement (CEE) n° 2847/93, les États membres notifient à la Commission, pour le 31 juillet de chaque année, les captures totales correspondant à l'année précédente, effectuées par les navires de pêche communautaires battant leur pavillon, ventilées par navire.

2. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2.

Article 17

Données globales de capture pour les pêcheries de krill

1. Les navires de pêche communautaires ayant participé à des pêches de krill dans la zone de la convention communiquent aux autorités compétentes de l'État membre dont ils battent pavillon, pour le 1^{er} janvier de chaque année, les données de capture et d'effort de pêche à échelle précise correspondant à la saison précédente.
2. Les États membres rassemblent ces données par rectangle de 10 × 10 miles nautiques et par période de dix jours, et les transmettent à la Commission au plus tard le 1^{er} mars de l'année suivante.
3. Pour les besoins des données de capture et d'effort de pêche à échelle précise, le mois civil est divisé en trois périodes de déclaration de dix jours désignés par les lettres A, B et C, allant respectivement du 1^{er} au 10^e jour, du 11^e au 20^e jour et du 21^e au dernier jour du mois.
4. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2.

Article 18

Données des captures de crabe dans la sous-zone statistique FAO 48.3

1. Les navires de pêche communautaires qui pêchent le crabe dans la sous-zone statistique FAO 48.3 communiquent à la Commission, pour le 25 septembre de chaque année, les données concernant le déroulement des activités de pêche ainsi

que les captures de crabe effectuées avant le 31 août de la même année. La Commission transmet ces données à la CCAMLR au plus tard le 30 septembre de chaque année.

2. Les données relatives aux captures réalisées à partir du 31 août de chaque année sont communiquées à la Commission dans un délai de deux mois à compter de la fermeture de la pêcherie. La Commission transmet ces données à la CCAMLR dans un délai de trois mois au maximum à compter de la fermeture de la pêcherie.

3. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2.

Article 19

Données de captures et d'effort de pêche à échelle précise pour la pêche exploratoire de calmar dans la sous-zone statistique FAO 48.3

1. Les navires de pêche communautaires qui pêchent le calmar (*Martialia hyadesi*) dans la sous-zone statistique FAO 48.3 communiquent à la Commission, le 25 septembre de chaque année, les données de captures et d'effort de pêche à échelle précise correspondant à cette pêcherie. Ces données comprennent le nombre d'oiseaux de mer et de mammifères marins de chaque espèce capturés et relâchés ou tués. La Commission transmet ces données à la CCAMLR le 30 septembre de chaque année.
2. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2.

CHAPITRE IV

CONTRÔLE ET INSPECTION

SECTION 1

CONTRÔLE ET INSPECTION EN MER

Article 20

Champ d'application

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux navires de pêche communautaires et aux navires de pêche battant pavillon d'une autre partie contractante à la convention.

Article 21

Inspecteurs CCAMLR désignés par les États membres pour les inspections en mer

1. Les États membres peuvent désigner les inspecteurs CCAMLR pouvant être embarqués à bord de tout navire de pêche communautaire ou, en accord avec une autre partie contractante, à bord d'un navire de cette dernière, qui se livre ou est sur le point de se livrer à des opérations de capture de ressources marines vivantes ou de recherche scientifique en matière de ressources de pêche dans la zone de la convention.
2. Les inspecteurs CCAMLR contrôlent dans la zone de la convention les navires battant le pavillon d'une partie contractante autre que la Communauté ou le pavillon des États

membres de la Communauté pour vérifier s'ils respectent les mesures de conservation en vigueur adoptées par la CCAMLR et, en ce qui concerne les navires de pêche communautaires, toute mesure communautaire de conservation ou de contrôle en matière de ressources de pêche qui s'applique à ces navires.

3. Les inspecteurs CCAMLR doivent être au fait des activités de pêche et de recherche scientifique à contrôler, ainsi que des dispositions de la convention et des mesures de conservation adoptées aux termes de cette dernière. Les États membres doivent certifier les qualifications de chaque inspecteur qu'ils désignent.

4. Les inspecteurs doivent être des ressortissants de l'État membre qui les désigne et, au cours de leurs activités de contrôle, ils sont soumis à la seule juridiction de cet État membre. Ils jouissent du statut d'officier à bord et doivent pouvoir communiquer dans la langue de l'État du pavillon des navires sur lesquels s'effectuent leurs activités.

5. Chaque inspecteur CCAMLR est porteur d'une pièce d'identité approuvée ou fournie par la CCAMLR et délivrée par l'État membre de désignation. Ce document indique que l'inspecteur est habilité à effectuer des contrôles conformément au système d'observation et de contrôle CCAMLR.

6. Les États membres communiquent le nom des inspecteurs qu'ils désignent au secrétariat de la CCAMLR, avec copie à la Commission, dans les quatorze jours qui suivent leur désignation.

7. Les États membres coopèrent entre eux et avec la Commission aux fins de l'application du système.

8. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2.

Article 22

Détermination des activités pouvant être soumises à inspection

Les activités de recherche et d'exploitation sur les ressources marines vivantes menées dans la zone de la convention peuvent être soumises à inspection. De telles activités sont présumées lorsqu'un inspecteur CCAMLR constate que les activités d'un navire de pêche répondent à l'un, au moins, des quatre critères suivants et qu'aucun élément n'indique le contraire:

- a) l'engin de pêche est en cours d'utilisation, vient d'être utilisé ou est prêt à l'être, sur la base, notamment, des constatations suivantes:
 - i) les filets, les palangres ou les casiers sont dans l'eau;
 - ii) les filets et panneaux de chaluts sont gréés;
 - iii) les hameçons sont munis d'appâts, les casiers ou pièges sont appâtés ou l'appât est dégelé, prêt à être utilisé;
 - iv) le carnet de pêche fait mention d'une pêche récente ou qui débute;
- b) les poissons fréquentant la zone de la convention sont traités ou viennent de l'être sur la base, notamment, des constatations suivantes:
 - i) des poissons frais ou des déchets de poissons sont stockés à bord;
 - ii) des poissons sont en cours de congélation;
 - iii) des informations sur les opérations ou sur les produits sont disponibles à cet égard;
- c) l'engin de pêche du navire est dans l'eau, sur la base, notamment, des constatations suivantes:
 - i) l'engin de pêche porte les références du navire;
 - ii) l'engin de pêche correspond à celui qui se trouve à bord du navire;
 - iii) le carnet de pêche indique que l'engin est dans l'eau;
- d) des poissons (ou leurs produits) d'espèces présentes dans la zone de la convention sont stockés à bord du navire.

Article 23

Signalement des navires transportant les inspecteurs

1. Les navires transportant les inspecteurs CCAMLR doivent arborer un pavillon ou un guidon spécial approuvé par la CCAMLR pour indiquer que les inspecteurs à bord effectuent des activités de contrôle conformément au système de contrôle CCAMLR.

2. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2.

Article 24

Procédures d'inspection en mer

1. Tout navire communautaire présent dans la zone de la convention dans le but de mener des opérations de pêche ou de recherche scientifique sur les ressources marines vivantes doit, lorsque le signal convenu du code international des signaux lui est donné par un navire ayant à bord un inspecteur CCAMLR, conformément à l'article 23, s'arrêter ou prendre toute autre mesure nécessaire pour faciliter le transfert sûr et rapide de l'inspecteur sur le navire, à moins que celui-ci ne soit activement engagé dans des opérations de pêche, auquel cas il applique ces consignes dès que possible.

2. Le capitaine du navire permet à l'inspecteur, qui peut être accompagné d'assistants, de monter à bord du navire. L'inspecteur CCAMLR présente le document visé à l'article 21, paragraphe 5, lorsqu'il monte à bord. Le capitaine facilite la tâche des inspecteurs CCAMLR lors de l'exercice de leurs fonctions, y compris en ce qui concerne l'accès à l'appareillage de communication si cela se révèle nécessaire.

3. Le contrôle est effectué de manière à ce que le navire ne subisse qu'un minimum d'interférences ou de gêne. Les demandes de renseignements sont limitées à l'établissement des faits relatifs au respect des mesures de conservation de la CCAMLR applicables à l'État du pavillon concerné.

4. Les inspecteurs CCAMLR sont habilités à contrôler la capture, les filets et tout autre équipement de pêche ainsi que les activités de pêche et de recherche scientifique. Ils ont également accès aux relevés et aux rapports des données de capture et de position dans la mesure où cela est nécessaire à l'exercice de leurs fonctions. Les inspecteurs peuvent réaliser des photographies et/ou des enregistrements vidéo, si nécessaire, pour étayer toute infraction présumée aux mesures de conservation en vigueur de la CCAMLR.

5. Les inspecteurs CCAMLR fixent une marque d'identification approuvée par la CCAMLR à tout filet ou à tout autre équipement de pêche qui aurait été utilisé en infraction aux mesures de conservation en vigueur de la CCAMLR. Ils consignent ce fait dans le rapport visé à l'article 25, paragraphes 3 et 4.

6. Si un navire refuse de s'arrêter ou de faciliter d'une autre manière le transfert d'un inspecteur, ou si le capitaine ou l'équipage d'un navire s'immisce dans les activités autorisées d'un inspecteur, l'inspecteur concerné prépare un rapport détaillé, comprenant une description complète de toutes les circonstances, et il adresse ce rapport à l'État de désignation pour qu'il soit transmis conformément aux dispositions pertinentes de l'article 25.

L'immixtion dans les activités d'un inspecteur ou la non-satisfaction de demandes raisonnables faites par un inspecteur dans l'accomplissement de sa mission sont traitées par l'État membre du pavillon comme si l'inspecteur relevait de cet État membre.

L'État membre du pavillon établit un rapport sur les mesures prises au titre du présent paragraphe, conformément à l'article 26.

7. Avant de quitter le navire venant d'être inspecté, l'inspecteur CCAMLR remet un exemplaire du rapport de contrôle visé à l'article 25, dûment rempli, au capitaine dudit navire.

8. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2.

Article 25

Rapport de contrôle

1. Toute inspection en mer effectuée conformément à l'article 24 fait l'objet d'un rapport de contrôle établi conformément aux indications de la CCAMLR et aux dispositions visées ci-après:

- a) l'inspecteur CCAMLR doit déclarer toute infraction présumée aux mesures de conservation en vigueur. L'inspecteur permet au capitaine du navire en cours de contrôle d'apporter ses commentaires, sur le même formulaire, quant à tout aspect du contrôle;
- b) l'inspecteur appose sa signature sur le rapport de contrôle et le capitaine est invité à y apposer la sienne pour en accuser réception.

2. L'inspecteur CCAMLR fournit, dans un délai de quinze jours au maximum après son arrivée au port, une copie du rapport de contrôle accompagnée, le cas échéant, des photographies et du film vidéo à l'État membre de désignation.

3. L'État membre de désignation fait parvenir à la CCAMLR, dans un délai de quinze jours au maximum à compter de sa réception, une copie du rapport de contrôle accompagnée, le cas échéant, de deux exemplaires des photographies et du film vidéo.

L'État membre fait également parvenir à la Commission, dans un délai de sept jours au maximum à compter de sa réception, une copie du rapport de contrôle accompagnée, le cas échéant,

de copies des photographies et du film vidéo ainsi que tout rapport ou information complémentaire transmis ultérieurement à la CCAMLR en ce qui concerne le rapport de contrôle.

4. Tout État membre ayant reçu un rapport de contrôle ou des rapports ou informations complémentaires (y compris les rapports visés à l'article 24, paragraphe 6) relatifs à un navire battant son pavillon en envoi sans attendre une copie à la CCAMLR ainsi qu'à la Commission, en y joignant une copie de tous les commentaires et/ou observations qu'il aurait transmis à la CCAMLR à la suite de la réception de ces rapports ou informations.

5. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2.

Article 26

Procédure d'infraction

1. Si, à la suite des activités d'inspection effectuées conformément au système de contrôle CCAMLR, il est établi que les mesures adoptées en vertu de la convention ont été violées, l'État membre du pavillon veille à ce que des mesures appropriées soient prises à l'encontre des personnes physiques ou morales responsables de l'infraction aux mesures adoptées dans le cadre de la convention conformément à l'article 25 du règlement (CE) n° 2371/2002 du Conseil du 20 décembre 2002 relatif à la conservation et à l'exploitation durable des ressources halieutiques dans le cadre de la politique commune de la pêche ⁽¹⁾.

2. L'État membre du pavillon doit, dans les quatorze jours à compter de l'assignation judiciaire ou du début des poursuites, prévenir la CCAMLR ainsi que la Commission, et les tenir informées de la procédure et de son issue.

3. Au moins une fois par an, l'État membre du pavillon informe la CCAMLR, par écrit, des résultats des poursuites visées au paragraphe 1 et des sanctions prises. Lorsque les poursuites n'ont pas encore abouti, un rapport sur leur état d'avancement est rédigé. Lorsqu'il n'a pas été engagé de poursuites, ou qu'elles ont été infructueuses, une explication doit figurer dans le rapport. L'État membre du pavillon adresse une copie de ce rapport à la Commission.

4. Les sanctions prévues par les États membres du pavillon pour les infractions aux mesures de conservation de la CCAMLR doivent être suffisamment sévères pour garantir le respect de ces mesures, décourager de telles infractions et priver les contrevenants du bénéfice économique découlant de leurs activités illicites.

5. L'État membre du pavillon s'assure que tout navire ayant été pris en infraction aux mesures de conservation de la CCAMLR ne mène aucune opération de pêche dans la zone de la convention aussi longtemps que les peines et les sanctions qui lui ont été infligées n'ont pas été exécutées.

⁽¹⁾ JO L 358 du 31.12.2002, p. 59.

6. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2.

SECTION 2

CONTRÔLE ET INSPECTION AU PORT

Article 27

Contrôle et inspection au port

1. Les États membres procèdent à l'inspection de tous les navires de pêche transportant du *Dissostichus* spp. qui entrent dans leurs ports.

Les inspections visent à établir que:

- a) la capture à débarquer ou à transborder:
 - i) est accompagnée du certificat de capture de *Dissostichus* exigé par le règlement (CE) n° 1035/2001 du Conseil du 22 mai 2001 établissant un schéma de documentation des captures pour le *Dissostichus* spp. ⁽¹⁾, et
 - ii) correspond aux informations déclarées sur le document;
- b) si le navire a effectué des activités de capture dans la zone de la convention, que celles-ci étaient conformes aux mesures de conservation de la CCAMLR.

2. Pour faciliter les inspections, les États membres exigent des navires concernés qu'ils notifient à l'avance leur entrée au port et qu'ils déclarent par écrit qu'ils n'ont mené aucune activité de pêche illicite, non réglementée et non déclarée dans la zone de la convention et qu'ils n'ont pas prêté leur concours à de telles activités. L'entrée au port est refusée, sauf en cas d'ur-

gence, aux navires qui n'auront pas déclaré ne pas avoir pris part à des activités de pêche illicite, non réglementée et non déclarée ou qui n'auront pas fait de déclaration.

Pour les navires autorisés à entrer au port, les autorités compétentes de l'État membre du port effectuent les inspections le plus rapidement possible et au plus tard dans les quarante-huit heures qui suivent leur entrée.

Les inspections ne doivent pas imposer de charges indues au navire ou à son équipage et doivent s'inspirer des dispositions pertinentes du système de contrôle CCAMLR.

3. Au cas où il existerait des preuves attestant que le navire a pêché en infraction aux mesures de conservation de la CCAMLR, les autorités compétentes de l'État membre du port n'autorisent ni le débarquement ni le transbordement de la capture.

L'État membre du port informe l'État du pavillon de ses conclusions et coopère avec lui pour lui permettre de procéder à une enquête sur l'infraction présumée et, si nécessaire, d'appliquer les sanctions prévues par sa législation nationale.

4. Les États membres signalent au plus tôt à la CCAMLR tout navire visé au paragraphe 1 auquel l'accès au port ou l'autorisation de débarquer ou de transborder le *Dissostichus* spp. aurait été refusé. Les États membres adressent simultanément une copie de cette information à la Commission.

5. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2.

CHAPITRE V

NAVIRES EXERÇANT DES ACTIVITÉS DE PÊCHE ILLICITES, NON RÉGLEMENTÉES ET NON DÉCLARÉES (INN) DANS LA ZONE DE LA CONVENTION

SECTION 1

NAVIRES DE PARTIES CONTRACTANTES

Article 28

Activités INN exercées par les navires des parties contractantes

1. Aux fins de la présente section, il peut être présumé qu'un navire d'une partie contractante s'est livré à des activités INN compromettant l'efficacité des mesures de conservation de la CCAMLR si:

- a) il a exercé des activités de pêche dans la zone de la convention sans le permis de pêche spécial visé à l'article 3 ou, lorsqu'il ne s'agit pas d'un navire de pêche communautaire, sans la licence délivrée conformément aux mesures de conservation pertinentes de la CCAMLR, ou en violation des conditions prévues par ledit permis ou ladite licence;
- b) il n'a pas enregistré ou pas déclaré les captures effectuées dans la zone de la convention conformément au système de déclaration s'appliquant aux activités de pêche auxquelles il s'est livré, ou il a fait de fausses déclarations;

c) il a pêché durant des périodes de fermeture ou dans des zones interdites en infraction aux mesures de conservation de la CCAMLR;

d) il a utilisé un engin interdit en infraction aux mesures de conservation pertinentes de la CCAMLR;

e) il a effectué un transbordement ou participé à des opérations conjointes de pêche avec des navires figurant sur la liste des navires INN de la CCAMLR;

f) il a mené des activités de pêche contraires à toute autre mesure de conservation de la CCAMLR d'une manière qui compromet la réalisation des objectifs de la convention tels que fixés à l'article XXII de la convention, ou

g) il a mené des activités de pêche, d'une manière qui compromet la réalisation des objectifs des mesures de conservation de la CCAMLR, dans des eaux adjacentes aux îles situées dans la zone couverte par la convention sur lesquelles la souveraineté des États est reconnue par toutes les parties contractantes.

⁽¹⁾ JO L 145 du 31.5.2001, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CE) n° 669/2003 (JO L 97 du 15.4.2003, p. 1).

2. En ce qui concerne les navires de pêche communautaires, les références aux mesures de conservation de la CCAMLR faites au paragraphe 1 s'entendent comme des références aux dispositions pertinentes du règlement (CE) n° 600/2004, aux dispositions du règlement (CE) n° 1035/2001 ou aux dispositions du règlement établissant chaque année les possibilités de pêche et les conditions associées pour certains stocks halieutiques et groupes de stocks halieutiques, applicables dans les eaux communautaires et, pour les navires communautaires, dans les eaux soumises à des limitations de capture, qui mettent en œuvre lesdites mesures.

Article 29

Identification des navires pratiquant des activités INN

1. Les États membres qui obtiennent des informations dûment étayées concernant des navires correspondant à l'un au moins des critères énumérés à l'article 28, sur la base, notamment, de l'application des dispositions des articles 19 à 26, communiquent lesdites informations à la Commission au plus tard le 20 avril de l'année suivant celle durant laquelle les activités concernées du navire ont eu lieu.

La Commission transmet immédiatement à la CCAMLR, et au plus tard le 30 avril, les informations reçues des États membres.

2. La Commission communique aux États membres, immédiatement après l'avoir reçu de la CCAMLR, le projet de liste des navires des parties contractantes présumés avoir exercé des activités INN.

L'État membre ou les États membres dont des navires figurent dans le projet de liste transmettent leurs observations à la Commission, au plus tard le 1^{er} juin, ainsi que, le cas échéant, des données vérifiables fournies par le VSM et toute autre pièce justificative démontrant que les navires mentionnés n'ont pas exercé d'activité de pêche en infraction aux mesures de conservation de la CCAMLR ou n'ont pas eu la possibilité de mener des activités de pêche dans la zone de la convention. La Commission transmet lesdites observations et pièces justificatives à la CCAMLR au plus tard le 30 juin.

3. Dès réception du projet de liste visé au paragraphe 2, les États membres surveillent de près les navires mentionnés afin de suivre leurs activités et de détecter tout changement éventuel de nom, de pavillon ou de propriétaire.

4. La Commission communique aux États membres, immédiatement après l'avoir reçue de la CCAMLR, la liste des navires des parties contractantes figurant sur la liste provisoire des navires INN. Les États membres transmettent à la Commission toute observation ou information complémentaire relative aux navires mentionnés sur la liste, dans un délai d'au moins deux mois avant la réunion annuelle de la CCAMLR. La Commission transmet immédiatement ces observations et informations complémentaires à la CCAMLR.

5. La Commission communique chaque année aux États membres la liste des navires INN adoptée par la CCAMLR.

Article 30

Mesures concernant les navires des parties contractantes

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires conformément aux législations nationale et communautaire afin que:

- a) aucun permis de pêche spécial visé à l'article 3 ne soit délivré à des navires de pêche communautaires figurant sur la liste des navires INN pour pêcher dans la zone de la convention;
- b) aucune licence ni aucun permis de pêche ne soit délivré à des navires figurant sur la liste des navires INN pour pêcher dans les eaux relevant de leur souveraineté ou de leur juridiction;
- c) leur pavillon ne soit pas accordé aux navires figurant sur la liste des navires INN;
- d) les navires figurant sur la liste des navires INN qui entrent volontairement dans leurs ports soient inspectés au port conformément à l'article 27.

2. Il est interdit:

- a) aux navires de pêche, aux navires auxiliaires, aux navires gigognes et aux navires de charge communautaires, par dérogation à l'article 11 du règlement (CEE) n° 2847/93, de participer à des opérations de transbordement ou de pêche conjointe avec des navires figurant sur la liste des navires INN;
- b) aux navires figurant sur la liste des navires INN qui entrent volontairement au port, de débarquer ou de transborder dans le port;
- c) d'affréter des navires figurant sur la liste des navires INN;
- d) d'importer du *Dissostichus* spp. provenant de navires figurant sur la liste des navires INN.

3. Les États membres ne valident pas les documents d'exportation ou de réexportation accompagnant une cargaison de *Dissostichus* spp. conformément aux dispositions pertinentes du règlement (CE) n° 1035/2001 lorsque la cargaison en question est déclarée avoir été capturée par un navire figurant sur la liste des navires INN.

4. La Commission collecte et échange avec les autres parties contractantes et les parties, entités, ou entités de pêche non contractantes coopérantes toute information dûment étayée en vue de détecter, réprimer et prévenir l'utilisation de faux certificats d'importation/exportation concernant du poisson provenant de navires figurant sur la liste des navires INN.

SECTION 2

NAVIRES DE PARTIES NON CONTRACTANTES*Article 31***Mesures concernant les ressortissants des parties contractantes**

Les États membres coopèrent et prennent toutes les mesures nécessaires conformément aux législations nationale et communautaire afin:

- a) de s'assurer que les ressortissants placés sous leur juridiction ne favorisent ni ne mènent d'activités de pêche illicites, non déclarées et non réglementées (INN), pas même en acceptant un engagement à bord de navires figurant sur la liste des navires INN, visée à l'article 29;
- b) d'identifier leurs ressortissants qui possèdent effectivement ou exploitent des navires menant des activités de pêche INN.

Les États membres s'assurent que les sanctions applicables à la pêche INN, infligées à des ressortissants relevant de leur juridiction, sont d'une sévérité suffisante pour empêcher, dissuader et supprimer la pêche INN et priver les contrevenants des bénéfices découlant de cette pratique illégale.

*Article 32***Activités INN exercées par des navires des parties non contractantes**

1. Tout navire d'une partie non contractante qui a été repéré en activité dans la zone de la convention ou à qui l'accès au port, le débarquement ou le transbordement a été refusé conformément à l'article 27, est présumé avoir exercé des activités INN compromettant l'efficacité des mesures de conservation de la CCAMLR.

2. Dans le cas d'activités de transbordement à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone de la convention engageant la participation d'un navire d'une partie non contractante repéré, la présomption que l'efficacité des mesures de conservation de la CCAMLR est compromise s'applique à tout autre navire des parties non contractantes qui était engagé dans de telles activités avec ce navire.

*Article 33***Inspection des navires des parties non contractantes**

1. Les États membres veillent à ce que tout navire d'une partie non contractante visé à l'article 32 qui entre dans leurs ports soit inspecté par leurs autorités compétentes conformément à l'article 27.

2. Les navires inspectés conformément au paragraphe 1 ne sont pas autorisés à débarquer ou transborder des poissons d'espèces faisant l'objet de mesures de conservation de la CCAMLR qu'ils pourraient détenir à leur bord sauf si le navire démontre que les poissons ont été capturés dans le respect desdites mesures et des prescriptions prévues par la convention.

*Article 34***Informations relatives aux navires des parties non contractantes**

1. Tout État membre repérant un navire d'une partie non contractante ou lui refusant l'accès au port, le débarquement ou le transbordement conformément aux articles 32 et 33, s'efforce d'informer le navire en question qu'il est présumé compromettre l'objectif de la convention et que cette information sera diffusée auprès de toutes les parties contractantes, de la CCAMLR et de l'État du pavillon du navire.

2. Les États membres notifient immédiatement à la Commission les informations relatives au repérage et au refus d'accès au port, de débarquement ou de transbordement ainsi que tous les résultats des inspections menées dans leurs ports et toute action ultérieure qu'ils ont entreprise à l'égard du navire concerné. La Commission transmet immédiatement ces informations à la CCAMLR.

3. À tout moment, les États membres peuvent adresser à la Commission, pour transmission immédiate à la CCAMLR, toute information complémentaire qui pourrait être pertinente pour l'identification d'un navire d'une partie non contractante susceptible d'exercer des activités INN dans la zone de la convention.

4. La Commission notifie chaque année aux États membres les navires des parties non contractantes figurant sur la liste des navires INN adoptée par la CCAMLR.

*Article 35***Mesures concernant les navires des parties non contractantes**

L'article 30, paragraphes 1, 2 et 3, s'applique *mutatis mutandis* aux navires des parties non contractantes figurant sur la liste des navires INN visée à l'article 34, paragraphe 4.

CHAPITRE VI
DISPOSITIONS FINALES

Article 36

Mise en œuvre

Les mesures nécessaires pour la mise en œuvre des articles 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 21, 23, 24, 25, 26 et 27 sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2.

Article 37

Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 30 du règlement (CE) n° 2371/2002.

2. Dans les cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 4 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent.

La période prévue à l'article 4, paragraphe 3, de la décision 1999/468/CE est fixée à un mois.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 38

Abrogation

1. Les règlements (CEE) n° 3943/90, (CE) n° 66/98 et (CE) n° 1721/1999 sont abrogés.

2. Les références faites aux règlements abrogés s'entendent comme faites au présent règlement.

Article 39

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le septième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 22 mars 2004.

Par le Conseil

Le président

J. WALSH

RÈGLEMENT (CE) N° 602/2004 DU CONSEIL
du 22 mars 2004

modifiant le règlement (CE) n° 850/98 en ce qui concerne la protection des récifs coralliens en eau profonde contre les effets du chalutage dans une zone située au nord-ouest de l'Écosse

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 37,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen ⁽¹⁾,

considérant ce qui suit:

(1) L'article 2 du règlement (CE) n° 2371/2002 du Conseil du 20 décembre 2002 relatif à la conservation et à l'exploitation durable des ressources halieutiques dans le cadre de la politique commune de la pêche ⁽²⁾ prévoit que la politique commune de la pêche suive le principe de précaution en adoptant des mesures destinées à minimiser les répercussions des activités de pêche sur les écosystèmes marins.

(2) Le règlement (CE) n° 850/98 du Conseil du 30 mars 1998 visant à la conservation des ressources de pêche par le biais de mesures techniques de protection des juvéniles d'organismes marins ⁽³⁾ établit des restrictions concernant l'utilisation d'engins traînants démersaux.

(3) Selon de récents rapports scientifiques, et notamment les rapports du Conseil international pour l'exploration de la mer, des colonies de coraux en eau profonde (*Lophelia pertusa*) ont été découvertes et localisées de façon précise dans une zone du nord-ouest de l'Écosse relevant de la juridiction du Royaume-Uni. Ces colonies, appelées «Darwin Mounds», semblent en bon état de conservation, mais présentent des signes de dommages causés par les opérations de chalutage de fond.

(4) Les rapports scientifiques indiquent que ces types de colonies constituent des habitats qui hébergent d'importantes communautés biologiques très diversifiées. Ces habitats sont considérés, dans de nombreuses enceintes, comme nécessitant une protection prioritaire. Plus particulièrement, la convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est (convention OSPAR) a récemment inscrit les récifs coralliens en eau profonde sur une liste d'habitats menacés.

(5) La directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages inclut les récifs dans les habitats naturels d'intérêt communautaire dont la conservation requiert la désignation de zones spéciales de conservation ⁽⁴⁾. Le Royaume-Uni a formellement exprimé son intention de désigner les «Darwin Mounds» comme zone spéciale de conservation afin de protéger ce type d'habitat, en réponse aux obligations qui lui incombent en vertu de ladite directive.

(6) Selon les données scientifiques disponibles, la réparation des dommages causés aux coraux par les engins de chalutage traînés sur le fond est impossible ou très difficile et lente. Il convient donc d'interdire l'utilisation de chaluts de fond et d'engins similaires dans la zone située autour des «Darwin Mounds».

(7) Le règlement (CE) n° 850/98 devrait donc être modifié en conséquence,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

À l'article 30 du règlement (CE) n° 850/98, le paragraphe suivant est ajouté:

«4. Il est interdit aux bateaux d'utiliser tout chalut de fond ou engin traînant similaire opérant en contact avec le fond de la mer dans la zone délimitée par une ligne reliant les coordonnées suivantes:

59° 54' de latitude N	6° 55' de longitude O
59° 47' de latitude N	6° 47' de longitude O
59° 37' de latitude N	6° 47' de longitude O
59° 37' de latitude N	7° 39' de longitude O
59° 45' de latitude N	7° 39' de longitude O
59° 54' de latitude N	7° 25' de longitude O»

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 23 août 2004.

⁽¹⁾ Avis rendu le 10 février 2004 (non encore paru au Journal officiel).

⁽²⁾ JO L 358 du 31.12.2002, p. 59.

⁽³⁾ JO L 125 du 27.4.1998, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 973/2001 (JO L 137 du 19.5.2001, p. 1).

⁽⁴⁾ JO L 206 du 22.7.1992, p. 7. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement n° 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 22 mars 2004.

Par le Conseil

Le président

J. WALSH

RÈGLEMENT (CE) N° 603/2004 DE LA COMMISSION
du 31 mars 2004

établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 3223/94 de la Commission du 21 décembre 1994 portant modalités d'application du régime à l'importation des fruits et légumes ⁽¹⁾, et notamment son article 4, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 3223/94 prévoit, en application des résultats des négociations commerciales multilatérales du cycle d'Uruguay, les critères pour la fixation par la Commission des valeurs forfaitaires à l'importation des pays tiers, pour les produits et les périodes qu'il précise dans son annexe.

- (2) En application des critères susvisés, les valeurs forfaitaires à l'importation doivent être fixées aux niveaux repris à l'annexe du présent règlement,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les valeurs forfaitaires à l'importation visées à l'article 4 du règlement (CE) n° 3223/94 sont fixées comme indiqué dans le tableau figurant en annexe.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} avril 2004.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 31 mars 2004.

Par la Commission

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

Directeur général de l'agriculture

⁽¹⁾ JO L 337 du 24.12.1994, p. 66. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1947/2002 (JO L 299 du 1.11.2002, p. 17).

ANNEXE

du règlement de la Commission du 31 mars 2004 établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes

(EUR/100 kg)

Code NC	Code des pays tiers ⁽¹⁾	Valeur forfaitaire à l'importation
0702 00 00	052	94,3
	204	39,5
	212	120,5
	999	84,8
0707 00 05	052	107,5
	068	105,0
	096	88,7
	204	19,6
	220	135,1
	999	91,2
0709 90 70	052	110,7
	204	108,2
	999	109,5
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	052	40,6
	204	43,8
	212	56,9
	220	41,8
	400	44,9
	624	58,8
	999	47,8
0805 50 10	052	47,5
	400	51,0
	999	49,3
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	060	50,7
	388	80,8
	400	118,6
	404	100,3
	508	75,1
	512	69,4
	524	77,7
	528	74,3
	720	73,8
	804	101,1
	999	82,2
0808 20 50	388	68,9
	512	73,1
	528	63,0
	720	35,3
	999	60,1

(¹) Nomenclature des pays fixée par le règlement (CE) n° 2081/2003 de la Commission (JO L 313 du 28.11.2003, p. 11). Le code «999» représente «autres origines».

RÈGLEMENT (CE) N° 604/2004 DE LA COMMISSION
du 29 mars 2004

relatif aux communications de données dans le secteur du tabac à partir de la récolte 2000

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

vu le traité instituant la Communauté européenne,

Article premier

vu le règlement (CEE) n° 2075/92 du Conseil du 30 juin 1992 portant organisation commune de marché dans le secteur du tabac brut ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2319/2003 ⁽²⁾ et notamment son article 21,

Les États membres communiquent les données figurant aux annexes I, II et III selon les échéances indiquées dans ces annexes.

Ces données sont à fournir par récolte et par groupe de variétés.

considérant ce qui suit:

Article 2

(1) Le règlement (CE) n° 2636/1999 de la Commission du 14 décembre 1999 relatif aux communications de données dans le secteur du tabac à partir de la récolte 2000 et abrogeant le règlement (CEE) n° 1771/93 ⁽³⁾ a été modifié à plusieurs reprises et de façon substantielle ⁽⁴⁾. Il convient, dans un souci de clarté et de rationalité, de procéder à la codification dudit règlement.

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les opérateurs économiques leur fournissent les informations nécessaires dans les délais appropriés.

Article 3

(2) Il importe de préciser les données à communiquer dans le cadre du règlement (CEE) n° 2075/92 et des règlements adoptés pour sa mise en œuvre.

Les stocks auprès des entreprises de première transformation sont à communiquer conformément à l'annexe III.

Article 4

(3) Pour des raisons de bon fonctionnement administratif, il est opportun de regrouper ces données et d'établir un calendrier pour leur transmission.

Le règlement (CE) n° 2636/1999 est abrogé.

Les références faites au règlement abrogé s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe V.

Article 5

(4) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de gestion du tabac,

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 29 mars 2004.

Par la Commission

Le président

Romano PRODI

⁽¹⁾ JO L 215 du 30.7.1992, p. 70.

⁽²⁾ JO L 345 du 31.12.2003, p. 17.

⁽³⁾ JO L 323 du 15.12.1999, p. 4.

⁽⁴⁾ Voir annexe IV.

ANNEXE I

Données à transmettre à la Commission au plus tard le 31 juillet de l'année de la récolte concernée

Récolte: État membre déclarant:

Groupe de variétés:

	État membre de production (idem déclarant)	État membre de production Nom:	État membre de production Nom:	État membre de production Nom:
1. CONTRATS DE CULTURE				
1.1 Nombre de contrats de culture enregistrés				
1.2 Quantité de tabac (en tonnes) figurant aux contrats correspondant au taux d'humidité visé à l'annexe IV du règlement (CE) n° 2848/98 ⁽¹⁾				
1.3 Superficie totale couverte par ces contrats (en hectares)				
2. PRODUCTEURS				
2.1 Nombre total de producteurs				
2.2 Nombre de producteurs, membres d'un groupement de producteurs reconnu en vertu du règlement (CE) n° 2848/98				
3. ENTREPRISES DE PREMIÈRE TRANSFORMATION				
3.1 Nombre d'entreprises de première transformation ayant conclu des contrats de culture				
4. PRIX				
4.1 Prix maximal convenu, par kilogramme, en devises, sans taxes ou autres impositions, résultant des contrats de culture, en indiquant la qualité de référence	(en monnaie nationale)	(²)	(²)	(²)
4.2 Prix minimal convenu, par kilogramme, en devises, sans taxes ou autres impositions, résultant des contrats de culture, en indiquant la qualité de référence				

(¹) Cette donnée peut être modifiée avant le 30 juin de l'année suivant celle de la récolte pour tenir compte des quantités couvertes par les avenants des contrats établis en application de l'article 9, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 2848/98.

(²) Pour les contrats entre deux États membres, spécifier la devise dans laquelle ils ont été conclus.

ANNEXE II

Données à transmettre à la Commission mensuellement à partir du 30 septembre de l'année de la récolte concernée

Données cumulatives pour la récolte concernée.

Synthèse à transmettre à la Commission au plus tard le 30 juin de l'année suivant celle de la récolte.

Récolte: État membre déclarant:

Groupe de variétés:

Situation au dernier jour du mois précédant
celui de la communication

Mois concerné:

	État membre de la production (idem déclarant)	État membre de production Nom:	État membre de production Nom:	État membre de production Nom:
1. Quantité livrée (en tonnes)				
1.1. Quantité totale de tabac brut, correspondant à la qualité minimale, livrée aux entreprises de première transformation, au taux d'humidité visé à l'annexe IV du règlement (CE) n° 2848/98				
1.2. Quantité de tabac brut, correspondant à la qualité minimale, livrée aux entreprises de première transformation par des groupement de producteurs, aux taux d'humidité visé à l'annexe IV du règlement (CE) n° 2848/98				
2. Quantité réelle de tabac brut (en tonnes)				
3. Estimation des quantités restant à livrer (en tonnes)				
4. Prix moyen, par kilogramme, pondéré (2) par les quantités livrées sans taxes ou autres impositions, effectivement payé par les entreprises de première transformation	(en monnaie nationale)	(1)	(1)	(1)

(1) Pour les contrats entre deux États membres, spécifier la devise dans laquelle ils ont été conclus.

(2) Méthode de calcul: $[\text{somme} (\text{QL} \times \text{PP})] / \text{QT} = \text{Prix moyen pondéré}$.

Étant donné que QL est la qualité livrée par lot et PP le prix d'achat pour chaque lot pour le groupe concerné. QT est le montant total des quantités livrées aux entreprises de première transformation pour un groupe de variétés.

ANNEXE III

Données à transmettre à la Commission au plus tard le dernier jour du mois suivant chaque trimestre ⁽¹⁾

Évolution des stocks (en tonnes) auprès des premiers transformateurs

État membre déclarant:

Date de la déclaration:

Groupe de variétés	Récolte concernée	Sorties lors du trimestre précédent vers le marché communautaire	Sorties lors du trimestre précédent vers le marché des pays tiers	État du stock au dernier jour du trimestre précédent

⁽¹⁾ Les échéances trimestrielles sont:

- le 30 avril pour la période allant du 1^{er} janvier au 31 mars,
- le 31 juillet pour la période allant du 1^{er} avril au 30 juin,
- le 31 octobre pour la période allant du 1^{er} juillet au 30 septembre,
- le 31 janvier pour la période allant du 1^{er} octobre au 31 décembre.

ANNEXE IV

Règlement abrogé, avec ses modifications successives

Règlement (CE) n° 2636/1999 de la Commission	(JO L 323 du 15.12.1999, p. 4)
Règlement (CE) n° 1639/2000 de la Commission	(JO L 187 du 26.7.2000, p. 39)
Règlement (CE) n° 384/2001 de la Commission	(JO L 57 du 27.2.2001, p. 16)

ANNEXE V

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Règlement (CE) n° 2636/1999	Présent règlement
Articles 1 ^{er} , 2 et 3	Articles 1 ^{er} , 2 et 3
Article 4	—
—	Article 4
Article 5	Article 5
Annexes I, II et III	Annexes I, II et III
—	Annexe IV
—	Annexe V

RÈGLEMENT (CE) N° 605/2004 DE LA COMMISSION
du 31 mars 2004

dérogeant pour l'année 2004 au règlement (CE) n° 1518/2003 en ce qui concerne les dates de délivrance des certificats d'exportation dans le secteur de la viande de porc

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CEE) n° 2759/75 du Conseil du 29 octobre 1975 portant organisation commune des marchés dans le secteur de la viande de porc ⁽¹⁾, et notamment son article 8, paragraphe 2, son article 13, paragraphe 12, et son article 22,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 3, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1518/2003 de la Commission du 28 août 2003 portant modalités d'application du régime des certificats d'exportation dans le secteur de la viande de porc ⁽²⁾, prévoit que les certificats d'exportation sont délivrés le mercredi qui suit la semaine pendant laquelle les demandes de certificats ont été déposées pour autant qu'aucune mesure particulière ne soit prise pendant ce délai par la Commission.
- (2) Compte tenu des jours fériés de l'année 2004 et de la publication irrégulière du *Journal officiel de l'Union européenne* durant ces jours, il s'avère que ce délai de réflexion est trop court pour assurer une bonne gestion du marché et qu'il y a lieu de le prolonger.

- (3) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de gestion de la viande de porc,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Par dérogation aux dispositions de l'article 3, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1518/2003 les certificats sont délivrés aux dates indiquées au tableau ci-dessous, pour autant qu'aucune des mesures particulières visées au paragraphe 4 dudit article ne soit prise avant ces dates de délivrance:

Périodes de dépôt des demandes de certificats	Dates de délivrance
du 5 au 9 avril 2004	15 avril 2004
du 24 au 28 mai 2004	3 juin 2004
du 25 au 29 octobre 2004	5 novembre 2004

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le troisième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 31 mars 2004.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 282 du 1.11.1975, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1365/2000 (JO L 156 du 29.6.2000, p. 5).

⁽²⁾ JO L 217 du 29.8.2003, p. 35. Règlement modifié par le règlement (CE) n° 130/2004 (JO L 19 du 27.1.2004, p. 14).

RÈGLEMENT (CE) N° 606/2004 DE LA COMMISSION**du 31 mars 2004****dérogeant au règlement (CE) n° 174/1999 en ce qui concerne la durée de validité des certificats d'exportation dans le secteur du lait et des produits laitiers**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 1255/1999 du Conseil du 17 mai 1999 portant organisation commune des marchés dans le secteur du lait et des produits laitiers ⁽¹⁾, et notamment son article 31, paragraphe 14,

considérant ce qui suit:

(1) L'article 6 du règlement (CE) n° 174/1999 de la Commission du 26 janvier 1999 établissant les modalités particulières d'application du règlement (CEE) n° 804/68 du Conseil en ce qui concerne les certificats d'exportation et des restitutions à l'exportation dans le secteur du lait et des produits laitiers ⁽²⁾ fixe la durée de validité des certificats d'exportation.

(2) Le règlement (CE) n° 67/2004 de la Commission du 15 janvier 2004 dérogeant au règlement (CE) n° 174/1999 en ce qui concerne la durée de validité des certificats d'exportation dans le secteur du lait et des produits laitiers ⁽³⁾ a limité au 30 avril 2004 la période de validité des certificats d'exportation. Comme les mesures qu'impose la gestion des restitutions à l'exportation dans la nouvelle situation du marché des produits laitiers que créera l'adhésion à la Communauté, le 1^{er} mai 2004, de la République tchèque, de l'Estonie, de Chypre, de la Lettonie, de la Lituanie, de la Hongrie, de Malte, de la Pologne, de la Slovaquie et de la Slovénie ne sont pas encore toutes en place, il convient d'assurer la continuité de la procédure relative aux demandes de certificats à l'exportation après le 31 mars 2004 et de maintenir la limite relative à leur période de validité. Cependant, pour ne pas mettre en péril le bon fonctionnement du nouveau système d'adjudications prévu par le règlement (CE) n° 580/2004 de la Commission du 26 mars 2004 instituant une procédure d'adjudication concernant les restitutions à l'exportation pour certains produits laitiers ⁽⁴⁾, cette limite ne doit pas s'appliquer aux certificats d'exportation délivrés dans ce contexte.

(3) Il importe de tenir compte de l'incidence potentielle sur le marché communautaire du lait et des produits laitiers de l'adhésion, le 1^{er} mai 2004, sous réserve de l'entrée en

vigueur de l'acte d'adhésion de 2003, de la République tchèque, de l'Estonie, de Chypre, de la Lettonie, de la Lituanie, de la Hongrie, de Malte, de la Pologne, de la Slovaquie et de la Slovénie, et de la nécessité de suivre l'évolution de la situation sur les marchés tant communautaire que mondial. Il convient donc de déroger au règlement (CE) n° 174/1999 et de prévoir que la durée de validité des certificats d'exportation pour les produits laitiers pour lesquels une demande a été déposée à partir du 15 avril 2004 soit limitée au 30 juin 2004.

(4) Le comité de gestion du lait et des produits laitiers n'a pas émis d'avis dans le délai imparti par son président,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

1. Par dérogation à l'article 6 du règlement (CE) n° 174/1999, la durée de validité des certificats d'exportation, avec préfixation d'une restitution, demandés au cours de la période comprise entre le 1^{er} et le 14 avril 2004 pour les produits visés aux points a) à d) dudit article, expire le 30 avril 2004.

2. Cependant, la durée de validité des certificats d'exportation, avec préfixation de la restitution, demandés en application de l'article 2 du règlement (CE) n° 580/2004, expire le 30 juin 2004.

Article 2

Par dérogation à l'article 6 du règlement (CE) n° 174/1999, la durée de validité des certificats d'exportation, avec préfixation d'une restitution, demandés à compter du 15 avril 2004, pour les produits visés aux points a) à d) dudit article, expire le 30 juin 2004.

Article 3

Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

⁽¹⁾ JO L 160 du 26.6.1999, p. 48. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 186/2004 de la Commission (JO L 29 du 3.2.2004, p. 6).

⁽²⁾ JO L 20 du 27.1.1999, p. 8. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1948/2003 (JO L 287 du 5.11.2003, p. 13).

⁽³⁾ JO L 10 du 16.1.2004, p. 13.

⁽⁴⁾ JO L 90 du 27.3.2004, p. 58.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 31 mars 2004.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

RÈGLEMENT (CE) N° 607/2004 DE LA COMMISSION**du 31 mars 2004****prévoyant une nouvelle attribution de droits d'importation au titre du règlement (CE) n° 1146/2003 et portant dérogation à ce règlement**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 1254/1999 du Conseil du 17 mai 1999 portant organisation commune des marchés dans le secteur de la viande bovine ⁽¹⁾, et notamment son article 32, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (CE) n° 1146/2003 de la Commission du 27 juin 2003 portant ouverture et mode de gestion d'un contingent tarifaire d'importation pour la viande bovine congelée destinée à la transformation (1^{er} juillet 2003-30 juin 2004) ⁽²⁾ a prévu, pour la période du 1^{er} juillet 2003 au 30 juin 2004, l'ouverture d'un contingent tarifaire de 50 700 tonnes de viande bovine congelée destinée à la transformation. Les dispositions de l'article 9 dudit règlement prévoient une nouvelle attribution des quantités non utilisées, compte tenu éventuellement de l'utilisation effective des droits d'importation à la fin de février 2004, en ce qui concerne respectivement les produits A et les produits B.

(2) Un opérateur a introduit une demande de droits d'importation concernant 225 tonnes de viande pour la fabrication de produits A au titre de l'article 5, paragraphe 2 du règlement (CE) n° 1146/2003. Suite à une erreur administrative commise par l'organisme danois compétent, la demande de cet opérateur, transmise à la Commission conformément à l'article 5, paragraphe 3, n'a porté que sur 40 tonnes. C'est uniquement après conclusion de la procédure d'attribution de droits d'importation mentionnée à l'article 5, paragraphe 4 que l'administration nationale concernée a découvert l'erreur commise et a informé la Commission. Afin de ne pas pénaliser l'opérateur qui a introduit sa demande correctement il y a lieu de prendre les mesures nécessaires pour permettre à l'organisme danois compétent de rectifier l'erreur administrative d'une façon appropriée. En conséquence et par dérogation à l'article 9 du règlement susvisé il convient premièrement de réduire la quantité globale établie conformément au paragraphe 1 dudit article d'une quantité correspondante à la différence entre les droits d'importation que l'opérateur aurait pu légitimement espérer recevoir sur la base de sa demande et les droits d'importation qu'il a effectivement reçus et, deuxièmement, de prévoir que l'organisme compétent danois peut émettre à l'opérateur concerné des droits

d'importation sur la base de la demande qu'il avait introduite dans le cadre de l'article 5 du règlement (CE) n° 1146/2003.

- (3) La prise en compte de cette erreur a eu comme conséquence un retard administratif, il convient donc d'ajouter un délai supplémentaire aux dates de demande et de communication prévues à l'article 9, paragraphe 4.
- (4) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité de gestion de la viande bovine,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Par dérogation aux dispositions de l'article 9 du règlement (CE) n° 1146/2003, l'organisme compétent danois est autorisé à émettre des droits d'importation de 72,199 tonnes à l'opérateur ayant introduit une demande de droits d'importation concernant 225 tonnes de viande mais qui par erreur n'a pas été prise en compte qu'à concurrence de 40 tonnes dans le cadre de l'article 5 du règlement (CE) n° 1146/2003.

Article 2

1. Les quantités à attribuer en application de l'article 9, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1146/2003 s'élèvent à un total de 406,58 tonnes.

2. La répartition visée à l'article 9, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1146/2003 est effectuée comme suit:

- 321,20 tonnes en produits A,
- 85,38 tonnes en produits B.

Article 3

Par dérogation aux dispositions de l'article 9, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 1146/2003 la date limite de demande est le 7 avril 2004 et la date limite de communication est le 16 avril 2004.

Article 4

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au Journal Officiel de l'Union européenne.

⁽¹⁾ JO L 160 du 26.6.1999 p. 21. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1782/2003 (JO L 270 du 21.10.2003, p. 1).

⁽²⁾ JO L 160 du 28.6.2003, p. 59.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 31 mars 2004.

Par la Commission
Franz FISCHLER
Membre de la Commission

RÈGLEMENT (CE) N° 608/2004 DE LA COMMISSION

du 31 mars 2004

concernant l'étiquetage des aliments et ingrédients alimentaires avec adjonction de phytostérols, esters de phytostérol, phytostanols et/ou esters de phytostanol

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la directive 2000/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 mars 2000 relative au rapprochement des législations des États membres concernant l'étiquetage et la présentation des denrées alimentaires ainsi que la publicité faite à leur égard ⁽¹⁾, telle que modifiée par la directive 2003/89/CE ⁽²⁾, et notamment son article 4, paragraphe 2, et son article 6, paragraphe 7,

considérant ce qui suit:

- (1) Les phytostérols, les esters de phytostérol, les phytostanols et les esters de phytostanol réduisent les niveaux de cholestérol mais peuvent également réduire les niveaux de bêta-carotène dans le plasma sanguin. Les États membres et la Commission ont donc consulté le comité scientifique de l'alimentation humaine (CSAH) sur les effets de la consommation de phytostérols, d'esters de phytostérol, de phytostanols et d'esters de phytostanol provenant de sources multiples.
- (2) Dans son avis du 26 septembre 2002, intitulé «Avis général sur les effets à long terme de l'absorption de niveaux élevés de phytostérols provenant de multiples sources alimentaires, en s'attachant particulièrement aux effets sur le bêta-carotène», le CSAH a confirmé la nécessité d'étiqueter les phytostérols, les esters de phytostérol, les phytostanols et les esters de phytostanol ainsi qu'il est précisé dans la décision 2000/500/CE de la Commission du 24 juillet 2000 relative à l'autorisation de mise sur le marché de «matières grasses à tartiner enrichies aux esters de phytostérol» en tant que nouvel aliment ou nouvel ingrédient alimentaire, en application du règlement (CE) n° 258/97 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾. Le CSAH a également indiqué qu'il n'existe aucune preuve de bénéfices additionnels liés à des consommations supérieures à 3 grammes par jour, que des consommations élevées risquent d'induire des effets indésirables et qu'il est donc prudent d'éviter des consommations de stérol végétal supérieures à 3 grammes par jour.
- (3) Les produits qui contiennent des phytostérols/phytostanols doivent par conséquent être présentés en portions uniques contenant soit au maximum 3 grammes, soit au maximum 1 gramme de phytostérols/phytostanols calculés sous forme de phytostérols/phytostanols libres. Si tel n'est pas le cas, le produit doit porter une mention indiquant clairement ce que représente une portion standard de l'aliment, exprimée en grammes ou millilitres, ainsi que la quantité de phytostérols/phytostanols, calculés sous forme de phytostérols/phytostanols libres, que contient une telle portion. En tout état de cause, la

composition et l'étiquetage des produits doivent être tels qu'ils permettent aux utilisateurs de limiter facilement leur consommation à 3 grammes par jour au maximum de phytostérols/phytostanols en utilisant soit une portion contenant au maximum 3 grammes, soit 3 portions contenant au maximum 1 gramme.

- (4) Afin de faciliter la compréhension par les consommateurs, il semble utile de remplacer sur l'étiquette le terme «phyto» par le terme «végétal».
- (5) La décision 2000/500/CE autorise l'adjonction de certains esters de phytostérol aux matières grasses à tartiner. Elle définit des exigences spécifiques en matière d'étiquetage pour que le produit atteigne son groupe cible, à savoir les personnes qui souhaitent abaisser leur taux de cholestérol sanguin.
- (6) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le présent règlement s'applique aux aliments et ingrédients alimentaires avec adjonction de phytostérols, esters de phytostérol, phytostanols ou esters de phytostanol.

Article 2

Aux fins de l'étiquetage, le phytostérol, l'ester de phytostérol, le phytostanol et l'ester de phytostanol sont désignés, respectivement, par les termes «stérol végétal», «ester de stérol végétal», «stanol végétal» et «ester de stanol végétal», ou leurs formes plurielles, selon le cas.

Sans préjudice des autres dispositions du droit communautaire ou national concernant l'étiquetage des denrées alimentaires, l'étiquetage des aliments ou ingrédients alimentaires avec adjonction de phytostérols, esters de phytostérol, phytostanols ou esters de phytostanol comporte les éléments suivants:

- 1) dans le même champ de vision que le nom sous lequel le produit est vendu, figure, de façon visible et lisible, la mention: «contient des stérols végétaux/stanols végétaux ajoutés»;
- 2) la teneur en phytostérols, esters de phytostérol, phytostanols ou esters de phytostanol ajoutés (exprimée en pour cent ou en grammes de stérols végétaux/stanols végétaux libres par 100 grammes ou 100 millilitres de la denrée alimentaire en question) est indiquée dans la liste des ingrédients;

⁽¹⁾ JO L 109 du 6.5.2000, p. 29.

⁽²⁾ JO L 308 du 25.11.2003, p. 15.

⁽³⁾ JO L 200 du 8.8.2000, p. 59.

- 3) il est signalé que le produit est destiné exclusivement aux personnes qui souhaitent abaisser leur taux de cholestérol sanguin;
- 4) il est signalé que les patients sous hypocholestérolémiants sont invités à ne consommer le produit que sous contrôle médical;
- 5) il est signalé, de façon visible et lisible, que le produit peut ne pas convenir, du point de vue nutritionnel, aux femmes enceintes et allaitantes et aux enfants âgés de moins de cinq ans;
- 6) une recommandation est incluse indiquant que le produit doit être utilisé dans le cadre d'un régime alimentaire équilibré et varié, comprenant une consommation régulière de fruits et légumes en vue de maintenir les niveaux de caroténoïdes;
- 7) dans le même champ de vision que la mention visée au point 3, il est signalé que la consommation d'une quantité de stérols végétaux/stanols végétaux ajoutés supérieure à 3 grammes par jour doit être évitée;

- 8) une définition d'une portion de l'aliment ou de l'ingrédient alimentaire concerné (de préférence en grammes ou millilitres) est incluse, avec indication de la quantité de stérols végétaux/stanols végétaux que contient chaque portion.

Article 3

Les aliments et ingrédients alimentaires avec adjonction d'esters de phytostanol, qui sont déjà sur le marché communautaire, ou les «matières grasses à tartiner enrichies aux esters de phytostérol», autorisées par la décision 2000/500/CE et produites six mois au moins après l'entrée en vigueur du présent règlement, se conforment aux dispositions en matière d'étiquetage énoncées à l'article 2.

Article 4

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 31 mars 2004.

Par la Commission

David BYRNE

Membre de la Commission

RÈGLEMENT (CE) N° 609/2004 DE LA COMMISSION**du 31 mars 2004****fixant la restitution à la production pour le sucre blanc utilisé par l'industrie chimique**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 1260/2001 du Conseil du 19 juin 2001 portant organisation commune des marchés dans le secteur du sucre ⁽¹⁾, et notamment son article 7, paragraphe 5,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 7, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1260/2001 prévoit qu'il peut être décidé d'accorder des restitutions à la production pour les produits visés en son article 1^{er}, paragraphe 1, points a) et f), pour les sirops visés au point d) du même paragraphe, ainsi que pour le fructose chimiquement pur (levulose) relevant du code NC 1702 50 00 en tant que produit intermédiaire, et se trouvant dans une des situations visées à l'article 23, paragraphe 2, du traité, qui sont utilisés dans la fabrication de certains produits de l'industrie chimique.
- (2) Le règlement (CE) n° 1265/2001 de la Commission du 27 juin 2001 établissant les modalités d'application du règlement (CE) n° 1260/2001 du Conseil en ce qui concerne l'octroi de la restitution à la production pour certains produits du secteur du sucre utilisés dans l'industrie chimique ⁽²⁾, a déterminé les règles pour l'établissement des restitutions à la production, de même que les produits chimiques dont la fabrication permet l'octroi d'une restitution à la production pour les produits de base en cause mis en œuvre pour cette fabrication. Les articles 5, 6 et 7 du règlement (CE) n° 1265/2001 prévoient que la restitution à la production valable, pour le sucre brut, les sirops de saccharose et l'isoglucose en l'état, est dérivée dans des conditions propres à chacun de ces produits de base de la restitution fixée pour le sucre blanc.
- (3) L'article 9 du règlement (CE) n° 1265/2001 dispose que la restitution à la production pour le sucre blanc est fixée mensuellement pour les périodes commençant le 1^{er} de

chaque mois. Elle peut être modifiée dans l'intervalle si les prix du sucre communautaire et/ou du sucre sur le marché mondial changent de manière significative. L'application des dispositions précitées conduit à fixer la restitution à la production comme indiqué à l'article 1^{er} pour la période y figurant.

- (4) Par suite de la modification de la définition du sucre blanc et du sucre brut visée à l'article 1^{er}, paragraphe 2, points a) et b), du règlement (CE) n° 1260/2001, les sucres aromatisés ou additionnés de colorants ou d'autres substances ne sont plus considérés comme relevant de ces définitions et ainsi ils sont à considérer comme «autres sucres». Toutefois, aux termes de l'article 1^{er} du règlement (CE) n° 1265/2001, ils ont droit en tant que produits de base à la restitution à la production. Il y a lieu dès lors de prévoir, pour l'établissement de la restitution à la production applicable à ces produits, une méthode de calcul par référence à leur teneur en saccharose.
- (5) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité du sucre,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

La restitution à la production pour le sucre blanc visée à l'article 4 du règlement (CE) n° 1265/2001 est fixée à 45,414 EUR/100 kg net.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} avril 2004.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 31 mars 2004.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 178 du 30.6.2001, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 39/2004 de la Commission (JO L 6 du 10.1.2004, p. 16).

⁽²⁾ JO L 178 du 30.6.2001, p. 63.

RÈGLEMENT (CE) N° 610/2004 DE LA COMMISSION
du 31 mars 2004
fixant les droits à l'importation dans le secteur du riz

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 3072/95 du Conseil du 22 décembre 1995 portant organisation commune du marché du riz ⁽¹⁾,

vu le règlement (CE) n° 1503/96 de la Commission du 29 juillet 1996 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 3072/95 du Conseil en ce qui concerne les droits à l'importation dans le secteur du riz ⁽²⁾, et notamment son article 4, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 11 du règlement (CE) n° 3072/95 prévoit que, lors de l'importation des produits visés à l'article 1^{er} dudit règlement, les taux des droits du tarif douanier commun sont perçus. Toutefois, pour les produits visés au paragraphe 2 de cet article, le droit à l'importation est égal au prix d'intervention valable pour ces produits lors de l'importation et majoré d'un certain pourcentage selon qu'il s'agit du riz décortiqué ou blanchi, diminué du prix à l'importation, pour autant que ce droit ne dépasse pas le taux des droits du tarif douanier commun.
- (2) En vertu de l'article 12, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 3072/95, les prix à l'importation caf sont calculés sur la base des prix représentatifs pour le produit en question sur le marché mondial ou sur le marché d'importation communautaire du produit.
- (3) Le règlement (CE) n° 1503/96 a fixé des modalités d'application du règlement (CE) n° 3072/95 en ce qui concerne les droits à l'importation dans le secteur du riz.

- (4) Les droits à l'importation sont applicables jusqu'à ce qu'une nouvelle fixation entre en vigueur. Ils restent également en vigueur si aucune cotation n'est disponible dans la source de référence prévue à l'article 5 du règlement (CE) n° 1503/96 au cours des deux semaines précédant la prochaine fixation périodique.
- (5) Afin de permettre le fonctionnement normal du régime des droits à l'importation, il convient de retenir pour le calcul de ces derniers les taux de marché constatés au cours d'une période de référence.
- (6) L'application de l'article 4, paragraphe 1, deuxième alinéa, du règlement (CE) n° 1503/96 conduit à ajuster les droits à l'importation, fixés à compter du 15 mai 2003 par le règlement (CE) n° 832/2003 de la Commission ⁽³⁾, conformément aux annexes du présent règlement,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les droits à l'importation dans le secteur du riz visés à l'article 11, paragraphes 1 et 2, du règlement (CE) n° 3072/95, sont ajustés conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 1503/96 et fixés à l'annexe I du présent règlement sur la base des éléments repris à l'annexe II.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} avril 2004.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 31 mars 2004.

Par la Commission

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

Directeur général de l'agriculture

⁽¹⁾ JO L 329 du 30.12.1995, p. 18. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 411/2002 (JO L 62 du 5.3.2002, p. 27).

⁽²⁾ JO L 189 du 30.7.1996, p. 71. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2294/2003 (JO L 340 du 24.12.2003, p. 12).

⁽³⁾ JO L 120 du 15.5.2003, p. 15.

ANNEXE I

Droits à l'importation applicables au riz et aux brisures

(en EUR/t)

Code NC	Droit à l'importation ⁽⁵⁾				
	Pays tiers (sauf ACP et Bangla- desh) ⁽⁷⁾	ACP ⁽¹⁾ ⁽²⁾ ⁽³⁾	Bangladesh ⁽⁴⁾	Basmati Inde et Pakistan ⁽⁶⁾	Égypte ⁽⁸⁾
1006 10 21	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 23	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 25	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 27	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 92	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 94	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 96	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 98	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 20 11	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 13	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 15	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 17	228,15	75,51	109,74	0,00	171,11
1006 20 92	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 94	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 96	191,31	62,62	91,32		143,48
1006 20 98	228,15	75,51	109,74	0,00	171,11
1006 30 21	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 23	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 25	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 27	(7)	133,21	193,09		312,00
1006 30 42	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 44	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 46	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 48	(7)	133,21	193,09		312,00
1006 30 61	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 63	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 65	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 67	(7)	133,21	193,09		312,00
1006 30 92	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 94	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 96	358,83	113,20	164,51		269,12
1006 30 98	(7)	133,21	193,09		312,00
1006 40 00	(7)	41,18	(7)		96,00

⁽¹⁾ Pour les importations de riz originaire des États ACP, le droit à l'importation est applicable dans le cadre du régime défini par les règlements (CE) n° 2286/2002 du Conseil (JO L 348 du 21.12.2002, p. 5) et (CE) n° 638/2003 de la Commission (JO L 93 du 10.4.2003, p. 3).

⁽²⁾ Conformément au règlement (CE) n° 1706/98, les droits à l'importation ne sont pas appliqués aux produits originaires des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique et importés directement dans le département d'outre-mer de la Réunion.

⁽³⁾ Le droit à l'importation de riz dans le département d'outre-mer de la Réunion est défini à l'article 11, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 3072/95.

⁽⁴⁾ Pour les importations de riz, excepté les brisures de riz (code NC 1006 40 00), originaires du Bangladesh, le droit à l'importation est applicable dans le cadre du régime défini par les règlements (CEE) n° 3491/90 du Conseil (JO L 337 du 4.12.1990, p. 1) et (CEE) n° 862/91 de la Commission (JO L 88 du 9.4.1991, p. 7), modifié.

⁽⁵⁾ L'importation de produits originaires des PTOM est exemptée de droit à l'importation, conformément à l'article 101, paragraphe 1, de la décision 91/482/CEE du Conseil (JO L 263 du 19.9.1991, p. 1), modifiée.

⁽⁶⁾ Pour le riz décortiqué de la variété Basmati originaire d'Inde et du Pakistan, réduction de 250 EUR/t [article 4 bis du règlement (CE) n° 1503/96, modifié].

⁽⁷⁾ Droit de douane fixé dans le tarif douanier commun.

⁽⁸⁾ Pour les importations de riz originaire et en provenance d'Égypte, le droit à l'importation est applicable dans le cadre du régime défini par les règlements (CE) n° 2184/96 du Conseil (JO L 292 du 15.11.1996, p. 1) et (CE) n° 196/97 de la Commission (JO L 31 du 1.2.1997, p. 53).

ANNEXE II

Calcul des droits à l'importation dans le secteur du riz

	Paddy	Type Indica		Type Japonica		Brisures
		décortiqué	blanchi	décortiqué	blanchi	
1. Droit à l'importation (EUR/t)	(¹)	228,15	416,00	191,31	358,83	(¹)
2. Éléments de calcul:						
a) Prix caf Arag (EUR/t)	—	312,48	242,23	373,35	443,10	—
b) Prix fob (EUR/t)	—	—	—	348,73	418,48	—
c) Frets maritimes (EUR/t)	—	—	—	24,62	24,62	—
d) Source	—	USDA et opérateurs	USDA et opérateurs	Opérateurs	Opérateurs	—

(¹) Droit de douane fixé dans le tarif douanier commun.

RÈGLEMENT (CE) N° 611/2004 DE LA COMMISSION
du 31 mars 2004
fixant les droits à l'importation dans le secteur des céréales

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CEE) n° 1766/92 du Conseil du 30 juin 1992 portant organisation commune des marchés dans le secteur des céréales ⁽¹⁾,

vu le règlement (CE) n° 1249/96 de la Commission du 28 juin 1996 portant modalités d'application du règlement (CEE) n° 1766/92 du Conseil en ce qui concerne les droits à l'importation dans le secteur des céréales ⁽²⁾, et notamment son article 2, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 10 du règlement (CEE) n° 1766/92 prévoit que, lors de l'importation des produits visés à l'article 1^{er} dudit règlement, les taux des droits du tarif douanier commun sont perçus. Toutefois, pour les produits visés au paragraphe 2 de cet article, le droit à l'importation est égal au prix d'intervention valable pour ces produits lors de l'importation et majoré de 55 % diminué du prix à l'importation caf applicable à l'expédition en cause. Toutefois, ce droit ne peut dépasser le taux des droits du tarif douanier.
- (2) En vertu de l'article 10, paragraphe 3, du règlement (CEE) n° 1766/92, les prix à l'importation caf sont calculés sur la base des prix représentatifs pour le produit en question sur le marché mondial.

- (3) Le règlement (CE) n° 1249/96 a fixé des modalités d'application du règlement (CEE) n° 1766/92 en ce qui concerne les droits à l'importation dans le secteur des céréales.
- (4) Les droits à l'importation sont applicables jusqu'à ce qu'une nouvelle fixation entre en vigueur.
- (5) Afin de permettre le fonctionnement normal du régime des droits à l'importation, il convient de retenir pour le calcul de ces derniers les taux représentatifs de marché constatés au cours d'une période de référence.
- (6) L'application du règlement (CE) n° 1249/96 conduit à fixer les droits à l'importation conformément à l'annexe I du présent règlement,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les droits à l'importation dans le secteur des céréales visés à l'article 10, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 1766/92 sont fixés à l'annexe I du présent règlement sur la base des éléments repris à l'annexe II.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} avril 2004.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 31 mars 2004.

Par la Commission

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

Directeur général de l'agriculture

⁽¹⁾ JO L 181 du 1.7.1992, p. 21. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1104/2003 (JO L 158 du 27.6.2003, p. 1).

⁽²⁾ JO L 161 du 29.6.1996, p. 125. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1110/2003 (JO L 158 du 27.6.2003, p. 12).

ANNEXE I

Droits à l'importation des produits visés à l'article 10, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 1766/92

Code NC	Désignation des marchandises	Droit à l'importation ⁽¹⁾ (en EUR/t)
1001 10 00	Froment (blé) dur de haute qualité	0,00
	de qualité moyenne	0,00
	de qualité basse	0,00
1001 90 91	Froment (blé) tendre, de semence	0,00
ex 1001 90 99	Froment (blé) tendre de haute qualité, autre que de semence	0,00
1002 00 00	Seigle	19,42
1005 10 90	Maïs de semence autre qu'hybride	23,89
1005 90 00	Maïs, autre que de semence ⁽²⁾	23,89
1007 00 90	Sorgho à grains autre qu'hybride à l'ensemencement	19,42

⁽¹⁾ Pour les marchandises arrivant dans la Communauté par l'océan Atlantique ou via le canal de Suez [article 2, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 1249/96], l'importateur peut bénéficier d'une diminution des droits de:

— 3 EUR/t, si le port de déchargement se trouve en mer Méditerranée, ou de

— 2 EUR/t, si le port de déchargement se trouve en Irlande, au Royaume-Uni, au Danemark, en Suède, en Finlande ou sur la côte atlantique de la péninsule Ibérique.

⁽²⁾ L'importateur peut bénéficier d'une réduction forfaitaire de 24 EUR/t lorsque les conditions établies à l'article 2, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 1249/96 sont remplies.

ANNEXE II

Éléments de calcul des droits

(période du 15.3.2004 au 31.3.2004)

1. Moyennes sur la période de référence à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1249/96:

Cotations boursières	Minneapolis	Chicago	Minneapolis	Minneapolis	Minneapolis	Minneapolis
Produit (% protéines à 12 % humidité)	HRS2 (14 %)	YC3	HAD2	qualité moyenne (*)	qualité basse (**)	US barley 2
Cotation (EUR/t)	145,00 (***)	99,98	168,06 (****)	158,06 (****)	138,06 (****)	106,83 (****)
Prime sur le Golfe (EUR/t)	—	7,98	—	—	—	—
Prime sur Grands Lacs (EUR/t)	20,66	—	—	—	—	—

(*) Prime négative d'un montant de 10 EUR/t [article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1249/96].

(**) Prime négative d'un montant de 30 EUR/t [article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1249/96].

(***) Prime positive d'un montant de 14 EUR/t incorporé [article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1249/96].

(****) Fob Duluth.

2. Moyennes sur la période de référence visée à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1249/96:

Frets/frais: Golfe du Mexique-Rotterdam: 33,83 EUR/t; Grands Lacs-Rotterdam: 39,43 EUR/t.

3. Subventions visées à l'article 4, paragraphe 2, troisième alinéa, du règlement (CE) n° 1249/96: 0,00 EUR/t (HRW2)
-
- 0,00 EUR/t (SRW2).

II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

CONSEIL

DÉCISION DU CONSEIL

du 8 mars 2004

autorisant les États membres qui sont parties contractantes à la convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, le protocole portant modification de ladite convention, ou à y adhérer

(2004/294/CE)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 61, point c), et son article 67, en liaison avec l'article 300, paragraphe 2, premier alinéa et paragraphe 3, deuxième alinéa,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis conforme du Parlement européen ⁽¹⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le protocole portant modification de la convention du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, amendée par le protocole additionnel du 28 janvier 1964 et par le protocole du 16 novembre 1982 (ci-après dénommée «convention de Paris»), a été négocié en vue d'améliorer l'indemnisation des victimes de dommages causés par des accidents nucléaires. Il prévoit un relèvement des montants de responsabilité et l'extension du régime de responsabilité civile nucléaire aux dommages environnementaux.
- (2) Conformément aux directives de négociation du Conseil du 13 septembre 2002, la Commission a négocié, au nom de la Communauté, dans les matières qui relèvent de la compétence de la Communauté européenne, le protocole d'amendement à la convention de Paris. Toutefois, les directives de négociation du Conseil n'ont pas prévu la négociation d'une clause permettant l'adhésion de la Communauté au protocole.
- (3) Le protocole a été définitivement adopté par les parties contractantes à la convention de Paris. Le texte du protocole est conforme aux directives de négociation du Conseil.

- (4) La Communauté a une compétence exclusive en ce qui concerne la modification de l'article 13 de la convention de Paris dans la mesure où cette modification affecte les règles établies par le règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale ⁽²⁾. Les États membres gardent leurs compétences dans les matières couvertes par le protocole qui n'affectent pas le droit communautaire. Étant donné l'objet et le but du protocole d'amendement, l'acceptation des dispositions du protocole qui relèvent de la compétence communautaire ne peut pas être dissociée des dispositions qui relèvent de la compétence des États membres.

- (5) Le protocole d'amendement à la convention de Paris présente une importance particulière au regard des intérêts de la Communauté et de ses États membres car il permet d'améliorer l'indemnisation des dommages causés par des accidents nucléaires.
- (6) Le protocole a été signé par les États membres parties contractantes à la convention de Paris, au nom de la Communauté européenne, le 12 février 2004, sous réserve d'une éventuelle conclusion à une date ultérieure, conformément à la décision 2003/882/CE du Conseil ⁽³⁾.
- (7) La convention de Paris et son protocole d'amendement ne sont pas ouverts à la participation des organisations régionales. De ce fait, la Communauté n'est pas à même de signer et de ratifier le protocole, ni d'y adhérer. Dans ces circonstances, il est justifié qu'à titre très exceptionnel, les États membres ratifient le protocole ou y adhèrent dans l'intérêt de la Communauté.

⁽¹⁾ Avis du 26 février 2004 (non encore paru au Journal officiel).

⁽²⁾ JO L 12 du 16.1.2001, p. 1.

⁽³⁾ JO L 338 du 23.12.2003, p. 32.

- (8) Toutefois, trois États membres, l'Autriche, l'Irlande et le Luxembourg, ne sont pas parties à la convention de Paris. Étant donné que le protocole modifie la convention de Paris, que le règlement (CE) n° 44/2001 autorise les États membres liés par cette convention à continuer à appliquer les règles de compétence prévues par celle-ci et que le protocole ne modifie pas substantiellement les règles de compétence de cette convention, il est objectivement justifié que seuls les États membres qui sont parties contractantes à la convention de Paris soient destinataires de la présente décision. En conséquence, l'Autriche, l'Irlande et le Luxembourg continueront à se fonder sur les règles communautaires figurant dans le règlement (CE) n° 44/2001 et à les appliquer dans le domaine couvert par la convention de Paris et par le protocole portant modification de cette convention.
- (9) Il convient donc que les États membres parties contractantes à la convention de Paris ratifient le protocole portant modification de la convention de Paris, ou y adhèrent, dans l'intérêt de la Communauté européenne et dans les conditions énoncées dans la présente décision. Cette ratification ou cette adhésion est sans préjudice de la position de l'Autriche, de l'Irlande et du Luxembourg.
- (10) En conséquence, l'application des dispositions du protocole, en ce qui concerne la Communauté européenne, sera limitée aux seuls États membres qui sont actuellement parties contractantes à la convention de Paris et est sans préjudice de la position de l'Autriche, de l'Irlande et du Luxembourg.
- (11) Le Royaume-Uni et l'Irlande sont liés par le règlement (CE) n° 44/2001 et participent donc à l'adoption de la présente décision.
- (12) Conformément aux articles 1^{er} et 2 du protocole sur la position du Danemark annexé au traité sur l'Union européenne et au traité instituant la Communauté européenne, le Danemark ne participe pas à l'adoption de la présente décision, et n'est pas lié par celle-ci ni soumis à son application,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. Sans préjudice des compétences de la Communauté, les États membres qui sont actuellement parties contractantes à la convention de Paris ratifient le protocole portant modification

de ladite convention, ou y adhèrent, dans l'intérêt de la Communauté européenne. Cette ratification ou cette adhésion est sans préjudice de la position de l'Autriche, de l'Irlande et du Luxembourg.

2. Le texte du protocole portant modification de la convention de Paris est joint à la présente décision.

3. Aux fins de la présente décision, on entend par «État membre» tous les États membres à l'exception de l'Autriche, du Danemark, de l'Irlande et du Luxembourg.

Article 2

1. Les États membres qui sont parties contractantes à la convention de Paris prennent les mesures nécessaires pour déposer simultanément leurs instruments de ratification du protocole ou d'adhésion à celui-ci dans un délai raisonnable auprès du secrétaire général de l'Organisation de coopération et de développement économiques, si possible, avant le 31 décembre 2006.

2. Les États membres qui sont parties contractantes à la convention de Paris procèdent à un échange d'information au sein du Conseil, avec la Commission, avant le 1^{er} juillet 2006, sur la date à laquelle ils pensent que leurs procédures parlementaires nécessaires à la ratification ou à l'adhésion seront achevées. La date et les modalités du dépôt simultané sont déterminées sur cette base.

Article 3

Lors de la ratification du protocole portant modification de la convention de Paris ou de l'adhésion à celui-ci, les États membres informent par écrit le secrétaire général de l'Organisation de coopération et de développement économiques que la ratification ou l'adhésion s'est déroulée conformément à la présente décision.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente décision, conformément au traité instituant la Communauté européenne.

Fait à Bruxelles, le 8 mars 2004.

Par le Conseil

Le président

D. AHERN

PROTOCOLE

portant modification de la convention du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, amendée par le protocole additionnel du 28 janvier 1964 et par le protocole du 16 novembre 1982

LES GOUVERNEMENTS de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume de Danemark, du Royaume de l'Espagne, de la République de Finlande, de la République française, de la République hellénique, de la République italienne, du Royaume de Norvège, du Royaume des Pays-Bas, de la République portugaise, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, de la République de Slovénie, du Royaume de Suède, de la Confédération suisse et de la République de Turquie;

CONSIDÉRANT qu'il est souhaitable de modifier la convention sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, conclue à Paris le 29 juillet 1960 dans le cadre de l'Organisation européenne de coopération économique, devenue l'Organisation de coopération et de développement économiques, amendée par le protocole additionnel signé à Paris le 28 janvier 1964 et par le protocole signé à Paris le 16 novembre 1982;

SONT CONVENUS de ce qui suit:

I.

La convention sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire du 29 juillet 1960, telle qu'elle a été amendée par le protocole additionnel du 28 janvier 1964 et par le protocole du 16 novembre 1982, est modifiée comme suit.

A. Les points a) i) et a) ii) de l'article 1^{er} sont remplacés par le texte suivant:

- «i) "un accident nucléaire" signifie tout fait ou succession de faits de même origine ayant causé des dommages nucléaires;
- ii) "installation nucléaire" signifie les réacteurs à l'exception de ceux qui font partie d'un moyen de transport, les usines de préparation ou de fabrication de substances nucléaires, les usines de séparation des isotopes de combustibles nucléaires, les usines de traitement de combustibles nucléaires irradiés, les installations d'entreposage de substances nucléaires à l'exclusion de l'entreposage de ces substances en cours de transport, les installations destinées au stockage définitif de substances nucléaires, y compris de tels réacteurs, usines et installations qui sont en cours de déclassement, ainsi que toute autre installation dans laquelle des combustibles nucléaires ou des produits ou des déchets radioactifs sont détenus et qui serait désignée par le comité de direction de l'énergie nucléaire de l'Organisation (appelé ci-après le "comité de direction"); toute partie contractante peut décider que seront considérées comme une installation nucléaire unique, plusieurs installations nucléaires ayant le même exploitant et se trouvant sur le même site, ainsi que toute autre installation sur ce site où sont détenus des combustibles nucléaires ou des produits ou déchets radioactifs.»

B. Quatre nouveaux points vii), viii), ix) et x) sont ajoutés à l'article 1^{er}, point a), comme suit:

- «vii) "dommage nucléaire" signifie:
 - 1. tout décès ou dommage aux personnes;
 - 2. toute perte de biens ou tout dommage aux biens,
- et, pour chacune des catégories suivantes dans la mesure déterminée par le droit du tribunal compétent,
- 3. tout dommage immatériel résultant d'une perte ou d'un dommage visé aux points 1 ou 2, pour autant qu'il ne soit pas inclus dans ces points, s'il est subi par une personne qui est fondée à demander réparation de cette perte ou de ce dommage;
 - 4. le coût des mesures de restauration d'un environnement dégradé, sauf si la dégradation est insignifiante, si de telles mesures sont effectivement prises ou doivent l'être, et pour autant que ce coût ne soit pas inclus dans le point 2;
 - 5. tout manque à gagner directement en relation avec une utilisation ou une jouissance quelconque de l'environnement qui résulte d'une dégradation importante de cet environnement, et pour autant que ce manque à gagner ne soit pas inclus dans le point 2;
 - 6. le coût des mesures de sauvegarde et toute autre perte ou tout autre dommage causé par de telles mesures,

s'agissant des points 1 à 5, dans la mesure où la perte ou le dommage découle ou résulte des rayonnements ionisants émis par toute source de rayonnements se trouvant à l'intérieur d'une installation nucléaire, ou émis par des combustibles nucléaires ou des produits ou déchets radioactifs se trouvant dans une installation nucléaire, ou de substances nucléaires qui proviennent d'une installation nucléaire, en émanant ou y sont envoyées, que la perte ou le dommage résulte des propriétés radioactives de ces matières ou d'une combinaison de ces propriétés et des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses de ces matières;

- viii) "mesures de restauration" signifie toutes mesures raisonnables qui ont été approuvées par les autorités compétentes de l'État où les mesures sont prises et qui visent à restaurer ou à rétablir des éléments endommagés ou détruits de l'environnement, ou à introduire, lorsque cela est raisonnable, l'équivalent de ces éléments dans l'environnement. La législation de l'État où le dommage nucléaire est subi détermine qui est habilité à prendre de telles mesures;
- ix) "mesures de sauvegarde" signifie toutes mesures raisonnables prises par quiconque, après que soit survenu un accident nucléaire ou un événement créant une menace grave et imminente de dommage nucléaire pour prévenir ou réduire au minimum les dommages nucléaires mentionnés aux points a) vii) 1 à 5, sous réserve de l'approbation des autorités compétentes si celle-ci est requise par la législation de l'État où les mesures sont prises;
- x) "mesures raisonnables" signifie toutes mesures qui sont considérées comme appropriées et proportionnées par le droit du tribunal compétent eu égard à toutes les circonstances, par exemple:
 - 1. la nature et l'ampleur du dommage nucléaire subi ou, dans le cas des mesures de sauvegarde, la nature et l'ampleur du risque d'un tel dommage;
 - 2. la probabilité, au moment où elles sont prises, que ces mesures soient efficaces;
 - 3. les connaissances scientifiques et techniques pertinentes.»

C. L'article 2 est remplacé par le texte suivant:

«Article 2

- a) La présente convention s'applique aux dommages nucléaires subis sur le territoire de, ou dans toute zone maritime établie conformément au droit international par, ou, excepté sur le territoire d'un État non contractant non visé aux points ii) à iv) du présent paragraphe, à bord d'un navire ou aéronef immatriculé par,
 - i) une partie contractante;
 - ii) un État non contractant qui, au moment de l'accident nucléaire, est une partie contractante à la convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, du 21 mai 1963, et à tout amendement à cette convention qui est en vigueur pour cette partie, et au protocole commun relatif à l'application de la convention de Vienne et de la convention de Paris, du 21 septembre 1988, à la condition toutefois que la partie contractante à la convention de Paris sur le territoire de laquelle est située l'installation nucléaire de l'exploitant responsable soit une partie contractante à ce protocole commun;
 - iii) un État non contractant qui, au moment de l'accident nucléaire, n'a pas d'installation nucléaire sur son territoire ou dans toute zone maritime établie par lui conformément au droit international;
 - iv) tout autre État non contractant où est en vigueur, au moment de l'accident nucléaire, une législation relative à la responsabilité nucléaire qui accorde des avantages équivalents sur une base de réciprocité et qui repose sur des principes identiques à ceux de la présente convention, y compris, entre autres, la responsabilité objective de l'exploitant responsable, la responsabilité exclusive de l'exploitant ou une disposition ayant le même effet, la compétence exclusive d'une juridiction, le traitement égal de toutes les victimes d'un accident nucléaire, la reconnaissance et l'exécution des jugements, le libre transfert des indemnités, intérêts et dépens.
- b) Rien dans cet article n'empêche une partie contractante sur le territoire de laquelle est située l'installation nucléaire de l'exploitant responsable, de prévoir dans sa législation un champ d'application plus large en ce qui concerne la présente convention.»

D. L'article 3 est remplacé par le texte suivant:

«Article 3

- a) L'exploitant d'une installation nucléaire est responsable conformément à la présente convention de tout dommage nucléaire à l'exclusion:
 - i) des dommages causés à l'installation nucléaire elle-même et aux autres installations nucléaires, même en cours de construction, qui se trouvent sur le site où est implantée cette installation;
 - ii) des dommages aux biens qui se trouvent sur ce même site et qui sont ou doivent être utilisés en rapport avec l'une ou l'autre de ces installations,

s'il est établi que ce dommage est causé par un accident nucléaire survenu dans cette installation, ou mettant en jeu des substances nucléaires provenant de cette installation, sous réserve des dispositions de l'article 4.

- b) Lorsque des dommages nucléaires sont causés conjointement par un accident nucléaire et un accident autre qu'un accident nucléaire, le dommage causé par ce second accident, dans la mesure où on ne peut le séparer avec certitude du dommage nucléaire causé par l'accident nucléaire, est considéré comme un dommage causé par l'accident nucléaire. Lorsque le dommage nucléaire est causé conjointement par un accident nucléaire et par une émission de radiations ionisantes qui n'est pas visée par la présente convention, aucune disposition de la présente convention ne limite ni n'affecte autrement la responsabilité de toute personne en ce qui concerne cette émission de radiations ionisantes.»
- E. Les paragraphes c) et d) de l'article 4 sont respectivement renumérotés comme paragraphes d) et e) et un nouveau paragraphe c) est ajouté à l'article 4, rédigé comme suit:
- «c) Le transfert de responsabilité à l'exploitant d'une autre installation nucléaire conformément aux points a) i) et a) ii), et aux points b) i) et b) ii), du présent article, ne peut être réalisé que si cet exploitant a un intérêt économique direct à l'égard des substances nucléaires en cours de transport.»
- F. Les paragraphes b) et d) de l'article 5 sont remplacés par les textes suivants:
- «b) Toutefois, si un dommage nucléaire est causé par un accident nucléaire survenu dans une installation nucléaire et ne mettant en jeu que des substances nucléaires qui y sont entreposées en cours de transport, l'exploitant de l'installation nucléaire n'est pas responsable lorsqu'un autre exploitant ou une autre personne est responsable en vertu de l'article 4.
- c) Si le dommage nucléaire implique la responsabilité de plusieurs exploitants conformément à la présente convention, leur responsabilité est solidaire; toutefois, lorsqu'une telle responsabilité résulte du dommage nucléaire causé par un accident nucléaire mettant en jeu des substances nucléaires en cours de transport, soit dans un seul et même moyen de transport, soit, en cas d'entreposage en cours de transport, dans une seule et même installation nucléaire, le montant total maximal de la responsabilité desdits exploitants est égal au montant le plus élevé fixé pour un des exploitants conformément à l'article 7. En aucun cas, la responsabilité d'un exploitant résultant d'un accident nucléaire ne peut dépasser le montant fixé, en ce qui le concerne, conformément à l'article 7.»
- G. Les paragraphes c) et e) de l'article 6 sont remplacés par les textes suivants:
- «c) i) Aucune disposition de la présente convention n'affecte la responsabilité:
- 1) de toute personne physique qui, par un acte ou une omission procédant de l'intention de causer un dommage, a causé un dommage nucléaire résultant d'un accident nucléaire dont l'exploitant, conformément à l'article 3, point a), ou à l'article 9, n'est pas responsable en vertu de la présente convention;
 - 2) de la personne dûment autorisée à exploiter un réacteur faisant partie d'un moyen de transport pour un dommage nucléaire causé par un accident nucléaire, lorsqu'un exploitant n'est pas responsable de ce dommage en vertu de l'article 4, point a) iii), ou de l'article 4, point b) iii).
- ii) L'exploitant ne peut être rendu responsable, en dehors de la présente convention, d'un dommage nucléaire causé par un accident nucléaire.»
- «e) Si l'exploitant prouve que le dommage nucléaire résulte, en totalité ou en partie, d'une négligence grave de la personne qui l'a subi ou que cette personne a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, le tribunal compétent peut, si le droit national en dispose ainsi, dégager l'exploitant, en totalité ou en partie, de l'obligation de réparer le dommage subi par cette personne.»
- H. L'article 7 est remplacé par le texte suivant:
- «Article 7
- a) Toute partie contractante doit prévoir dans sa législation que la responsabilité de l'exploitant pour les dommages nucléaires causés par chaque accident nucléaire n'est pas inférieure à 700 millions d'euros.
- b) Nonobstant le point a) du présent article et l'article 21, point c), une partie contractante peut,
- i) eu égard à la nature de l'installation nucléaire en cause et aux conséquences prévisibles d'un accident nucléaire la mettant en jeu, fixer un montant de responsabilité moins élevé pour cette installation, sans toutefois que le montant ainsi fixé puisse être inférieur à 70 millions d'euros;
 - ii) eu égard à la nature des substances nucléaires en cause et aux conséquences prévisibles d'un accident nucléaire les mettant en jeu, fixer un montant de responsabilité moins élevé pour le transport de substances nucléaires, sans toutefois que le montant ainsi fixé puisse être inférieur à 80 millions d'euros.
- c) La réparation des dommages nucléaires causés au moyen de transport sur lequel les substances nucléaires en cause se trouvent au moment de l'accident nucléaire ne peut avoir pour effet de réduire la responsabilité de l'exploitant pour les autres dommages nucléaires à un montant inférieur soit à 80 millions d'euros, soit au montant plus élevé fixé par la législation d'une partie contractante.
- d) Les montants fixés en vertu des points a) ou b) du présent article ou de l'article 21, point c), pour la responsabilité des exploitants d'installations nucléaires situées sur le territoire d'une partie contractante ainsi que les dispositions de la législation d'une partie contractante prises en vertu du point c) du présent article, s'appliquent à la responsabilité desdits exploitants quel que soit le lieu de l'accident nucléaire.

- e) Une partie contractante peut subordonner le transit de substances nucléaires à travers son territoire, à la condition que le montant maximal de la responsabilité de l'exploitant étranger en cause soit augmenté, si elle estime que ledit montant ne couvre pas d'une manière adéquate les risques d'un accident nucléaire au cours de ce transit. Toutefois, le montant maximal ainsi augmenté ne peut excéder le montant maximal de la responsabilité des exploitants d'installations nucléaires situées sur le territoire de cette partie contractante.
 - f) Les dispositions du point e) du présent article ne s'appliquent pas:
 - i) au transport par mer lorsqu'il y a, en vertu du droit international, un droit de refuge dans les ports de ladite partie contractante, par suite d'un danger imminent, ou un droit de passage inoffensif à travers son territoire;
 - ii) au transport par air lorsqu'il y a, en vertu d'un accord ou du droit international, un droit de survol du territoire ou d'atterrissage sur le territoire de ladite partie contractante.
 - g) Lorsque la présente convention est applicable à un État non contractant conformément à l'article 2, point a) iv), toute partie contractante peut fixer des montants de responsabilité moins élevés à l'égard des dommages nucléaires que les montants minimaux fixés conformément au présent article ou à l'article 21, point c), dans la mesure où cet État n'accorde pas des avantages réciproques d'un montant équivalent.
 - h) Les intérêts et dépens liquidés par le tribunal saisi d'une action en réparation en vertu de la présente convention ne sont pas considérés comme des indemnités au sens de la présente convention et sont dus par l'exploitant en sus du montant des réparations qui peuvent être dues en vertu du présent article.
 - i) Les montants prévus au présent article peuvent être convertis en monnaie nationale en chiffres ronds.
 - j) Chaque partie contractante prend les dispositions nécessaires pour que les personnes ayant subi des dommages nucléaires puissent faire valoir leurs droits à réparation sans avoir à entamer des procédures différentes selon l'origine des fonds destinés à cette réparation.»
- I. L'article 8 est remplacé par le texte suivant:
- «Article 8
- a) Les actions en réparation, en vertu de la présente convention, doivent sous peine de déchéance ou de prescription être intentées,
 - i) du fait de décès ou de dommages aux personnes, dans les trente ans à compter de la date de l'accident nucléaire;
 - ii) du fait de tout autre dommage nucléaire, dans les dix ans à compter de la date de l'accident nucléaire.
 - b) La législation nationale peut toutefois fixer un délai supérieur aux délais visés aux points a) i) ou a) ii) si la Partie contractante sur le territoire de laquelle est située l'installation nucléaire dont l'exploitant est responsable prévoit des mesures pour couvrir la responsabilité de l'exploitant à l'égard des actions en réparation introduites après l'expiration des délais visés aux points a) i) ou a) ii) et pendant la période de prolongation de ce délai.
 - c) Toutefois, si un délai plus long est prévu, conformément au point b), les actions en réparation intentées pendant ce délai ne peuvent porter atteinte en aucun cas aux droits à réparation en vertu de la présente convention des personnes ayant intenté contre l'exploitant une action avant l'expiration,
 - i) d'un délai de trente ans du fait de décès ou de dommage aux personnes;
 - ii) d'un délai de dix ans du fait de tout autre dommage nucléaire.
 - d) La législation nationale peut fixer un délai de déchéance ou de prescription de trois ans au moins, soit à compter du moment où le lésé a eu connaissance du dommage nucléaire et de l'exploitant responsable, soit à compter du moment où il a dû raisonnablement en avoir connaissance, sans que les délais établis en vertu des points a) et b) du présent article puissent être dépassés.
 - e) Dans les cas prévus à l'article 13, point f) ii), il n'y a pas déchéance ou prescription de l'action en réparation si, dans les délais prévus aux points a), b) et d) du présent article,
 - i) une action a été intentée, avant que le tribunal visé à l'article 17 n'ait pris une décision, devant l'un des tribunaux entre lesquels ledit tribunal peut choisir; si le tribunal désigne comme tribunal compétent, un autre tribunal que celui devant lequel l'action a déjà été intentée, il peut fixer un délai dans lequel l'action doit être intentée devant le tribunal compétent ainsi désigné;
 - ii) une demande a été introduite auprès d'une partie contractante intéressée en vue de la désignation du tribunal compétent par le tribunal conformément à l'article 13, point f) ii), à condition qu'une action soit intentée après cette désignation dans le délai qui serait fixé par ledit tribunal.
 - f) Sauf disposition contraire du droit national, une personne ayant subi un dommage nucléaire causé par un accident nucléaire qui a intenté une action en réparation dans le délai prévu au présent article peut présenter une demande complémentaire en cas d'aggravation du dommage nucléaire après l'expiration de ce délai, tant qu'un jugement définitif n'est pas intervenu.»

- J. L'article 9 est remplacé par le texte suivant:

«Article 9

L'exploitant n'est pas responsable des dommages nucléaires causés par un accident nucléaire si cet accident est dû directement à des actes de conflit armé, d'hostilités, de guerre civile ou d'insurrection.»

- K. L'article 10 est remplacé par le texte suivant:

«Article 10

- a) Tout exploitant devra être tenu, pour faire face à la responsabilité prévue par la présente convention, d'avoir et de maintenir, à concurrence du montant fixé conformément à l'article 7, points a) ou b), ou à l'article 21, point c), une assurance ou une autre garantie financière correspondant au type et aux conditions déterminés par l'autorité publique compétente.
- b) Lorsque la responsabilité de l'exploitant n'est pas limitée dans son montant, la partie contractante sur le territoire de laquelle est située l'installation nucléaire dont l'exploitant est responsable établit une limite à la garantie financière de l'exploitant responsable, pour autant que la limite ainsi établie ne soit pas inférieure au montant visé à l'article 7, points a) ou b).
- c) La partie contractante sur le territoire de laquelle est située l'installation nucléaire dont l'exploitant est responsable assure le paiement des indemnités pour dommage nucléaire reconnues comme étant à la charge de l'exploitant en fournissant les sommes nécessaires, dans la mesure où l'assurance ou autre garantie financière n'est pas disponible ou n'est pas suffisante pour payer ces indemnités, à concurrence d'un montant qui ne peut être inférieur au montant visé à l'article 7, point a), ou à l'article 21, point c).
- d) L'assureur ou toute autre personne ayant accordé une garantie financière ne peut suspendre l'assurance ou la garantie financière prévue aux points a) ou b) du présent article, ou y mettre fin, sans un préavis de deux mois au moins donné par écrit à l'autorité publique compétente, ou, dans la mesure où ladite assurance ou autre garantie financière concerne un transport de substances nucléaires, pendant la durée de ce transport.
- e) Les sommes provenant de l'assurance, de la réassurance ou d'une autre garantie financière ne peuvent servir qu'à la réparation des dommages nucléaires causés par un accident nucléaire.»

- L. L'article 12 est remplacé par le texte suivant:

«Article 12

Les indemnités payables conformément à la présente convention, les primes d'assurance et de réassurance ainsi que les sommes provenant de l'assurance, de la réassurance ou d'une autre garantie financière en vertu de l'article 10 et les intérêts et dépens visés à l'article 7, point h), sont librement transférables entre les zones monétaires des parties contractantes.»

- M. L'article 13 est remplacé par le texte suivant:

«Article 13

- a) Sauf dans les cas où le présent article en dispose autrement, les tribunaux de la partie contractante sur le territoire de laquelle l'accident nucléaire est survenu, sont seuls compétents pour statuer sur les actions introduites en vertu des articles 3 et 4 et de l'article 6, point a).
- b) Lorsqu'un accident nucléaire survient dans l'espace de la zone économique exclusive d'une partie contractante ou, quand une telle zone n'a pas été établie, dans un espace qui ne s'étendrait pas au-delà des limites d'une zone économique exclusive si une telle zone devait être établie, les tribunaux de cette partie sont seuls compétents aux fins de la présente convention pour connaître des actions concernant le dommage nucléaire résultant de cet accident nucléaire, à la condition toutefois que la partie contractante concernée ait notifié cet espace au secrétaire général de l'organisation avant l'accident nucléaire. Rien dans le présent paragraphe n'est interprété comme autorisant l'exercice de la compétence juridictionnelle ou la délimitation d'une zone maritime d'une manière qui soit contraire au droit international de la mer.
- c) Lorsqu'un accident nucléaire survient hors des territoires des parties contractantes ou dans un espace qui n'a pas fait l'objet d'une notification conformément au point b) du présent article, ou lorsque le lieu de l'accident nucléaire ne peut pas être déterminé avec certitude, les tribunaux de la partie contractante sur le territoire de laquelle se trouve l'installation nucléaire dont l'exploitant est responsable sont seuls compétents.
- d) Lorsqu'un accident nucléaire se produit dans un espace à l'égard duquel s'appliquent les dispositions de l'article 17, point d), sont compétents les tribunaux désignés, à la demande d'une partie contractante intéressée, par le tribunal visé à l'article 17, comme étant les tribunaux de la partie contractante la plus directement liée à l'accident et affectée par ses conséquences.

- e) Ni l'exercice de la compétence juridictionnelle en vertu du présent article ni la notification d'un espace effectuée conformément au point b) du présent article ne créent de droit ou obligation ou constituent un précédent en ce qui concerne la délimitation des espaces maritimes entre les États ayant des côtes se faisant face ou adjacentes.
 - f) Lorsqu'en vertu des points a), b) ou c) du présent article les tribunaux de plusieurs parties contractantes sont compétents, la compétence est attribuée,
 - i) si l'accident nucléaire est survenu en partie hors du territoire de toute partie contractante et en partie sur le territoire d'une seule partie contractante, aux tribunaux de cette dernière;
 - ii) dans tout autre cas, aux tribunaux désignés, à la demande d'une partie contractante intéressée, par le tribunal visé à l'article 17, comme étant les tribunaux de la partie contractante la plus directement liée à l'accident et affectée par ses conséquences.
 - g) La partie contractante dont les tribunaux sont compétents prend, pour les actions en réparation de dommages nucléaires, les dispositions nécessaires pour:
 - i) que tout État puisse intenter une action au nom de personnes qui ont subi des dommages nucléaires, qui sont des ressortissants de cet État ou qui ont leur domicile ou leur résidence sur son territoire, et qui y ont consenti;
 - ii) que toute personne puisse intenter une action pour faire valoir, en vertu de la présente convention, des droits acquis par subrogation ou par cession.
 - h) La partie contractante dont les tribunaux sont compétents en vertu de la présente convention prend les dispositions nécessaires pour qu'un seul de ses tribunaux soit compétent pour statuer sur un accident nucléaire déterminé; les critères de sélection de ce tribunal sont fixés par la législation nationale de cette partie contractante.
 - i) Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le tribunal compétent en vertu des dispositions du présent article sont exécutoires d'après les lois appliquées par ce tribunal, ils deviennent exécutoires sur le territoire de toute autre partie contractante dès l'accomplissement des formalités prescrites par la partie contractante intéressée. Aucun nouvel examen du fond de l'affaire n'est admis. Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement.
 - j) Si une action en réparation est intentée contre une partie contractante en vertu de la présente convention, ladite partie contractante ne peut invoquer son immunité de juridiction devant le tribunal compétent en vertu du présent article, sauf en ce qui concerne les mesures d'exécution.»
- N. Le point b) de l'article 14 est remplacé par le texte suivant:
- «b) Le "droit national" et la "législation nationale" signifient le droit ou la législation nationale du tribunal compétent en vertu de la présente convention pour statuer sur les actions résultant d'un accident nucléaire, à l'exclusion des règles relatives aux conflits de lois. Ce droit ou cette législation est applicable pour toutes les questions de fond et de procédure qui ne sont pas réglées spécialement par la présente convention.»
- O. Le point b) de l'article 15 est remplacé par le texte suivant:
- «b) Pour la part des dommages nucléaires dont la réparation excéderait le montant de 700 millions d'euros prévu à l'article 7, point a), l'application de ces mesures, quelle que soit leur forme, pourrait éventuellement être soumise à des conditions particulières dérogeant aux dispositions de la présente convention.»
- P. Un nouvel article 16 bis est ajouté après l'article 16, rédigé comme suit:
- «Article 16 bis
- La présente convention n'affecte pas les droits et les obligations d'une partie contractante en vertu des règles générales du droit international public.»
- Q. L'article 17 est remplacé par le texte suivant:
- «Article 17
- a) En cas de différend entre deux ou plusieurs parties contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application de la présente convention, les parties intéressées se consulteront en vue de régler ce différend par voie de négociation ou autre mode de règlement à l'amiable.
 - b) Lorsqu'un différend visé au point a) n'est pas réglé dans les six mois suivant la date à laquelle un tel différend a été constaté par l'une des parties intéressées, les parties contractantes se réuniront pour aider les parties intéressées à parvenir à un règlement à l'amiable.
 - c) Lorsque le différend n'est pas réglé dans les trois mois suivant la date à laquelle les parties contractantes se sont réunies conformément au point b), ce différend, à la demande de l'une ou l'autre des parties intéressées, sera soumis au tribunal européen pour l'énergie nucléaire créé par la convention en date du 20 décembre 1957 sur l'établissement d'un contrôle de sécurité dans le domaine de l'énergie nucléaire.
 - d) Les différends se rapportant à la délimitation des zones maritimes sont en dehors du champ de la présente convention.»

R. L'article 18 est remplacé par le texte suivant:

«Article 18

- a) Des réserves portant sur une ou plusieurs dispositions de la présente convention peuvent être formulées à tout moment avant la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion à la présente convention, ou avant la notification faite en vertu de l'article 23 en ce qui concerne le ou les territoires visés par cette notification; ces réserves ne sont recevables que si leurs termes ont été expressément acceptés par les signataires.
- b) Toutefois, l'acceptation d'un signataire n'est pas requise, si celui-ci n'a pas lui-même ratifié, accepté ou approuvé la convention dans un délai de douze mois à partir de la date où la notification de la réserve lui a été communiquée par le secrétaire général de l'organisation, conformément à l'article 24.
- c) Toute réserve acceptée conformément au présent article peut être retirée à tout moment par notification adressée au secrétaire général de l'organisation.»

S. L'article 19 est remplacé par le texte suivant:

«Article 19

- a) La présente convention sera soumise à ratification, acceptation ou approbation. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation seront déposés auprès du secrétaire général de l'organisation.
- b) La présente convention entrera en vigueur dès que cinq au moins des signataires auront déposé leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation. Pour tout signataire qui la ratifiera, l'acceptera ou l'approuvera ultérieurement, la présente convention entrera en vigueur dès qu'il aura déposé son instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation.»

T. L'article 20 est remplacé par le texte suivant:

«Article 20

Les modifications à la présente convention seront adoptées par accord mutuel de toutes les parties contractantes. Elles entreront en vigueur lorsqu'elles auront été ratifiées, acceptées ou approuvées par les deux tiers des parties contractantes. Pour toute partie contractante qui les ratifiera, acceptera ou approuvera ultérieurement, les modifications entreront en vigueur à la date de cette ratification, acceptation ou approbation.»

U. Un nouveau point c) est ajouté à l'article 21, rédigé comme suit:

- «c) Nonobstant l'article 7, point a), lorsqu'un gouvernement d'un pays non signataire de la présente convention y adhère après le 1^{er} janvier 1999, il peut prévoir dans sa législation que la responsabilité de l'exploitant pour les dommages nucléaires causés par chaque accident nucléaire peut être limitée, pour une durée maximale de cinq ans à compter de la date d'adoption du protocole du 12 février 2004 portant modification de la présente convention, à un montant transitoire qui n'est pas inférieur à 350 millions d'euros en ce qui concerne un accident nucléaire survenant pendant cette période.»

V. Le point c) de l'article 22 est renuméroté d) et un nouveau point c) est ajouté à l'article 22, rédigé comme suit:

- «c) Les parties contractantes se consulteront, à l'expiration de chaque période de cinq ans suivant la date de l'entrée en vigueur de la présente convention, à l'égard de tous les problèmes d'intérêt commun posés par l'application de la présente convention et, notamment, sur l'opportunité d'augmenter les montants de responsabilité et de garantie financière.»

W. Le point b) de l'article 23 est remplacé par le texte suivant:

- «b) Tout signataire ou partie contractante peut, au moment de la signature ou de la ratification, l'acceptation ou l'approbation de la présente convention ou de son adhésion à la présente convention, ou ultérieurement à tout moment, indiquer par notification adressée au secrétaire général de l'organisation que la présente convention s'applique à ceux de ses territoires, y compris les territoires pour lesquels la partie contractante est responsable dans les relations internationales, auxquels elle n'est pas applicable en vertu du point a) du présent article et qui sont désignés dans la notification. Une telle notification peut, en ce qui concerne tout territoire qui y est désigné, être retirée en donnant un préavis d'un an à cet effet au secrétaire général de l'organisation.»

X. L'article 24 est remplacé par le texte suivant:

«Article 24

Le secrétaire général de l'organisation donnera communication à tous les signataires et gouvernements ayant adhéré à la convention de la réception des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation, d'adhésion et de retrait, ainsi que des notifications faites en vertu de l'article 13, point b), et de l'article 23 et des décisions prises par le comité de direction en vertu de l'article 1^{er}, points a) ii) et a) iii), et à l'article 1^{er}, point b). Il leur notifiera également la date de l'entrée en vigueur de la présente convention, le texte des modifications adoptées et la date de l'entrée en vigueur desdites modifications, ainsi que les réserves faites conformément à l'article 18.»

- Y. Le terme «dommage» est remplacé par les termes «dommage nucléaire» dans les articles suivants:
article 4, points a) et b),
article 5, points a) et c),
article 6, points a), b), d), f) et h).
- Z. Dans la première phrase de l'article 4, les mots «le stockage» sont remplacés par «l'entreposage» et dans le point a) de ce même article, le mot «transportées» est remplacé par «en cours de transport» (texte en langue française seulement). Dans le point h) de l'article 6, le mot «workmen's» est remplacé par «workers» (texte en langue anglaise seulement).
- AA. L'annexe II de la convention est supprimée.

II.

- a) Entre les parties au présent protocole, les dispositions dudit protocole font partie intégrante de la convention du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire telle qu'elle a été amendée par le protocole additionnel du 28 janvier 1964 et par le protocole du 16 novembre 1982 (appelée ci-après la «convention» qui sera dénommée «convention du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire amendée par le protocole additionnel du 28 janvier 1964, par le protocole du 16 novembre 1982 et par le protocole du 12 février 2004».
- b) Le présent protocole sera soumis à ratification, acceptation ou approbation. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation du présent protocole seront déposés auprès du secrétaire général de l'Organisation de coopération et de développement économiques.
- c) Les signataires du présent protocole qui ont déjà ratifié ou adhéré à la convention expriment leur intention de ratifier, accepter ou approuver aussitôt que possible le présent protocole. Les autres signataires du présent protocole s'engagent à le ratifier, l'accepter ou l'approuver en même temps qu'ils ratifieront la convention.
- d) Le présent protocole sera ouvert à l'adhésion conformément aux dispositions de l'article 21 de la convention. Aucune adhésion à la convention ne sera reçue si elle n'est accompagnée d'une adhésion au présent protocole.
- e) Le présent protocole entrera en vigueur conformément aux dispositions de l'article 20 de la convention.
- f) Le secrétaire général de l'Organisation de coopération et de développement économiques donnera communication à tous les signataires, ainsi qu'aux gouvernements adhérents, de la réception des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à ce protocole.
-

DÉCISION DU CONSEIL

du 22 mars 2004

autorisant l'Italie à appliquer une mesure dérogatoire à l'article 21 de la sixième directive 77/388/CEE en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires

(2004/295/CE)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la sixième directive 77/388/CEE du Conseil du 17 mai 1977 en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires — Système commun de taxe sur la valeur ajoutée: assiette uniforme⁽¹⁾, et notamment son article 27,

vu la proposition de la Commission,

considérant ce qui suit:

- (1) Aux termes de l'article 27, paragraphe 1, de la directive 77/388/CEE, le Conseil, statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission, peut autoriser tout État membre à instaurer ou proroger des mesures particulières dérogatoires à ladite directive, afin de simplifier la perception de la taxe ou d'éviter certains types de fraude ou d'évasion fiscale.
- (2) Par lettre enregistrée au secrétariat général de la Commission le 31 octobre 2003, le gouvernement italien a demandé l'autorisation d'appliquer un régime fiscal particulier au secteur des déchets.
- (3) Les autres États membres ont été informés de la demande de l'Italie le 28 novembre 2003.
- (4) La mesure dérogatoire en question est destinée à permettre à l'Italie de désigner comme redevable de la taxe le destinataire de certains types de livraisons et de prestations de service dans le secteur des déchets. Conformément à l'article 17, paragraphe 2, point a), de la directive 77/388/CEE, le destinataire des livraisons et prestations dans le secteur des déchets pourra déduire le montant de la taxe due pour les biens qui lui sont livrés ou les services qui lui sont rendus. Cette mesure devrait réduire les problèmes rencontrés par les autorités fiscales dans le cadre de la perception de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) dans ce secteur, sans avoir aucun effet sur le montant de la taxe due.
- (5) La mesure sollicitée est à considérer avant tout comme une mesure visant à éviter, dans le secteur du recyclage des déchets, certains types de fraude fiscale tels que le non-versement de la TVA facturée par des opérateurs exerçant des activités de collecte, triage et transformation de base de déchets, dont il n'est plus possible de retrouver la trace ultérieurement. La mesure a aussi pour effet de simplifier le travail des autorités fiscales.
- (6) La mesure est proportionnée aux objectifs poursuivis, puisqu'elle n'est pas destinée à s'appliquer à toutes les opérations imposables du secteur concerné, mais uniquement à des opérations particulières qui posent d'importants problèmes de fraude fiscale.
- (7) Le 7 juin 2000, la Commission a publié une stratégie visant à améliorer le fonctionnement du système de TVA à court terme, dans le cadre de laquelle elle s'est engagée à procéder à une rationalisation du grand nombre de dérogations actuellement en vigueur. Toutefois, dans certains cas, cette rationalisation pourrait consister à étendre à tous les États membres certaines dérogations qui se seraient révélées particulièrement efficaces.
- (8) Il ressort des contacts récents que la Commission a établis avec certaines administrations nationales et des représentants du secteur qu'il pourrait être nécessaire d'instaurer un régime particulier adapté aux spécificités du secteur afin de garantir une imposition plus équitable de tous les opérateurs concernés dans la Communauté. La Commission compte élaborer une proposition relative à un régime particulier applicable au secteur du recyclage des déchets.
- (9) En conséquence, la présente mesure dérogatoire devrait expirer à la date d'entrée en vigueur d'un régime de TVA particulier applicable au secteur du recyclage des déchets, et en tout état de cause le 31 décembre 2005 au plus tard.
- (10) La dérogation en question n'a pas d'incidence négative sur les ressources propres des Communautés provenant de la TVA et n'affecte pas non plus le montant de la TVA perçue au stade final.

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Par dérogation à l'article 21, paragraphe 1, point a), de la directive 77/388/CEE, comme indiqué dans son article 28, point g), la République italienne est autorisée à désigner comme redevable de la TVA le destinataire des livraisons de biens et prestations de services visées à l'article 2 de la présente décision.

Article 2

Le destinataire des livraisons de biens ou prestations de services peut être désigné comme redevable de la TVA dans les cas suivants:

- les livraisons et les opérations connexes relatives aux déchets et débris de métaux ferreux, ainsi qu'au verre, au papier et au carton, aux chiffons, à l'os et aux peaux, au caoutchouc et au plastique, y compris les livraisons de ces matériaux après qu'ils ont subi des traitements tels que le nettoyage, le polissage, la sélection, le découpage ou la transformation en lingots,

⁽¹⁾ JO L 145 du 13.6.1977, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/15/CE (JO L 52 du 21.2.2004, p. 61).

— les livraisons et les opérations connexes relatives aux produits semi-transformés ferreux et non ferreux tels que la fonte brute, le cuivre affiné et les alliages de cuivre et le nickel et l'aluminium bruts.

Article 3

La présente décision expire à la date d'entrée en vigueur d'un régime de TVA particulier applicable au secteur des déchets recyclés modifiant la directive 77/388/CEE, et en tout état de cause le 31 décembre 2005 au plus tard.

Article 4

La République italienne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 22 mars 2004.

Par le Conseil

Le président

B. COWEN

RECOMMANDATION DU CONSEIL
du 30 mars 2004
concernant la nomination d'un membre du directoire de la Banque centrale européenne

(2004/296/CE)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 112, paragraphe 2, point b), et son article 122, paragraphe 4, ainsi que les articles 11.2 et 43.3, du protocole sur les statuts du Système européen de banques centrales et de la Banque centrale européenne,

RECOMMANDE:

de nommer M. José Manuel GONZÁLEZ-PÁRAMO membre du directoire de la Banque centrale européenne pour une durée de huit ans avec effet au 1^{er} juin 2004.

La présente recommandation est soumise pour décision aux chefs d'État ou de gouvernement des États membres de la Communauté européenne dont la monnaie est l'euro, après consultation du Parlement européen et du Conseil des gouverneurs de la Banque centrale européenne.

La présente recommandation est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Fait à Bruxelles, le 30 mars 2004.

Par le Conseil

Le président

M. McDOWELL

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 29 mars 2004

autorisant la République tchèque, l'Estonie, la Lituanie, la Hongrie, la Pologne et la Slovaquie à différer l'application de certaines dispositions des directives 2002/53/CE et 2002/55/CE du Conseil en ce qui concerne la commercialisation des semences de certaines variétés

[notifiée sous le numéro C(2004) 962]

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2004/297/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité d'adhésion de la République tchèque, de la République d'Estonie, de la République de Chypre, de la République de Lettonie, de la République de Lituanie, de la République de Hongrie, de la République de Malte, de la République de Pologne, de la République de Slovaquie et de la République slovaque, et notamment son article 2, paragraphe 3,

vu l'acte d'adhésion de la République tchèque, de la République d'Estonie, de la République de Chypre, de la République de Lettonie, de la République de Lituanie, de la République de Hongrie, de la République de Malte, de la République de Pologne, de la République de Slovaquie et de la République slovaque, et notamment son article 42,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 42 de l'acte d'adhésion, la Commission peut adopter des mesures transitoires si ces mesures sont nécessaires pour faciliter le passage du régime en vigueur dans les nouveaux États membres à celui résultant de l'application des règles communautaires dans les domaines vétérinaire et phytosanitaire. Parmi ces mesures figurent les dispositions relatives à la commercialisation des semences.
- (2) La directive 2002/53/CE du Conseil du 13 juin 2002 concernant le catalogue commun des variétés des espèces de plantes agricoles ⁽¹⁾ et la directive 2002/55/CE du Conseil du 13 juin 2002 concernant la commercialisation des semences de légumes ⁽²⁾ disposent que les semences des variétés des espèces de plantes relevant des directives visées à l'article 1^{er}, paragraphe 1, de la directive 2002/53/CE ou de l'article 2, paragraphe 1, point b), de la directive 2002/55/CE ne peuvent être commercialisées que si les conditions énoncées à l'article 4, paragraphe 1, et aux articles 7 et 11 de ces directives sont remplies.

- (3) À moins d'une dérogation aux dispositions susmentionnées, la commercialisation de semences de certaines variétés devrait être interdite en République tchèque, en Estonie, en Lituanie, en Hongrie, en Pologne et en Slovaquie à compter de la date d'adhésion.
- (4) Par conséquent, afin de permettre à ces pays d'adopter et de mettre en œuvre les mesures garantissant que les variétés en question ont été admises conformément aux principes du système communautaire, il convient de les autoriser à différer de trois ans, à compter de la date de l'adhésion, l'application des directives 2002/53/CE et 2002/55/CE en ce qui concerne la commercialisation sur leur territoire de semences des variétés inscrites à leurs catalogues respectifs conformément à des principes autres que ceux des directives susmentionnées.
- (5) Les mesures prévues à la présente décision sont conformes à l'avis du comité permanent des semences et plants agricoles, horticoles et forestiers,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Par dérogation à l'article 4, paragraphe 1, et aux articles 7 et 11 des directives 2002/53/CE et 2002/55/CE, la République tchèque, l'Estonie, la Lituanie, la Hongrie, la Pologne et la Slovaquie peuvent différer de trois ans, à compter de la date d'adhésion, l'application de ces directives en ce qui concerne la commercialisation sur leur territoire de semences des variétés qui sont inscrites à leur catalogue national des variétés des espèces de plantes agricoles et de légumes et qui n'ont pas été officiellement admises conformément aux dispositions desdites directives.

⁽¹⁾ JO L 193 du 20.7.2002, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1829/2003 du Parlement européen et du Conseil (JO L 268 du 18.10.2003, p. 1).

⁽²⁾ JO L 193 du 20.7.2002, p. 33. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1829/2003.

Durant cette période, ces semences ne sont commercialisées que sur le territoire de l'État membre concerné. Toute étiquette ou document, officiel ou non, qui a été apposé sur le lot de semences ou qui l'accompagne, en vertu des dispositions de la présente décision, indique clairement que les semences sont destinées à être commercialisées exclusivement sur le territoire du pays concerné.

Article 2

La présente décision est applicable à partir de la date de l'entrée en vigueur du traité d'adhésion de la République tchèque, de la République d'Estonie, de la République de Chypre, de la République de Lettonie, de la République de Lituanie, de la Répu-

blique de Hongrie, de la République de Malte, de la République de Pologne, de la République de Slovaquie et de la République slovaque et sous réserve de son entrée en vigueur.

Article 3

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 29 mars 2004.

Par la Commission

David BYRNE

Membre de la Commission

ESPACE ÉCONOMIQUE EUROPÉEN

AUTORITÉ DE SURVEILLANCE AELE

DÉCISION DE L'AUTORITÉ DE SURVEILLANCE DE L'AELE

du 16 juillet 2003

**concernant un régime d'indemnisation d'entreprises de transport par autobus rapides
(Norvège)**

(2004/298/CE)

L'AUTORITÉ DE SURVEILLANCE DE L'AELE,

VU l'accord sur l'Espace économique européen ⁽¹⁾, et notamment ses articles 49, 61 à 63 et son annexe XIII ⁽²⁾,

VU l'accord entre les États de l'AELE relatif à l'institution d'une Autorité de surveillance et d'une Cour de Justice ⁽³⁾, et notamment son article 24, ainsi que l'article 1^{er} de son protocole 3,

VU les règles de procédure et de fond de l'Autorité concernant l'application et l'interprétation des articles 61 et 62 de l'accord EEE ⁽⁴⁾, et en particulier les chapitres 5, 6 et 15 de celui-ci,

VU la décision de l'Autorité d'ouvrir la procédure officielle d'examen ⁽⁵⁾,

APRÈS AVOIR INVITÉ les parties intéressées à soumettre leurs observations, conformément aux dispositions visées au chapitre 5 de l'encadrement des aides d'État de l'Autorité ⁽⁶⁾, et vu leurs observations,

⁽¹⁾ Ci-après dénommé «accord EEE».

⁽²⁾ En particulier, les actes auxquels il est fait référence sous le point 4, chapitre I^{er} «Transports intérieurs» de l'annexe XIII à l'accord EEE (à savoir le règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil, du 26 juin 1969, relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (JO n° L 156 du 28.6.1969, p. 1), modifié en particulier par le règlement (CEE) n° 1893/91 du Conseil, du 20 juin 1991 (JO n° L 169 du 29.6.1991, p. 1), l'acte juridique auquel il est fait référence sous le point 32, chapitre II «Transport routier» (à savoir le règlement (CEE) n° 684/92 du Conseil du 16 mars 1992 concernant l'établissement des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et par autobus (JO n° L 74, 20.3.1992, p. 1), modifié par le règlement (CE) n° 11/98 du Conseil du 11 décembre 1997 modifiant le règlement (CEE) n° 684/92 concernant l'établissement de règles communes pour les transports internationaux de voyageurs par autocar et autobus (JO n° L 004, 08.01.1998, p.1), et l'acte juridique auquel il est fait référence sous le point 33 a, chapitre II «Transport routier» (à savoir le règlement (CEE) n° 2454/92 du Conseil du 23 juillet 1992 fixant les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un État membre (JO n° L 251, 29.8.1992, p. 1), remplacé par l'acte juridique auquel il est fait référence sous le point 33 b, chapitre II «Transport routier» (à savoir le règlement (CE) n° 12/98 du Conseil du 11 décembre 1997 fixant les conditions d'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un État membre (JO n° L 004, 08.01.98, p. 10).

⁽³⁾ Ci-après dénommé «accord relatif à l'institution d'une Autorité de surveillance et d'une Cour de justice».

⁽⁴⁾ Règles de procédures et de fond concernant l'application et l'interprétation des articles 61 et 62 de l'accord EEE et de l'article 1^{er} du protocole 3 de l'accord relatif à l'institution d'une Autorité de surveillance et d'une Cour de justice, adoptées et publiées par l'Autorité de surveillance de l'AELE le 19 janvier 1994, publiées au JO n° L 231 du 3.9.1994 et dans son supplément EEE n° 32, modifiées pour la dernière fois par la décision de l'Autorité n° 264/02/COL du 18 décembre 2002, non encore publiée, ci-après dénommées «encadrement des aides d'État de l'Autorité».

⁽⁵⁾ Décision n° 381/00/COL du 18 décembre 2000, publiée au JO n° C 125 du 26.4.2001 ainsi que dans le supplément EEE du Journal officiel de la CE n° 22 du 26.4.2001.

⁽⁶⁾ En particulier, sous le point 5.3.2. de l'encadrement des aides d'État.

considérant ce qui suit:

I. FAITS

A. PROCÉDURE ET CORRESPONDANCE

1. OUVERTURE DE LA PROCÉDURE OFFICIELLE D'EXAMEN

À la suite d'une plainte déposée contre le régime d'indemnisation en faveur d'entreprises de transport par autobus directs, l'Autorité a procédé à un examen préliminaire du système en cause au regard des règles relatives aux aides d'État de l'EEE. Cet examen a amené l'Autorité à prendre la décision, le 18 décembre 2000, d'ouvrir la procédure officielle d'examen contre le régime d'indemnisation des entreprises de transport par autobus directs. La décision a été notifiée au gouvernement norvégien par lettre datée du même jour (doc. n° 00-9192-D).

Dans cette lettre, le gouvernement norvégien a été invité à soumettre ses observations sur l'ouverture de la procédure officielle d'examen conformément au point 5.3.1., point 1), du chapitre 5 de l'encadrement des aides d'État de l'Autorité. Les autorités norvégiennes ont, en outre, été invitées à fournir toutes les informations permettant de juger de la compatibilité du régime d'indemnisation avec les règles énoncées dans l'accord EEE au sujet des aides d'État.

L'Autorité a rappelé au gouvernement norvégien qu'en application du point 6.2.3 du chapitre 6 de l'encadrement des aides d'État de l'Autorité, il se peut que l'aide doive être récupérée auprès des bénéficiaires, si l'Autorité juge le régime incompatible avec le fonctionnement de l'accord EEE. Dans ce contexte, le gouvernement norvégien a été invité à envoyer immédiatement une copie de la décision aux bénéficiaires de l'aide.

Enfin et eu égard à la poursuite envisagée du régime d'indemnisation en 2001, l'Autorité a rappelé au gouvernement norvégien son obligation de ne pas donner effet aux aides.

2. OBSERVATIONS ET INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES SOUMISES PAR LE GOUVERNEMENT NORVÉGIEN

Le gouvernement norvégien a soumis ses observations sur l'ouverture de la procédure officielle d'examen par lettre du 31 janvier 2001, reçue et enregistrée par l'Autorité le 8 février 2001 (doc. n° 01-1029-A). Il a affirmé que le régime d'indemnisation ne constituait pas une «aide nouvelle» et que le régime d'indemnisation était, en tout état de cause, dispensé de l'obligation de notification préalable compte tenu de sa conformité avec le règlement (CEE) n° 1191/69 ⁽⁷⁾ du Conseil. Le gouvernement norvégien a, dès lors, informé l'Autorité que le versement des aides au titre du régime d'indemnisation ne serait pas suspendu.

Par lettre du 12 avril 2001 (doc. n° 01-2781-D), l'Autorité a accusé réception de cette lettre et a demandé un complément d'informations.

Les informations demandées ont été fournies par le gouvernement norvégien par lettre datée du 15 juin 2001, reçue et enregistrée par l'Autorité le 20 juin 2001 (doc. n° 01-4686-A).

⁽⁷⁾ Conformément à l'article 17, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil, les compensations des charges découlant du maintien des obligations de services publics qui sont accordées au titre du règlement sont dispensées de la procédure d'information préalable et aucune obligation de sursis à exécution ne leur est donc imposable.

3. OBSERVATIONS ET INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES SOUMISES PAR DES TIERS

Après l'ouverture de la procédure officielle d'examen, mais avant la publication de la décision au Journal officiel, l'association norvégienne des transports Transportbedriftenes Landsforening a fait parvenir à l'Autorité ses observations sur la décision d'ouverture de la procédure par lettre du 21 février 2001, enregistrée par l'Autorité le 23 février 2001 (doc. n° 01-1387-A).

Le plaignant a été informé de l'ouverture de la procédure officielle d'examen par lettre du 18 décembre 2000 (doc. n° 00-9193-D).

Après avoir reçu les observations du gouvernement norvégien sur l'ouverture de la procédure officielle d'examen, l'Autorité s'est à nouveau adressée au plaignant, par lettre du 12 avril 2001 (doc. n° 01-2780-D), lui résumant les arguments avancés par le gouvernement norvégien en rapport avec l'ouverture de la procédure officielle d'examen et l'invitant à soumettre son avis sur ces arguments. Le plaignant a, en outre, été invité à fournir un complément d'informations, en particulier sur la situation de concurrence entre les services occasionnels et les services réguliers (dispensés par des entreprises de transport par autobus directs) en Norvège. Le plaignant a répondu à cette invitation par lettre du 21 mai 2001, reçue et enregistrée par l'Autorité le 23 mai 2001 (doc. n° 01-3911-A).

Aucune autre observation n'a été soumise par des tiers dans les délais impartis sous le point 5.3.2. (1) du chapitre 5 de l'encadrement des aides d'État de l'Autorité⁽⁸⁾, à savoir le 26 mai 2001.

4. INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES SOUMISES PAR LE GOUVERNEMENT NORVÉGIEN EN RAPPORT AVEC LES OBSERVATIONS FORMULÉES PAR LE TIERS

Par lettre du 30 octobre 2001 (doc. n° 01-8453-D), l'Autorité a transmis au gouvernement norvégien les informations communiquées par le tiers. L'Autorité a, de plus, informé le gouvernement norvégien que le régime d'indemnisation des entreprises de transport par autobus non subventionnées n'entre, selon elle, pas dans le champ d'application du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil. Enfin, quant à une éventuelle justification au titre des règles relatives aux aides pour la protection de l'environnement de l'encadrement des aides d'État, l'Autorité a insisté en particulier sur le fait que les indemnisations devraient être limitées dans le temps et, en principe, réduites progressivement de manière telle que l'indemnisation accordée aux entreprises de transport par autobus reste inférieure au coût réel de la consommation de gazole sur les lignes d'autobus régulières. Elle a aussi rappelé que le taux d'indemnisation doit, par ailleurs, être limité de façon à inciter les entreprises de transport par autobus à réduire leur consommation de gazole. Dans ce contexte, le gouvernement norvégien a été invité à fournir un complément d'informations.

Par lettre du 31 janvier 2002 émanant du ministère des Transports et des Communications, reçue et enregistrée par l'Autorité le 5 février 2002 (doc. n° 02-1006-A), le gouvernement norvégien a fait part de ses observations sur les informations communiquées par le tiers. Il a également soumis son point de vue sur l'évaluation de l'Autorité concernant l'application du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil et a transmis les renseignements demandés. D'autres observations ont également été soumises par le gouvernement norvégien (cf. lettre du ministère des Transports et des Communications datée du 4 avril 2002, reçue et enregistrée par l'Autorité le 9 avril 2002 (doc. n° 02-2573-A)).

5. OBSERVATIONS DE TIERS SOUMISES APRÈS LE DÉLAI DE RÉPONSE IMPARTI

Après l'expiration du délai imparti pour la soumission d'observations par des tiers (à savoir le 26 mai 2001), l'Autorité a également reçu d'autres observations émanant, d'une part, de l'Association norvégienne des transports (cf. télécopie du 7 février 2002, reçue et enregistrée par l'Autorité le même jour (doc. n° 02-1058-A) et lettre du 9 avril 2002, reçue et enregistrée par l'Autorité le 11 avril 2002 (doc. n° 02-2557-A)) et, d'autre part, du plaignant (cf. lettre du 8 mai 2002, reçue et enregistrée par l'Autorité le 15 mai 2002 (doc. n° 02-3635-A)).

⁽⁸⁾ Conformément au point 5.3.2. (1), du chapitre 5 de l'encadrement des aides d'État de l'Autorité, les intéressés peuvent soumettre leurs observations sur la décision d'ouverture dans un délai d'un mois à compter de la date de publication.

B. DESCRIPTION DU RÉGIME D'INDEMNISATION AU PROFIT DES AUTOBUS DIRECTS

1. LA TAXE NORVÉGIENNE SUR LE GAZOLE: SUPPRESSION DE L'EXONÉRATION ACCORDÉE AUX ENTREPRISES DE TRANSPORT PAR AUTOBUS

La taxe sur le gazole («autodieselavgift») a été introduite initialement le 1^{er} octobre 1993 (en remplacement de la taxe kilométrique instaurée en 1978) ⁽⁹⁾. Cette taxe est prélevée sur la consommation de gazole et le taux par litre est arrêté chaque année par décision du Parlement norvégien ⁽¹⁰⁾. Les entreprises de transport par autobus qui assurent le transport de voyageurs étaient exemptées de cette taxe (comme elles l'étaient jadis de la taxe kilométrique). Dans le projet de loi sur les taxes vertes (St. prp. nr. 54 (1997-1998) «Grønne Skatter»), le gouvernement norvégien a estimé que cette exonération antérieure ne se justifiait pas pour des raisons écologiques, car elle déchargeait les entreprises de transport par autobus des coûts externes afférents à l'utilisation des routes, aux accidents et à la pollution, et ne constituait pas un incitant économique pour réduire ces coûts. Le gouvernement norvégien a donc proposé de supprimer cette exonération de la taxe sur le gazole dont bénéficiaient les entreprises de transport par autobus, afin d'inciter celles-ci à devenir plus performantes et à prendre des décisions d'investissement axées sur la protection de l'environnement.

À partir du 1^{er} janvier 1999, toutes les entreprises de transport par autobus assurant le transport de voyageurs (à savoir aussi bien des services réguliers ⁽¹¹⁾ que des services occasionnels ⁽¹²⁾) étaient donc, en principe, soumises à la taxe sur le gazole.

2. INTRODUCTION DE RÉGIMES D'INDEMNISATION

Toutefois, afin d'éviter d'affaiblir la compétitivité des transports publics (c'est-à-dire le transport régulier de voyageurs), il a été proposé d'indemniser certaines catégories d'entreprises de transport par autobus (les entreprises de transport par autobus dites «subventionnées» ou tilskuddsberettiget bussdrift, c'est-à-dire les entreprises de transport par autobus éligibles aux aides d'État directes pour la fourniture de services réguliers de transport de voyageurs ⁽¹³⁾) pour les frais résultant de la suppression de l'exonération. Pour les autres catégories d'entreprises de transport par autobus (les fameuses entreprises de transport par autobus «non subventionnées» ou ikke-tilskuddsberettiget bussdrift, c'est-à-dire les entreprises de transport par autobus fournissant des services réguliers de transport de voyageurs, mais qui ne sont pas éligibles aux aides d'État directes pour ceux-ci ⁽¹⁴⁾), le projet de loi sur les taxes vertes partait du principe qu'aucune indemnisation ne devrait être accordée, considérant que les entreprises «non subventionnées» étaient à même de couvrir ces frais plus élevés, soit par une hausse des prix des billets, soit par une réduction des bénéfices. Il a également été soutenu que la suppression de l'exonération de la taxe donnerait aux entreprises de transport par autobus une incitation à devenir plus performantes et à rendre leurs activités moins polluantes.

Faisant suite à la proposition du gouvernement, le parlement a décidé, en automne 1998, d'introduire un régime d'indemnisation pour les entreprises de transport par autobus dites «subventionnées». Bien que ceci ne fût pas prévu initialement dans la proposition gouvernementale relative à la réforme des taxes vertes, au printemps 1999, le parlement a adopté dans sa décision relative à la loi de finances rectificative pour 1999 (St. prp. nr. 67 (1998-1999)) un second régime d'indemnisation en faveur des entreprises de transport par autobus «non subventionnées». Ce régime relève actuellement de la responsabilité du ministère des transports (cf. St. prp. nr. 1 (1999-2000), chapitre 1330, point 71 «Tilskudd til ekspressbuss»).

⁽⁹⁾ Règlement du 8 juin 1993 concernant la taxe sur le gazole «Forskrift om avgift på mineralolje til framdrift av motorvogn og om merking av mineralolje».

⁽¹⁰⁾ Le tableau 2 ci-dessous fournit de plus amples informations sur les taux en vigueur depuis 1999.

⁽¹¹⁾ Le terme «services réguliers» utilisé dans la présente décision correspond à la définition donnée à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 12/98, du 11 décembre 1997, du Conseil fixant les conditions dans lesquelles les transporteurs non résidents sont autorisés à assurer des services nationaux de transport par route de voyageurs dans un État membre.

⁽¹²⁾ Le terme «services occasionnels» utilisé dans la présente décision correspond à la définition donnée à l'article 2, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 12/98, du 11 décembre 1997, du Conseil fixant les conditions dans lesquelles les transporteurs non résidents sont autorisés à assurer des services nationaux de transport par route de voyageurs dans un État membre.

⁽¹³⁾ Une description plus précise de cette catégorie d'entreprises de transport par autobus est donnée sous le point C de la présente décision.

⁽¹⁴⁾ Une description plus précise de cette catégorie d'entreprises de transport par autobus est donnée sous le point C de la présente décision.

À la suite de l'introduction de systèmes d'indemnisation en faveur tant des entreprises de transport par autobus «subventionnées» que des entreprises de transport par autobus «non subventionnées», à partir du 1^{er} janvier 1999, les entreprises de transport par autobus assurant des services réguliers de transport de voyageurs étaient donc (partiellement) indemnisées pour les coûts résultant de la taxe sur le gazole. En revanche, les autres entreprises de transport par autobus, notamment celles qui fournissent des services occasionnels, devaient supporter pleinement les coûts résultant de la taxe sur le gazole.

Les règles régissant l'indemnisation des entreprises de transport par autobus directs furent présentées aux entreprises de transport par autobus éligibles dans deux lettres datées du 21 février 2000 qui leur ont été adressées ⁽¹⁵⁾.

Le montant de l'indemnisation par entreprise est calculé en fonction des distances exploitées dans le cadre du «plan de réseau», en appliquant un certain taux par kilomètre. Ce taux n'est pas fixé à l'avance, mais sera déterminé dès que les distances totales de toutes les entreprises autorisées auront été établies ⁽¹⁶⁾. Selon les informations du gouvernement norvégien, les taux applicables en 1999 et 2000 étaient de respectivement 1,37 NOK et 1,41 NOK par kilomètre et ils devraient être de 1,07 NOK et 0,62 NOK par kilomètre respectivement en 2001 et 2002.

Une indemnisation est, en outre, accordée pour la «conduite de positionnement» ⁽¹⁷⁾ et la «conduite d'assistance» ⁽¹⁸⁾. Selon les autorités norvégiennes, l'indemnisation n'est accordée dans pareils cas que si la «conduite de positionnement» et la «conduite d'assistance» dépassent de 10 % la conduite prévue suivant le planning. Une indemnisation est également accordée pour toutes «déviations autorisées» par rapport à l'itinéraire de la ligne ⁽¹⁹⁾.

Les services de transport domestiques qui sont fournis dans le cadre de transports internationaux («services de cabotage») sont également intégrés dans le régime d'indemnisation. À cet égard, on suppose que les transporteurs étrangers qui assurent ces services de cabotage le font dans le cadre d'un groupement constitué avec des transporteurs norvégiens. On suppose, en outre, que ces derniers agissent pour le compte des transporteurs étrangers lorsqu'ils demandent l'indemnisation.

3. PORTÉE DU PRÉSENT EXAMEN

Dans sa décision du 18 décembre 2000, l'Autorité a ouvert la procédure officielle d'examen du «régime d'indemnisation des entreprises de transport par autobus rapides» ⁽²⁰⁾. Dans les observations qu'il a formulées à la suite de la décision d'ouverture, le gouvernement norvégien a précisé que les destinataires du régime d'aide en cours d'examen n'étaient pas assimilables à des «entreprises de transport par autobus rapides». La dénomination «autobus rapides» est un terme utilisé par les entreprises de transport à des fins de marketing. Selon le gouvernement norvégien, les «entreprises de transport par autobus directs» fournissent, en réalité, à la fois des services «subventionnés» et des services «non subventionnés». À la lumière de ces explications, l'Autorité souligne que le régime d'indemnisation en cours d'examen est celui qui a été introduit en faveur des entreprises de transport par autobus «non subventionnées» qui fournissent des services réguliers de transport de voyageurs. Le régime d'indemnisation des entreprises de transport par autobus «subventionnées» ne fait pas l'objet de la procédure officielle d'examen.

⁽¹⁵⁾ Une description plus détaillée des clauses du régime d'indemnisation est donnée dans la décision d'ouverture de procédure de l'Autorité.

⁽¹⁶⁾ Ce taux est apparemment calculé en divisant le montant total réservé à cet effet par le total de kilomètres pour lequel des demandes de remboursement ont été déposées.

⁽¹⁷⁾ La «conduite de positionnement» est celle qui est nécessaire avant et après la conduite suivant le plan, par exemple, pour se rendre au garage ou au dépôt ou pour quitter le dépôt.

⁽¹⁸⁾ La «conduite d'assistance» est nécessaire pour permettre à tous les voyageurs qui fréquentent une ligne déterminée d'être desservis à n'importe quel moment suivant des plannings.

⁽¹⁹⁾ Les «déviations autorisées» sont les déviations auxquelles le gouvernement norvégien fait référence dans sa réponse à la demande d'informations complémentaires qui lui a été soumise par l'Autorité le 12 avril 2001: «...de plus grandes déviations [par rapport à l'itinéraire défini] n'ont pas eu lieu, à moins d'avoir été prévues dans le cadre des obligations de service public arrêtées dans l'autorisation...».

⁽²⁰⁾ Ce terme a été utilisé par l'Autorité dans sa décision d'ouverture en se référant à l'appellation utilisée dans le budget de l'État norvégien pour désigner le système en cours d'examen.

C. DESCRIPTION DU CADRE JURIDIQUE RÉGISSANT LES SERVICES RÉGULIERS DE TRANSPORT DE VOYAGEURS EN NORVÈGE

1. CADRE JURIDIQUE RÉGISSANT LA FOURNITURE DE SERVICES RÉGULIERS DE TRANSPORT DE VOYAGEURS EN NORVÈGE

Selon le gouvernement norvégien, tous les services réguliers de transport de voyageurs en Norvège sont régis par la loi relative aux transports (Lov om samferdsel 1976 nr. 63) et par le règlement régissant le transport national des voyageurs (Forskrift om persontransport i rute innenlands med motorvogn eller fartøy) ⁽²¹⁾. Toutes les entreprises de transport en possession d'une autorisation délivrée en application du paragraphe 3 de la loi relative aux transports sont autorisées à fournir des services réguliers de transport de voyageurs. D'autre part, toutes les entreprises de transport en possession d'une autorisation sont soumises aux mêmes conditions régissant la fourniture de services réguliers de transport de voyageurs prévues dans la loi relative aux transports et dans le règlement régissant le transport national des voyageurs. Celui-ci dispose, entre autres, que la personne en possession d'une autorisation a non seulement le droit, mais aussi l'obligation d'assurer le service de transport repris dans l'autorisation. L'itinéraire de la ligne et les tarifs doivent être approuvés par les autorités compétentes ⁽²²⁾. Si une entreprise de transport demande à pouvoir supprimer le service de transport concerné (par exemple, abandon du service sur une ligne ou modifications des conditions de celui-ci), les autorités compétentes peuvent obliger ladite entreprise à le maintenir tout en lui accordant une indemnisation pour les pertes éventuelles occasionnées par la ligne en cause que les bénéfices générés sur d'autres lignes ne permettent pas de financer (cf. § 19 (2) du règlement régissant le transport national des voyageurs).

2. DISTINCTION ENTRE LES ENTREPRISES DE TRANSPORT «SUBVENTIONNÉES» ET «NON SUBVENTIONNÉES»

Le gouvernement norvégien a précisé que la distinction entre les entreprises de transport «subventionnées» et «non subventionnées» ne se fondait ni sur la loi relative aux transports ni sur un quelconque acte régissant la fourniture de services réguliers de transport de voyageurs.

L'Autorité remarque cependant que les entreprises de transport «subventionnées» et les entreprises de transport «non subventionnées» sont soumises à un régime différent en ce qui concerne la procédure régissant l'attribution du droit d'offrir des services réguliers de transport de voyageurs sur certaines lignes, ainsi que l'éligibilité (ou non) à des aides directes de l'État pour la fourniture de tels services de transport.

Selon les informations dont dispose l'Autorité, les entreprises de transport «subventionnées» sont sélectionnées par voie d'appel d'offres pour la fourniture de services réguliers de transport. Ces services sont indemnisés sur la base de «contrats-cadres» passés avec le comté concerné. Les conditions régissant les procédures d'appel d'offres, de conclusion de ces contrats et d'indemnisation sont arrêtées dans un règlement régissant la procédure de passation des marchés publics pour les services locaux de transport («Forskrift om anbud i lokal rutetransport»). En revanche, sur les lignes présentant de bonnes perspectives du point de vue commercial, les entreprises de transport par autobus peuvent demander des autorisations leur permettant d'exploiter des services réguliers de transport de voyageurs sur la ligne concernée. Ces demandes sont évaluées par les autorités compétentes en fonction des besoins de transport et de la concurrence. Les entreprises de transport par autobus qui fournissent des services réguliers de transport de voyageurs sur demande ne peuvent prétendre aux aides d'État directes. Aussi sont-elles appelées entreprises de transport par autobus «non subventionnées».

D. DÉCISION DE L'AUTORITÉ D'OUVRIR LA PROCÉDURE OFFICIELLE D'EXAMEN: OBSERVATIONS SOUMISES PAR LA NORVÈGE ET OBSERVATIONS DE TIERS EN COURS DE PROCÉDURE

En décembre 2000, l'Autorité a décidé d'ouvrir la procédure officielle d'examen à l'encontre du régime d'indemnisation des entreprises de transport par autobus rapides ⁽²³⁾. Dans cette décision, l'Autorité a exprimé des doutes quant à la compatibilité du régime d'indemnisation avec l'accord EEE. L'Autorité considère le régime d'indemnisation des entreprises de transport par autobus directs qui a été introduit en 1999 comme une «aide nouvelle». Étant donné que le régime d'indemnisation n'avait pas été notifié à l'Autorité conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 3, du protocole 3 de l'accord relatif à l'institution d'une Autorité de surveillance et d'une Cour de justice, il devait être considéré comme «illégal pour des raisons de procédure» conformément au chapitre 6 de l'encadrement des aides d'État de l'Autorité. Par ailleurs, l'Autorité a exprimé des doutes concernant la compatibilité du régime d'indemnisation, en particulier, avec l'article 61, paragraphe 3, point c), de l'accord EEE en association avec les règles relatives aux aides pour la protection de l'environnement de l'encadrement des aides d'État.

⁽²¹⁾ Dans les différents arguments qu'il a soumis, le gouvernement norvégien a fait référence à des «instructions complémentaires».

⁽²²⁾ Les conditions régissant les services réguliers de transport de voyageurs en Norvège sont détaillées plus loin.

⁽²³⁾ Cf. note 5 de bas de page.

1. AIDE D'ÉTAT AU SENS DE L'ARTICLE 61, PARAGRAPHE 1, DE L'ACCORD EEE

a) *Points de vue de l'Autorité exprimés dans la décision d'ouverture*

Sur la base des informations obtenues au cours de la procédure d'examen préliminaire, l'Autorité n'a pas été en mesure d'exclure la possibilité que le régime d'indemnisation ait pour effet de renforcer la position concurrentielle des entreprises qui exploitent des services de transport de voyageurs tant en Norvège qu'à l'étranger et, par conséquent, de fausser la concurrence et d'affecter les échanges entre les parties contractantes.

La conclusion préliminaire de l'Autorité reposait sur les éléments suivants:

Les entreprises bénéficiant de l'indemnisation peuvent fournir des services de transport tant réguliers qu'occasionnels. Selon l'Autorité, on ne pouvait, dès lors, exclure que les paiements effectués au titre du régime d'indemnisation aient été utilisés pour fournir des services occasionnels de transport (un marché entièrement libéralisé).

Même dans les cas où les entreprises de transport par autobus ne fournissaient que des services réguliers, des effets de distorsion de la concurrence ne pouvaient être exclus, étant donné que les entreprises de transport par autobus «non subventionnées» se trouvaient en concurrence, ne fût-ce que dans une certaine mesure, avec des services d'autobus occasionnels.

Concernant les services réguliers de transport international, l'Autorité n'était pas convaincue que les entreprises de transport étrangères percevaient une indemnisation de manière transparente et non discriminatoire. Enfin, elle faisant remarquer que même si le régime devait s'appliquer sans discrimination aux opérateurs étrangers fournissant des services de transport sur le marché norvégien, des effets sur les échanges ne pouvaient être exclus, car les entreprises norvégiennes de transport par autobus bénéficiant de l'indemnisation peuvent être présentes sur des marchés hors de Norvège pour des services de transport tant occasionnels que réguliers.

b) *Observations du gouvernement norvégien sur la décision d'ouverture*

Dans ses observations sur la décision d'ouverture (cf. lettre datée du 31 janvier 2001), le gouvernement norvégien estimait que le régime d'indemnisation ne constituait pas une aide au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE. L'indemnisation accordée pour des services réguliers ne pouvait affecter la situation concurrentielle de services occasionnels, vu que les services réguliers et les services occasionnels étaient deux marchés différents avec une interface très limitée. Le gouvernement norvégien avançait, en outre, que le régime d'indemnisation n'affectait pas les échanges, puisque l'indemnisation était accordée à toutes entreprises de transport (domestiques et étrangères) fournissant des services réguliers de cabotage en Norvège. L'indemnisation était, par ailleurs, calculée uniquement en fonction des kilomètres parcourus sur le territoire norvégien.

c) *Renseignements supplémentaires soumis par le gouvernement norvégien*

Les renseignements fournis par le gouvernement norvégien ont montré que sur les 100 entreprises de transport au total qui fournissaient des services réguliers d'autobus en Norvège et qui percevaient une indemnisation pour la taxe sur le gazole au titre du régime d'indemnisation en question, 49, soit 49 %, fournissaient également des services occasionnels. Le gouvernement norvégien a également soumis des chiffres montrant que, dans l'industrie norvégienne de l'autobus et de l'autocar, les services non planifiés ⁽²⁴⁾ représentaient normalement moins de 15 % des coûts d'exploitation totaux des entreprises concernées.

S'agissant de la situation concurrentielle entre les services réguliers et les services occasionnels, le gouvernement norvégien a expliqué (cf. lettre datée du 15 juin 2001) que ces services constituaient deux marchés distincts vu les obligations législatives différentes qui régissent les deux activités de transport (obligation de demander une autorisation pour les services réguliers, mais pas pour les services occasionnels; obligations complémentaires concernant les horaires, la fréquence et les lignes imposées aux services réguliers, mais aux services occasionnels) et la nature de l'activité jugée différente du point de vue du client.

⁽²⁴⁾ Ce terme est utilisé par le gouvernement norvégien. Selon l'autorité, ce terme fait référence à d'autres services de transport que les «services réguliers de transport» visés à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 12/98 du Conseil; cf. note de bas de page 2.

Selon les autorités norvégiennes, un service régulier ne peut constituer une bonne alternative à un service occasionnel pour un groupe de voyageurs que si des attractions, des hôtels, etc. se situent sur la ligne déterminée. Le gouvernement norvégien a également souligné que dans certaines circonstances, il pouvait être intéressant, d'un point de vue économique, d'avoir le choix entre voyager en affrétant un service occasionnel et voyager en utilisant un service planifié ⁽²⁵⁾. Selon les dires du gouvernement norvégien, une telle situation ne serait normalement pas fréquente, et les fournisseurs de services réguliers d'autobus ne desserviraient que très rarement les groupes de clients généralement desservis par des fournisseurs de services occasionnels.

En outre, la loi norvégienne relative aux transports prévoit la possibilité pour les services réguliers d'autobus d'embarquer des groupes de voyageurs à une distance raisonnable des arrêts prévus. À la connaissance des autorités norvégiennes, il n'y a pas eu de plus grandes déviations sauf lorsqu'elles étaient prévues dans le cadre des obligations de service public arrêtées dans l'autorisation. De telles obligations peuvent inclure des services de transport à destination de lieux d'excursion particuliers.

En outre, s'agissant de l'allégation reprise dans la décision d'ouverture selon laquelle les entreprises de transport par autobus réguliers avaient le droit de réorganiser leurs destinations en hiver de façon à assurer des services de transport à destination de sites touristiques, le gouvernement norvégien a précisé que les demandes de réorganisation des services d'autobus «non subventionnés» devaient être évaluées par le ministère des transports et des communications en tenant compte du besoin de cette réorganisation et de son impact sur la concurrence. Par ailleurs, selon le gouvernement norvégien, les entreprises de transport n'étaient, en principe, pas autorisées à réorganiser leur ligne de transport à la demande d'un groupe de personnes (il semblerait toutefois qu'une telle réorganisation puisse avoir lieu pour autant qu'elle n'interrompe pas les services de transport planifiés, c'est-à-dire pour autant les horaires et les arrêts soient respectés).

S'agissant des transporteurs étrangers bénéficiant du régime d'indemnisation, le gouvernement norvégien a informé l'Autorité qu'il n'existe actuellement qu'une seule entreprise de transport fournissant des services réguliers de transport international en cabotage en Norvège, à savoir l'entreprise suédoise Swebus AB; celle-ci opère dans le cadre d'un groupement formé avec l'entreprise norvégienne de transport AS Østfold Bilruter.

Quant aux entreprises norvégiennes de transport exerçant des activités de transport à l'étranger, le gouvernement norvégien a informé l'Autorité que 330 autorisations communautaires ont été délivrées à l'heure actuelle ⁽²⁶⁾. Des informations sur les autorisations délivrées pour des services réguliers de transport devraient être demandées auprès des pays respectifs.

d) *Observations de l'Association norvégienne des transports sur la décision d'ouverture*

Tout en reconnaissant que les services planifiés ⁽²⁷⁾ étaient en concurrence avec les services occasionnels, l'Association norvégienne des transports a estimé que cette concurrence faisait partie intégrante des politiques de transport norvégienne et européenne. Selon cette Association, les changements d'horaire (liés aux variations de la demande dans l'année), ainsi que la possibilité d'embarquer des groupes à une distance raisonnable des arrêts prévus seraient inhérents à ce genre de service et couverts par le règlement (CEE) n° 684/92 du Conseil, modifié par le règlement (CE) n° 11/98 du Conseil. Concernant les services internationaux planifiés ⁽²⁸⁾, l'Association norvégienne des transports a affirmé que les entreprises de transport étrangères bénéficieraient du même traitement que les entreprises de transport nationales. S'agissant de l'applicabilité de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE au régime d'indemnisation en question, elle avance, dans sa lettre du 9 avril 2002, que les services réguliers de transport par autobus bénéficiant du régime d'indemnisation en question se limitaient à la Norvège; les règles de concurrence ne seraient, par conséquent, pas applicables au régime d'indemnisation en question.

⁽²⁵⁾ Ce terme est utilisé par le gouvernement norvégien. Selon l'autorité, ce terme fait référence aux «services réguliers de transport» visés à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 12/98 du Conseil; cf. note de bas de page 2.

⁽²⁶⁾ Le gouvernement norvégien n'a toutefois pas indiqué le nombre de ces autorisations en possession des entreprises de transport par autobus soumises au présent examen.

⁽²⁷⁾ Ce terme est utilisé par l'Association norvégienne des transports. Selon l'autorité, ce terme fait référence aux «services réguliers de transport» visés à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 12/98 du Conseil; cf. note 2 de bas de page.

⁽²⁸⁾ Ce terme est utilisé par l'Association norvégienne des transports. Selon l'autorité, ce terme fait référence aux «services réguliers internationaux de transport» visés à l'article 3, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 12/98 du Conseil; cf. note 2 de bas de page.

e) **Observations du plaignant**

Selon le plaignant, les entreprises de transport par autobus «non subventionnées» sont en concurrence avec les autocars touristiques. Le plaignant fait référence à cet égard à certaines lignes desservies tant par des entreprises de transport par autobus «non subventionnées» que par des entreprises de transport par autocars touristiques, où les deux types d'entreprises sont en concurrence pour un même groupe de clients (par exemple, des lignes d'autobus directs vers l'aéroport d'Oslo, où des entreprises de transport fournissant des services réguliers sont en concurrence avec des autocars touristiques).

Aux dires du plaignant, contrairement aux affirmations du gouvernement norvégien, les autobus réguliers sont autorisés à réorganiser leurs lignes et à conduire des groupes de personnes à destination de sites touristiques, alors qu'il s'agit là de services typiques d'autobus touristiques (le plaignant mentionne à cet égard le cas des Valdresbusses, qui desservent la ligne Oslo-Beitostølen, «une région touristique par excellence»; d'autres exemples mentionnés par le plaignant sont les lignes Oslo-Trysil, Oslo-Hemsedal et Oslo-Geilo). De telles déviations par rapport à l'itinéraire de ligne engendreraient un chevauchement des services.

Les entreprises de transport par autobus «non subventionnées» percevraient, de plus, une indemnisation pour la «conduite d'assistance» et la «conduite de positionnement». Ces deux activités seraient utilisées par ces entreprises de transport par autobus pour fournir des services de transport en concurrence avec ceux qui sont offerts par le plaignant (ce dernier fait référence à cet égard en particulier à la ligne Valdres-Oslo; sur le chemin du retour/pendant la conduite de positionnement, les entreprises de transport par autobus fourniraient des services touristiques à des groupes de voyageurs).

Enfin, le plaignant a souligné que des entreprises de transport par autobus «non subventionnées» perçoivent une indemnisation pour la fourniture de services réguliers de transport de voyageurs sur des lignes sur lesquelles les entreprises de transport par autobus autorisées offrent en même temps des services de transport de marchandises.

f) **Observations du gouvernement norvégien concernant les observations de tiers**

Le gouvernement norvégien n'a pas contesté les allégations du plaignant, en particulier celles qui concernent les lignes desservies à la fois par des entreprises fournissant des services réguliers de transport par autobus et par des entreprises fournissant des services occasionnels de transport par autobus, et la possibilité dont disposent les entreprises de services réguliers de transport par autobus de réorganiser les lignes afin de transporter des groupes à destination de lieux touristiques (cf. lettre du gouvernement norvégien du 31 janvier 2002). Il a toutefois fait référence aux mécanismes de contrôle mis en place dans le cadre du régime d'indemnisation qui empêcheraient que les paiements d'indemnisation soient utilisés de manière abusive, c'est-à-dire pour profiter notamment à l'activité touristique d'une entreprise de transport, et qui garantiraient qu'une indemnisation ne puisse être accordée que pour des distances conformes aux lignes et horaires arrêtés. S'agissant du transport des marchandises, le gouvernement norvégien a fait savoir à l'Autorité que selon les informations fournies par l'Association norvégienne des entreprises de transport, la part du chiffre d'affaires généré par le transport de marchandises par rapport au chiffre d'affaires généré par les services réguliers était «probablement inférieure à 1 %».

Quant aux effets du régime d'indemnisation en rapport avec la conduite d'assistance, la conduite de positionnement et les déviations approuvées par rapport aux lignes planifiées et arrêtées dans l'autorisation, le gouvernement norvégien a fait savoir que les indemnisations octroyées pour la conduite d'assistance et de positionnement représentaient moins de 4 % de la conduite suivant le plan. Au vu de ces chiffres, le gouvernement norvégien a estimé que l'intégration de la conduite de positionnement et de la conduite d'assistance avait des effets insignifiants sur la concurrence. Il a confirmé que les déviations approuvées ⁽²⁹⁾ étaient également indemnisées.

⁽²⁹⁾ Il faut entendre par «déviations approuvées» les déviations auxquelles le gouvernement norvégien fait référence dans sa réponse à la demande d'informations complémentaires envoyée par l'Autorité le 12 avril 2001: «...il n'y a pas eu de plus grandes déviations [par rapport à l'itinéraire défini], sauf lorsqu'elles étaient prévues dans le cadre des obligations de service public arrêtées dans l'autorisation. Ces obligations peuvent être de desservir ... des lieux d'excursion particuliers... »

2. OBLIGATION DE NOTIFICATION ET OBLIGATION DE SURSIS À EXÉCUTION

a) *Points de vue exprimés par l'Autorité dans la décision d'ouverture*

Dans la décision d'ouverture, l'Autorité a défendu le point de vue que le régime d'indemnisation en cause constituait une «aide nouvelle». Elle a estimé qu'il ne pouvait être considéré comme une «aide existante» au sens du point 7.2, paragraphe 1, premier tiret du chapitre 7 de l'encadrement des aides d'État de l'Autorité, car le paiement des indemnités ne reposait sur un acte juridique existant au moment de l'entrée en vigueur de l'accord EEE (l'exonération de la taxe sur le gazole pour les entreprises de transport par autobus a été supprimée le 1^{er} janvier 1999 et le régime d'indemnisation des entreprises de transport par autobus dites «non subventionnées» a été introduit à partir de cette même date). L'indemnisation était, de plus, déterminée en fonction de règles précises, dont une partie avait été communiquée aux entreprises concernées par deux lettres datées du 21 février 2000. Ces règles constituant un nouveau cadre juridique pour l'octroi d'aides à certaines entreprises de transport régulier par autobus, l'indemnisation ne pouvait être considérée comme la poursuite d'un allègement fiscal établi dans un autre acte juridique.

b) *Observations du gouvernement norvégien sur la décision d'ouverture*

Dans ses observations sur l'ouverture de la procédure officielle d'examen, le gouvernement norvégien a argué qu'il importait peu que le régime d'indemnisation constitue un cadre juridique nouveau. L'élément déterminant pour établir si une mesure constitue une «aide nouvelle» ou une «aide existante» était de savoir si des fonds supplémentaires étaient mis à disposition et si de nouveaux bénéficiaires étaient inclus. Le gouvernement norvégien a affirmé à cet égard que le régime d'indemnisation était plus restrictif (tant en ce qui concerne les fonds qu'en ce qui concerne les entreprises éligibles) que l'exonération fiscale précédente: selon lui, le montant de l'indemnisation pour 1999 a été calculé en partant d'une diminution de la consommation de gazole de 6 %; le régime d'indemnisation a, de plus, été limité aux entreprises de transport fournissant des services réguliers, alors que l'exonération précédente couvrait toutes les entreprises de services de transport par autobus, y compris celles qui proposaient des services occasionnels.

3. Appréciation de la compatibilité au titre du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil

a) *Points de vue exprimés par l'Autorité dans la décision d'ouverture*

Bien que ce point n'ait pas été évoqué par le gouvernement norvégien en cours d'examen préliminaire, l'Autorité a apprécié l'applicabilité du règlement n° 1191/69. Sur la base des informations à sa disposition, l'Autorité est arrivée à la conclusion préliminaire qu'«... il semble que l'indemnisation des entreprises de transport par autobus «non subventionnées» n'entre pas dans le champ d'application du règlement (CEE) n° 1191/69, car les entreprises éligibles ne semblent pas faire l'objet d'obligations de service public au sens de l'article 2 de ce règlement.» L'Autorité a, par ailleurs, estimé que «... compte tenu des règles relatives au paiement de l'indemnisation qui sont exposées dans les deux lettres du 21 février 2000, il est manifeste que l'indemnisation accordée aux transporteurs en cause n'a pas été déterminée conformément à la procédure prévue dans le règlement (CEE) n° 1191/69 (et notamment l'article 9 et suivants). ... »

b) *Observations du gouvernement norvégien sur la décision d'ouverture*

Dans ses observations sur l'ouverture de la procédure officielle d'examen, le gouvernement norvégien a affirmé que le régime d'indemnisation entrait bien dans le champ d'application du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil.

Selon le gouvernement norvégien, tous les services réguliers de transport de voyageurs en Norvège entraient dans le champ d'application du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil. Le gouvernement norvégien a soutenu que les entreprises de transport par autobus «subventionnées» et les entreprises «non subventionnées» étaient soumises aux mêmes conditions-cadres juridiques. La loi norvégienne relative aux transports ne faisait aucune distinction entre ces deux groupes. Aussi le gouvernement norvégien ne voyait-il pas la raison pour laquelle les deux types d'opération devraient être évalués différemment. Selon le gouvernement norvégien, si l'Autorité jugeait l'indemnisation accordée aux entreprises de transport par autobus dites «subventionnées» conforme à l'accord EEE, celle octroyée aux entreprises de transport «non subventionnées» devrait, elle aussi, être considérée comme compatible avec l'accord EEE.

Le gouvernement norvégien a souligné que la distinction entre les deux catégories d'entreprises de transport en fonction des estimations de viabilité commerciale des lignes avait été faite avant la suppression de l'exonération fiscale. La situation commerciale des entreprises de transport par autobus dites «non subventionnées» avait toutefois changé après la suppression de l'exonération fiscale. Selon les autorités norvégiennes, il était évident que si l'exonération de la taxe sur le gazole n'avait pas existé, les entreprises de transport par autobus «non subventionnées» n'auraient pas forcément assumé les obligations de service public qu'elles avaient acceptées avant le 1^{er} janvier 1999 dans la même mesure ou aux mêmes conditions.

Selon le gouvernement norvégien, la loi relative aux transports («Lov om samferdsel 1976 nr. 63») et le règlement régissant le transport national des voyageurs (Forskrift om persontransport i rute innenlands med motorvogn eller fartøy) contiennent plusieurs clauses qui régissent la fourniture de services réguliers de transport de voyageurs, y compris des obligations de service public ⁽³⁰⁾:

- l'entreprise de transport a une obligation inconditionnelle de transport, sauf en cas de force majeure (§ 7);
- l'entreprise de transport doit mettre en service un nombre suffisant d'autobus pour couvrir la demande ordinaire et, le cas échéant aussi, la demande extraordinaire prévue (§ 8);
- les plans de réseau doivent être approuvés par l'autorité compétente; toutes les concernant les horaires, les points de départ, les arrêts intermédiaires et la destination finale doivent être dûment publiés (§ 10);
- le prix du billet et les réductions doivent être approuvés par l'autorité compétente (§ 11);
- l'entreprise de transport doit utiliser des billets, des distributeurs de billets et d'autres équipements approuvés par l'autorité compétente (§ 12);
- l'autorité compétente peut décider des terminus, arrêts et routes exactes à utiliser pour les lignes (§ 13);
- l'autorité compétente peut décider d'accorder aux voyageurs le droit de réserver des places à l'avance (§ 15);
- l'entreprise de transport doit équiper les arrêts d'autobus de panneaux d'information.

Le droit d'embarquer des voyageurs à proximité des gares ferroviaires serait, en outre, refusé sur plusieurs lignes d'autobus parallèles aux lignes de chemins de fer, l'embarquement de ces personnes constituant une obligation de service public pour les chemins de fer.

Selon les autorités norvégiennes, il est évident que les obligations imposées dans la loi relative aux transports et le règlement régissant le transport national des voyageurs augmentent les coûts par rapport à ce qu'ils seraient si les services étaient exploités sur une base strictement commerciale et que les restrictions visant, en particulier, à protéger les services ferroviaires entraînent une diminution des recettes.

Réagissant aux doutes formulés par l'Autorité quant à la conformité du régime d'indemnisation au profit des autobus directs aux exigences prévues aux articles 10 à 13 du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil du fait que l'indemnisation n'était pas calculée suivant les critères qui y étaient établis, les autorités norvégiennes ont affirmé que ces divergences n'affectaient pas la compatibilité du régime d'indemnisation avec le règlement, car le montant de l'indemnisation accordée se situerait toujours dans la plage autorisée par ledit règlement.

Le gouvernement norvégien a également fait référence aux régimes d'indemnisation appliqués dans d'autres États membres de l'UE à l'égard desquels la Commission européenne n'avait émis aucune objection (dans ce contexte, il a été fait référence en particulier à une exonération de la taxe sur le gazole au profit des services d'autobus réguliers au Danemark). Il a estimé que la Commission n'avait pas interprété le règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil de façon très stricte et a conclu que selon cette approche clémente de la Commission, tous les coûts afférents aux obligations de service public étaient remboursables.

⁽³⁰⁾ Il est fait référence aux dispositions pertinentes du règlement régissant le transport national des voyageurs.

c) *Autres observations du gouvernement norvégien*

En réponse à la lettre de l'Autorité du 30 octobre 2001 dans laquelle celle-ci faisait part de ses doutes quant à l'application du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil, le gouvernement norvégien a réitéré son point de vue que les conditions contenues dans la loi relative aux transports et le règlement régissant le transport national des voyageurs constituent des obligations de service public imposées aux entreprises de transport par autobus en cause. Répondant à l'allégation de l'Autorité que ces conditions ne pouvaient pas être considérées comme étant forcément imposées à l'entreprise de transport par autobus concernée, puisque celle-ci avait demandé une autorisation lui permettant d'exploiter un service particulier sur une ligne déterminée, le gouvernement norvégien a précisé que les entreprises de transport n'avaient pas le droit de modifier unilatéralement les normes de continuité, de régularité et de capacité arrêtées dans les autorisations pour les adapter à des conditions financières altérées (dans ce cas-ci, la suppression de l'exonération de la taxe sur le gazole). Les demandes d'adaptation des prix, des horaires et des lignes n'étaient pas toujours approuvées. À partir du moment où les demandes d'adaptation de certaines conditions n'étaient pas approuvées, il fallait considérer cela comme une obligation de service public imposée à l'entreprise de transport concernée. Le gouvernement norvégien a également déclaré qu'il était probable qu'après la suppression de l'exonération de la taxe sur le gazole précédente, certains services de voyageurs réguliers ne seraient plus rentables, de sorte que certaines entreprises de transport supprimeraient probablement leurs services, tandis que d'autres seraient contraintes d'augmenter le prix du billet ou de réduire la fréquence pour rester rentables. Selon le gouvernement norvégien, les autorités norvégiennes ne pouvaient accepter ni une fermeture de lignes, ni une augmentation substantielle des billets à la suite de la suppression de l'exonération de la taxe sur le gazole.

Le gouvernement norvégien a déclaré qu'aux dires de l'Association des transports, 25 lignes environ seraient probablement fermées en l'absence du régime d'indemnisation et que l'on pourrait s'attendre à des augmentations de prix de l'ordre de 15 % sur les lignes restantes. À la demande de l'Autorité de fournir des informations vérifiables sur ce point, le gouvernement norvégien a déclaré que, compte tenu des profits marginaux de certaines des entreprises de transport, il n'existe, selon lui, aucune raison de douter que la fermeture de certaines lignes et l'augmentation des billets seraient une conséquence probable de la suppression du régime d'indemnisation, précisant que les services et les lignes qui seraient supprimés ou les tarifs qui seraient augmentés ne pourraient être clairement identifiés qu'après la suppression réelle du régime.

De plus, concernant les coûts découlant de ces obligations, il est fait référence aux observations soumises par l'Association des transports (et en particulier à l'annexe II qui les accompagne). Cette annexe contenait des estimations des conséquences financières des obligations de service public. Selon le gouvernement norvégien, le régime d'indemnisation exclut toute surindemnisation. D'une manière générale, l'indemnisation a été maintenue à un niveau de loin inférieur aux coûts réels représentés par la taxe sur le gazole. Concernant les coûts exacts de l'obligation de service public, le gouvernement norvégien a cependant reconnu qu'il ne disposait d'aucune information concrète vérifiable.

d) *Observations de l'Association norvégienne des transports*

Selon l'Association norvégienne des transports, tous les services nationaux d'autobus réguliers, qu'il s'agisse d'entreprises de transport dites «non subventionnées» ou d'entreprises «subventionnées», sont soumis de la même façon aux obligations de service public prévues par la loi relative aux transports et le règlement régissant le transport national de voyageurs, et ils devraient donc être éligibles de la même façon à l'indemnisation.

Aucune clause du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil n'indiquerait que les services rémunérateurs et non rémunérateurs devraient faire l'objet d'un traitement distinct en ce qui concerne les obligations de service public et l'indemnisation.

Selon l'Association norvégienne des transports, la question de la légalité de l'exonération fiscale en tant que forme pratique d'indemnisation pour des obligations de service public n'a jamais été soulevée ni par un État membre de la CE ni par la Commission européenne elle-même. Au contraire, l'exonération fiscale sous diverses formes est une méthode couramment appliquée au sein de l'UE pour indemniser le transport public. L'Association norvégienne des transports estime que le règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil s'applique non seulement aux paiements d'indemnités directes, mais aussi aux formes d'aide indirectes telles que les exonérations de TVA, l'exonération d'accises sur les huiles minérales, etc. Elle souligne que ce sont des aspects pratiques et administratifs qui ont incité à opter pour l'aide en cause en plus d'un système plus complexe d'indemnisation directe par le biais de subventions opérationnelles. La forme indirecte d'aide par le biais de la compensation de l'accise sur les huiles minérales a été jugée conforme à l'article 3, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil selon lequel l'autorité compétente doit choisir la solution qui entraîne le moindre coût pour la collectivité.

L'Association norvégienne des transports concède qu'officiellement, le régime norvégien de restitution de l'accise sur le combustible n'était pas directement lié aux coûts réels résultant des obligations de service public imposées. Toutefois, tant qu'il n'y a pas de surindemnisation et tant que les mesures nécessaires sont prises pour éviter cette situation, la conformité avec les articles 10 à 13 du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil serait purement théorique.

L'Association norvégienne des transports a fourni une liste d'obligations contenues dans les documents juridiques pertinents, ainsi que plusieurs autorisations qui contiennent des restrictions à la fourniture de services sur certaines parties de la ligne pour laquelle une autorisation a été accordée. Selon l'Association norvégienne des transports, les diverses obligations augmentent les coûts par rapport à ce qu'ils auraient été si le service avait été fourni sur une base purement commerciale et réduisent les recettes à la suite des restrictions à la fourniture de services le long de certains tronçons dans le but de protéger les chemins de fer. L'Association norvégienne des transports estime que les doutes exprimés par l'Autorité du fait que les autorités norvégiennes n'ont pas démontré dans quelle mesure les entreprises de transport en cause assument des obligations additionnelles et supportent des coûts supplémentaires par rapport au niveau des services fournis à des fins purement commerciales sont purement théoriques. Les entreprises de transport concernées n'ont jamais pu fournir de services réguliers de transport sans obligations de service public. Revenant sur les doutes de l'Autorité quant à la qualification d'obligation de service public de la restriction de service imposée sur les lignes longeant des lignes de chemin de fer, l'Association norvégienne des transports affirme qu'il découlerait du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil que l'imposition d'une réduction des recettes constituerait une obligation de service public. Elle soutient à cet égard que l'indemnisation de telles obligations est communément appliquée en Europe dans les calculs des obligations de service public.

L'Association norvégienne des transports a présenté une estimation des conséquences financières des obligations de service public imposées aux services d'autobus réguliers en Norvège (soumis au régime d'indemnisation appliqué par le ministère des Transports). Selon elle, la valeur négative des diverses obligations serait supérieure au montant de la restitution de la taxe pour le gazole. Même s'il y avait un élément de surindemnisation, de tels avantages en faveur du service de transport public seraient inhérents à la politique de transport public de l'ensemble de l'EEE.

Sur la base des calculs et des arguments avancés dans l'annexe II de la contribution soumise par l'Association norvégienne des transports, les conséquences financières des obligations de service public peuvent être résumées comme suit ⁽³¹⁾:

Tableau 1:

Conditions/Obligations	Surcoûts estimés
— Obligation inconditionnelle de transport	ND.
— Mise en service d'un nombre suffisant d'autobus	ND.
— Installations de panneaux d'information et d'autres éléments aux arrêts d'autobus	ND.
— Obligation de fournir des informations financières et statistiques	ND.
— Publicité dans le «Rutebok for Norge»	NOK 0,1 million ⁽¹⁾
— Tarifs spéciaux et ristournes	NOK 30 millions par an
— Obligation d'utiliser des terminus spécifiques	NOK 13 millions par an ⁽²⁾

⁽³¹⁾ On notera que l'Association norvégienne des transports n'a fourni des estimations de surcoûts que pour certaines obligations et certaines entreprises seulement; lorsque des informations faisaient défaut, l'autorité a indiqué «ND» (non disponible).

Conditions/Obligations	Surcoûts estimés
— Surcoûts liés à l'utilisation de lignes imposées dans certaines régions	NOK 0,5 million par an ⁽³⁾
— Efficacité de service réduite à la suite des horaires imposés, des limitations du nombre de départs et des périodes de service, principalement dans le but de protéger les chemins de fer	Aucune estimation générale n'a été fournie; l'Association norvégienne des transports a cité un exemple où une entreprise de transport n'a pas été autorisée à offrir des services d'autobus pendant la journée (dans ce cas spécifique, une estimation de coût de NOK 0,5 million par an a été avancée).
— Perte de recettes liée aux restrictions imposées à la fourniture de services au marché dans le but généralement de protéger les lignes ferroviaires de la concurrence sur des lignes similaires.	L'Association norvégienne des transports a indiqué qu'il n'était pas possible de calculer les conséquences financières de manière réaliste; selon elle, la perte de recettes serait néanmoins supérieure aux surcoûts calculés ci-dessus.

⁽¹⁾ La publicité visée ici est la publication des itinéraires des autobus directs NOR-WAY.

⁽²⁾ L'obligation d'utiliser des terminus spécifiques concerne Oslo, Trondheim, Kristiansand, Arendal, Stavanger, Haugesund, Bergen, Elverum, Fagernes et Otta; les estimations ne se rapportent toutefois qu'aux terminus d'Oslo, et, en partie, de Trondheim.

⁽³⁾ Des estimations n'ont été fournies que pour les autobus de longue distance en direction du sud et de l'ouest à partir d'Oslo. Les estimations des surcoûts ont été fournies uniquement pour ces lignes. On a toutefois indiqué que des coûts similaires se produiraient également dans d'autres zones, en particulier dans les grandes zones urbaines. Il a également été fait référence à cet égard à la perte de recettes qui découle de l'interdiction de desservir les centres-villes, mais aucune estimation n'a pu être soumise.

En plus de ces estimations, l'Association norvégienne des transports a cité l'exemple de certaines entreprises de transport par autobus directs, ainsi que les conditions dans lesquelles certaines lignes étaient desservies.

L'Association norvégienne des transports a souligné l'importance des lignes d'autobus directs norvégiennes pour les districts éloignés et peu peuplés de Norvège, où il n'existe aucune alternative de transport public.

Enfin, l'Association norvégienne des transports a soutenu qu'une décision de l'Autorité déclarant le régime d'indemnisation d'un groupe d'entreprises de transport par autobus autorisées incompatible avec l'accord EEE semblerait enfreindre avec l'article 61 et peut-être l'article 59 de l'accord EEE, ainsi que l'article 9 du règlement (CEE) n° 1017/68 du Conseil portant application des règles de concurrence aux secteurs des transports ⁽³²⁾. L'Association norvégienne des transports attire, en outre, l'attention de l'Autorité sur le fait qu'en vertu de la proposition modifiée de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'action des États membres en matière d'exigences de service public et à l'attribution de contrats de service public dans le domaine des transports de voyageurs par chemin de fer, par route et par voie navigable ⁽³³⁾, les règles de calcul des obligations de service public prévues à l'article 1^{er} de l'annexe I ne s'appliqueront pas aux exemptions d'une partie ou de l'ensemble de l'effet financier d'un droit d'accises sur les carburants. La Commission européenne aurait ainsi l'intention de sortir complètement la question de la taxe sur le carburant des règles régissant l'indemnisation des obligations de service public. Selon l'Association norvégienne des transports, il s'agit d'un élément important dont il faudrait tenir compte dans l'examen actuel.

e) *Observations du plaignant*

Selon le plaignant, les entreprises de transport par autobus «non subventionnées» ne sont pas soumises à des obligations de service public. Sur les lignes qui sont également desservies par les chemins de fer, les services de transport dans l'intérêt public seraient fournis par les services des chemins de fer. Il n'y a pas besoin en plus de bus directs le long de ces lignes.

⁽³²⁾ Règlement (CEE) n° 1017/68 du Conseil du 19 juillet 1968 portant application de règles de concurrence aux secteurs des transports par rail, route et voies navigables intérieures (JO n° L 175, 23.07.1968, p 1.

⁽³³⁾ COM (2002) 107 final, 21.2.2002.

4. Compatibilité du régime d'indemnisation avec les règles relatives aux aides pour la protection de l'environnement de l'encadrement des aides d'État

a) **Points de vue exprimés par l'Autorité dans la décision d'ouverture**

Dans la décision d'ouverture, l'Autorité a estimé que les autorités norvégiennes n'avaient pas démontré que le régime d'indemnisation répondait aux conditions des règles relatives aux aides pour la protection de l'environnement de l'encadrement des aides d'État en ce qui concerne le niveau d'indemnisation, la nature temporaire et dégressive de l'aide et la nécessité de celle-ci pour compenser des pertes de compétitivité.

1) *Surindemnisation éventuelle*

Dans la décision d'ouverture, l'Autorité a reconnu «qu'une diminution de l'indemnisation par rapport à l'allègement précédemment accordé dans le cadre de l'exonération de la taxe sur le gazole pourrait indiquer que l'indemnisation reste inférieure aux charges résultant de la taxe sur le gazole.» L'Autorité a toutefois estimé que l'on ne pouvait exclure la possibilité que les entreprises de transport percevant des indemnités au titre du système puissent bénéficier d'une indemnisation dépassant les coûts réels provenant de la taxe sur le gazole.

2) *Effet incitatif: la nature temporaire et dégressive du régime d'indemnisation*

S'agissant de la nature temporaire du régime d'indemnisation, l'Autorité a fait remarquer dans la décision d'ouverture que le régime d'indemnisation ne contenait aucune limitation temporelle. Quant aux effets incitatifs du régime d'indemnisation, l'Autorité s'est montrée préoccupée par le fait que « ... il n'y a [...] aucun signal clair au sujet de la réduction future du soutien de l'État, laquelle obligerait les entreprises de transport par autobus à réduire leur consommation de carburant.»

L'Autorité a également observé que les autorités norvégiennes n'ont pas soumis « ...les renseignements correspondants qui lui auraient permis de constater que l'indemnisation accordée au titre du régime n'avait cessé de diminuer depuis son instauration et par rapport à la situation antérieure à la suppression de l'exonération fiscale en 1999.»

Enfin, l'Autorité s'est dite préoccupée par le fait que « ...en l'absence de renseignements sur le niveau d'indemnisation accordé au titre du régime, il est difficile de vérifier si et dans quelle mesure ce dernier a un effet incitatif suffisant.»

3) *Nécessité de compenser les pertes de compétitivité*

Concernant le régime d'indemnisation des entreprises de transport par autobus dites «non subventionnées» par opposition aux entreprises de transport par autobus dites «subventionnées», qui fournissent toutes deux des services réguliers de transport, l'Autorité a fait remarquer dans la décision d'ouverture que le projet de loi sur les taxes vertes du gouvernement ne prévoyait l'octroi d'aucune indemnisation, considérant que ces entreprises de transport par autobus «non subventionnées» étaient à même de couvrir les frais plus élevés soit par une hausse des prix des billets, soit par une réduction des bénéfices. L'Autorité doutait, dès lors, fortement de la nécessité du régime d'indemnisation.

b) **Observations du gouvernement norvégien**

1) *Surindemnisation éventuelle*

Le gouvernement norvégien a soutenu que le régime d'indemnisation se limitait aux frais supplémentaires liés à l'introduction de la taxe sur le gazole. Les autorités norvégiennes ont, de plus, signalé à l'Autorité que le montant de l'indemnisation était calculé sur la base de la consommation des véhicules à plus haut rendement énergétique. Pour qu'il y ait surindemnisation, il faudrait qu'une entreprise de transport par autobus directs ait une consommation inférieure à 0,31 litre par kilomètre. Toute somme allouée au titre du régime excédant le montant requis pour compenser la consommation basée sur les véhicules à plus haut rendement énergétique ne serait pas payée. Le gouvernement norvégien a, en outre, fait remarquer que les entreprises de transport par autobus devaient supporter des frais qui n'étaient pas entièrement indemnisés tels que la conduite d'assistance et la conduite de positionnement.

Les autorités norvégiennes ont soumis les chiffres suivants concernant le niveau d'indemnisation alloué au titre du régime d'indemnisation en question:

Tableau 2:

		1998	1999	2000	2001	2002
A	Montants alloués au titre du chapitre 1330, poste 71 (NOK)	ND.	71 millions	75,4 millions	50 millions	29 millions
B	Montants réellement dépensés (NOK)	ND.	64 millions	66 millions (estimation)	50 millions (estimation)	29 millions (estimation)
C	Recettes provenant de la taxe sur le gazole en rapport uniquement avec les services réguliers de transport de voyageurs fournis par des entreprises de transport par autobus non subventionnées (NOK) (TVA incluse)	ND.	Plus de 64 millions	Plus de 66 millions	Plus de 53 millions	Plus de 51 millions
D=B/C	Indemnisation versée, exprimée en pourcentage de la recette de la taxe sur le gazole	ND.	Moins de 100 %	Moins de 100 %	Moins de 100 %	Moins de 100 %
E	Consommation de gazole (litres par km) ⁽¹⁾	0,315 (estimation)	0,315 (estimation)	0,315 (estimation)	0,315 (estimation)	0,315 (estimation)
F	Taxe sur le gazole (NOK par litre) hors TVA	3,43	3,54	3,74 (à partir du 1er juillet: 3,54)	3,04 (à partir du 1er juillet: 2,72)	2,77
	Taxe sur le gazole (NOK par litre) TVA incluse	4,22	4,35	4,6 (à partir du 1er juillet: 4,35)	3,77 (à partir du 1er juillet: 3,37)	3,43
G	Indemnisation (NOK par km)	ND.	1,37	1,41	1,07 (estimation)	0,62 (estimation)

⁽¹⁾ Selon le gouvernement norvégien, ces chiffres représentent la consommation des véhicules à plus haut rendement énergétique.

2) Nécessité de compenser les pertes de compétitivité

Le gouvernement norvégien a affirmé que le régime d'indemnisation était nécessaire pour maintenir la compétitivité des entreprises de transport par autobus fournissant des services réguliers de transport de voyageurs. Selon les autorités norvégiennes, l'expérience des dernières années a montré clairement qu'il n'était pas possible de maintenir le transport public à un niveau suffisant pour concurrencer efficacement les voitures personnelles sans une contribution substantielle du trésor public. Il a été jugé essentiel de ne pas affaiblir la compétitivité du transport public par rapport aux voitures personnelles.

Le gouvernement norvégien a affirmé que, contrairement à ce qui avait été avancé dans le projet initial ⁽³⁴⁾, la rentabilité de ces entreprises de transport n'était pas suffisante pour absorber des frais plus élevés. Se référant à la décision du parlement norvégien, il craignait que la suppression de l'exonération précédente de la taxe sur le gazole n'affecte la viabilité commerciale de nombreuses lignes régulières, et n'entraîne la fermeture des lignes dites «non subventionnées» qui fonctionnaient avec de faibles marges bénéficiaires. Quant aux autres lignes, il aurait fallu augmenter le prix du billet en risquant d'inciter les usagers à opter pour le transport privé. De plus, une augmentation du prix du billet n'était jugée acceptable compte tenu de la volonté de fournir des services de transport public à des prix abordables.

Le gouvernement norvégien s'est référé sur ce point à un rapport portant sur une évaluation de la situation concurrentielle des autobus directs ⁽³⁵⁾. Il a souligné que, d'après ce rapport, la voiture personnelle utilisée en tant que conducteur ou passager serait l'alternative de transport choisie par 47 % environ des voyageurs sur les quatre lignes sélectionnées (Haukeliekspressen, Møre-ekspressen, Nordfjordekspressen et TIMEkspressen).

Selon le gouvernement norvégien, les coûts liés à l'utilisation de la voiture personnelle ne reflétaient actuellement pas les coûts externes causés par ce moyen de transport.

Eu égard à l'augmentation des coûts découlant de la suppression de l'exonération fiscale, le gouvernement norvégien a soumis des renseignements permettant d'établir une comparaison entre les coûts enregistrés sous l'ancien cadre juridique, c'est-à-dire avec l'exonération de la taxe sur le gazole de 1998, et les coûts sous le nouveau cadre juridique, c'est-à-dire après la suppression de l'exonération au 1^{er} janvier 1999. Selon les autorités norvégiennes, le prix moyen du gazole au détail s'élevait à NOK 4,38 (TVA incluse) par litre en 1998 contre NOK 8,27 (TVA et taxe sur le gazole incluses) en 1999. Le coût par kilomètre était de respectivement NOK 1,38 en 1998 et NOK 2,61 en 1999 (le coût par kilomètre étant calculé en partant d'une consommation estimée de 0,315 litre par kilomètre).

c) *Observations du plaignant*

Aux dires du plaignant, le régime d'indemnisation permettrait aux entreprises de transport de bénéficier d'une indemnité pour une consommation de 0,45 litre au kilomètre, ce qui serait supérieur à la consommation réelle.

d) *Observations de l'Association norvégienne des transports*

Selon les informations communiquées par l'Association norvégienne des entreprises de transport auxquelles fait référence le gouvernement norvégien, les coûts totaux par kilomètre pourraient être estimés à NOK 12 (TVA et taxe sur le gazole incluses). Les coûts du carburant pourraient être estimés à 12 % environ des coûts totaux en 1998 (TVA incluse, mais taxe sur le gazole non comprise) contre 20 % environ en 1999 (TVA et taxe sur le gazole incluses).

e) *Observations concernant la situation comparable au sein de l'EEE*

Aux dires du gouvernement norvégien et de l'Association norvégienne des transports, le régime d'indemnisation appliqué en Norvège serait comparable aux exonérations de la taxe sur les huiles minérales en faveur du transport public local de voyageurs qui sont accordées au sein de l'Union européenne. Ces exonérations sont couvertes par la directive huiles minérales ⁽³⁶⁾ de la CE et la récente décision du Conseil européen du 12 mars 2001 ⁽³⁷⁾. Le gouvernement norvégien a, en outre, indiqué que la topographie spéciale de la Norvège et la très grande dispersion de la population dans le pays par rapport aux autres pays européens nécessitaient la prise de mesures particulières dans le secteur du transport public. Dans les zones éloignées du pays, le transport public pourrait difficilement être maintenu sur une base commerciale.

⁽³⁴⁾ Cf. Projet de budget national 1999 du gouvernement norvégien (St.prp. nr.1 (1998-1999)) qui reprend les propositions faites dans le projet de loi sur les taxes vertes (St.prp. nr. 54 (1997-98)).

⁽³⁵⁾ «Evaluering av konkurranseflater for ekspressbussruter», Hjeltnes COWI AS, juillet 1999.

⁽³⁶⁾ Il existe deux «directives huiles minérales» au sein de la Communauté européenne: la directive 92/81/CEE du Conseil, du 19 octobre 1992, concernant l'harmonisation des structures des droits d'accises sur les huiles minérales (JO L 316, 31.10.1992, p. 12) et la directive 92/82/CEE du Conseil, du 19 octobre 1992, concernant le rapprochement des taux d'accises sur les huiles minérales (JO L 316, 31.10.1992, p. 19).

⁽³⁷⁾ Décision du Conseil du 12 mars 2001 relative aux taux réduits et aux exonérations du droit d'accise sur certaines huiles minérales utilisées à des fins spécifiques (JO L 84, 23.03.2001, p. 23).

Dans sa lettre du 8 mai 2002, le plaignant a affirmé que le régime d'indemnisation norvégien ne pouvait être considéré comme une exonération acceptable couverte par la directive 92/81/CEE du Conseil ⁽³⁸⁾. Il avance à cet égard que l'indemnisation ne dépend pas de la quantité de carburant actuellement consommée, mais plutôt du nombre de kilomètres de la ligne, sans tenir compte du fait que la quantité de carburant consommée varie considérablement en fonction de la vitesse, de la saison, de la qualité des routes, etc. Le plaignant rappelle également que des exonérations ne peuvent être accordées au titre de la directive que si elles ne faussent pas la concurrence.

II. APPRÉCIATION

A. AIDE D'ÉTAT AU SENS DE L'ARTICLE 61, PARAGRAPHE 1, DE L'ACCORD EEE

L'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE dispose que: «Sauf dérogations prévues par le présent accord sont incompatibles avec le fonctionnement du présent accord, dans la mesure où elles affectent les échanges entre les parties contractantes, les aides accordées par les États membres de la CE ou par les États de l'AELE ou accordées au moyen de ressources d'État, sous quelque forme que ce soit, qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.»

Les mesures d'aide prévues par le régime d'indemnisation sont financées par le budget d'État (cf. budget d'État, chapitre 1330, poste 71: Aides aux autobus rapides, «Tilskudd til ekspressbusser»). Il résulte de la jurisprudence établie que les mesures allégeant les charges qui normalement grèvent le budget d'une entreprise constituent une aide d'État ⁽³⁹⁾. Les entreprises de transport par autobus éligibles au régime d'indemnisation perçoivent une contribution financière qui diminue leurs charges commerciales ordinaires (à savoir les coûts liés à la taxe sur le gazole), ce qui leur confère un avantage par rapport à leurs concurrents.

De l'avis de l'Autorité, les observations formulées par la Cour de justice des Communautés européennes dans l'arrêt «Ferring» ⁽⁴⁰⁾ ne modifient en rien cette évaluation. La Cour y considèrerait que les mesures fiscales visant à exonérer certains opérateurs de la taxe en cause et qui indemnisent ces opérateurs pour les surcoûts qu'ils supportent pour l'accomplissement de leurs obligations de service public pouvaient être considérées comme un service fourni par ces opérateurs et ne constituent pas une aide d'État au sens de l'article 92 du traité CE (actuellement article 87 CE). La Cour a également estimé que tant que l'équivalence nécessaire entre l'exonération et les surcoûts encourus existe, les entreprises de transport en cause ne bénéficient d'aucun avantage réel au titre de l'article 92, paragraphe 1, du traité CE (actuellement article 87 CE), car la mesure concernée aura comme seul effet de mettre les opérateurs dans des conditions de concurrence comparables.

Vu les règles particulières du secteur du transport (en particulier, l'article 49 de l'accord EEE et du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil), l'application des conclusions de cet arrêt au secteur du transport n'est pas évidente. La question de la qualification d'aide d'État de l'aide publique accordée pour le transport régulier de voyageurs est actuellement pendante devant la Cour de justice des Communautés européennes ⁽⁴¹⁾.

Par ailleurs, comme cela sera expliqué plus en détail ci-dessous, l'Autorité estime que le gouvernement norvégien n'a pas démontré si et dans quelle mesure les entreprises de transport par autobus bénéficiant du régime d'indemnisation sont soumises à des obligations de service public susceptibles de comporter un éventuel désavantage concurrentiel par rapport aux autres entreprises (commerciales) de transport par autobus. En outre, elle n'est pas convaincue que l'indemnisation des entreprises de transport par autobus directs était limitée aux frais supplémentaires supportés à la suite des prétendues obligations de service public. Tel qu'il est conçu, le régime d'indemnisation ne contient aucun lien explicite entre les éventuelles obligations de service public et l'indemnisation. L'Autorité ne peut, dès lors, exclure le risque que l'aide financière accordée au titre du régime d'indemnisation puisse conférer aux entreprises de transport éligibles un avantage économique réel soumis à l'encadrement des aides d'État de l'EEE.

⁽³⁸⁾ Directive 92/81/CEE du Conseil, du 19 octobre 1992, concernant l'harmonisation des structures des droits d'accises sur les huiles minérales (JO L 316, 31.10.1992, p. 12).

⁽³⁹⁾ Arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes, affaire C-387/92 Banco Exterior de España [1994] Rec. I-877, paragraphe 13, et affaire C-75/97 Belgique c/Commission [1999] Rec. I-3671, paragraphe 23.

⁽⁴⁰⁾ Arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes du 22 novembre 2001, affaire C-53/00, Ferring SA c/ ACCOSS [2001] Rec. I-9067, paragraphes 27 et 29.

⁽⁴¹⁾ Affaire C-280/00, «Altmark Trans GmbH»; demande de décision préjudicielle pendante devant la Cour de justice des Communautés européennes : JO n° C 273, 23.9.2000, p. 8.

Le régime d'aide est, en outre, spécifique en ce sens qu'il favorise uniquement des entreprises du secteur des transports.

Pour qu'une mesure entre dans le champ d'application de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE, il faut qu'elle fausse la concurrence et affecte les échanges entre les États de l'EEE. Lorsque l'aide financière accordée par l'État renforce la position de concurrence d'une entreprise par rapport à d'autres dans les échanges intracommunautaires, il convient de considérer que l'aide engendre une distorsion de la concurrence ⁽⁴²⁾. Selon la jurisprudence récente de la Cour de justice des Communautés européennes, «... en matière d'aides d'État, pour qu'une aide soit susceptible d'affecter les échanges entre les États membres, il suffit que le marché concerné soit ouvert, même partiellement, à la concurrence.» ⁽⁴³⁾

Concernant les éventuels effets de distorsion de l'aide d'État accordée au titre du régime d'indemnisation, l'Autorité rappelle les dispositions légales applicables au transport de voyageurs. L'accès au marché international dans le cas du transport de personnes a été ouvert par le règlement (CEE) 684/92 du Conseil, du 16 mars 1992, établissant des règles communes en matière de transport international de passagers par autocar et par autobus ⁽⁴⁴⁾. Les droits de cabotage ont été introduits par le règlement (CEE) 2454/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, fixant les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un État membre ⁽⁴⁵⁾, remplacé par le règlement (CEE) 12/98 du Conseil, du 11 décembre 1997, sur le même thème ⁽⁴⁶⁾.

Conformément au règlement (CEE) 12/98 du Conseil, le transport de cabotage par route de voyageurs a été libéralisé à partir du 1^{er} janvier 1996, à l'exception des services domestiques ordinaires. Ces dispositions ont ouvert à la concurrence le marché des services occasionnels, des services réguliers spéciaux et des services réguliers prévus dans le cours d'un service régulier international.

Il ressort d'une analyse du marché du transport des voyageurs, effectuée par la Commission européenne, que le marché des transports publics au sein de l'UE s'ouvre progressivement à la concurrence. La Commission européenne fait remarquer que la législation ou les dispositions administratives autorisant la concurrence dans au moins une partie des marchés des autobus et des autocars urbains, régionaux et interrégionaux ⁽⁴⁷⁾ ont été prises dans onze des quinze États membres.

L'analyse de la Commission européenne fait, en outre, référence aux règles des marchés publics et en particulier à la législation nationale des États membres qui amélioreraient l'accès au marché au niveau de la CE/EEE. La Commission européenne a enfin souligné que les entreprises de transport se montrent de plus en plus intéressées à pénétrer le marché domestique d'autres pays et ont, dans une certaine mesure, déjà acquis des parts dans des sociétés nationales d'autobus ou fournissent des services de transport public en dehors de leurs marchés nationaux ⁽⁴⁸⁾.

Comme l'a déjà fait remarquer l'Autorité dans la décision d'ouverture, les entreprises de transport par autobus directs fournissent à la fois des services réguliers et des services occasionnels de transport de voyageurs. Il existe, par conséquent, un risque que l'aide d'État accordée au titre du régime d'indemnisation puisse être utilisée par des entreprises de transport par autobus directs pour des services occasionnels de transport. Par ailleurs, même en ce qui concerne le marché des services réguliers de transport de voyageurs, l'aide d'État accordée sous le régime d'indemnisation risque d'être utilisée par des entreprises de transport éligibles pour fournir des services similaires à l'étranger dans des pays qui ont ouvert ce segment de marché à la concurrence.

⁽⁴²⁾ Affaire 730/79, Philip Morris c/Commission [1980] Rec. p. 2671, paragraphe 11.

⁽⁴³⁾ Arrêt du 4 avril 2001, affaire T-288/97, Regione Friuli Venezia Giulia c/Commission, [2001] Rec. II-1169, paragraphe 95.

⁽⁴⁴⁾ JO n° L 74, 20.3.1992, p. 1; intégré dans l'annexe XIII, point 32, de l'accord EEE.

⁽⁴⁵⁾ JO n° L 251, 29.8.1992, p. 1; intégré dans l'annexe XIII, point 33a, de l'accord EEE.

⁽⁴⁶⁾ JO n° L 004, 08.01.1998, p. 10; intégré dans l'annexe XII, point 33b, de l'accord EEE.

⁽⁴⁷⁾ Cf. Première proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'action des États membres en matière d'exigences de service public et à l'attribution de contrats de service public dans le domaine des transports de voyageurs par chemin de fer, par route et par voie navigable, présentée par la Commission européenne, COM (2000) 7 final du 26.7.2000, http://europa.eu.int/eur-lex/fr/com/pdf/2000/fr_500PC0007.pdf, en particulier, la page 4 de l'exposé des motifs, qui précise notamment que le Danemark, la Finlande et la Suède ont déjà ouvert leurs marchés du transport.

⁽⁴⁸⁾ L'Autorité note que des sociétés norvégiennes de transport par autobus ont acquis des entreprises étrangères fournissant des services de transport par autobus, cf. par exemple, la décision de la Commission européenne du 10 décembre 1999 (affaire n° COMP/M.1768-SCHOYEN/GOLDMAN SACHS/SWEBUS) déclarant compatible avec le marché commun une concentration entre la société norvégienne Schoyen, prestataire en particulier de services de transport par autobus, et la société suédoise Sweautobus, prestataire de services de transport par autobus et par autocar, entre autres, publiée au JO n° C 11 du 14.1.2000, p. 6.

Ces éléments conduisent à eux seuls à la conclusion que le régime d'indemnisation qui octroie une aide aux entreprises fournissant des services réguliers de transport de voyageurs au niveau local, régional et interrégional doit être considéré comme étant de nature à fausser la concurrence et à affecter les échanges au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE.

Cette conclusion concorde avec la pratique de la Commission européenne dans ce domaine ⁽⁴⁹⁾.

L'Autorité fait, de plus, remarquer qu'il ressort des renseignements soumis par le gouvernement norvégien, ainsi que des informations et observations soumises par les tiers lors de la procédure officielle d'examen que l'indemnisation accordée aux entreprises de transport par autobus «non subventionnées» fausse effectivement la concurrence et affecte effectivement les échanges.

Premièrement, les informations soumises lors de la procédure officielle d'examen ont montré que presque 50 % des entreprises de transport éligibles au régime d'indemnisation fournissaient à la fois des services réguliers et des services occasionnels. Les avantages financiers accordés aux entreprises de transport par autobus directs pour la fourniture de services réguliers de transport de voyageurs pourraient donc être canalisés vers d'autres activités telles que les services occasionnels de transport.

Deuxièmement, l'Autorité ne peut exclure que des services réguliers et des services occasionnels soient en concurrence, du moins sur certaines lignes. Concernant la situation de concurrence entre les services réguliers et les services occasionnels de transport par autobus, le gouvernement norvégien a affirmé qu'en raison des différences dans les conditions légales régissant les services d'autobus planifiés et les services d'autobus occasionnels, le transport occasionnel et le transport régulier de voyageurs constituaient deux marchés distincts. L'Autorité souligne toutefois que les possibilités réelles de concurrence entre les services réguliers de transport et les services occasionnels de transport ne peuvent être déterminées de manière abstraite. On ne peut dire si ces deux types de service sont en concurrence ou non qu'en se référant à des lignes et à des conditions bien déterminées telles que la distance, le lieu, etc.

Se basant sur les renseignements soumis par le gouvernement norvégien et les observations qu'il a formulées en réponse aux allégations du plaignant à cet égard, l'Autorité constate qu'un nombre de lignes semblent desservies tant par des services réguliers que par des services occasionnels. Tel semble être le cas notamment lorsque la destination finale est un site touristique ou une station de ski ou lorsque des attractions touristiques sont situées le long de la ligne. Les informations soumises montrent, en outre, que des entreprises fournissant des services réguliers de transport ont été autorisées à desservir des groupes de voyageurs se rendant vers certains lieux d'excursion particuliers.

Le marché des services occasionnels (y compris pour le transport de marchandises/colis) est un marché entièrement libéralisé. Une aide d'État, qui risque de fausser la concurrence sur ce marché, est, dès lors, aussi de nature à affecter les échanges. L'aide d'État risque, en outre, également d'affecter les échanges en ce qui concerne la fourniture de services réguliers de transport. Le fait que des entreprises de transport étrangères fournissant des services réguliers de transport international en Norvège puissent également bénéficier du régime d'indemnisation en question n'exclut pas les effets sur les échanges, parce que les entreprises de transport bénéficiant du régime d'indemnisation peuvent tirer profit de l'ouverture du marché dans d'autres États EEE et assurer des services réguliers de transport en dehors de la Norvège.

L'Autorité conclut, dès lors, que le régime d'indemnisation en question est de nature à fausser la concurrence et à affecter les échanges entre les parties contractantes à l'accord EEE.

Sur la base de ce qui précède, l'Autorité conclut que le régime d'indemnisation en question constitue une aide d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE.

⁽⁴⁹⁾ Cf. décision de la Commission européenne concernant le maintien de la réforme de l'écotaxe, aide d'État N 575/A/99 — Allemagne, ainsi que la décision plus récente de la Commission concernant la poursuite de ces mesures au-delà de mars 2001, aide d'État N 449/2001 — Allemagne, et la décision plus récente de la Commission dans l'aide d'État N 588/2002 — Royaume-Uni concernant un système de prime pour les services d'autocar de longue distance.

B. OBLIGATION DE NOTIFICATION ET OBLIGATION DE SURSIS À EXÉCUTION

L'article 1^{er}, paragraphe 3, du protocole 3 de l'accord relatif à l'institution d'une Autorité de surveillance et d'une Cour de Justice dispose que «l'Autorité de surveillance de l'AELE est informée, en temps utile pour présenter ses observations, des projets tendant à instituer ou à modifier des aides. ... L'État intéressé ne peut mettre à exécution les mesures projetées, avant que cette procédure ait abouti à une décision finale».

Cette obligation de notification et cette obligation de sursis à exécution concernent les «aides nouvelles». En revanche, une «aide existante» peut être accordée tant que l'Autorité n'a pas décidé que l'aide en cause est incompatible avec le fonctionnement de l'accord EEE. Conformément au point 7.2 du chapitre 7 de l'encadrement des aides d'État de l'Autorité, «l'aide existante» se définit comme une aide «pré-EEE» (à savoir «des régimes d'aide en fonction au moment de l'entrée en vigueur de l'accord EEE») et une aide autorisée.

Pour décider si un régime d'aide doit être considéré comme une «aide nouvelle» ou une «aide existante», l'Autorité examine les dispositions légales pertinentes qui prévoient l'aide en cause, et en particulier la date d'entrée en vigueur de ces dispositions. L'Autorité n'est pas tenue de procéder à une analyse économique de la mesure concernée par rapport aux régimes d'aide qui étaient en place avant l'introduction des nouvelles dispositions légales.

Ce point de vue est confirmé par la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes.

Dans l'affaire «Namur-Les Assurances», la Cour de justice des Communautés européennes précise que «... l'apparition d'une aide nouvelle ou la modification d'une aide existante ne peut pas, lorsque l'aide résulte de dispositions légales antérieures qui ne sont pas modifiées, être appréciée d'après l'importance de l'aide et notamment d'après son montant financier à chaque moment de la vie de l'entreprise. C'est par référence aux dispositions qui la prévoient, [à leurs modalités et à leurs limites] qu'une aide peut être qualifiée de nouveauté ou de modification.» ⁽⁵⁰⁾ (nous soulignons).

La suppression de la précédente exonération fiscale, qui reposait sur des décisions adoptées au titre de la loi norvégienne sur les accises, et la mise en place d'un nouveau régime d'indemnisation suffisent pour transformer ce régime d'indemnisation en une «aide nouvelle» au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 3, du protocole 3 de l'accord Surveillance et Cour de justice.

L'Autorité estime, en outre, que le régime d'indemnisation introduit en 1999 contient des dispositions concernant les activités éligibles à l'aide et en particulier concernant le calcul de l'indemnisation qui diffèrent substantiellement des règles précédentes qui régissaient l'exonération fiscale. Elle note en particulier qu'alors que la précédente exonération de la taxe sur le gazole garantissait que les avantages résultant de cette exonération fiscale étaient, par définition, égaux aux coûts résultant de ladite taxe, le régime d'indemnisation nouvellement introduit n'offre aucune garantie que les entreprises de transport ne percevront pas davantage que les coûts réels supportés à la suite de la taxe sur le gazole. Le régime d'indemnisation comporte un risque de surindemnisation, étant donné que le montant de l'indemnisation n'est pas lié aux coûts réels du gazole supportés par les entreprises de transport concernées, mais est déterminé sur la base des kilomètres de ligne parcourus par les entreprises de transport qui demandent l'aide d'État au titre du régime ⁽⁵¹⁾.

Selon l'Autorité, le régime d'indemnisation n'était pas exempté de l'obligation de notification conformément à l'article 17, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil, les conditions prévues dans le règlement n'étant pas remplies ⁽⁵²⁾.

⁽⁵⁰⁾ Arrêt du tribunal du 9 août 1994, affaire C-44/93 Namur-Les Assurances du Crédit SA, [1994] Rec. I-3829, paragraphe 28.

⁽⁵¹⁾ Ce point sera examiné en détail ci-après.

⁽⁵²⁾ Pour une évaluation détaillée du régime d'indemnisation au titre du règlement (CEE) No 1191/69 du Conseil, voir ci-après.

L'Autorité conclut, par conséquent, que le régime d'indemnisation introduit en 1999 constitue une «aide nouvelle» qui aurait dû être préalablement notifiée à l'Autorité, conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 3, du protocole 3 de l'accord Surveillance et Cour de justice ⁽⁵³⁾.

Le régime d'indemnisation en question n'ayant pas été préalablement notifié à l'Autorité, il est considéré comme une «aide illégale pour des raisons de procédure» au sens du chapitre 6 de l'encadrement des aides d'État de l'Autorité.

C. COMPATIBILITÉ DU RÉGIME D'INDEMNISATION AU PROFIT DES AUTOBUS DIRECTS

À la lumière des objectifs invoqués par le gouvernement norvégien, l'Autorité a évalué le régime d'indemnisation des entreprises de transport par autobus «non subventionnées» au regard du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil (et de l'article 49 de l'accord EEE) et de l'article 61, paragraphe 3, point c, de l'accord EEE en association avec les directives concernant les aides d'État, relatives aux aides à la protection de l'environnement.

1. RÈGLEMENT (CEE) N° 1191/69 DU CONSEIL

a) *Cadre juridique*

En vertu de l'article 49 de l'accord EEE, «sont compatibles avec le présent accord les aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports ou qui correspondent au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public.»

Le règlement (CEE) 1191/69 du 26 juin 1969 relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable ⁽⁵⁴⁾, tel que modifié par le règlement (CEE) n° 1893/91 du Conseil, du 20 juin 1999, ⁽⁵⁵⁾ et intégré dans l'accord EEE, fixe les règles suivant lesquelles les paiements d'indemnisation pour des obligations de service public peuvent être considérées comme compatibles avec le fonctionnement de l'accord EEE.

Le règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil reconnaît la compatibilité de l'indemnisation des obligations de service public et les exempté de l'obligation de notification préalable lorsque celles-ci ont été imposées et lorsque le montant de l'indemnisation a été calculé sur la base des dispositions du règlement.

Les obligations de service public au sens du règlement sont définies et énumérées à l'article 2 du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil, duquel on peut déduire que de telles obligations ne peuvent donner lieu à une indemnisation que s'il peut être établi que ces obligations ont été imposées aux entreprises de transport concernés contrairement à leurs intérêts commerciaux.

L'article 3 du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil autorise, en outre, les États de l'AELE à maintenir des obligations de service public afin de garantir des services de transport suffisants, compte tenu de l'intérêt public et du recours possible à d'autres formes de transport. Les entreprises de transport peuvent demander aux autorités compétentes de mettre fin à ces obligations lorsque celles-ci entraînent des désavantages économiques. L'article 6, paragraphe 2, du règlement exige que la décision de maintien d'obligations de service public prévoie également une indemnisation déterminée conformément aux dispositions du règlement (cf. articles 10 à 13 du règlement).

⁽⁵³⁾ Les conclusions de l'autorité sont conformes à la pratique de la Commission européenne, par exemple, aide d'État N 1999/99 — Pays-Bas, concernant l'exonération fiscale d'entreprises de transport municipales.

⁽⁵⁴⁾ JO n° L 156, 28.6.1969, p.1, intégré dans l'accord EEE sous le point 4, chapitre I. «Transports intérieurs» de l'annexe XIII.

⁽⁵⁵⁾ JO n° L 169, 29.6.1991, p.1; intégré dans l'accord EEE sous le point 4, chapitre I. «Transports intérieurs» de l'annexe XIII.

b) *Définition des obligations de service public*

Au départ, l'Autorité fait observer qu'elle n'exclut pas que les conditions imposées dans le règlement norvégien régissant le transport national des voyageurs puissent, en principe, être considérées comme des obligations de service public au sens de l'article 2, paragraphes 2 à 5, du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil.

c) *Imposition d'obligations spécifiques de service public à des entreprises de transport par autobus «non subventionnées»*

Sur la base des informations qui lui ont été soumises, l'Autorité estime que les conditions prévues dans le règlement norvégien régissant le transport national des voyageurs ne peuvent être considérées comme ayant été imposées aux entreprises de transport par autobus qui bénéficient du régime d'indemnisation au profit des autobus directs.

De l'avis de l'Autorité, il existe une différence importante entre les entreprises de transport par autobus «subventionnées» et les entreprises de transport par autobus «non subventionnées» qui doivent être évaluées différemment au regard du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil. Cette différence suit les conditions-cadres juridiques qui ont été établies en vertu de la loi norvégienne. Les entreprises de transport «subventionnées» ont été sélectionnées pour fournir des services réguliers de transport de voyageurs suivant une procédure d'appel d'offres dans laquelle les autorités compétentes imposent les conditions spécifiques dans lesquelles les entreprises de transport sont invitées à fournir des services de transport. Les entreprises de transport sélectionnées reçoivent une aide d'État directe sous la forme d'une indemnisation des coûts résultant de la fourniture de services de transport à un niveau déterminé par la procédure d'appel d'offres. La conclusion avec les entreprises de transport sélectionnées par appel d'offres d'un contrat leur donnant le droit d'exploiter une certaine ligne moyennant le respect des obligations prédéterminées, pourrait être considérée comme une décision par laquelle des obligations de service public spécifiques ont été imposées à l'entreprise de transport sélectionnée. En revanche, les entreprises de transport «non subventionnées» ont entrepris de fournir des services réguliers de transport en partant de considérations commerciales. Selon la loi norvégienne, ces entreprises de transport ne sont, dès lors, pas autorisées à percevoir une aide d'État directe pour la fourniture de services réguliers de transport de voyageurs sur ces lignes.

L'Autorité estime que l'autorisation de fournir des services réguliers de transport de voyageurs sur certaines lignes que les autorités compétentes délivrent aux entreprises de transport par autobus «non subventionnées» ne peut être considérée comme une décision imposée au sens des articles 3 et 6 du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil. Selon l'Autorité, l'autorisation est plus une condition préalable à la fourniture de services réguliers de transport de voyageurs qu'une décision imposant la fourniture de tels services à ces entreprises de transport. Bien que l'autorisation accordée à ces entreprises de transport par autobus prévoie l'obligation de satisfaire aux conditions prévues dans la loi relative aux transports ainsi que dans le règlement régissant le transport national de voyageurs, ces conditions ne constituent pas forcément des obligations de service public imposées aux entreprises de transport concernées, étant donné que ces entreprises ont demandé l'autorisation d'exploiter des services réguliers de transport sur la base de considérations commerciales. L'Autorité fait, en outre, remarquer que le niveau de service semble avoir été déterminé, dans une large mesure, par les entreprises de transport par autobus qui ont demandé l'autorisation d'exploiter des services réguliers de transport de voyageurs sur une ligne donnée plutôt que par les autorités publiques ⁽⁵⁶⁾.

L'Autorité est consciente que les demandes d'autorisation pour des lignes déterminées et le niveau de services offerts par les entreprises d'autobus, qui est fixé dans ces autorisations, étaient soumis à des conditions-cadres juridiques qui exemptaient les entreprises de transport concernées (d'une partie ⁽⁵⁷⁾) des coûts résultant de la taxe sur le gazole. Il n'est pas exclu que les conditions commerciales à la base de la demande d'autorisation d'exploiter des services réguliers de transport de voyageurs aient changé dans le cas où les entreprises de transport par autobus doivent supporter elles-mêmes (en partie) les coûts du gazole.

⁽⁵⁶⁾ Cf. par exemple, la décision du comté de Møre et Romsdal, du 6 février 2002 et la décision du comté de Buskerud, du 22 août 2001. Ces deux décisions sont disponibles sur l'Internet.

⁽⁵⁷⁾ Les entreprises qui ont demandé une autorisation avant le 1^{er} janvier 1999 ont obtenu une exonération intégrale de la taxe sur le gazole; lorsque les autorisations ont été accordées après cette date, les entreprises de transport étaient, en principe, soumises à la taxe sur le gazole tout en ayant droit à percevoir une compensation au titre du régime d'indemnisation en cause, c'est-à-dire tout en ne bénéficiant que d'un allègement partiel des coûts résultant de la taxe sur le gazole.

L'Autorité fait également remarquer que les dispositions légales pertinentes (cf. article 19 du règlement régissant le transport national des voyageurs) sembleraient autoriser les entreprises de transport à demander qu'il soit mis fin aux services de transport sur une ligne particulière ou que des modifications soient apportées aux conditions de fourniture des services de transport. Sur la base d'une telle demande, les autorités compétentes pourraient imposer des obligations de service public à l'entreprise de transport concernée dès lors que le maintien des services de transport sur cette route apparaît nécessaire dans l'intérêt public. L'application de cette disposition aurait permis aux autorités norvégiennes de définir les lignes considérées comme d'intérêt public et d'arrêter les conditions et obligations à imposer à l'entreprise de transport concernée afin de garantir un niveau de service que l'entreprise de transport n'offrirait pas si elle prenait en considération uniquement ses propres intérêts commerciaux.

L'Autorité souligne toutefois que cette disposition n'a pas été appliquée dans le cas présent. Elle est donc d'avis qu'aucune décision imposant des obligations de service public à des entreprises de transport déterminées n'a donc été prise par les autorités publiques compétentes.

d) Détermination des surcoûts par rapport aux coûts supportés par les entreprises de transport par autobus «non subventionnées» dans leur propre intérêt commercial

L'Autorité est consciente que l'article 19 du règlement régissant le transport national des voyageurs peut n'avoir pas été invoqué en raison de l'existence du régime d'indemnisation. Elle a, dès lors, examiné, sur la base de la situation financière des entreprises de transport, si des entreprises de transport non subventionnées pouvaient être considérées comme assumant des obligations contraires à leur intérêt commercial telles que celles qui sont prévues dans la loi relative aux transports et dans le règlement régissant le transport national des voyageurs (en particulier, lorsque l'exploitation de certaines lignes se ferait à perte sans les recettes découlant du régime d'indemnisation).

L'Autorité n'exclut pas que des entreprises de transport commerciales (c'est-à-dire rentables) puissent être éligibles à l'aide d'État sous forme d'indemnisation pour des obligations de service public, comme l'a soutenu l'Association norvégienne des transports. Toutefois, pour qu'une telle aide d'État puisse être considérée comme compatible avec le fonctionnement de l'accord EEE, il faut que les exigences imposées dans le règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil soient remplies (en particulier, le surcoût net généré par des obligations de service public spécifiques doit être déterminé et le montant de l'indemnisation doit être calculé en conséquence).

Conformément aux «méthodes communes de compensation» prévues aux articles 10 à 13 du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil, le montant de l'indemnisation doit être défini sur la base des surcoûts des conditions et obligations spécifiques, déduction faite des bénéfices. L'application de cette méthode exigerait que les autorités compétentes établissent une comparaison entre la situation dans laquelle l'obligation de service public est remplie et la situation (réelle ou hypothétique) dans laquelle l'entreprise de transport en cause aurait été libre de décider d'exploiter ou non le service en cause sur la base de considérations purement commerciales. La détermination du montant de l'indemnisation nécessite que les autorités compétentes procèdent à une évaluation au cas par cas des effets des obligations de service public en cause sur les coûts et sur les recettes.

L'Autorité note à cet égard que le régime d'indemnisation en question ne fournit pas une telle évaluation. Dès lors, on voit difficilement comment on peut considérer que le régime d'indemnisation des entreprises de transport par autobus directs répond aux exigences prévues dans le règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil.

L'Autorité observe, par ailleurs, que les renseignements soumis par le gouvernement norvégien et l'Association norvégienne des transports n'établissent pas clairement les surcoûts liés aux prétendues obligations de service public et n'établissent pas non plus ces surcoûts pour des transporteurs déterminés. Elle fait remarquer à ce propos qu'aucune estimation du surcoût n'a été soumise pour certaines obligations (par exemple pour l'obligation inconditionnelle de transport). De plus, certaines des obligations auxquelles le gouvernement norvégien et l'Association norvégienne des transports font référence n'impliqueraient, selon l'Autorité, pas forcément de surcoûts par rapport à ce que les entreprises de transport concernées feraient dans leur propre intérêt commercial (par exemple, l'obligation de publication adéquate des informations concernant leurs plans de réseau). D'autres conditions sembleraient également générer des recettes supplémentaires qu'il conviendrait de déduire des surcoûts. Or, aucune information sur d'éventuelles recettes additionnelles découlant des obligations auxquelles l'Association norvégienne des transports fait référence n'a été soumise.

L'Autorité estime, par conséquent, que le gouvernement norvégien n'a pas prouvé l'existence de surcoûts en rapport avec toutes les obligations de service public alléguées et toutes les entreprises de transport prétendument soumises à ces obligations.

e) *Indemnisation limitée aux surcoûts nets dus aux obligations de service public*

Le gouvernement norvégien a soutenu que le régime d'indemnisation ne pouvait entraîner une surindemnisation des entreprises de transport par autobus directs, étant donné que le montant de l'indemnisation serait toujours inférieur aux coûts représentés par la taxe sur le gazole.

Il importe peu de savoir si l'indemnisation ne couvre que partiellement ou non les coûts liés à la taxe sur le gazole pour évaluer la compatibilité du régime d'indemnisation au regard du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil, étant donné que les coûts liés à la taxe sur le gazole supportés par les entreprises de transport par autobus directs, peuvent ne pas être égaux aux coûts représentés par les obligations de service public alléguées.

Comme indiqué ci-dessus, les renseignements soumis consistaient seulement en des estimations portant sur certaines obligations et certaines entreprises de transport. Alors que certaines obligations auxquelles l'Association norvégienne des transports a fait référence sembleraient s'appliquer à l'ensemble des services réguliers de transport de voyageurs (par exemple, l'obligation inconditionnelle de transport, la mise en service d'un nombre suffisant d'autobus ou la publication dans le «Rutebok»), d'autres sembleraient applicables uniquement à un certain nombre d'entreprises de transport (par exemple, utilisation de certains terminus et arrêts déterminés, obligation d'équiper les arrêts d'autobus de panneaux d'information, priorité à certains groupes de voyageurs et utilisation de billets et distributeurs de billets approuvés par les autorités compétentes) ⁽⁵⁸⁾.

Les conditions dans lesquelles des services réguliers de transport sont fournis et des surcoûts (nets) éventuels sont supportés par les entreprises de transport par autobus concernées peuvent, par conséquent, différer considérablement d'une entreprise de transport par autobus à l'autre et d'une ligne à l'autre. D'un autre côté, le montant de l'indemnisation est déterminé sur la base de la production des lignes. Le montant ne varie pas en fonction de l'existence ou non d'obligations spécifiques ni des coûts liés à ces obligations.

Le gouvernement norvégien n'a donc pas prouvé que l'aide d'État accordée au titre du régime d'indemnisation n'entraîne pas de surindemnisation des prétendus coûts de service public supportés par les entreprises de transport concernées.

f) *Conclusions concernant l'évaluation au regard du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil et observations finales*

À la lumière des considérations qui précèdent, l'Autorité conclut que les conditions dans lesquelles les entreprises de transport par autobus directs fournissent des services réguliers de transport de voyageurs ne peuvent être considérées d'une manière abstraite comme des obligations de service public imposées aux entreprises de transport en cause. En outre, le gouvernement norvégien n'a pas démontré que les prétendues obligations de service public généraient des surcoûts (et n'a pas quantifié ces coûts) et que l'indemnisation accordée aux autobus directs au titre du régime d'indemnisation en question était limitée à ces surcoûts. Pour l'Autorité, les conditions prévues dans le règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil ne sont, dès lors, pas remplies.

En supposant que le régime d'indemnisation pouvait être évalué directement au regard de l'article 49 de l'accord EEE ⁽⁵⁹⁾, l'Autorité estime que le régime d'indemnisation ne pouvait être considéré comme compatible avec cette disposition, puisque le gouvernement norvégien n'a pas fourni la preuve que l'indemnisation était nécessaire et proportionnée à la fourniture d'un service public.

⁽⁵⁸⁾ Les informations fournies par l'Association norvégienne des transports concernant le coût des obligations de service public et des conditions imposées dans les autorisations individuelles montrent clairement la différence qui existe dans les conditions de fourniture des services de transport.

⁽⁵⁹⁾ À cet égard, l'autorité fait également remarquer que selon les conclusions récemment présentées par l'Avocat général Léger dans l'affaire «Altmark Trans», le recours aux dispositions de base du traité CE concernant le remboursement des obligations de service public n'est pas admissible (cf. premières conclusions présentées le 19 mars 2002, paragraphes 114–117, non encore publiées).

L'Autorité aimerait souligner que la conclusion ci-dessus ne signifie pas que les services réguliers de transport de voyageurs fournis par des autobus directs ne doivent pas être indemnisés pour les coûts inhérents aux obligations de service public qui leur ont été réellement imposées. Afin de déterminer les surcoûts liés à ces obligations et d'accorder une indemnisation couvrant ceux-ci, les autorités compétentes doivent procéder à une évaluation individuelle des conditions des lignes en cause pour établir si et dans quelle mesure des obligations de service public sont ou peuvent être imposées à l'entreprise de transport en cause. Sans cette évaluation individuelle des autorités nationales compétentes, l'Autorité ne voit pas comment le régime d'indemnisation des entreprises de transport par autobus directs pourrait être considéré comme compatible avec les règles EEE sur les aides d'État.

Enfin, l'Autorité n'a pas connaissance d'une quelconque décision de la Commission européenne dans laquelle une aide comparable à celle accordée au titre du régime d'indemnisation en question aurait été autorisée sur la base du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil. Au contraire, une récente décision de la Commission portant sur l'octroi de primes pour des services d'autocars de longue distance au Royaume-Uni montre que pour apprécier la compatibilité de paiements d'indemnités pour des obligations de service public au titre du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil, la Commission européenne a attaché une grande importance au risque de surindemnisation. La Commission européenne a estimé que tel qu'il était conçu, le régime d'aide, qui prévoyait le calcul des primes en fonction des kilomètres parcourus sans lien avec les coûts réellement supportés pour des obligations de service public, ne permettait pas d'éviter le risque de surindemnisation. Ce n'est qu'après l'introduction par les autorités britanniques de mécanismes garantissant que les paiements effectués au titre du régime d'aide ne pouvaient conduire à une surindemnisation ni au niveau général ni au niveau de chaque entreprise de transport bénéficiaire que la Commission européenne a conclu à la conformité du régime d'aide avec les exigences visées dans le règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil ⁽⁶⁰⁾.

2. ARTICLE 61, PARAGRAPHE 3, POINT C), DE L'ACCORD EEE EN ASSOCIATION AVEC LES RÈGLES RELATIVES AUX AIDES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT DE L'ENCADREMENT DES AIDES D'ÉTAT

Sur la base du complément d'informations fourni par le gouvernement norvégien, l'Autorité s'est penchée sur la question de savoir si le régime d'indemnisation peut bénéficier d'une exemption au titre de l'article 61, paragraphe 3, point c), de l'accord EEE en rapport avec le chapitre 15 de l'encadrement des aides d'État relatif aux aides pour la protection de l'environnement.

Il convient de rappeler pour commencer qu'un nouvel encadrement des aides d'État de l'EEE pour la protection de l'environnement ⁽⁶¹⁾ a été adopté après que l'Autorité eut pris la décision d'ouvrir la procédure d'examen.

Conformément au point 73 du nouveau chapitre 15 de l'encadrement des aides d'État de l'EEE, le nouvel encadrement s'applique à partir de son adoption (à savoir le 23 mai 2001). En vertu du point 74 du nouveau chapitre 15 de l'encadrement des aides d'État sur les aides pour la protection de l'environnement, l'Autorité appliquera les dispositions de l'encadrement de 1994 ⁽⁶²⁾ à toutes les aides non notifiées si l'aide a été octroyée avant l'adoption du nouvel encadrement. Dans la mesure où l'aide a été octroyée après l'adoption du nouvel encadrement, l'Autorité appliquera les nouvelles règles.

Comme indiqué ci-dessus, le régime d'indemnisation constitue une aide nouvelle qui n'a pas été notifiée à l'Autorité par le gouvernement norvégien. Il s'agit, par conséquent, d'une aide non notifiée au sens du point 74 des nouvelles règles relatives aux aides pour la protection de l'environnement de l'encadrement des aides d'État.

En conséquence, l'Autorité a évalué le régime d'indemnisation pour la période du 1^{er} janvier 1999 au 22 mai 2001 sur la base des règles relatives aux aides pour la protection de l'environnement de l'encadrement des aides d'État de 1994 et, pour la période démarrant le 23 mai 2001, sur la base des nouvelles règles relatives aux aides pour la protection de l'environnement de l'encadrement des aides d'État.

⁽⁶⁰⁾ Aide d'État n° N 588/2002 — Royaume-Uni.

⁽⁶¹⁾ Décision de l'autorité du 23 mai 2001, déc. n° 152/01/COL, publiée au JO L 237, 6.9.2001, p. 16.

⁽⁶²⁾ Publication au JO n° L 231 du 3.9.1994.

a) **Évaluation du régime d'indemnisation au titre des règles relatives aux aides pour la protection de l'environnement de l'encadrement des aides d'État de 1994**

En vertu du point 15.4.3 des règles relatives aux aides pour la protection de l'environnement de l'encadrement des aides d'État de l'Autorité de 1994, l'octroi d'une aide au fonctionnement peut être accepté dans les domaines de la gestion des déchets et de l'allègement des taxes écologiques. L'application des conditions imposées dans l'encadrement des aides d'État de l'Autorité implique que l'indemnisation devrait seulement compenser les surcoûts de production et que l'aide devrait être temporaire et, en principe, dégressive, pour inciter à accélérer la réduction de la pollution ou une utilisation plus rationnelle des ressources. Un tel allègement temporaire de taxes écologiques nouvelles peut être autorisé lorsqu'il s'avère nécessaire pour compenser une perte de compétitivité, notamment au niveau international. Un facteur supplémentaire à prendre en considération est la contrepartie exigée des entreprises en matière de réduction de leur pollution.

1) *Indemnisation limitée aux surcoûts de production*

Pendant la procédure officielle d'examen, le gouvernement norvégien a soumis des chiffres relatifs aux sommes totales dépensées au titre du régime d'indemnisation par rapport aux recettes provenant de la taxe sur le gazole. Ces chiffres, qui ont été actualisés sur la base des récentes propositions budgétaires du gouvernement norvégien, sont reproduits dans le tableau ci-dessous.

Tableau 3:

	1998	1999	2000	2001	2002
Paiements d'indemnisations (révisés)	ND.	64,0 millions	71,7 millions	40,8 millions	29,0 millions
Recettes provenant de la taxe sur le gazole (TVA incluses) ⁽¹⁾	ND.	64,0 millions	66,0 millions	53,0 millions	51,0 millions

⁽¹⁾ Ces chiffres ne représentent pas le montant réel des recettes liées à la perception de la taxe sur le gazole auprès des entreprises de transport par autobus «non subventionnées», mais sont calculés sur la base de la consommation des véhicules les plus propres.

Selon les indications fournies par le gouvernement norvégien, les recettes provenant de la taxe sur le gazole étaient supérieures aux sommes dépensées au titre du régime d'indemnisation. Le niveau général d'indemnisation était donc, selon lui, toujours inférieur à 100 %.

Les autorités norvégiennes ont indiqué, à cet égard, que les recettes provenant de la taxe sur le gazole seraient, en réalité, supérieures aux montants indiqués dans le tableau ci-dessus. Selon les autorités norvégiennes, les montants des recettes qui ont été communiqués à l'Autorité ne reposaient pas sur la taxe sur le gazole réellement perçue auprès des entreprises de transport par autobus non subventionnées, mais étaient calculés en partant du principe que les entreprises de transport par autobus concernées utiliseraient les véhicules à plus haut rendement énergétique (d'une consommation de 0,315 litre par km). D'après les autorités norvégiennes, les entreprises de transport par autobus n'étaient pas toutes équipées de ce genre de véhicule. Si des entreprises de transport devaient, en réalité, avoir une consommation de gazole supérieure à celle qui a été retenue pour calculer les recettes, le chiffre des recettes provenant de la taxe sur le gazole serait plus élevé. Dans ce cas, le niveau d'indemnisation et donc l'intensité de l'aide seraient en réalité moins élevés que ce qui a été calculé sur la base des chiffres présentés par les autorités norvégiennes.

Toutefois, vu l'absence d'informations vérifiables sur le montant exact des recettes provenant de la taxe sur le gazole prélevée auprès d'entreprises de transport par autobus directs bénéficiant du régime d'indemnisation, l'Autorité ne peut que se baser sur les chiffres mis à sa disposition par le gouvernement norvégien, tels qu'ils sont repris dans le tableau ci-dessus. Selon ces chiffres, le niveau d'indemnisation serait de 100 % en 1999, d'environ 109 % en 2000 et de 77 % en 2001. Tel qu'il est déterminé sur la base des chiffres ci-dessus, le niveau d'indemnisation moyen au cours de la période de 1999 à 2001 s'élèverait à 95,3 %.

L'Autorité déplore que les chiffres fournis par le gouvernement norvégien ne lui permettent pas d'établir le niveau exact d'indemnisation. Malgré les incertitudes qui subsistent, l'Autorité peut néanmoins conclure que le montant de l'indemnisation octroyée au titre du régime d'indemnisation se limitait en moyenne aux surcoûts (c'est-à-dire aux coûts résultant de la taxe sur le gazole, y compris la TVA ⁽⁶³⁾). L'Autorité prend également bonne note de l'assurance que lui a donnée le gouvernement norvégien que les montants alloués au titre du régime qui dépasseraient le niveau requis pour compenser la consommation calculée sur la base des véhicules à plus haut rendement énergétique ne seraient pas payés. Elle prend également acte de la déclaration faite par le gouvernement norvégien que les frais inhérents à la conduite d'assistance et à la conduite de positionnement ne seraient pas entièrement indemnisés.

2) *Allègement temporaire et dégressif des nouvelles taxes écologiques pour inciter à accélérer la réduction de la pollution ou une utilisation des ressources plus rationnelle*

L'Autorité constate que le régime d'indemnisation en soi n'est pas limité dans le temps. Le maintien du régime d'indemnisation dépend des propositions budgétaires annuelles du gouvernement norvégien et des décisions budgétaires annuelles prises par le Parlement norvégien. Toutefois, la partie du régime d'indemnisation à apprécier au regard des règles relatives aux aides pour la protection de l'environnement de l'encadrement des aides d'État de 1994 est limitée dans le temps, à savoir du 1^{er} janvier 1999 au 22 mai 2001, soit environ deux années et demie ⁽⁶⁴⁾.

À l'examen des chiffres présentés par le gouvernement norvégien, l'Autorité remarque que les montants alloués au régime d'indemnisation ont diminué entre 1999 et 2001 (de 64 millions NOK en 1999 à 40,8 millions NOK en 2001). Les chiffres présentés par le gouvernement norvégien ⁽⁶⁵⁾ révèlent une réduction du niveau d'indemnisation au cours de la période de 1999 à 2001 de 100 % en 1999 à 77 % en 2001. Si le niveau d'indemnisation résultant de l'application du régime d'indemnisation en 2002 devait être pris en compte (à savoir 56,9 %), une certaine tendance générale à la baisse pourrait être observée. Il convient toutefois de faire remarquer à cet égard que dans sa pratique, la Commission européenne n'a pas exigé le respect strict du principe de dégressivité ⁽⁶⁶⁾.

En revanche, le niveau d'indemnisation appliqué pendant cette même période était très élevé. Les chiffres présentés par le gouvernement norvégien font ressortir un niveau moyen d'indemnisation de 95,3 % ⁽⁶⁷⁾. Comme indiqué ci-dessus, ce pourcentage n'est pas forcément le reflet du niveau réel d'indemnisation, puisque ces chiffres sont des estimations basées sur la consommation de gazole supposée uniquement des véhicules à plus haut rendement énergétique.

Il convient de rappeler que l'indemnisation accordée ne couvrirait une grande part des coûts supportés par les entreprises de transport en raison de la taxe sur le gazole que dans le cas où celles-ci disposeraient d'une flotte entièrement composée de véhicules à plus haut rendement énergétique. Par rapport à la situation d'avant-1999, où les entreprises de transport par autobus étaient entièrement exonérées de la taxe sur le gazole, il est raisonnable de supposer que les entreprises de transport sembleraient avoir ainsi une incitation à réduire les surcoûts et à remplacer leur flotte existante par de nouveaux véhicules à haut rendement énergétique. L'Autorité regrette que le gouvernement norvégien n'ait pas fourni d'informations sur le comportement adopté par les entreprises de transport éligibles après la suppression de l'exonération de la taxe et l'introduction du régime d'indemnisation, en particulier concernant d'éventuels investissements dans des véhicules moins polluants. L'Autorité se rend toutefois compte que dans le cadre des règles relatives aux aides pour la protection de l'environnement de l'encadrement des aides d'État de 1994, l'aide autorisée n'était pas soumise à un plafond fixe. La pratique adoptée par la Commission concernant les règles relatives aux aides pour la protection de l'environnement de l'encadrement des aides d'État de 1994 montre que les conditions concernant l'effet incitatif de la mesure fiscale en question étaient considérées comme remplies dans la mesure où l'exonération fiscale ne compensait pas pleinement la taxe. Dans ces conditions, la Commission européenne a estimé que la taxe elle-même incitait les bénéficiaires à réduire leur comportement pollueur ⁽⁶⁸⁾.

⁽⁶³⁾ Les surcoûts résultant de la suppression de l'exonération de la taxe sur le gazole se composent à la fois de la taxe sur le gazole elle-même et de la TVA appliquée sur cette taxe. Il convient de souligner que les surcoûts n'englobent toutefois pas la TVA imposée sur le prix du gazole lui-même.

⁽⁶⁴⁾ Cf. aide d'État n° NN 75/2002 — Finlande, où la Commission a estimé que l'exigence relative au caractère temporaire de l'aide était remplie, attendu que la durée du système à apprécier au regard des règles relatives aux aides pour la protection de l'environnement de l'encadrement des aides d'État de 1994 étaient limitées à quatre ans environ; cf. également les aides d'État n° NN 3/A/2001 et NN 4/A/2001 — Suède, où la Commission européenne a estimé que «... la question de savoir si l'aide était temporaire devient sans objet.»

⁽⁶⁵⁾ Concernant le calcul du niveau d'indemnisation, cf. explication page 33.

⁽⁶⁶⁾ Cf. décision de la Commission mentionnée en note 64 de bas de page.

⁽⁶⁷⁾ Concernant le calcul du niveau d'indemnisation, cf. explication page 33.

⁽⁶⁸⁾ Cf. par exemple, aides d'État n° NN 3/A/2001 et NN 4/A/2001 — Suède «Prolongation du régime fiscal CO₂»; le système a été apprécié au regard des règles relatives aux aides pour la protection de l'environnement en partie de l'encadrement des aides d'État de 1994 et en partie du nouvel encadrement des aides d'État; aide d'État n° N 575/A/1999 — Allemagne «Poursuite de la réforme de l'écotaxe».

3) *Nécessité de compenser les pertes de compétitivité*

Selon l'encadrement, un allègement temporaire de taxes écologiques peut être autorisé lorsqu'il s'avère nécessaire pour compenser une perte de compétitivité.

La suppression de l'exonération de la taxe sur le gazole en faveur des entreprises de transport par autobus représente une charge supplémentaire pour les entreprises fournissant des services réguliers de transport de voyageurs. Selon les estimations des autorités norvégiennes, cette majoration des coûts représentait 8 % environ des frais généraux de ces entreprises par kilomètre. Les services fournis par les entreprises de transport par autobus directs sont offerts en concurrence à des voyageurs qui utiliseraient autrement leur véhicule personnel. Le transport public engendre moins de nuisances pour l'environnement que l'usage de la voiture personnelle. Selon des études relatives aux coûts externes du transport en Europe (et incluant la Norvège), les coûts externes moyens liés à l'utilisation de la voiture (y compris les facteurs externes tels que la pollution de l'air, le changement climatique et les accidents) représentent plus du double des coûts externes causés par l'utilisation d'autobus ⁽⁶⁹⁾. Aucun système global ne permettrait à l'heure actuelle d'internaliser entièrement ces coûts externes dans les divers modes de transport et donc de les refléter dans les prix de marché. Selon le gouvernement norvégien, les coûts se rapportant à l'utilisation de la voiture personnelle ne reflètent actuellement pas les coûts externes causés par ce moyen de transport. L'indemnisation accordée aux entreprises assurant le transport de voyageurs réguliers pourrait, dès lors, être interprétée comme une indemnisation des coûts externes non payés qui sont causés par l'usage de voitures personnelles. Une telle mesure constitue la meilleure solution de remplacement en l'absence de système complet internalisant les coûts externes liés au système de transport. Vu les particularités du marché de fourniture de services réguliers de transport de voyageurs, l'Autorité estime que l'adoption de mesures visant à sauvegarder la position concurrentielle des services réguliers de transport de voyageurs par rapport à l'utilisation du véhicule personnel en tant qu'alternative de transport est justifiée.

4) *Régime d'indemnisation non contraire à l'intérêt commun*

L'Autorité attire enfin l'attention sur le fait que l'aide au transport local et régional de voyageurs est dans l'intérêt commun des parties contractantes. Comme l'a souligné la Commission européenne dans sa communication «Développer le réseau des citoyens», du 10 juillet 1998, «[p]our fonctionner convenablement, le système de transport européen a besoin d'une structure adaptée et durable de transports locaux et régionaux de voyageurs. Il contribue au développement économique, à l'emploi et réduit les encombrements routiers. Il dépollue l'environnement en consommant moins d'énergie, en réduisant les nuisances sonores et en produisant moins de polluants. Il réduit l'exclusion sociale en permettant aux personnes non motorisées de se rendre au travail ou à l'école, d'aller au magasin ou chez le médecin et de se déplacer pour leurs loisirs — en sachant que les femmes, les jeunes, les personnes âgées, les chômeurs et les handicapés sont particulièrement dépendants des transports publics.»

Partant de ces considérations, la Commission européenne a approuvé, entre autres, une exonération fiscale en faveur des entreprises fournissant des services de transport local de voyageurs en Allemagne ⁽⁷⁰⁾. Comme dans le présent cas, l'exonération de la taxe sur les huiles minérales en Allemagne n'a été accordée qu'aux entreprises de transport fournissant des services réguliers/planifiés de transport de voyageurs, à l'exclusion des services occasionnels.

Le plaignant a soutenu que le régime d'indemnisation fausserait la concurrence entre les sociétés qui fournissent des services réguliers de transport de voyageurs et celles qui fournissent des services occasionnels. À ce propos, il a fait référence, en particulier, à certaines lignes où des entreprises fournissant des services réguliers de transport de voyageurs et des entreprises fournissant des services occasionnels de transport de voyageurs seraient en concurrence directe.

Comme expliqué ci-dessus, l'Autorité partage ce point de vue. Mais de l'avis de l'Autorité, l'effet de distorsion du régime d'indemnisation n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs poursuivis par le régime.

⁽⁶⁹⁾ Ces chiffres reposent sur une étude menée par l'INFRAS et l'IWW en 2000; on y fait référence dans le récent Livre blanc sur la «Politique européenne de transport à l'horizon 2010 : l'heure des choix».

⁽⁷⁰⁾ Aide d'État n° N 575/A/99 — Allemagne «Poursuite de la réforme de l'écotaxe» et aide d'État n° N 449/2001 — Allemagne «Poursuite de la réforme de l'écotaxe après le 31 mars 2002», disponibles à l'adresse Internet: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/industrie/n575a-99.pdf.

L'Autorité fait remarquer que les entreprises de transport éligibles à l'aide au titre du régime d'indemnisation fournissent des services réguliers de transport de voyageurs sur la base d'une autorisation délivrée par les autorités locales. Les intérêts publics sont pris en considération lors de l'émission de l'autorisation de façon à disposer d'une offre suffisante de services de transport. On peut donc estimer que les autobus directs font partie intégrante du système de transport collectif norvégien. Les autobus directs constituent souvent l'unique moyen de transport collectif et l'unique alternative à l'utilisation de la voiture personnelle. Ces éléments justifient l'aide publique octroyée aux autobus directs pour la fourniture de services réguliers de transport de voyageurs.

Le fait que des services occasionnels de transport sont fournis en concurrence avec des services réguliers sur certaines lignes ne modifie en rien l'appréciation globale. La libéralisation du marché des services occasionnels de transport peut conduire à des chevauchements au niveau des transports offerts par des entreprises de services réguliers et des entreprises de services occasionnels. Cela ne remet toutefois pas en question la nécessité d'indemniser les entreprises de transport par autobus directs face à l'utilisation de la voiture personnelle en tant que principal moyen de transport.

Quant à la distorsion de concurrence entre les services réguliers et les services occasionnels de transport, l'Autorité se réfère également à l'assurance que lui ont donnée les autorités norvégiennes que l'indemnisation n'est accordée que pour des services réguliers de transport de voyageurs. Les entreprises de transport par autobus directs qui fournissent des services occasionnels de transport ne sont, par conséquent, pas autorisées à percevoir des paiements au titre du régime d'indemnisation. Concernant les effets de distorsion présumés découlant de la réorganisation des lignes des entreprises de transport par autobus directs en vue de conduire des personnes à destination de lieux touristiques, l'Autorité estime qu'une telle réorganisation des lignes dans le but de tenir compte de modifications de la demande ne remet nullement en question la qualification du service en cause de «service régulier» au sens de l'article 2, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 12/98 du Conseil ⁽⁷¹⁾. Selon les autorités norvégiennes, les déviations par rapport à l'itinéraire original n'ont été approuvées qu'en tant qu'éléments des obligations de service public spécifiées dans l'autorisation de l'entreprise de transport concernée. Ces services de transport faisaient, dès lors, toujours partie des services réguliers de transport de voyageurs fournis par l'entreprise de transport en question. Le fait que la destination de certaines lignes régulières puisse être un site touristique ne modifie pas la nature du service et ne fait donc pas d'un service régulier un service occasionnel. Les prétendus effets de distorsion liés à la «conduite d'assistance» et à la «conduite de positionnement» dont profiteraient les entreprises de transport par autobus directs pour offrir des services touristiques à des groupes de voyageurs ne semblent pas résulter de l'application du régime d'indemnisation en tant que tel. Si les services auxquels le plaignant fait référence devaient être qualifiés de «services occasionnels» au sens de l'article 2, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 12/98 du Conseil, ils ne seraient pas éligibles à l'indemnisation.

À la lumière des considérations ci-dessus, l'Autorité estime que les effets de distorsion résultant du régime d'indemnisation se limitent à ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif poursuivi, en l'occurrence le maintien de la situation concurrentielle des services réguliers de transport de voyageurs par rapport à la voiture personnelle.

b) *Appréciation au regard des règles relatives aux aides pour la protection de l'environnement du nouvel encadrement des aides d'État*

Les règles relatives aux aides pour la protection de l'environnement du nouvel encadrement des aides d'État arrêtent des dispositions spécifiques applicables à toute aide opérationnelle se présentant sous la forme de réductions ou d'exonérations fiscales. Conformément au point 42, «[l]ors de l'adoption de taxes frappant certaines activités et imposées pour des raisons de protection de l'environnement, les États de l'AELE peuvent estimer nécessaire de prévoir des dérogations temporaires au profit de certaines entreprises, notamment en raison de l'absence d'harmonisation au niveau européen, ou des risques temporaires de perte de compétitivité internationale de certaines entreprises. ... En examinant si ces mesures peuvent déroger à l'interdiction générale des aides d'État prévue à l'article 61, paragraphe 1, il conviendra notamment de vérifier si la taxe en question correspond à une taxe qui doit être imposée dans la Communauté européenne en vertu d'une décision communautaire. Cet aspect est essentiel pour savoir s'il pourrait y avoir une perte de compétitivité internationale pour le contribuable.»

⁽⁷¹⁾ En vertu de l'article 2, paragraphe 1, «[l]e caractère régulier du service n'est pas affecté par le fait d'une adaptation des conditions d'exploitation du service»

- 1) *Exemption d'une durée de dix ans de nouvelles taxes écologiques correspondant à des taxes communautaires harmonisées*

Conformément au point 46.1. (b) des règles relatives aux aides pour la protection de l'environnement de l'encadrement des aides d'État, des exonérations d'une durée de dix ans de nouvelles taxes écologiques peuvent être justifiées si la taxe correspondant à une taxe communautaire harmonisée excède celle qui est prévue dans la législation communautaire pour autant que le montant effectivement payé par les entreprises après réduction reste supérieur au minimum communautaire, à un niveau tel qu'il incite les entreprises à agir pour l'amélioration de la protection de l'environnement.

Dans ce contexte, l'Autorité a apprécié si les taux de la taxe sur le gazole arrêtés par la loi norvégienne sont supérieurs aux taux applicables dans la Communauté européenne.

Conformément à l'article 5, paragraphe 1, de la directive 92/82/CEE, le taux minimal de l'accise sur le gazole (utilisé comme carburant) est fixé à 245,00 euros par 1 000 litres (soit 0,245 euros par litre). Exprimé en NOK, le taux minimal d'accise sur l'huile minérale était fixé à 2,037 NOK par litre en 2001 ⁽⁷²⁾ et 1,96 NOK par litre en 2002 ⁽⁷³⁾.

Les taux d'accise sur le gazole applicables en Norvège s'élevaient à NOK 3,44 par litre en 2001 (taux d'accise moyens pondérés applicables au cours de la période couverte par le nouvel encadrement des aides pour la protection de l'environnement) et NOK 3,43 par litre en 2002. Ces taux sont supérieurs aux taux applicables dans la Communauté européenne.

L'Autorité a, par ailleurs, apprécié dans quelle mesure le montant à charge des entreprises de transport par autobus soumises à la taxe sur le gazole mais bénéficiant du régime d'indemnisation en question serait encore supérieur au taux minimal d'accise sur le gazole fixé dans la directive huiles minérales de la CE.

En se basant sur les taux applicables de la taxe sur le gazole (TVA incluse) en 2001 et 2002 et sur le niveau d'indemnisation (intensité de l'aide) indiqué dans le tableau ci-dessus ⁽⁷⁴⁾, l'Autorité a calculé le taux de la taxe sur le gazole réellement payée par les entreprises de transport qui bénéficient du régime d'indemnisation. Ce calcul produit les résultats suivants: en 2001, la taxe réellement payée par les entreprises de transport par autobus était de 0,79 NOK par litre ⁽⁷⁵⁾, ce qui est inférieur au taux minimal applicable aux huiles minérales dans la Communauté, celui-ci s'élevant à 2,037 NOK par litre. En 2002, la taxe réellement payée par les entreprises de transport par autobus s'élevait à 1,47 NOK par litre ⁽⁷⁶⁾, ce qui est inférieur au taux minimal applicable aux huiles minérales dans la Communauté, qui s'élevait à 1,96 NOK par litre.

Même si le niveau réel d'indemnisation est peut-être inférieur aux chiffres communiqués par le gouvernement norvégien, l'Autorité n'est, par manque d'informations précises à ce sujet, pas en mesure d'établir que les montants réellement payés par les entreprises de transport par autobus directs restent supérieurs au minimum communautaire.

Par conséquent, l'Autorité estime qu'une exemption de dix ans ne se justifie pas dans le cas présent.

⁽⁷²⁾ Ce calcul est basé sur le taux de conversion 8,3145 NOK = 1 EUR, arrêté par l'Autorité pour 2001.

⁽⁷³⁾ Ce calcul est basé sur le taux de conversion 8,0105 NOK = 1 EUR, arrêté par l'autorité pour 2002; cf. page Internet de l'autorité: <http://www.eftasurv.int/fieldsofwork/fieldstateaid/dbaFile791.html>.

⁽⁷⁴⁾ Concerne le calcul du niveau d'indemnisation, cf. explication page 33.

⁽⁷⁵⁾ Ce calcul est basé sur un niveau d'indemnisation de 77 % (la taxe réellement payée correspondant à 23 % du taux de la taxe applicable). Le taux de la taxe applicable était fixé, du 1^{er} janvier 2001 au 30 juin 2001, à NOK 3,77 par litre et à partir du 1^{er} juillet 2001, à NOK 3,37 par litre. Le taux moyen pondéré de la taxe pour la période régie par les règles relatives aux aides pour la protection de l'environnement du nouvel encadrement des aides d'État était donc de NOK 3,44 par litre environ.

⁽⁷⁶⁾ Ce calcul est basé sur un niveau d'indemnisation de 57 % (la taxe réellement payée correspondant à 43 % du taux de la taxe applicable). En 2002, le taux était fixé à NOK 3,43 par litre.

2) *Exemption d'une durée de cinq ans de nouvelles taxes écologiques correspondant à des taxes communautaires harmonisées*

Conformément au point 48, deuxième alinéa, des règles relatives aux aides pour la protection de l'environnement de l'encadrement des aides d'État, «... l'État de l'AELE conserve la possibilité d'octroyer des aides au fonctionnement conformément aux conditions prévues aux points 40 et 41, si la réduction remplit lesdites conditions. Si la taxe correspond à une taxe faisant l'objet d'une harmonisation communautaire, une autorisation expresse de déroger au minimum communautaire doit en tout état de cause être prévue dans la disposition communautaire d'harmonisation fiscale correspondante.»

a) *Nature temporaire et intensité de l'aide*

En vertu du point 40 de l'encadrement, «[p]our toutes ces aides au fonctionnement, la durée de l'aide est limitée à cinq années en cas d'aide "dégressive". Son intensité peut atteindre 100 % des surcoûts la première année, mais doit baisser de façon linéaire pour arriver à un taux zéro à la fin de la cinquième année.» Le point 41 de l'encadrement ajoute qu'«[e]n cas d'aide "non dégressive", la durée de l'aide est limitée à cinq années et son intensité est limitée à 50 % des surcoûts.»

S'agissant du caractère temporaire de l'aide, l'Autorité fait remarquer, comme cela a été souligné plus haut, que le régime d'indemnisation en soi n'est pas limité dans le temps. L'Autorité constate également que le Parlement norvégien a décidé de maintenir le régime d'indemnisation en 2003 et de lui allouer à cette fin une somme de NOK 30 millions.

Concernant l'intensité d'aide admissible, l'Autorité remarque que le régime d'indemnisation en soi n'est pas conçu de manière telle que l'intensité de l'aide baisserait de façon linéaire, pour tomber de 100 % au cours de la première année à zéro à la fin de la cinquième année. L'aide n'est, dès lors, pas «dégressive» au sens du point 40 de l'encadrement. Une aide «non dégressive» est admissible pour autant que sa durée soit limitée à cinq ans et que son intensité n'excède pas 50 % des surcoûts. Sur la base des chiffres ci-dessus, le niveau d'indemnisation (intensité de l'aide) au cours des années 2001 et 2002 était de respectivement 77 % et 57 % (soit une intensité d'aide moyenne de 67 % sur la période de deux ans) ⁽⁷⁷⁾.

Le régime d'indemnisation ne contient, par ailleurs, aucune disposition apte à garantir que le niveau moyen d'indemnisation au cours de la période de cinq ans serait limité à 50 % des surcoûts dus à la taxe sur le gazole.

b) *Dérogation au minimum communautaire*

Le point 44 (b) de l'encadrement communautaire des aides d'État précise qu'une dérogation ayant pour effet que les entreprises bénéficiaires paient moins que le minimum communautaire serait incompatible avec l'article 61 de l'accord EEE «[s]i une telle dérogation n'avait pas été autorisée dans la Communauté européenne par la directive communautaire en cause ...». Dans les cas où une telle dérogation aurait été autorisée, «l'Autorité pourra considérer qu'elle est compatible au regard de l'article 61, dans la mesure où elle est nécessaire et que son ampleur n'est pas disproportionnée par rapport aux objectifs poursuivis par l'EEE. L'Autorité accordera une importance particulière à la stricte limitation dans le temps d'une telle dérogation.»

Sur la base des chiffres présentés par le gouvernement norvégien, il semblerait que les entreprises de transport bénéficiant du régime d'indemnisation payent moins que le minimum communautaire.

Même si l'indemnisation était limitée à 50 % des coûts résultant de la taxe sur le gazole, comme le requiert le point 41 des règles relatives aux aides pour la protection de l'environnement de l'encadrement des aides d'État, la taxe sur le gazole réellement payée par les entreprises de transport par autobus éligibles resterait inférieure au taux minimal harmonisé: en 2001, le montant à payer par les entreprises de transport se serait élevé à NOK 1,71 par litre alors qu'il aurait été de NOK 2,037 par litre au taux harmonisé; en 2002, le montant à payer par les entreprises de transport se serait élevé à NOK 1,72 par litre, le taux harmonisé étant de NOK 1,96 par litre.

Vu que le gouvernement norvégien a omis de soumettre des informations permettant à l'Autorité de déterminer le niveau exact d'indemnisation, l'Autorité présume, sur la base des considérations susmentionnées, que le montant de la taxe sur le gazole réellement payé par les entreprises éligibles au régime d'indemnisation était inférieur au taux harmonisé pour l'huile minérale fixé dans la directive huiles minérales.

⁽⁷⁷⁾ Pour le calcul du niveau d'indemnisation, cf. explication page 33.

En conséquence et conformément au point 44 des règles relatives aux aides pour la protection de l'environnement de l'encadrement des aides d'État, l'Autorité doit apprécier si l'exonération de la taxe sur le gazole aurait pu être autorisée dans la CE.

L'article 8, paragraphe 2, lettre c), de la directive 92/81/CEE autorise les États membres de la CE à appliquer des exonérations ou réductions totales ou partielles du taux de l'accise aux huiles minérales utilisées dans le cadre du transport de personnes. Le 12 mars 2001, le Conseil de la CE a adopté une décision visant à autoriser pour plusieurs États membres de la CE des exonérations de l'accise sur l'huile minérale, principalement pour les véhicules de transport public de voyageurs au niveau local ⁽⁷⁸⁾.

Le régime d'indemnisation en cause n'est pas limité aux services locaux de transports, mais s'étend aux services régionaux et interrégionaux de transport.

Quant à la question de savoir si une exonération de l'accise sur le gazole aurait pu être autorisée dans la Communauté européenne, l'Autorité constate d'emblée que l'article 8, paragraphe 2, de la directive huiles minérales ne limite pas la possibilité d'exonérations au transport local de voyageurs. Une exonération pour le transport régional et interrégional de voyageurs ne semblerait donc pas être exclue.

Par ailleurs, l'Autorité considère que la justification d'un régime d'indemnisation pour le transport régulier de voyageurs ne s'applique pas uniquement au transport local. Les informations en possession de l'Autorité ne montrent pas que la situation concurrentielle des entreprises de transport par autobus directs en tant qu'éléments du système de transport collectif par rapport à la voiture personnelle est nettement meilleure sur les lignes régionales et interrégionales que sur les lignes locales. L'Autorité a également tenu compte des conditions géographiques particulières de la Norvège et du fait qu'en raison du réseau ferroviaire limité, les services réguliers d'autobus constituent souvent l'unique moyen de transport collectif et l'unique alternative à l'utilisation de la voiture personnelle.

Conformément au point 44 (b) des règles relatives aux aides pour la protection de l'environnement de l'encadrement des aides d'État, l'Autorité doit encore examiner si l'exonération fiscale en cause est nécessaire, non disproportionnée par rapport aux objectifs EEE poursuivis et strictement limitée dans le temps. De plus, le point 45 de l'encadrement des aides d'État précise que «... les mesures fiscales en cause doivent concourir de façon significative à la protection de l'environnement. Il convient de s'assurer que les dérogations ou exonérations, par leur nature, ne portent pas atteinte aux objectifs généraux poursuivis.»

Vu que les entreprises de transport bénéficiant du régime d'indemnisation jouissaient auparavant d'une exonération totale de l'accise sur le gazole, la suppression de cette exonération d'accise couplée à l'exonération partielle de ces surcoûts augmente les coûts des entreprises de transport et les incite ainsi à réduire la pollution en investissant, entre autres, dans des véhicules à plus haut rendement énergétique. Par ailleurs, le régime d'indemnisation vise à maintenir la situation concurrentielle du transport régulier de voyageurs par rapport à la voiture personnelle qui engendre davantage de coûts externes que les moyens de transport collectifs. À la lumière de ces considérations, la suppression de l'exonération de l'accise sur le gazole et le régime d'indemnisation contribuent à la réalisation des objectifs de protection environnementale. Comme on l'a souligné ci-dessus, les effets de distorsion du régime d'indemnisation, en particulier concernant la fourniture de services occasionnels de transport, sont considérés comme se limitant à ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs poursuivis.

Cependant, comme expliqué ci-dessus, le régime d'indemnisation n'est pas limité dans le temps et n'offre pas la garantie que l'aide d'État accordée au titre du système est limitée à 50 % des surcoûts de production. Comme indiqué ci-dessus, les informations soumises par les autorités norvégiennes en ce qui concerne l'application du régime d'indemnisation en 2001 et 2002 ne montrent pas que le plafond de 50 % a été respecté.

⁽⁷⁸⁾ Cf. note 37 de bas de page.

Par conséquent, afin de garantir la conformité avec les règles relatives aux aides pour la protection de l'environnement de l'encadrement des aides d'État, l'Autorité estime qu'il est nécessaire de demander au gouvernement norvégien de limiter la durée du régime d'indemnisation à cinq ans à partir de la date d'entrée en vigueur des nouvelles règles relatives aux aides pour la protection de l'environnement de l'encadrement des aides d'État. Autrement dit, la durée du régime d'indemnisation doit être limitée au 22 mai 2006 au plus tard.

L'Autorité demande, par ailleurs, au gouvernement norvégien de veiller à ce que toute indemnisation accordée au titre du régime d'indemnisation des entreprises de transport par autobus directs soit limitée à 50 % des surcoûts dus à la taxe sur le gazole. Tous montants accordés aux entreprises de transport par autobus directs qui dépasseraient ce plafond doivent être considérés comme incompatibles avec le fonctionnement de l'accord EEE et devraient être récupérés auprès du destinataire.

c) *Conclusions au titre de l'article 61, paragraphe 3, point c), de l'accord EEE en association avec les règles relatives aux aides pour la protection de l'environnement de l'encadrement des aides d'État*

Le régime d'indemnisation des entreprises de transport par autobus rapides applicable au cours de la période du 1^{er} janvier 1999 au 22 mai 2001 répond aux conditions prévues par les règles relatives aux aides pour la protection de l'environnement de l'encadrement des aides d'État de 1994. Toute aide accordée au titre du régime d'indemnisation durant cette période peut être considérée comme compatible avec le fonctionnement de l'accord EEE.

Le régime d'indemnisation des entreprises de transport par autobus rapides applicable à partir du 23 mai 2001 peut être considéré comme compatible avec le fonctionnement de l'accord EEE pour autant qu'il soit limité dans le temps, c'est-à-dire à cinq ans à partir de la date d'entrée en vigueur des nouvelles règles relatives aux aides pour la protection de l'environnement de l'encadrement des aides d'État, et que l'indemnisation accordée aux autobus directs soit limitée à 50 % des surcoûts dus à la taxe sur le gazole en rapport avec la fourniture de services réguliers de transport de voyageurs. Aucune indemnisation ne peut être accordée pour les coûts résultant de la taxe sur le gazole en rapport avec d'autres services de transport (par exemple, fourniture de services occasionnels de transport au sens de l'article 2, paragraphe 3, du règlement 12/98 ou transport de marchandises).

Tous montants qui excèdent ce plafond et qui sont accordés au titre du régime d'indemnisation à partir du 23 mai 2001 sont considérés comme incompatibles avec le fonctionnement de l'accord EEE et doivent être récupérés auprès du destinataire. Concernant la future application du régime d'indemnisation, le gouvernement norvégien doit adopter des mesures garantissant que l'indemnisation accordée au titre du système n'excèdera pas 50 % des surcoûts dus à l'accise sur le gazole.

3. CONCLUSIONS

Le régime d'indemnisation des entreprises de transport par autobus rapides (qui est basé sur le budget d'État, chapitre 1330, poste 71) constitue une «aide nouvelle» au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 3, du protocole 3 de l'accord Surveillance et Cour de justice. Il a été mis en vigueur sans autorisation de l'Autorité et est, par conséquent, considéré comme «illégal pour des raisons de procédure» conformément au chapitre 6 de l'encadrement des aides d'État de l'Autorité.

L'Autorité ne remet pas en question le financement public du transport régulier de voyageurs en général. Toutefois, tout financement de ce type doit être conforme aux règles des aides d'État applicables à l'EEE.

L'Autorité considère que le gouvernement norvégien n'a pas démontré que le régime d'indemnisation des entreprises de transport par autobus rapides répond aux exigences prévues dans le règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil. Comme elle l'a fait remarquer ci-dessus, cette conclusion n'exclut pas que les entreprises de transport par autobus directs fournissant des services réguliers de transport de voyageurs puissent être indemnisées pour les coûts inhérents aux obligations de service public qui leur seraient imposées. Toute indemnisation de ce type devrait respecter les règles prévues dans le règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil.

En revanche, l'Autorité estime que la suppression de l'exonération de la taxe sur le gazole pour les autobus combinée au régime d'indemnisation pour les services réguliers de transport de voyageurs peut être considérée comme poursuivant des objectifs de protection de l'environnement. Les entreprises de transport par autobus directs fournissant des services réguliers de transport de voyageurs font partie du système de transport collectif norvégien. Le transport collectif engendre moins de coûts externes que l'utilisation de la voiture personnelle. En l'absence de système global d'internalisation des coûts externes dans tous les modes de transport, l'indemnisation du transport collectif peut être considérée comme justifiée dans le but de maintenir sa position concurrentielle par rapport à la voiture personnelle.

Étant donné que le régime d'indemnisation couvre la période démarrant le 1^{er} janvier 1999, l'Autorité devait apprécier le régime d'indemnisation à la fois au regard des règles relatives aux aides pour la protection de l'environnement de l'encadrement des aides d'État de 1994 et au regard des nouvelles règles de l'encadrement des aides d'État. Alors que le régime d'indemnisation peut être considéré comme compatible avec les règles relatives aux aides pour la protection de l'environnement de l'encadrement des aides d'État de 1994, son maintien à partir du 23 mai 2002 ne peut être jugé compatible que si le régime est limité dans le temps et si le montant de l'indemnisation accordée aux entreprises de transport par autobus directs est limité à 50 % des surcoûts dus à la taxe sur le gazole.

La limitation dans le temps implique que le régime d'indemnisation ne peut être appliqué au-delà du 23 mai 2006 au plus tard. Les entreprises de transport devraient être informées de la durée limitée du régime d'indemnisation.

La limitation de l'indemnisation à 50 % des surcoûts requiert du gouvernement norvégien qu'il limite toute indemnisation future à 50 % des surcoûts dus à la taxe sur le gazole et qu'il examine si les sommes payées aux entreprises de transport par autobus directs individuelles au titre du régime d'indemnisation dans le passé depuis le 23 mai 2001 respectaient le plafond de 50 %. Toute indemnisation dépassant ce plafond ne peut être jugée compatible avec l'article 61, paragraphe 3, lettre c), de l'accord EEE en association avec les règles relatives aux aides pour la protection de l'environnement de l'encadrement des aides d'État. La partie excédentaire, intérêts compris, des paiements déjà effectués au titre d'indemnisations dont le montant dépasse le plafond autorisé de 50 % doit être récupérée auprès du bénéficiaire de l'aide.

Tous montants excédentaires devraient être récupérés auprès des entreprises de transport par autobus directs selon les modalités prévues par le droit national, pour autant que celles-ci n'aboutissent pas à rendre pratiquement impossible la récupération exigée par le droit de l'EEE et ne portent pas atteinte au principe d'équivalence par rapport aux procédures visant à trancher des litiges du même type, mais purement nationaux ⁽⁷⁹⁾,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

1. Le régime d'indemnisation des entreprises de transport par autobus rapides (chapitre 1330, poste 71 du budget d'État) constitue une nouvelle aide d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE. Le régime d'indemnisation a été mis en œuvre en violation des obligations incombant au gouvernement norvégien au titre de l'article 1^{er}, paragraphe 3, du protocole 3, de l'accord Surveillance et Cour de justice et constitue, par conséquent, une «aide illégale pour des raisons de procédure» au sens du chapitre 6 de l'encadrement des aides d'État de l'Autorité.
2. Le régime d'indemnisation des entreprises de transport par autobus rapides tel qu'il était appliqué du 1^{er} janvier 1999 au 22 mai 2001 est compatible avec le fonctionnement de l'accord EEE et en particulier avec l'article 61, paragraphe 3, point c), de celui-ci, en association avec le chapitre 15 de l'encadrement des aides d'État de l'Autorité adopté en 1994.
3. Le régime d'indemnisation des entreprises de transport par autobus rapides qui est appliqué depuis le 23 mai 2001 est compatible avec le fonctionnement de l'accord EEE, et en particulier avec l'article 61, paragraphe 3, point c), de celui-ci, en association avec le chapitre 15 de l'encadrement des aides d'État de l'Autorité tel qu'il a été modifié en 2001, pour autant que:
 - a) le régime d'indemnisation soit limité à cinq ans à compter du 23 mai 2001;

⁽⁷⁹⁾ Arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes du 13 juin 2002, affaire C-382/99 Royaume des Pays-Bas c/Commission, [2002] Rec. I-5163, paragraphe 90.

- b) l'indemnisation accordée au titre du régime ne dépasse pas 50 % des coûts résultant de la taxe sur le gazole en rapport avec la fourniture de services réguliers de transport de voyageurs.
4. Tous paiements effectués au titre du régime d'indemnisation à compter du 23 mai 2001 qui excèdent le montant de l'aide admissible visé au point 3 sont incompatibles avec le fonctionnement de l'accord EEE.
5. L'aide incompatible visée au point 4 doit être récupérée auprès des bénéficiaires. La récupération se fait sans délai et dans le respect des procédures du droit national, pour autant qu'elles permettent l'exécution effective et immédiate de la décision. L'aide à récupérer comprend les intérêts à compter de la date à laquelle elle a été mise à la disposition des bénéficiaires jusqu'à la date de sa récupération. Les intérêts seront calculés sur la base du taux de référence utilisé pour calculer l'équivalent-subvention de l'aide régionale.
6. Le gouvernement norvégien est invité à prendre les mesures nécessaires pour garantir le respect des points 3 et 5 avec effet immédiat. Concernant la limitation dans le temps prévue au point 3.a., il est invité à informer les bénéficiaires de l'aide sans délai de la limitation du régime d'indemnisation actuel au 23 mai 2006 au plus tard. S'agissant de la conformité avec les exigences des points 3.b. et 5, il est invité à examiner si les paiements effectués aux entreprises de transport par autobus directs au titre du régime d'indemnisation depuis le 23 mai 2001 respectent le plafond des 50 %.
7. Le gouvernement norvégien est invité à informer l'Autorité, dans les deux mois suivant la réception de la présente décision, des mesures qu'il a prises pour s'y conformer.
8. Le Royaume de Norvège est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 16 juillet 2003.

Par l'Autorité de surveillance AELE

Le président

Einar M. BULL
