

Journal officiel

de l'Union européenne

L 175



Édition
de langue française

Législation

55^e année
5 juillet 2012

Sommaire

II Actes non législatifs

ACCORDS INTERNATIONAUX

2012/357/UE:

- ★ **Décision n° 2/2012 du Conseil des ministres ACP-UE du 15 juin 2012 concernant le statut de la République du Soudan au regard de l'accord de partenariat entre les membres du groupe des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique, d'une part, et la Communauté européenne et ses États membres, d'autre part** 1

RÈGLEMENTS

- ★ **Règlement (UE) n° 587/2012 de la Commission du 7 juin 2012 interdisant la pêche du makaire bleu dans l'océan Atlantique par les navires battant pavillon du Portugal** 3
- ★ **Règlement d'exécution (UE) n° 588/2012 de la Commission du 3 juillet 2012 enregistrant une dénomination dans le registre des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées [Kalocsa fűszerpaprika-örlemény (AOP)]** 5
- ★ **Règlement d'exécution (UE) n° 589/2012 de la Commission du 4 juillet 2012 approuvant la substance active fluxapyroxad, conformément au règlement (CE) n° 1107/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant la mise sur le marché des produits phytopharmaceutiques, et modifiant l'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 540/2011 de la Commission ⁽¹⁾** 7

Règlement d'exécution (UE) n° 590/2012 de la Commission du 4 juillet 2012 établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes 11

Prix: 3 EUR

(suite au verso)

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

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 d'exécution (UE) n° 591/2012 de la Commission du 4 juillet 2012 modifiant les prix représentatifs et les montants des droits additionnels à l'importation pour certains produits du secteur du sucre, fixés par le règlement d'exécution (UE) n° 971/2011 pour la campagne 2011/2012 13

DÉCISIONS

2012/358/UE:

- ★ **Décision d'exécution de la Commission du 3 juillet 2012 fixant la participation financière de l'Union aux dépenses effectuées par l'Allemagne dans le contexte des interventions d'urgence prises pour lutter contre l'influenza aviaire en novembre 2010 [notifiée sous le numéro C(2012) 4359]** 15

2012/359/UE:

- ★ **Décision de la Banque centrale européenne du 28 juin 2012 modifiant la décision BCE/2011/25 relative à des mesures temporaires supplémentaires concernant les opérations de refinancement de l'Eurosystème et l'éligibilité des garanties (BCE/2012/11)** 17

III Autres actes

ESPACE ÉCONOMIQUE EUROPÉEN

205/2011/COL:

- ★ **Décision de l'Autorité de surveillance AELE n° 205/11/COL du 29 juin 2011 relative à l'avenant du contrat de services d'Hurtigruten (Norvège)** 19



II

(Actes non législatifs)

ACCORDS INTERNATIONAUX

DÉCISION N° 2/2012 DU CONSEIL DES MINISTRES ACP-UE

du 15 juin 2012

concernant le statut de la République du Soudan du Sud au regard de l'accord de partenariat entre les membres du groupe des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique, d'une part, et la Communauté européenne et ses États membres, d'autre part

(2012/357/UE)

LE CONSEIL DES MINISTRES ACP-UE,

vu l'accord de partenariat entre les membres du groupe des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique, d'une part, et la Communauté européenne et ses États membres, d'autre part, signé à Cotonou le 23 juin 2000 ⁽¹⁾, tel que modifié pour la première fois à Luxembourg le 25 juin 2005 ⁽²⁾ et tel que modifié pour la deuxième fois à Ouagadougou le 22 juin 2010 ⁽³⁾ (ci-après dénommé l'«accord de partenariat ACP-UE»), et notamment son article 94,

vu la décision n° 1/2005 du Conseil des ministres ACP-CE du 8 mars 2005 concernant l'adoption du règlement intérieur du Conseil des ministres ACP-CE ⁽⁴⁾, et notamment son article 8, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

- (1) La deuxième modification de l'accord de partenariat ACP-UE a été appliquée à titre provisoire depuis le 31 octobre 2010.
- (2) L'article 94 de l'accord de partenariat ACP-UE dispose que toute demande d'adhésion d'un État doit être portée à la connaissance du Conseil des ministres et approuvée par ce dernier.

⁽¹⁾ JO L 317 du 15.12.2000, p. 3.

⁽²⁾ Accord modifiant l'accord de partenariat entre les membres du groupe des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique, d'une part, et la Communauté européenne et ses États membres, d'autre part, signé à Cotonou le 23 juin 2000 (JO L 209 du 11.8.2005, p. 27).

⁽³⁾ Accord modifiant, pour la deuxième fois, l'accord de partenariat entre les membres du groupe des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique, d'une part, et la Communauté européenne et ses États membres, d'autre part, signé à Cotonou le 23 juin 2000 et modifié une première fois à Luxembourg le 25 juin 2005 (JO L 287 du 4.11.2010, p. 3).

⁽⁴⁾ JO L 95 du 14.4.2005, p. 44.

(3) Le 20 mars 2012, la République du Soudan du Sud a présenté une demande d'adhésion conformément à l'article 94 de l'accord de partenariat ACP-UE, ainsi qu'une demande de statut d'observateur lui permettant de participer aux institutions conjointes établies par ledit accord en attendant que la procédure d'adhésion soit terminée.

(4) Le statut d'observateur devrait être valable jusqu'au 20 novembre 2012. Le Soudan du Sud devrait déposer l'acte d'adhésion auprès des dépositaires de l'accord de partenariat ACP-UE, à savoir le secrétariat général du Conseil de l'Union européenne et le secrétariat des États ACP, au plus tard à cette date,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Approbation des demandes d'adhésion et de statut d'observateur

La demande de la République du Soudan du Sud d'adhérer à l'accord de partenariat entre les membres du groupe des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique, d'une part, et la Communauté européenne et ses États membres, d'autre part, signé à Cotonou le 23 juin 2000, modifié une première fois à Luxembourg le 25 juin 2005 et modifié une deuxième fois à Ouagadougou le 22 juin 2010, est acceptée.

Le Soudan du Sud bénéficiera d'un statut d'observateur jusqu'au 20 novembre 2012 en vertu de l'accord de partenariat ACP-UE.

Le Soudan du Sud déposera son acte d'adhésion auprès des dépositaires de l'accord de partenariat ACP-UE, à savoir le secrétariat général du Conseil de l'Union européenne et le secrétariat des États ACP, au plus tard à cette date.

*Article 2***Entrée en vigueur**

La présente décision entre en vigueur le jour suivant celui de son adoption.

Fait à Port Vila, le 15 juin 2012.

Par le Conseil des ministres ACP-UE

Le président

A. BAPTISTE

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (UE) N° 587/2012 DE LA COMMISSION

du 7 juin 2012

interdisant la pêche du makaire bleu dans l'océan Atlantique par les navires battant pavillon du Portugal

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil du 20 novembre 2009 instituant un régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche⁽¹⁾, et notamment son article 36, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) n° 44/2012 Conseil du 17 janvier 2012 établissant, pour 2012, les possibilités de pêche dans les eaux de l'UE et, pour les navires de l'UE, dans certaines eaux n'appartenant pas à l'UE en ce qui concerne certains stocks ou groupes de stocks halieutiques faisant l'objet de négociations ou d'accords internationaux⁽²⁾, fixe des quotas pour 2012.
- (2) Il ressort des informations communiquées à la Commission que le volume des captures effectuées dans le stock visé à l'annexe du présent règlement par les navires battant pavillon de l'État membre visé à ladite annexe ou enregistrés dans cet État membre dépasse le quota attribué pour 2012.
- (3) Il est donc nécessaire d'interdire les activités de pêche pour ce stock,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Épuisement du quota

Le quota de pêche attribué pour 2012 à l'État membre visé à l'annexe du présent règlement pour le stock figurant dans celle-ci est réputé épuisé à compter de la date indiquée dans ladite annexe.

Article 2

Interdictions

Les activités de pêche concernant le stock visé à l'annexe du présent règlement par les navires de pêche battant pavillon de l'État membre mentionné à ladite annexe ou enregistrés dans cet État membre sont interdites à compter de la date fixée dans cette annexe. En particulier, la détention à bord, le transfert, le transbordement et le débarquement de poissons prélevés par lesdits navires dans le stock concerné sont également interdits après cette date.

Article 3

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le 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 7 juin 2012.

*Par la Commission,
au nom du président,*

Lowri EVANS

*Directeur général des affaires maritimes
et de la pêche*

⁽¹⁾ JO L 343 du 22.12.2009, p. 1.

⁽²⁾ JO L 25 du 27.1.2012, p. 55.

ANNEXE

N°	5/T&Q
État membre	Portugal
Stock	BUM/ATLANT
Espèce	Makaire bleu (<i>Makaira nigricans</i>)
Zone	Océan Atlantique
Date	13 mai 2012

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 588/2012 DE LA COMMISSION**du 3 juillet 2012****enregistrant une dénomination dans le registre des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées [Kalocsai fűszerpaprika-őrlemény (AOP)]**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 510/2006 du Conseil du 20 mars 2006 relatif à la protection des indications géographiques et des appellations d'origine des produits agricoles et des denrées alimentaires ⁽¹⁾, et notamment son article 7, paragraphe 4, premier alinéa,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 6, paragraphe 2, premier alinéa, et en application de l'article 17, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 510/2006, la demande d'enregistrement de la dénomination «Kalocsai fűszerpaprika-őrlemény» déposée par la Hongrie, a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* ⁽²⁾.

- (2) Aucune déclaration d'opposition, conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 510/2006, n'ayant été notifiée à la Commission, cette dénomination doit donc être enregistrée,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

La dénomination figurant à l'annexe du présent règlement est enregistrée.

*Article 2*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 Etat membre.

Fait à Bruxelles, le 3 juillet 2012.

Par la Commission,
au nom du président,
Dacian CIOLOȘ
Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 93 du 31.3.2006, p. 12.

⁽²⁾ JO C 303 du 14.10.2011, p. 16.

ANNEXE

Produits agricoles destinés à la consommation humaine énumérés à l'annexe I du traité:

Classe 1.8 Autres produits de l'annexe I du traité (épices; etc.)

HONGRIE

Kalocsai fűszerpaprika-őrlemény (AOP)

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 589/2012 DE LA COMMISSION

du 4 juillet 2012

approuvant la substance active fluxapyroxad, conformément au règlement (CE) n° 1107/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant la mise sur le marché des produits phytopharmaceutiques, et modifiant l'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 540/2011 de la Commission

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 1107/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 concernant la mise sur le marché des produits phytopharmaceutiques et abrogeant les directives 79/117/CEE et 91/414/CEE du Conseil ⁽¹⁾, et notamment son article 13, paragraphe 2, et son article 78, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 80, paragraphe 1, point a), du règlement (CE) n° 1107/2009, la directive 91/414/CEE du Conseil ⁽²⁾ s'applique, en ce qui concerne la procédure et les conditions d'approbation, aux substances actives pour lesquelles une décision a été adoptée conformément à l'article 6, paragraphe 3, de ladite directive avant le 14 juin 2011. Pour le fluxapyroxad, les conditions de l'article 80, paragraphe 1, point a), du règlement (CE) n° 1107/2009 sont remplies par la décision 2010/672/UE de la Commission ⁽³⁾.
- (2) Conformément à l'article 6, paragraphe 2, de la directive 91/414/CEE, le Royaume-Uni a reçu, le 11 décembre 2009, une demande de BASF SE visant à faire inscrire le fluxapyroxad en tant que substance active à l'annexe I de la directive 91/414/CEE. La décision 2010/672/UE de la Commission a confirmé que le dossier était «conforme», c'est-à-dire qu'il pouvait être considéré comme satisfaisant en principe aux exigences en matière de données et d'informations prévues aux annexes II et III de la directive 91/414/CEE.
- (3) Les effets de cette substance active sur la santé humaine et animale et sur l'environnement ont été évalués pour les usages proposés par le demandeur, conformément aux dispositions de l'article 6, paragraphes 2 et 4, de la directive 91/414/CEE. L'État membre désigné rapporteur a présenté un projet de rapport d'évaluation le 11 janvier 2011.
- (4) Le projet de rapport d'évaluation a fait l'objet d'un examen collégial par les États membres et l'Autorité européenne de sécurité des aliments (ci-après «Autorité»). Cette dernière a présenté à la Commission sa conclusion

sur l'examen collégial de l'évaluation des risques du fluxapyroxad utilisé en tant que pesticide ⁽⁴⁾ le 16 décembre 2011. Le projet de rapport d'évaluation a été examiné par les États membres et la Commission au sein du comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale et achevé le 1^{er} juin 2012 sous la forme du rapport d'examen de la Commission concernant le fluxapyroxad.

- (5) Sur la base des différents examens effectués, il est permis de considérer que les produits phytopharmaceutiques contenant du fluxapyroxad satisfont, d'une manière générale, aux exigences prévues à l'article 5, paragraphe 1, points a) et b), et à l'article 5, paragraphe 3, de la directive 91/414/CEE, notamment en ce qui concerne les utilisations étudiées et précisées dans le rapport d'examen de la Commission. Il convient, par conséquent, d'approuver le fluxapyroxad.
- (6) Sans préjudice des obligations prévues par le règlement (CE) n° 1107/2009 en cas d'approbation, eu égard à la situation spécifique créée par la transition de la directive 91/414/CEE au règlement (CE) n° 1107/2009, il convient toutefois d'appliquer les dispositions ci-après. Les États membres devraient bénéficier d'un délai de six mois après l'approbation pour réexaminer les autorisations de produits phytopharmaceutiques contenant du fluxapyroxad. Ils devraient, s'il y a lieu, modifier, remplacer ou retirer ces autorisations. Il convient de déroger au délai précité et de prévoir un délai plus long pour la présentation et l'évaluation du dossier complet actualisé, visé à l'annexe III, ainsi que le prévoit la directive 91/414/CEE, de chaque produit phytopharmaceutique, pour chaque utilisation envisagée, conformément aux principes uniformes.
- (7) L'expérience acquise lors des inscriptions à l'annexe I de la directive 91/414/CEE de substances actives évaluées en application du règlement (CEE) n° 3600/92 de la Commission du 11 décembre 1992 établissant les modalités de mise en œuvre de la première phase du programme de travail visé à l'article 8, paragraphe 2, de la directive 91/414/CEE du Conseil concernant la mise sur le marché des produits phytopharmaceutiques ⁽⁵⁾ a montré que des difficultés pouvaient surgir dans l'interprétation des devoirs des détenteurs d'autorisation en ce qui concerne l'accès aux données. Pour éviter de nouvelles difficultés, il apparaît donc nécessaire de préciser les obligations des États membres, notamment

⁽¹⁾ JO L 309 du 24.11.2009, p. 1.

⁽²⁾ JO L 230 du 19.8.1991, p. 1.

⁽³⁾ JO L 290 du 6.11.2010, p. 51.

⁽⁴⁾ *EFSA Journal* (2012) 10(1):2522. Disponible en ligne (www.efsa.europa.eu).

⁽⁵⁾ JO L 366 du 15.12.1992, p. 10.

celle qui consiste à vérifier que tout titulaire d'une autorisation justifie de l'accès à un dossier satisfaisant aux exigences de l'annexe II de ladite directive. Toutefois, cette clarification n'impose aucune nouvelle obligation aux États membres ou aux titulaires d'autorisations par rapport aux directives adoptées jusqu'ici pour modifier l'annexe I de la directive susmentionnée ou aux règlements approuvant les substances actives.

- (8) Conformément à l'article 13, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 1107/2009, il convient de modifier en conséquence l'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 540/2011 de la Commission du 25 mai 2011 portant application du règlement (CE) n° 1107/2009 du Parlement européen et du Conseil, en ce qui concerne la liste des substances actives approuvées ⁽¹⁾.
- (9) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Approbation de la substance active

La substance active fluxapyroxad spécifiée dans l'annexe I, est approuvée sous réserve des conditions fixées dans ladite annexe.

Article 2

Réévaluation des produits phytopharmaceutiques

1. S'il y a lieu, les États membres modifient ou retirent, conformément au règlement (CE) n° 1107/2009, les autorisations existantes pour les produits phytopharmaceutiques contenant du fluxapyroxad en tant que substance active, au plus tard le 30 juin 2013.

Pour cette date, ils vérifient notamment si les conditions de l'annexe I du présent règlement sont remplies, à l'exception de celles mentionnées dans la colonne de ladite annexe relative aux dispositions spécifiques, et si le détenteur de l'autorisation possède un dossier, ou a accès à un dossier, satisfaisant aux exigences de l'annexe II de la directive 91/414/CEE conformément

aux conditions énoncées à l'article 13, paragraphes 1 à 4, de ladite directive et à l'article 62 du règlement (CE) n° 1107/2009.

2. Par dérogation au paragraphe 1, tout produit phytopharmaceutique autorisé contenant du fluxapyroxad en tant que substance active unique ou associée à d'autres substances actives, toutes inscrites à l'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 540/2011 au plus tard le 31 décembre 2012, fait l'objet d'une réévaluation par les États membres, conformément aux principes uniformes visés à l'article 29, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 1107/2009, sur la base d'un dossier satisfaisant aux exigences de l'annexe III de la directive 91/414/CEE et tenant compte de la colonne de l'annexe I du présent règlement relative aux dispositions spécifiques. En fonction de cette évaluation, les États membres déterminent si le produit remplit les conditions énoncées à l'article 29, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1107/2009.

Après quoi, les États membres:

- a) dans le cas d'un produit contenant du fluxapyroxad en tant que substance active unique, modifient ou retirent l'autorisation, s'il y a lieu, le 30 juin 2014 au plus tard; ou
- b) dans le cas d'un produit contenant du fluxapyroxad associé à d'autres substances actives, modifient ou retirent l'autorisation, s'il y a lieu, pour le 30 juin 2014 ou la date fixée pour procéder à cette modification ou à ce retrait dans l'acte ou les actes respectifs ayant ajouté à l'annexe I de la directive 91/414/CEE la ou les substances considérées ou ayant approuvé la ou lesdites substances, si cette dernière date est postérieure.

Article 3

Modifications du règlement d'exécution (UE) n° 540/2011

L'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 540/2011 est modifiée conformément à l'annexe II du présent règlement.

Article 4

Entrée en vigueur et date d'application

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

Il s'applique à compter du 1^{er} janvier 2013.

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

Fait à Bruxelles, le 4 juillet 2012.

Par la Commission

Le président

José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ JO L 153 du 11.6.2011, p. 1.

ANNEXE I

Nom commun, numéros d'identification	Dénomination de l'UICPA	Pureté (1)	Date d'approbation	Expiration de l'approbation	Dispositions spécifiques
Fluxapyroxad N° CAS 907204-31-3 N° CIMAP 828	3-(difluorométhyl)-1-méthyl-N-(3',4',5'-trifluorobiphényl-2-yl)pyrazole-4-carboxamide	≥ 950 g/kg Toluène (impureté): pas plus de 1 g/kg dans le produit technique	1 ^{er} janvier 2013	31 décembre 2022	<p>Pour la mise en œuvre des principes uniformes visés à l'article 29, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 1107/2009, il sera tenu compte des conclusions du rapport d'examen sur le fluxapyroxad, et notamment de ses annexes I et II, dans la version définitive élaborée par le comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale le 1^{er} juin 2012.</p> <p>Dans le cadre de cette évaluation générale, les États membres doivent accorder une attention particulière au risque pesant sur les eaux souterraines, lorsque la substance active est utilisée dans des régions sensibles du point de vue du sol et/ou des conditions climatiques.</p> <p>Les conditions d'utilisation incluent, au besoin, des mesures visant à atténuer les risques.</p> <p>La pureté indiquée dans cette rubrique est basée sur la production d'un site pilote. L'État membre en charge de l'étude informe la Commission, conformément à l'article 38 du règlement (CE) n° 1107/2009, de la spécification du produit technique fabriqué commercialement.</p>

(1) Des détails supplémentaires concernant l'identité et la spécification de la substance active sont fournis dans le rapport d'examen.

ANNEXE II

Dans l'annexe, partie B, du règlement d'exécution (UE) n° 540/2011, l'entrée suivante est ajoutée:

Numéro	Nom commun, numéros d'identification	Dénomination de l'UICPA	Pureté (*)	Date d'approbation	Expiration de l'approbation	Dispositions spécifiques
«24	Fluxapyroxad N° CAS 907204-31-3 N° CIMAP 828	3-(difluorométhyl)-1-méthyl-N-(3',4',5'-trifluorobiphényl-2-yl)pyrazole-4-carboxamide	≥ 950 g/kg Toluène (impureté): pas plus de 1 g/kg dans le produit technique	1 ^{er} janvier 2013	31 décembre 2022	<p>Pour la mise en œuvre des principes uniformes visés à l'article 29, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 1107/2009, il sera tenu compte des conclusions du rapport d'examen sur le fluxapyroxad, et notamment de ses annexes I et II, dans la version définitive élaborée par le comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale le 1^{er} juin 2012.</p> <p>Dans le cadre de cette évaluation générale, les États membres doivent accorder une attention particulière au risque pesant sur les eaux souterraines, lorsque la substance active est utilisée dans des régions sensibles du point de vue du sol et/ou des conditions climatiques.</p> <p>Les conditions d'utilisation incluent, au besoin, des mesures visant à atténuer les risques.</p> <p>La pureté indiquée dans cette rubrique est basée sur la production d'un site pilote. L'État membre en charge de l'étude informe la Commission, conformément à l'article 38 du règlement (CE) n° 1107/2009, de la spécification du produit technique fabriqué commercialement.»</p>

(*) Des détails supplémentaires concernant l'identité et la spécification de la substance active sont fournis dans le rapport d'examen.

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 590/2012 DE LA COMMISSION**du 4 juillet 2012****établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil du 22 octobre 2007 portant organisation commune des marchés dans le secteur agricole et dispositions spécifiques en ce qui concerne certains produits de ce secteur (règlement «OCM unique») ⁽¹⁾,

vu le règlement d'exécution (UE) n° 543/2011 de la Commission du 7 juin 2011 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil en ce qui concerne les secteurs des fruits et légumes et des fruits et légumes transformés ⁽²⁾, et notamment son article 136, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement d'exécution (UE) n° 543/2011 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 figurant à l'annexe XVI, partie A, dudit règlement.

(2) La valeur forfaitaire à l'importation est calculée chaque jour ouvrable, conformément à l'article 136, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) n° 543/2011, en tenant compte des données journalières variables. Il importe, par conséquent, que le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les valeurs forfaitaires à l'importation visées à l'article 136 du règlement d'exécution (UE) n° 543/2011 sont fixées à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour 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 4 juillet 2012.

*Par la Commission,
au nom du président,*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
*Directeur général de l'agriculture et
du développement rural*

⁽¹⁾ JO L 299 du 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 157 du 15.6.2011, p. 1.

ANNEXE

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	TR	50,2
	ZZ	50,2
0707 00 05	TR	103,7
	ZZ	103,7
0709 93 10	TR	119,0
	ZZ	119,0
0805 50 10	AR	63,5
	TR	54,0
	UY	93,7
	ZA	93,8
	ZZ	76,3
0808 10 80	AR	205,4
	BR	81,6
	CL	105,8
	CN	100,6
	NZ	131,5
	US	177,2
	UY	58,9
	ZA	106,0
	ZZ	120,9
	0808 30 90	AR
CL		108,9
CN		83,4
NZ		207,2
ZA		112,5
ZZ		137,1
0809 10 00	TR	187,1
	ZZ	187,1
0809 29 00	TR	328,9
	ZZ	328,9
0809 30	TR	214,9
	ZZ	214,9

⁽¹⁾ Nomenclature des pays fixée par le règlement (CE) n° 1833/2006 de la Commission (JO L 354 du 14.12.2006, p. 19). Le code «ZZ» représente «autres origines».

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 591/2012 DE LA COMMISSION**du 4 juillet 2012****modifiant les prix représentatifs et les montants des droits additionnels à l'importation pour certains produits du secteur du sucre, fixés par le règlement d'exécution (UE) n° 971/2011 pour la campagne 2011/2012**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil du 22 octobre 2007 portant organisation commune des marchés dans le secteur agricole et dispositions spécifiques en ce qui concerne certains produits de ce secteur (règlement OCM unique) ⁽¹⁾,vu le règlement (CE) n° 951/2006 de la Commission du 30 juin 2006 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 318/2006 du Conseil en ce qui concerne les échanges avec les pays tiers dans le secteur du sucre ⁽²⁾, et notamment son article 36, paragraphe 2, deuxième alinéa, deuxième phrase,

considérant ce qui suit:

- (1) Les montants des prix représentatifs et des droits additionnels applicables à l'importation de sucre blanc, de sucre brut et de certains sirops pour la campagne 2011/2012 ont été fixés par le règlement d'exécution (UE) n° 971/2011 de la Commission ⁽³⁾. Ces prix et droits ont été modifiés en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) n° 574/2012 de la Commission ⁽⁴⁾.

- (2) Les données dont la Commission dispose actuellement conduisent à modifier lesdits montants, conformément à l'article 36 du règlement (CE) n° 951/2006.

- (3) En raison de la nécessité d'assurer que cette mesure s'applique le plus rapidement possible après la mise à disposition des données actualisées, il convient que le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les prix représentatifs et les droits additionnels applicables à l'importation des produits visés à l'article 36 du règlement (CE) n° 951/2006, fixés par le règlement d'exécution (UE) n° 971/2011 pour la campagne 2011/2012, sont modifiés et figurent à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour 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 4 juillet 2012.

*Par la Commission,
au nom du président,*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
*Directeur général de l'agriculture et
du développement rural*

⁽¹⁾ JO L 299 du 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 178 du 1.7.2006, p. 24.

⁽³⁾ JO L 254 du 30.9.2011, p. 12.

⁽⁴⁾ JO L 169 du 29.6.2012, p. 55.

ANNEXE

Montants modifiés des prix représentatifs et des droits additionnels à l'importation du sucre blanc, du sucre brut et des produits du code NC 1702 90 95 applicables à partir du 5 juillet 2012

(en EUR)

Code NC	Montant du prix représentatif par 100 kg net du produit en cause	Montant du droit additionnel par 100 kg net du produit en cause
1701 12 10 ⁽¹⁾	39,85	0,00
1701 12 90 ⁽¹⁾	39,85	2,65
1701 13 10 ⁽¹⁾	39,85	0,00
1701 13 90 ⁽¹⁾	39,85	2,95
1701 14 10 ⁽¹⁾	39,85	0,00
1701 14 90 ⁽¹⁾	39,85	2,95
1701 91 00 ⁽²⁾	50,39	2,35
1701 99 10 ⁽²⁾	50,39	0,00
1701 99 90 ⁽²⁾	50,39	0,00
1702 90 95 ⁽³⁾	0,50	0,22

⁽¹⁾ Fixation pour la qualité type telle que définie à l'annexe IV, point III, du règlement (CE) n° 1234/2007.⁽²⁾ Fixation pour la qualité type telle que définie à l'annexe IV, point II, du règlement (CE) n° 1234/2007.⁽³⁾ Fixation par 1 % de teneur en saccharose.

DÉCISIONS

DÉCISION D'EXÉCUTION DE LA COMMISSION

du 3 juillet 2012

fixant la participation financière de l'Union aux dépenses effectuées par l'Allemagne dans le contexte des interventions d'urgence prises pour lutter contre l'influenza aviaire en novembre 2010

[notifiée sous le numéro C(2012) 4359]

(Le texte en langue allemande est le seul faisant foi.)

(2012/358/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la décision 2009/470/CE du Conseil du 25 mai 2009 relative à certaines dépenses dans le domaine vétérinaire⁽¹⁾, et notamment son article 4,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 75 du règlement financier et à l'article 90, paragraphe 1, des modalités d'exécution, l'engagement de toute dépense à charge du budget de l'Union est précédé d'une décision de financement qui expose les éléments essentiels de l'action impliquant une dépense et qui est adoptée par l'institution ou les autorités déléguées par celle-ci.
- (2) La décision 2009/470/CE établit les modalités de la participation financière de l'Union à des actions vétérinaires ponctuelles, dont les interventions d'urgence. Afin de contribuer à l'éradication de l'influenza aviaire dans les meilleurs délais, il y a lieu que l'Union participe financièrement aux dépenses admissibles supportées par les États membres. L'article 4, paragraphe 3, premier et deuxième tirets, de ladite décision définit les règles relatives aux pourcentages qui doivent être appliqués aux frais engagés par les États membres.
- (3) Le règlement (CE) n° 349/2005 de la Commission du 28 février 2005 fixant les règles relatives au financement communautaire des interventions d'urgence et de la lutte contre certaines maladies animales visées à la décision 90/424/CEE du Conseil⁽²⁾ établit, en son article 3, les règles concernant les dépenses pouvant bénéficier du concours financier de l'Union.
- (4) La décision d'exécution 2011/404/UE de la Commission du 7 juillet 2011 relative à une participation financière de l'Union aux interventions d'urgence contre l'influenza aviaire, en Allemagne, en novembre 2010⁽³⁾ a octroyé

une participation financière de l'Union aux interventions d'urgence contre l'influenza aviaire réalisées en Allemagne en novembre 2010. Le 5 septembre 2011, l'Allemagne a présenté une demande officielle de remboursement, conformément aux dispositions de l'article 7, paragraphes 1 et 2, du règlement (CE) n° 349/2005.

- (5) Le versement de la participation financière de l'Union est soumis à la condition que les actions programmées aient effectivement été menées et que les autorités aient fourni toutes les informations nécessaires dans les délais fixés.
- (6) Conformément à l'article 3, paragraphe 4, de la décision 2009/470/CE, l'Allemagne a informé sans délai la Commission et les autres États membres des mesures appliquées conformément à la législation de l'Union en matière de notification et d'éradication, ainsi que de leurs résultats. Comme le requiert l'article 7 du règlement (CE) n° 349/2005, la demande de remboursement était accompagnée d'un rapport financier, de pièces justificatives, d'un rapport épidémiologique sur chaque exploitation où des animaux ont été abattus et détruits, ainsi que des résultats des audits respectifs.
- (7) Les observations, la méthode de calcul des dépenses admissibles et les conclusions finales de la Commission ont été communiquées à l'Allemagne le 16 mars 2012.
- (8) Dès lors, il convient à présent de fixer le montant total de la participation financière de l'Union aux dépenses admissibles effectuées par l'Allemagne dans le contexte de l'éradication de l'influenza aviaire en novembre 2010.
- (9) Les mesures prévues à la présente décision sont conformes à l'avis du Comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La participation financière de l'Union aux dépenses engagées en vue de l'éradication de l'influenza aviaire en Allemagne en 2010 est fixée à 177 181,83 EUR.

⁽¹⁾ JO L 155 du 18.6.2009, p. 30.

⁽²⁾ JO L 55 du 1.3.2005, p. 12.

⁽³⁾ JO L 180 du 8.7.2011, p. 50.

Article 2

La République fédérale d'Allemagne est destinataire de la présente décision qui vaut décision de financement au sens de l'article 75 du règlement financier.

Fait à Bruxelles, le 3 juillet 2012.

Par la Commission
John DALLI
Membre de la Commission

DÉCISION DE LA BANQUE CENTRALE EUROPÉENNE

du 28 juin 2012

modifiant la décision BCE/2011/25 relative à des mesures temporaires supplémentaires concernant les opérations de refinancement de l'Eurosystème et l'éligibilité des garanties

(BCE/2012/11)

(2012/359/UE)

LE CONSEIL DES GOUVERNEURS DE LA BANQUE CENTRALE EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 127, paragraphe 2, premier tiret,

vu les statuts du Système européen de banques centrales et de la Banque centrale européenne et notamment leur article 3.1, premier tiret, et leur article 18.2,

considérant ce qui suit:

- (1) En vertu de l'article 18.1 des statuts du Système européen de banques centrales et de la Banque centrale européenne, la Banque centrale européenne (BCE) et les banques centrales nationales des États membres dont la monnaie est l'euro (ci-après les "BCN") peuvent effectuer des opérations de crédit avec des établissements de crédit et d'autres intervenants du marché sur la base d'une sûreté appropriée pour les prêts. Les critères déterminant l'éligibilité d'une sûreté aux fins des opérations de politique monétaire de l'Eurosystème sont fixés à l'annexe I de l'orientation BCE/2011/14 du 20 septembre 2011 concernant les instruments et procédures de politique monétaire de l'Eurosystème ⁽¹⁾.
- (2) Le conseil des gouverneurs estime qu'afin d'améliorer la fourniture de liquidités aux contreparties aux opérations de politique monétaire de l'Eurosystème, il convient d'élargir les critères d'éligibilité des titres adossés à des actifs qui doivent être utilisés à titre de garanties dans le cadre des opérations de politique monétaire de l'Eurosystème.
- (3) Ces mesures doivent s'appliquer temporairement, jusqu'à ce que le conseil des gouverneurs estime que la stabilité du système financier permet la mise en œuvre normale du cadre général de l'Eurosystème pour les opérations de politique monétaire.
- (4) Dès lors, il convient de modifier en conséquence la décision BCE/2011/25 du 14 décembre 2011 relative à des mesures temporaires supplémentaires concernant les opérations de refinancement de l'Eurosystème et l'éligibilité des garanties ⁽²⁾,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Modification

L'article 3 de la décision BCE/2011/25 est remplacé par le texte suivant:

«Article 3

Admission de certains autres titres adossés à des actifs

1. Outre les titres adossés à des actifs éligibles en vertu du chapitre 6 de l'annexe I de l'orientation BCE/2011/14, les titres adossés à des actifs qui ne satisfont pas aux obligations d'évaluation du crédit prévues à la section 6.3.2 de l'annexe I de l'orientation BCE/2011/14, mais satisfont autrement à tous les autres critères d'éligibilité applicables aux titres adossés à des actifs aux termes de l'orientation BCE/2011/14, sont des actifs éligibles admis en garantie aux fins des opérations de politique monétaire de l'Eurosystème, sous réserve d'avoir deux notations au moins égales à "triple B" (*), lors de l'émission et à tout moment par la suite. Ils satisfont également à l'ensemble des exigences suivantes:

- a) les actifs générant des flux financiers auxquels sont adossés les titres appartiennent à l'une des catégories d'actifs suivantes: i) crédits hypothécaires; ii) prêts aux petites et moyennes entreprises (PME); iii) prêts immobiliers commerciaux; iv) prêts automobiles; v) crédit-bail et crédit à la consommation;
- b) il n'y a pas de mélanges d'actifs de catégories différentes au sein des actifs générant des flux financiers;
- c) les actifs générant des flux financiers auxquels sont adossés les titres ne contiennent pas de prêts qui:
 - i) sont improductifs au moment de l'émission des titres adossés à des actifs;
 - ii) sont improductifs lorsqu'ils sont inclus dans les titres adossés à des actifs au cours de la durée de vie des titres, par exemple à l'occasion d'une substitution ou d'un remplacement des actifs générant des flux financiers;
 - iii) sont, à un moment quelconque, des prêts structurés, syndiqués ou avec un effet de levier;
- d) les documents concernant l'opération sur titres adossés à des actifs prévoient des dispositions relatives à la continuité du service.

2. Les titres adossés à des actifs visés au paragraphe 1 qui ont deux notations au moins égales à "simple A" (**) font l'objet d'une décote de 16 %.

⁽¹⁾ JO L 331 du 14.12.2011, p. 1.

⁽²⁾ JO L 341 du 22.12.2011, p. 65.

3. Les titres adossés à des actifs visés au paragraphe 1 qui n'ont pas deux notations au moins égales à "simple A" font l'objet des décotes suivantes: a) les titres adossés à des actifs garantis par des prêts immobiliers commerciaux font l'objet d'une décote de 32 %; b) tous les autres titres adossés à des actifs font l'objet d'une décote de 26 %.

4. Une contrepartie ne peut pas apporter en garantie des titres adossés à des actifs éligibles en vertu du paragraphe 1 si la contrepartie, ou tout tiers avec lequel elle a des liens étroits, agit en qualité de fournisseur de couverture des risques de taux d'intérêt en relation avec les titres adossés à des actifs.

5. Aux fins du présent article, les termes "petite entreprise" et "moyenne entreprise" ont la même signification que celle qui leur est donnée dans la recommandation 2003/361/CE de la Commission du 6 mai 2003 concernant la définition des micro, petites et moyennes entreprises (**).

6. Une BCN peut accepter à titre de garantie aux opérations de politique monétaire de l'Eurosystème des titres adossés à des actifs, dont les actifs sous-jacents comprennent soit des crédits hypothécaires ou des prêts aux petites et moyennes entreprises (PME), soit les deux, et qui ne satisfont pas aux exigences d'évaluation du crédit prévues à la section 6.3.2 de l'annexe I de l'orientation BCE/2011/14 ni aux exigences visées au paragraphe 1, points a) à d), et au paragraphe 4 ci-dessus, mais qui satisfont autrement à tous les critères d'éligibilité applicables aux titres adossés à des actifs

aux termes de l'orientation BCE/2011/14 et ont deux notations au moins égales à "triple B". Seuls sont concernés les titres adossés à des actifs émis avant le 20 juin 2012, lesquels font l'objet d'une décote de 32 %.

(*) Une notation "triple B" correspond à une notation au moins égale à "Baa3" selon Moody's, à "BBB –" selon Fitch ou Standard & Poor's ou à une notation égale à "BBB" selon DBRS.

(**) Une notation "simple A" correspond à une notation au moins égale à "A3" selon Moody's, à "A –" selon Fitch ou Standard & Poor's ou à une notation égale à "AL" selon DBRS.

(***) JO L 124 du 20.5.2003, p. 36.»

Article 2

Entrée en vigueur

La présente décision entre en vigueur le 29 juin 2012.

Fait à Francfort-sur-le-Main, le 28 juin 2012.

Le président de la BCE

Mario DRAGHI

III

(Autres actes)

ESPACE ÉCONOMIQUE EUROPÉEN

DÉCISION DE L'AUTORITÉ DE SURVEILLANCE AELE

N° 205/11/COL

du 29 juin 2011

relative à l'avenant du contrat de services d'Hurtigruten (Norvège)

L'AUTORITÉ DE SURVEILLANCE AELE (CI-APRÈS DÉNOMMÉE «L'AUTORITÉ»),

VU l'accord sur l'Espace économique européen (ci-après dénommé «l'accord EEE»), et notamment son article 59, paragraphe 2, et son article 61, ainsi que son protocole 26,

VU l'accord entre les États de l'AELE relatif à l'institution d'une Autorité de surveillance et d'une Cour de justice (ci-après dénommé «l'accord Surveillance et Cour de justice»), et notamment son article 24,

VU le protocole 3 de l'accord Surveillance et Cour de justice (ci-après dénommé «le protocole 3»), et notamment l'article 1^{er}, paragraphe 2, de sa partie I, ainsi que l'article 7, paragraphe 5, et l'article 14, de sa partie II,

VU la version consolidée de la décision n° 195/04/COL du 14 juillet 2004 de l'Autorité concernant les mesures d'exécution visées à l'article 27 de la partie II du protocole 3 (ci-après dénommée «la décision sur les mesures d'exécution») ⁽¹⁾,

APRÈS AVOIR invité les parties intéressées à soumettre leurs observations conformément à ces dispositions ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

I. LES FAITS

1. PROCÉDURE

Par lettre datée du 28 novembre 2008 (pièce n° 500143), les autorités norvégiennes ont informé l'Autorité de la renégociation de l'accord qui les liait à Hurtigruten ASA au sujet de l'acquisition de services de transport entre Bergen et Kirkenes en Norvège.

Après divers échanges de lettres ⁽³⁾, l'Autorité a informé les autorités norvégiennes, par lettre datée du 14 juillet 2010, qu'elle avait décidé d'ouvrir la procédure formelle d'examen

⁽¹⁾ Disponible à l'adresse suivante: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:139:0037:0121:FR:PDF>

⁽²⁾ Avis publié au JO C 320 du 25.11.2010, p. 6. et dans le supplément EEE du Journal officiel n° 65 du 25.11.2010, p. 4.

⁽³⁾ Pour plus de détails sur la correspondance échangée entre l'Autorité et les autorités norvégiennes, voir la décision prise par l'Autorité d'ouvrir la procédure formelle d'examen (décision n° 325/10/COL - voir la note 2 pour la référence).

prévue à l'article 1^{er}, paragraphe 2, de la partie I du protocole 3 en ce qui concerne les versements supplémentaires dont avait bénéficié Hurtigruten en 2008.

La décision n° 325/10/COL prise par l'Autorité d'ouvrir la procédure (ci-après dénommée «la décision d'ouvrir la procédure») a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* et dans son supplément EEE ⁽⁴⁾. L'Autorité a invité les parties intéressées à présenter leurs observations sur cette décision; elle n'a reçu aucune observation de tiers.

Par lettre datée du 30 septembre 2010 (pièce n° 571486), les autorités norvégiennes ont transmis leurs observations sur la décision d'ouvrir la procédure (pièce n° 563570). Elles ont ensuite transmis des informations supplémentaires par courriels du 20 avril 2011 (pièce n° 595326), du 4 mai 2011 (pièce n° 596802) et du 6 mai 2011 (pièce n° 597151).

2. CONTEXTE - L'ACCORD HURTIGRUTEN

Hurtigruten ASA assure, tout au long de l'année, des services quotidiens de transport combiné de personnes et de marchandises par voie maritime le long du littoral norvégien entre Bergen et Kirkenes et dessert 34 ports.



⁽⁴⁾ Voir la note 2 pour la référence.

En juin 2004, un appel d'offres a été lancé pour l'exploitation du service pendant la période allant du 1^{er} janvier 2005 au 31 décembre 2012. *Ofotens og Vesteraalens Dampskipsselskap ASA* et *Troms Fylkes Dampskipsselskap* (ci-après dénommées «les entreprises Hurtigruten») (5), seules soumissionnaires, ont obtenu le marché et conclu un accord à cet égard avec les autorités norvégiennes le 17 décembre 2004 (ci-après dénommé «l'accord Hurtigruten»). Les deux entreprises ont fusionné en mars 2006 pour former l'entité qui assure actuellement le service, à savoir Hurtigruten ASA (ci-après dénommée «Hurtigruten»). L'accord Hurtigruten signé en 2004 n'a pas été notifié à l'Autorité, qui ne l'a donc pas examiné comme tel au regard des règles sur les aides d'État figurant dans l'accord EEE.

Conformément à cet accord, Hurtigruten preste tout au long de l'année des services quotidiens, à horaires fixes, dans 34 ports spécifiés, avec une capacité déterminée par l'exigence d'assurer les trajets avec 11 navires, les autorités norvégiennes ayant donné leur accord préalable, et des prix maximums fixés en fonction de la distance des trajets passagers. Hurtigruten fixe librement ses prix pour les croisières, les cabines, les services de restauration et le transport de voitures et de biens.

Les autorités norvégiennes versent, pour les services couverts par l'accord Hurtigruten, une compensation d'un montant total de 1 899,7 millions de NOK répartie comme suit (en prix de 2005) sur les huit années que dure l'accord:

Pour 2005	217,5 millions de NOK
Pour 2006	247,5 millions de NOK
Pour 2007	247,5 millions de NOK
Pour 2008	240 millions de NOK
Pour 2009	236,8 millions de NOK
Pour 2010	236,8 millions de NOK
Pour 2011	236,8 millions de NOK
Pour 2012	236,8 millions de NOK

Les versements sont adaptés conformément à une clause d'indexation des prix figurant à l'article 6.2 de l'accord Hurtigruten, qui tient compte du prix du gas-oil à usage maritime, des coûts salariaux dans le secteur maritime et du NIBOR (6).

Selon les autorités norvégiennes, Hurtigruten est obligée de tenir des comptes séparés pour les services qu'elle assure sur le trajet Bergen-Kirkenes et pour les activités qu'elle exerce sur d'autres trajets; toutefois, l'accord actuel ne l'oblige pas à tenir des

comptes séparés pour la partie du trajet Bergen-Kirkenes qui relève de son obligation de service public et celle qui relève de ses activités commerciales.

Outre le service qui fait l'objet de l'accord, Hurtigruten offre, en tant qu'opérateur commercial, des allers-retours, des excursions et des services de restauration sur le trajet Bergen-Kirkenes. Toujours dans le cadre de ce trajet, elle offre aussi, dans le fjord de Geiranger, des services de transport qui ne relèvent pas de l'accord Hurtigruten. Par ailleurs, elle organise diverses croisières dans différents États européens, en Russie, ainsi que dans l'Antarctique, au Spitsberg et au Groenland.

Le 30 juin 2010, les autorités norvégiennes ont lancé un appel d'offres concernant le trajet Bergen-Kirkenes, pour la période de huit ans commençant le 1^{er} janvier 2013 au plus tard. Elles ont informé l'Autorité qu'un nouveau marché avait été adjudgé le 13 avril 2011 à Hurtigruten pour assurer le service du 1^{er} janvier 2012 au 31 décembre 2019. Ce marché n'est pas examiné dans le cadre de la présente décision.

3. DESCRIPTION DES TROIS MESURES À L'EXAMEN

3.1. Les trois mesures

Les autorités norvégiennes ont expliqué que, le 27 octobre 2008, elles avaient conclu avec Hurtigruten un accord aux termes duquel la compensation versée par l'État pour que soient assurés les services de transport entre Bergen et Kirkenes était augmentée comme suit (ci-après dénommé globalement «les trois mesures»):

1. remboursement à hauteur de 90 % de la taxe sur les émissions d'oxyde d'azote (NOx) pour 2007 et de 90 % des contributions versées, depuis janvier 2008 jusqu'à l'expiration de l'accord Hurtigruten (31 décembre 2012), au Fonds pour la lutte contre les émissions d'oxyde d'azote (7);
2. octroi d'une «compensation générale» de 66 millions de NOK en 2008, en raison de la situation financière précaire de Hurtigruten imputable à une augmentation générale des coûts afférents aux services proposés. Il est prévu que cette compensation sera versée chaque année jusqu'à l'expiration de l'accord Hurtigruten, le 31 décembre 2012, sous réserve que la situation financière de l'entreprise en ce qui concerne son activité de service public ne s'améliore pas de manière sensible (8); et

(7) À la page 13 d'un rapport de BDO Noraudit daté du 23.3.2009 et produit par les autorités norvégiennes, il est expliqué que les opérations dans le fjord de Geiranger ont représenté 2 % de la consommation totale de carburant en 2007. Pour établir le pourcentage de 90 %, la consommation de carburant pour les opérations dans le fjord de Geiranger a été déduite au préalable, ce qui entraînait un remboursement de 88,2 % de la taxe NOx.

(8) Texte original dans l'avenant: «I tråd med St. prp. nr. 24 (2008-2009) har Hurtigruten ASA fått en generell kompensasjon på 66 mill kr for 2008. Denne ordningen videreføres på årlig basis i resten av avtaleperioden forutsatt at selskapets lønnsomhet knyttet til det statlige kjøpet ikke forbedres vesentlig. Det forutsettes dog at denne kompensasjonen bare er nødvendig for å sikre kostnadsdekning relatert til statens kjøp av denne tjenesten».

(5) Pour la période allant du 1^{er} janvier 2002 au 31 décembre 2004, l'exploitation du service avait été confiée aux deux entreprises maritimes *Ofotens og Vesteraalens Dampskipsselskap ASA* et *Troms Fylkes Dampskipsselskap*.

(6) Le taux interbancaire norvégien.

3. réduction, de onze à dix, du nombre de navires en service pendant la saison hivernale (du 1^{er} novembre au 31 mars) jusqu'à l'échéance de l'accord, sans réduction de la compensation du service prévue par l'accord Hurtigruten⁽⁹⁾. Ce service réduit devrait être maintenu jusqu'à l'expiration dudit accord, le 31 décembre 2012.

3.2. La renégociation de l'accord Hurtigruten

3.2.1. La clause de renégociation

L'article 8 de l'accord Hurtigruten contient une clause en vertu de laquelle les deux parties peuvent entamer une procédure de renégociation, qui est rédigée comme suit (traduction de l'Autorité):

«Des actes de droit public qui entraînent des changements importants au niveau des coûts ainsi que des changements radicaux du prix des intrants que les parties ne pouvaient raisonnablement prévoir sont des motifs justifiant que l'une ou l'autre partie demande une renégociation portant sur des ajustements extraordinaires de la compensation publique, des modifications du service presté ou d'autres mesures. Lors de ces négociations, l'autre partie a le droit d'accéder à tous les documents nécessaires.»⁽¹⁰⁾

3.2.2. L'avenant

Comme indiqué plus haut, la renégociation de l'accord a pris fin le 27 octobre 2008; à son issue, la compensation de service public revenant à Hurtigruten a été augmentée grâce aux trois mesures précitées.

Cet accord a été confirmé par écrit dans une lettre que les autorités norvégiennes ont signée le 5 novembre 2008 et où elles mentionnaient la renégociation close le 27 octobre 2008.

Le 8 juillet et le 19 août 2009 respectivement, les autorités norvégiennes et Hurtigruten ont signé un document officialisant le résultat de la renégociation de l'accord Hurtigruten (ci-après dénommé «l'avenant»), qui renvoyait à la lettre des autorités norvégiennes du 5 novembre 2008.

3.2.3. Les versements effectués au titre des trois mesures

En application de l'accord révisé et conformément à la dotation budgétaire du parlement norvégien qui s'est ensuivie⁽¹¹⁾,

125 millions de NOK⁽¹²⁾ ont été versés à Hurtigruten en décembre 2008 en tant que compensation supplémentaire pour 2007 et 2008.

Selon les informations dont dispose l'Autorité, les paiements supplémentaires suivants ont déjà été effectués après la renégociation ayant abouti à l'avenant:

	Remboursement taxes et contributions NOx	Compensation générale	Réduction des services; 10 navires au lieu de 11 pendant la saison hivernale (novembre à mars)
2007	53,4 millions de NOK		
2008 (1 ^{er} semestre)	5,4 millions de NOK	66 millions de NOK	
2008 (2 ^e semestre)			11,3 millions de NOK
2009 (1 ^{er} semestre)	5,9 millions de NOK		

Les autorités norvégiennes ont informé l'Autorité que le versement de 7,2 millions de NOK en remboursement des taxes et contributions NOx afférentes au deuxième semestre de 2008 n'avait pas eu lieu à la suite d'une erreur administrative. Les paiements afférents au deuxième semestre de 2009 et aux trois premiers trimestres de 2010 n'ont pas non plus eu lieu en raison de la décision prise par l'Autorité d'ouvrir la procédure formelle d'examen. Les autorités norvégiennes ont également informé l'Autorité qu'aucune «compensation générale» n'avait alors été versée pour 2009, 2010 ou 2011 et qu'aucun autre versement ne serait effectué en application de l'avenant jusqu'à la décision finale de l'Autorité.

Par ailleurs, Hurtigruten a été autorisée, à compter du 16 novembre 2008, à réduire de 11 à 10 le nombre de navires en service pendant la saison hivernale (1^{er} novembre au 31 mars) sans la moindre déduction au niveau de la compensation de service public. Selon les informations fournies par les autorités norvégiennes, cette réduction correspond à 11,3 millions de NOK⁽¹³⁾ de compensation additionnelle pour la saison hivernale 2008-2009, calculée sur la base de la déduction à laquelle Hurtigruten serait soumise, à défaut d'avenant, aux termes de l'accord Hurtigruten. Cet arrangement était aussi en vigueur lors de la saison hivernale 2009-2010 et, selon les informations dont dispose l'Autorité, lors de l'hiver 2010-2011, mais les calculs se rapportant à cette période n'ont pas été transmis.

⁽⁹⁾ L'article 4 de l'accord Hurtigruten prévoit une réduction de la compensation en cas de service réduit.

⁽¹⁰⁾ Texte original: «Offentlige pålegg som medfører betydelige kostnadsendringer samt radikale endringer av priser på innsatsfaktorer som partene ikke med rimelighet kunne forutse, gir hver av partene rett til å kreve forhandlinger om ekstraordinære reguleringer av statens godtgjørelse, endring av produksjonen eller andre tiltak. Motparten har i slike forhandlinger krav på all nødvendig dokumentasjon».

⁽¹¹⁾ St.prp. nr. 24 (2008-2009), Innst. S. nr. 92 (2008-2009), Prop. 50 S (2009-2010), Innst. 74 S (2009-2010) et Prop. 125 S (2009-2010).

⁽¹²⁾ Ce montant se décompose comme suit: 1) 53,4 millions de NOK de remboursement des taxes NOx pour 2007; 2) 5,4 millions de NOK de compensation pour les contributions au fonds NOx pour le premier semestre de 2008; 3) 66 millions de NOK de compensation générale pour 2008.

⁽¹³⁾ 3,6 millions de NOK pour la période allant du 16 novembre 2008 au 31 décembre 2008 et 7,7 millions de NOK pour la période allant du 1^{er} janvier 2009 au 31 mars 2009.

Selon les autorités norvégiennes, l'avenant se traduit par une augmentation totale de 26 % des contributions pour l'année 2008, venant s'ajouter à l'ajustement de prix opéré en application de l'article 6.2 de l'accord Hurtigruten ⁽¹⁴⁾.

4. MOTIFS DE L'OUVERTURE DE LA PROCÉDURE

L'Autorité a ouvert la procédure formelle d'examen parce que les versements supplémentaires dont Hurtigruten a bénéficié pourraient constituer une aide d'État. Elle doutait en particulier que l'augmentation de la compensation résultant de la renégociation et de l'avenant puisse être considérée comme étant couverte par le marché conclu à l'issue de la procédure d'appel d'offres de 2004.

L'Autorité nourrissait également des doutes quant au fait que les mesures adoptées par les autorités norvégiennes répondent aux exigences de l'article 59, paragraphe 2, de l'accord EEE, à savoir correspondre uniquement à la compensation de service public. Elle doutait par ailleurs que les interventions puissent être considérées comme compatibles avec le fonctionnement de l'accord EEE, au regard en particulier de son article 61, paragraphe 3, et des lignes directrices de l'Autorité pour les aides en ce qui concerne le sauvetage et la restructuration des entreprises en difficulté (ci-après dénommées «les lignes directrices "sauvetage et restructuration"») ⁽¹⁵⁾.

5. OBSERVATIONS DES AUTORITÉS NORVÉGIENNES

5.1. Les versements supplémentaires ne constituent pas une aide d'État ou sont une compensation nécessaire de la prestation d'un service public prévue à l'article 59, paragraphe 2, de l'accord EEE

Les autorités norvégiennes ont soutenu que les trois mesures ne constituaient pas une aide d'État et que les versements supplémentaires, limités à ce qui était absolument nécessaire pour assurer la continuité du service public, ne conféraient pas un avantage économique au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE et de l'arrêt *Altmark*.

Elles maintiennent que les mesures qu'elles ont adoptées en octobre 2008 étaient des mesures d'urgence pour remédier à la situation économique très difficile à laquelle Hurtigruten était confrontée en 2008, afin d'assurer la continuité du service pendant la période intérimaire précédant une nouvelle procé-

sure de marché public et que, ce faisant, elles ont agi comme un opérateur rationnel du marché. À l'appui de cet argument, elles invoquent l'arrêt *Linde* rendu par le Tribunal de l'Union européenne ⁽¹⁶⁾.

Les autorités norvégiennes allèguent en outre que la compensation pour les taxes et contributions NOx ne répond pas au critère de sélectivité puisque le même remboursement s'applique à tous les services de transport maritime de passagers s'acquittant d'une obligation de service public. À titre subsidiaire, pour le cas où l'Autorité devrait conclure que les trois mesures constituent une aide d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE, elles soutiennent que ces mesures constituent une compensation nécessaire d'une obligation de service public conformément à l'article 59, paragraphe 2, du même accord.

Pour étayer leur allégation selon laquelle Hurtigruten n'a pas reçu une compensation excessive pour assurer un service public au titre de l'article 59, paragraphe 2, de l'accord EEE, les autorités norvégiennes ont transmis à l'Autorité trois rapports établis à leur demande, l'un par PWC et deux par BDO Noraudit. Comme il y est constaté que Hurtigruten n'a pas dûment séparé les comptes afférents à ses activités de service public et ceux afférents à ses autres activités ⁽¹⁷⁾, une ventilation des coûts et des recettes y est simulée *ex post*.

Ces trois rapports contiennent les éléments suivants:

i) Rapport PWC du 14 octobre 2008

Le rapport PWC du 14 octobre 2008 et ses documents de base (ci-après dénommés «le rapport PWC») ⁽¹⁸⁾ utilisent trois méthodes différentes pour montrer que Hurtigruten a été sous-compensée pour la prestation du service public.

Les deux premières méthodes sont des modèles «prix de revient», qui tentent de séparer les coûts et les recettes afférents aux activités de service public et ceux afférents aux activités commerciales. La première utilise les coûts et recettes d'un seul navire (le «*MS Narvik*») pendant l'exercice 2006 pour montrer que Hurtigruten a été sous-compensée pour la prestation du service public; la deuxième procède de même, sauf qu'au lieu de limiter l'évaluation au *MS Narvik*, elle prend les coûts et recettes de l'ensemble de la flotte Hurtigruten pendant l'exercice 2006 comme base de calcul.

⁽¹⁴⁾ La compensation découlant de l'accord Hurtigruten se serait élevée à 288 millions de NOK pour 2008, ajustée conformément à la clause d'ajustement des prix. Les paiements supplémentaires effectués au titre des trois mesures convenues dans l'avenant s'élèvent à 75 millions de NOK pour 2008. La compensation totale pour 2008 a donc atteint 363 millions de NOK, soit une augmentation de 26 % s'ajoutant à l'ajustement des prix prévu par l'accord Hurtigruten. Voir la lettre des autorités norvégiennes datée du 3.4.2009 (pièce n° 514420), p. 5.

⁽¹⁵⁾ Disponibles (en anglais) à l'adresse: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/> (JO L 107 du 28.4.2005, p. 28. et supplément EEE n° 21 du 28.4.2005, p. 1).

⁽¹⁶⁾ Affaire T-98/00, *Linde*, Recueil 2002, p. II-3961.

⁽¹⁷⁾ Voir le rapport *Hurtigruteavtalen – økonomiske beregninger* du 27.9.2007, sur lequel s'appuie le rapport PWC (p. 3), le premier rapport BDO (p. 7) - tous deux pièce n° 514420 - et le deuxième rapport BDO (p. 4) - pièce n° 571486.

⁽¹⁸⁾ Le rapport PWC comprend la lettre de PWC à Hurtigruten datée du 14.10.2008 et les trois documents qui l'étayent: i) *Hurtigruteavtalen – økonomiske beregninger* daté du 27.9.2007, ii) *Tilleggsopplysninger knyttet til Hurtigruteavtalen – økonomiske beregninger* daté du 4.10.2007, et iii) *Hurtigruteavtalen – økonomiske beregninger* daté du 12.10.2007 (tous ces documents sont consignés dans la pièce n° 514420, p. 52 à 96).

Dans la troisième méthode, les activités de service public et les activités commerciales ne sont pas séparées, et les calculs sont fondés sur les comptes 2006 pour l'ensemble de la flotte Hurtigruten. Il s'agit ici de montrer que, grâce à l'aide octroyée par les autorités norvégiennes, l'exercice cumulé des activités de service public et des activités commerciales de Hurtigruten est rentable, à savoir que l'ensemble des coûts est ainsi couvert et que Hurtigruten obtient un rendement du capital de l'ordre de 3 à 5 % avant impôts ou de 10 % sur l'EBITDA ⁽¹⁹⁾.

En se prévalant de cette troisième méthode, les autorités norvégiennes semblent alléguer qu'il n'est pas nécessaire de faire une distinction entre les activités de service public et les activités commerciales et qu'une aide peut être octroyée pour assurer la rentabilité du marché public (en tenant compte des coûts et recettes des activités de service public et des activités commerciales).

ii) Rapport BDO Noraudit du 23 mars 2009

Le premier rapport BDO Noraudit, du 23 mars 2009 (ci-après dénommé «le premier rapport BDO»), explique que les trois mesures ⁽²⁰⁾ n'ont pas entraîné de surcompensation si on les examine au regard de l'augmentation de l'ensemble des coûts de toute la flotte Hurtigruten découlant i) de l'introduction de la taxe NOx (pour 2007 et le premier semestre de 2008) et ii) de l'augmentation du prix du carburant en 2008. BDO Noraudit soutient que les coûts et bénéfices liés à l'opération de couverture à l'égard des fluctuations des coûts de carburant de Hurtigruten ne devraient pas être pris en compte pour calculer les coûts de carburant.

iii) Rapport BDO Noraudit du 27 septembre 2010

Le second rapport BDO Noraudit, du 27 septembre 2010 (ci-après dénommé «le second rapport BDO») explique de nouveau, d'une autre manière, que les trois mesures ⁽²¹⁾ n'ont pas entraîné de surcompensation. Il présente deux différences essentielles par rapport au premier rapport, à savoir que: i) au lieu d'examiner le coût vérifiable de l'exploitation de l'ensemble de la flotte Hurtigruten, ce sont les coûts réels de l'exploitation du navire qui, parmi ceux qui sont soumis à la taxe NOx, se rapproche le plus des exigences minimales de l'obligation de service public ⁽²²⁾

⁽¹⁹⁾ Résultat avant impôts, intérêts, amortissements et provisions.

⁽²⁰⁾ Plus précisément: i) le remboursement NOx pour 2007 et le premier semestre de 2008, ii) la compensation générale de 66 millions de NOK et iii) l'avantage de 3,6 millions de NOK résultant en 2008 de l'abaissement de l'exigence relative au nombre de navires exploités dans le cadre du marché de service public.

⁽²¹⁾ Plus précisément: i) le remboursement NOx pour 2007 et 2008, ii) la compensation générale de 66 millions de NOK et iii) l'avantage de 3,6 millions de NOK octroyé en 2008 résultant de l'abaissement de l'exigence relative au nombre de navires exploités dans le cadre du marché de service public.

⁽²²⁾ À savoir, avoir la capacité de transporter 400 passagers, offrir des cabines à couchettes pour 150 passagers et pouvoir transporter 150 palettes EURO.

(le MS *Vesterålen*) qui servent à calculer le coût de la prestation du service public; ii) un lien est établi entre la compensation et les déficits totaux pour 2007 et 2008 afférents à ce qui est qualifié d'opérations de service public de Hurtigruten et non entre la compensation et l'augmentation des prix du carburant en 2008.

Pour ce qui est de la ventilation des coûts, les deux premières méthodes du rapport PWC et les deux rapports BDO ne qualifient généralement de coûts commerciaux que le coût supplémentaire marginal lié aux activités commerciales (entre autres, le coût supplémentaire pour le carburant et les taxes NOx occasionné par la croisière dans le fjord de Geiranger). Le reste des coûts est généralement affecté au volet «service public». En d'autres termes, les *coûts fixes* qui sont communs aux activités de service public et aux activités commerciales sont généralement imputés au seul volet service public; en revanche, le *revenu généré* par les activités de service public est imputé au volet service public, tandis que les recettes découlant des activités ne relevant pas du service public sont imputées au volet commercial.

On trouve un exemple de cette méthode de répartition dans le rapport PWC, qui présente un tableau de la ventilation des coûts (figure 1) et des recettes (figure 2) du navire MS *Narvik* (le navire qui se rapproche le plus des exigences minimales de l'obligation de service public, mais qui n'est pas soumis à la taxe NOx) ⁽²³⁾:

Figure 1

	Coûts	
	Narvik faktisk 06	Anslag tjenestekjøp
Varekostnader	5 728	2 635
Personalkostnader	32 009	25 607
Bunkers	16 554	16 089
Havnekostnader	4 798	4 798
Vedlikehold	6 709	6 709
Forsikring	1 001	801
Administrasjonskostnader	7 993	3 997
Landturkostnader	2 348	
Salgs- og markedskostnader	5 635	1 127
Andre kostnader	4 615	2 308
Sum kostnader	87 390	64 070

⁽²³⁾ Voir les documents sur lesquels se fonde le rapport PWC, *Hurtigruteavtalen – økonomiske beregninger*, du 27.9.2007 (pièce n° 514420, p. 57).

Figure 2

Recettes

	Narvik faktisk 06	Anslag tjenestekjøp
Rundtursinntekter	18 756	
Distanseinntekter	14 231	14 231
Godsinntekter	4 722	4 722
Bilinntekter	987	987
Salg kost rundreise	6 205	
Salg kost distansereise	1 104	1 104
Cateringinntekter	6 853	5 482
Landtursinntekter	3 645	
Andre inntekter	3 346	1 673
Sum inntekter	59 849	28 199

Il ressort des chiffres qui précèdent que, tandis que tous les coûts fixes communs afférents entre autres au carburant (moins la consommation due à la croisière dans le fjord de Geiranger), aux frais portuaires et aux frais d'entretien (pour un total de 27,6 millions de NOK) sont assignés au service public (*tjenestekjøp*), seuls les revenus du transport de certains passagers, de toutes les marchandises et des voitures, ainsi que la partie du revenu provenant des activités de restauration et autres (pour un total de 28,2 millions de NOK) sont assignés au service public. Les revenus générés par les croisières (voir entre autres le poste *Rundtursinntekter* de 18,8 millions de NOK) sont toutefois assignés aux activités hors service public.

5.2. Les versements supplémentaires doivent être considérés comme compatibles avec le fonctionnement de l'accord EEE en vertu de l'article 61, paragraphe 3, point c), dudit accord

À titre encore plus subsidiaire, pour le cas où l'Autorité conclurait que les trois mesures constituent une aide d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE et que l'exception prévue à l'article 59, paragraphe 2, n'est pas applicable, les autorités norvégiennes soutiennent que, lors de la renégociation de l'accord Hurtigruten (en octobre 2008), Hurtigruten était une entreprise en difficulté et que la compensation doit dès lors être considérée comme une aide à la restructuration qui est compatible en vertu de l'article 61, paragraphe 3, et des lignes directrices «sauvetage et restructuration».

Pour étayer cette allégation, les autorités norvégiennes ont produit des informations sur un programme d'amélioration en quatre points qui a été présenté à l'assemblée générale annuelle de Hurtigruten le 15 mai 2008 ⁽²⁴⁾.

Ce programme prévoit les quatre points suivants:

1. augmentation des recettes - programme d'amélioration «ceinture noire»;

2. diminution du passif - vente d'activités non essentielles;
3. réduction des coûts - réduction annuelle de 150 millions de NOK prenant plein effet à partir de 2010;
4. accord Hurtigruten - nouvelle rétribution, plus élevée, du service public.

En février 2009, un point supplémentaire a été ajouté:

5. restructuration financière. Ses principaux éléments étaient les suivants:
 - a. nouveaux capitaux levés auprès des principaux actionnaires, pour un montant de 314 millions de NOK, avec la possibilité de lever 170 millions de NOK supplémentaires auprès d'autres actionnaires et employeurs;
 - b. prêt à court terme de 300 millions de NOK, expirant fin 2009;
 - c. refinancement par un report de trois ans de versements pour un montant de 3,3 milliards de NOK, avec toutefois la possibilité d'un acompte dans le cadre d'une solution de «cash sweep»;
 - d. report de trois ans des versements pour la location à coque nue auprès de Kystruten KS/Kirberg Shipping KS, ces deux entreprises pouvant toutefois participer à la solution de «cash sweep» précitée; et
 - e. report de trois ans sur un emprunt obligataire convertible de 150 millions de NOK venant à maturité en juin 2009, avec une année d'exonération du paiement des intérêts.

Les autorités norvégiennes soutiennent que ce plan de restructuration est conforme aux dispositions de fond des lignes directrices «sauvetage et restructuration». Elles ajoutent que l'Autorité devrait considérer leur lettre datée du 4 mars 2010 comme la notification officielle du fait que l'aide est une aide à la restructuration.

II. APPRÉCIATION

1. L'EXISTENCE D'UNE AIDE D'ÉTAT

L'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE dispose ce qui suit:

«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.»

L'Autorité évalue ci-après si les trois mesures [à savoir: i) les remboursements des taxes et contributions NOx, ii) la «compensation générale» et iii) l'abaissement de l'exigence relative au nombre de navires exploités durant la saison hivernale dans le cadre du marché de service public] constituent une aide d'État

⁽²⁴⁾ Les informations figurent dans deux mémorandums établis par le conseil juridique de Hurtigruten, l'un daté du 23.3.2009 et annexé à une lettre des autorités norvégiennes elle-même datée du 3.4.2009 (pièce n° 514420), et l'autre daté du 24.2.2010, assorti de ses annexes, joint à une lettre des autorités norvégiennes elle-même datée du 8.3.2010 (pièce n° 549465).

au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE. Elle estime que ces trois mesures doivent être appréciées globalement en tant que régime d'aide⁽²⁵⁾, étant donné qu'elles prévoient un mécanisme additionnel de compensation en faveur de Hurtigruten, dont l'application s'étend de 2007 à l'expiration du marché public (initialement prévue le 31 décembre 2012).

1.1. Ressources d'État

Les paiements effectués au titre des deux premières mesures font intervenir des ressources d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE puisqu'ils sont financés par des dotations budgétaires en provenance du budget national⁽²⁶⁾. En ce qui concerne la troisième mesure, la réduction de 11 à 10 du nombre de navires pendant la saison hivernale, sans réduction correspondante de la compensation, se traduit par une réduction du service sans diminution du paiement. Par conséquent, des ressources d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE sont en jeu.

1.2. La notion d'entreprise

Pour constituer une aide d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE, une mesure doit conférer un avantage économique sélectif à une entreprise.

Une entreprise est une entité exerçant une activité économique⁽²⁷⁾. Une activité économique consiste à offrir des biens et des services sur un marché donné⁽²⁸⁾. Hurtigruten offrant des services de transport et des croisières (Codes NACE 50.1 et 50.2), elle est une entreprise au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE.

1.3. L'existence d'un avantage

Pour que les mesures constituent une aide d'État, il faut qu'elles aient conféré à Hurtigruten des avantages qui ont réduit des dépenses qui sont en principe inscrites à son budget.

1.3.1. L'État en tant qu'opérateur privé du marché - la pertinence de l'affaire Linde

Les autorités norvégiennes ont allégué qu'elles s'étaient conduites comme un opérateur rationnel du marché pendant le processus de renégociation et qu'elles avaient simplement

permis à Hurtigruten de surmonter de graves difficultés financières pour qu'elle puisse continuer à prester les importants services publics qu'aucune autre entreprise ne pouvait offrir à court ou à moyen terme. Par conséquent, selon elles, les trois mesures n'ont pas conféré un avantage à Hurtigruten. Pour étayer cette allégation, elles citent l'arrêt rendu par le Tribunal de l'Union européenne dans l'affaire Linde⁽²⁹⁾.

L'Autorité ne voit aucun lien entre les faits de l'affaire Linde⁽³⁰⁾ et le comportement de l'État dans la présente affaire.

L'affaire Linde portait sur une série d'accords relatifs à la privatisation d'une entreprise industrielle. Le Tribunal a conclu que le paiement fait à Linde AG pour qu'elle remplisse les engagements que les autorités allemandes avaient pris aux termes d'un contrat avec un tiers constituait une transaction commerciale normale, dans le cadre de laquelle lesdites autorités se sont comportées comme des opérateurs rationnels en économie de marché, et que cette transaction se justifiait par des considérations commerciales⁽³¹⁾. Cette affaire ne porte donc aucunement sur une compensation de service public, objet des trois mesures. Lorsqu'il achète un service public, l'État n'exerce pas sa capacité d'acheteur de biens et de services sur un marché; au contraire, s'il doit intervenir dans ce cadre, c'est soit parce que le marché n'offre pas ce qu'il souhaite, soit parce qu'il ne l'offre pas dans les conditions qu'il exige. Lorsqu'elle porte sur des services publics, la compensation doit être octroyée sur la base des coûts déboursés par le prestataire et non sur la base de la valeur du service pour l'État.

1.3.2. Compensation de service public - le principe de l'opérateur privé sur le marché et l'arrêt Altmärk

La Cour de justice a explicitement clarifié ce qui peut et ne peut pas être considéré comme une aide d'État dans la sphère des compensations de service public. Selon l'arrêt *Altmärk*, une compensation de service public qui satisfait aux quatre critères

⁽²⁹⁾ Affaire T-98/00, *Linde*, Recueil 2002, p. II-3961.

⁽³⁰⁾ Dans cette affaire, l'organisme de droit public chargé d'administrer, d'adapter et de privatiser les entreprises de l'ex-République démocratique allemande («la THA») avait vendu à UCB Chemie GmbH («UCB») les activités de Leuna Werke AG (prédécesseur en droit de Leuna-Werke GmbH, «LWG»). Ce contrat était accompagné d'une série d'accords accessoires, dont un contrat par lequel la THA et LWG s'engageaient à livrer à UCB, au prix du marché, certaines quantités de monoxyde de carbone (CO), pendant une période de dix ans renouvelable pour une durée indéterminée. Ce dernier contrat ne pouvait être résilié par LWG que si UCB concluait un autre contrat de livraison avec un producteur tiers «à des conditions comparables» ou si UCB construisait sa propre installation de production de CO. Dans cette dernière hypothèse, la THA verserait à UCB une «subvention à l'investissement» d'un montant maximal de 5 millions de DEM. LWG et la THA subissaient des pertes très élevées du fait de l'exécution du contrat. Comme UCB ne voulait pas construire sa propre installation et qu'aucun autre producteur n'était présent dans la région, les autorités allemandes n'avaient pas le droit d'y mettre fin. Elles ont fini par payer à l'entreprise Linde AG 9 millions de DEM pour construire et exploiter une installation de production de monoxyde de carbone et assurer à leur place l'approvisionnement à long terme d'UCB en CO (points 2 à 6 de l'arrêt précité).

⁽³¹⁾ Idem, points 49 et 50 de l'arrêt.

⁽²⁵⁾ Conformément à l'article 1^{er}, point d), de la partie II du protocole 3, on entend par régime d'aide «toute disposition sur la base de laquelle, sans qu'il soit besoin de mesures d'application supplémentaires, des aides peuvent être octroyées individuellement à des entreprises, définies d'une manière générale et abstraite dans ladite disposition, et toute disposition sur la base de laquelle une aide non liée à un projet spécifique peut être octroyée à une ou plusieurs entreprises pour une période indéterminée et/ou pour un montant indéterminé».

⁽²⁶⁾ St.prp. n° 24 (2008-2009), Innst. S. n° 92 (2008-2009), Prop. 50 S (2009-2010), Innst. 74 S (2009-2010) et Prop. 125 S (2009-2010).

⁽²⁷⁾ Affaire E-5/07, *Private Barmehagers Landsforbund*, Recueil Cour AELE 2008, p. 62, point 78.

⁽²⁸⁾ Affaires jointes C-180/98 à C-184/98, *Pavlov*, Recueil 2000, p. I-6451, point 75.

énoncés dans ledit arrêt ⁽³²⁾ (ci-après dénommés «les critères Altmark») échappe à la qualification d'aide d'État au sens de l'article 61 de l'accord EEE ⁽³³⁾. À l'inverse, l'intervention étatique qui ne répond pas à une ou plusieurs desdites conditions devra être considérée comme une aide d'État au sens de cette disposition ⁽³⁴⁾.

Dans la section qui suit, l'Autorité évalue si les trois mesures en cause remplissent les critères Altmark.

À titre subsidiaire, l'Autorité relève qu'en tout état de cause, les autorités norvégiennes n'ont ni expliqué en détail comment l'application de ces trois mesures peut être qualifiée de comportement d'un opérateur privé sur le marché, ni avancé le moindre élément prouvant qu'un investisseur privé aurait agi de la sorte. Elle note à cet égard que les autorités norvégiennes n'ont présenté que des observations générales sur le fait qu'elles ont dû appliquer les mesures en raison de la situation financière précaire de Hurtigruten ⁽³⁵⁾, afin que celle-ci puisse continuer à prester le service public, car il leur aurait été difficile de trouver une autre entreprise pour le faire (du moins à court ou moyen terme). Les autorités norvégiennes n'ont aucunement essayé de comparer en détail leurs actes à ceux d'un opérateur privé sur le marché, se bornant à mentionner de manière générale que les trois mesures constituaient la solution la moins coûteuse et que les négociations ont été menées sur la base des conclusions des documents étayant le rapport PWC. En outre, elles n'ont expliqué qu'après coup (avec les deux rapports BDO) que les trois mesures n'entraîneraient pas de surcompensation, sans jamais comparer en détail leur intervention avec celle d'un opérateur privé sur le marché.

1.3.3. Compensation de service public - évaluation au regard des critères Altmark

Les autorités norvégiennes ont allégué que l'augmentation de la compensation avait eu lieu dans le cadre de l'accord Hurtigruten (qui avait fait l'objet d'une procédure de marché public en 2004) et que les critères Altmark étaient remplis. Par conséquent, toujours selon elles, les trois mesures n'ont pas conféré d'avantage à Hurtigruten.

L'accord Hurtigruten (conclu le 17 décembre 2004) n'a pas été notifié à l'Autorité et n'a donc pas fait l'objet d'une évaluation «aide d'État» pour vérifier s'il respectait les critères Altmark.

L'Autorité évalue ci-après si les trois mesures contenues dans l'avenant satisfont aux critères Altmark.

1.3.3.1 Le quatrième et le deuxième critères Altmark

Selon le quatrième critère Altmark, le bénéficiaire doit être choisi à l'issue d'une procédure de marché public. À défaut, la

compensation ne peut excéder les coûts d'une entreprise bien gérée qui est adéquatement équipée des moyens permettant de prester le service public ⁽³⁶⁾.

Ce critère doit être analysé conjointement avec le deuxième critère, selon lequel les paramètres pour calculer la compensation doivent être établis au préalable, de façon objective et transparente ⁽³⁷⁾.

Hurtigruten a été choisie en tant que prestataire de service public à l'issue d'une procédure de marché public qui a eu lieu en 2004 et qui a débouché sur la conclusion de l'accord Hurtigruten. L'ajustement de la compensation décidé le 27 octobre 2008 est intervenu en application de l'article 8 de cet accord. L'Autorité rappelle que cet article 8 est une clause de révision qui permet aux deux parties de demander la renégociation du contrat pour procéder à des ajustements extraordinaires des paiements de l'État et qu'il est rédigé comme suit (traduction non officielle):

«Des actes de droit public qui entraînent des changements importants au niveau des coûts ainsi que des changements radicaux du prix des intrants que les parties ne pouvaient raisonnablement prévoir sont des motifs justifiant que l'une ou l'autre partie demande une renégociation portant sur des ajustements extraordinaires de la compensation publique, des modifications du service presté ou d'autres mesures. Lors de ces négociations, l'autre partie a le droit d'accéder à tous les documents nécessaires» ⁽³⁸⁾.

Même si la clause de révision faisait partie de la procédure de marché public, l'Autorité juge nécessaire de vérifier si le recours ultérieur à cette disposition, au cours de l'exécution du marché, est couvert par la procédure initiale de marché public au sens du quatrième critère Altmark.

Les autorités norvégiennes ont allégué que l'article 8 était une disposition classique et habituelle de renégociation ou de révision et que les trois mesures n'impliquaient aucune modification de fond de l'accord Hurtigruten parce que la compensation

⁽³²⁾ Affaire C-280/00, *Altmark Trans*, Recueil 2003, p. I-7747, points 89 à 93.

⁽³³⁾ Idem, point 94, et affaire C-451/03, *Servizi Ausiliari Dottori Commercialisti*, Recueil 2006, p. I-2941, point 60.

⁽³⁴⁾ Affaire C-280/00, *Altmark Trans*, Recueil 2003, p. I-7747, point 94.

⁽³⁵⁾ Comme l'expliquent les autorités norvégiennes dans leur lettre du 8.3.2010 (pièce n° 549465).

⁽³⁶⁾ Point 93 de l'arrêt Altmark précité: «Quatrièmement, lorsque le choix de l'entreprise à charger de l'exécution d'obligations de service public, dans un cas concret, n'est pas effectué dans le cadre d'une procédure de marché public permettant de sélectionner le candidat capable de fournir ces services au moindre coût pour la collectivité, le niveau de la compensation nécessaire doit être déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée en moyens de transport afin de pouvoir satisfaire aux exigences de service public requises, aurait encourus pour exécuter ces obligations, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.»

⁽³⁷⁾ Points 90 et 91 de l'arrêt Altmark précité: «Deuxièmement, les paramètres sur la base desquels est calculée la compensation doivent être préalablement établis de façon objective et transparente, afin d'éviter qu'elle comporte un avantage économique susceptible de favoriser l'entreprise bénéficiaire par rapport à des entreprises concurrentes. Aussi, la compensation par un État membre des pertes subies par une entreprise sans que les paramètres d'une telle compensation aient été préalablement établis, lorsqu'il s'avère a posteriori que l'exploitation de certains services dans le cadre de l'exécution d'obligations de service public n'a pas été économiquement viable, constitue une intervention financière qui relève de la notion d'aide d'État au sens de l'article 92, paragraphe 1, du traité.»

⁽³⁸⁾ Le texte original, en norvégien, figure dans la note 10.

supplémentaire est liée à des augmentations de coût relevant du volet service public, dont attestent certains documents. Ainsi, selon leur raisonnement, il n'y a pas de surcompensation, mais un rééquilibrage du marché, similaire à celui qui aurait résulté de l'application de l'article 36 de la loi norvégienne sur les marchés publics et d'autres dispositions semblables du droit norvégien.

L'Autorité fait tout d'abord observer que, selon les principes généraux régissant les marchés publics, une modification importante d'un marché doit normalement faire l'objet d'une nouvelle procédure d'appel d'offres ⁽³⁹⁾. Étant donné que l'application de l'article 8 en l'espèce - en vertu duquel une renégociation est possible s'il y a «des changements importants au niveau des coûts» et «des changements radicaux du prix des intrants» - a entraîné une augmentation substantielle de la compensation en faveur de Hurtigruten ⁽⁴⁰⁾ au moyen des trois mesures figurant dans l'avenant, l'Autorité estime qu'une telle augmentation de la compensation aurait pu en principe déclencher un nouvel appel d'offres.

L'Autorité est d'avis que l'augmentation de la compensation publique résultant des trois mesures décrites dans l'avenant ne peut être considérée comme étant couverte par les conditions du marché public initial.

Il ne s'ensuit pas nécessairement que toute compensation extraordinaire octroyée dans le cadre d'une clause de renégociation d'un marché qui a fait l'objet d'un appel d'offres échouera à satisfaire au quatrième critère Altmark et qu'elle implique donc l'existence d'une aide d'État, mais l'article 8 ne prévoit pas, comme expliqué ci-après, de paramètres objectifs et transparents sur la base desquels la compensation (sous la forme des trois mesures) aurait été calculée conformément au deuxième critère Altmark.

L'Autorité constate que ce n'est pas sur la base de paramètres préétablis que l'article 8 confère à Hurtigruten le droit à une compensation accrue; cette clause donne simplement à l'entreprise le droit d'ouvrir une renégociation lorsque i) des actes de droit public entraînent des changements importants au niveau des coûts que les parties ne pouvaient raisonnablement prévoir, ou lorsque ii) le prix des intrants subit des changements radicaux.

En outre, l'article 8 ne donne pas de directives précises sur la manière dont il faut calculer la compensation supplémentaire. Son texte ne contient pas de paramètres définissant les intrants couverts par la clause de renégociation ou la manière dont ces coûts devraient être compensés. Par ailleurs, il ne prévoit aucune limite du montant de la compensation supplémentaire qui peut être octroyée. Si l'on s'en tient au seul texte de la clause de renégociation, il apparaît que l'application concrète de celle-ci dépend largement du pouvoir discrétionnaire des autorités

⁽³⁹⁾ Affaire C-454/06, *Pressetext Nachrichtenagentur GmbH*, Recueil 2008, p. I-4401, points 59, 60 et 70.

⁽⁴⁰⁾ L'Autorité rappelle que les autorités norvégiennes ont présenté un calcul montrant que les paiements supplémentaires convenus le 27.10.2008 représentaient une augmentation de 26 % par rapport à la compensation payée en 2008 aux termes de l'accord Hurtigruten, outre l'ajustement effectué en vertu de la clause d'ajustement des prix figurant à l'article 6.2 dudit accord. Voir la note 14.

norvégiennes ainsi que des compétences de négociation des parties concernées. Par ailleurs, les autorités norvégiennes ont allégué que ce texte devait être interprété en tenant compte de son contexte et de son objectif, à savoir établir un juste équilibre entre les droits et les obligations des parties ⁽⁴¹⁾. Toutefois, même si l'on tient compte de ces facteurs, l'application concrète de la clause en l'espèce montre, comme expliqué ci-après, qu'elle ne satisfait pas aux exigences de transparence et d'objectivité constituant le deuxième critère Altmark.

Pour ce qui concerne plus précisément la taxe NOx, les autorités norvégiennes ont expliqué qu'à l'issue des négociations avec Hurtigruten, le taux des remboursements a été fixé à 90 % ⁽⁴²⁾ parce qu'elles n'ont pas voulu supprimer toute incitation susceptible de pousser Hurtigruten à réduire ses émissions de NOx en remboursant intégralement l'ensemble des dépenses liées à la taxe NOx. Elles n'ont toutefois donné à l'Autorité aucune explication concernant les paramètres sur lesquels repose ce calcul; au contraire, elles ont montré que l'application de l'article 8 relevait très largement de leur appréciation, puisqu'elles expliquent que d'autres marchés de service public, comme celui des services régionaux de transbordeurs de voitures, comportent des clauses similaires ⁽⁴³⁾ au titre desquelles les opérateurs régionaux ont été remboursés intégralement des taxes NOx et des contributions au fonds NOx qu'ils avaient payées ⁽⁴⁴⁾.

De surcroît, les autorités norvégiennes n'ont pas soumis à l'Autorité les paramètres ayant servi à calculer i) la compensation générale (de 66 millions de NOK) et ii) l'abaissement de l'exigence relative au nombre de navires exploités aux termes du contrat de service public (évalué à 3,6 millions de NOK pour la période allant du 16 novembre au 31 décembre 2008 et à 7,7 millions de NOK pour la période allant du 1^{er} janvier au 31 mars 2009). Au lieu de cela, elles ont tout d'abord fait référence à la situation financière précaire de Hurtigruten ⁽⁴⁵⁾ et aux documents étayant le rapport PWC, qui constituent la base des négociations approfondies à l'issue desquelles elles ont accepté d'effectuer les paiements supplémentaires afin d'assurer la pérennité du service public en se fondant sur des considérations prétendument commerciales et sur le coût supplémentaire de la prestation du service public. Ensuite, elles ont simplement transmis à l'Autorité deux rapports établis à leur demande par BDO Noraudit pour expliquer après coup que les trois mesures n'entraînaient pas de surcompensation. Contrairement à l'avis des autorités norvégiennes, l'Autorité estime toutefois qu'il ressort des trois rapports que les trois mesures se traduisent bien par une surcompensation - en ce que la compensation ne se limite pas à l'augmentation des coûts liés à la prestation du service public - et que les rapports n'apportent aucune précision quant aux paramètres utilisés pour déterminer ces coûts ⁽⁴⁶⁾.

⁽⁴¹⁾ Lettre des autorités norvégiennes datée du 30.9.2010 (pièce n° 571486), p. 11.

⁽⁴²⁾ Du montant des taxes et contributions NOx de Hurtigruten, sauf pour les opérations dans le fjord de Geiranger.

⁽⁴³⁾ Courriels des autorités norvégiennes du 15.4.2011 (pièce n° 595326) et du 6.5.2011 (pièce n° 597151).

⁽⁴⁴⁾ Courriel des autorités norvégiennes du 6.5.2011 (pièce n° 597151).

⁽⁴⁵⁾ Comme en témoignent les informations données par les autorités norvégiennes dans leur lettre du 8.3.2010 (pièce n° 549465).

⁽⁴⁶⁾ Voir la section II.3.2 plus bas.

En outre, il apparaît que le second rapport BDO repose sur le principe selon lequel toutes les augmentations des coûts afférents à la prestation du service public peuvent être couvertes par une compensation supplémentaire octroyée au titre de l'article 8, qu'il s'agisse ou non de changements radicaux que l'on pouvait raisonnablement prévoir (ou qu'elles satisfassent plus généralement aux critères de l'article 8 ou non).

Pour ce qui est de l'augmentation des coûts de carburant, l'accord Hurtigruten comportait déjà un mécanisme d'ajustement des prix (article 6.2). L'Autorité est d'avis que des soumissionnaires éventuels s'attendent raisonnablement à ce que cette disposition règle la question de l'augmentation des coûts de carburant. Vu que le prix du carburant constitue une part importante des coûts des opérateurs de croisières et de transbordement, l'Autorité tient pour acquis que les opérateurs de ce secteur prennent habituellement des mesures pour que des fluctuations de prix ne les exposent pas à un risque financier exagéré. En pratique, Hurtigruten s'est bel et bien couverte en ce qui concerne certains de ses coûts de carburant. Malgré cela, les autorités norvégiennes ont décidé d'effectuer des paiements additionnels dans le cadre de la clause de révision figurant à l'article 8.

Compte tenu de ce qui précède, l'Autorité conclut que ces résultats de l'application concrète de l'article 8 montrent que cette disposition manque de transparence et d'objectivité, et elle juge très improbable qu'un acteur du marché puisse s'attendre à ce qu'elle soit appliquée de la sorte.

Le quatrième critère Altmark prévoit que, en l'absence de procédure de marché public, le niveau de la compensation nécessaire doit être déterminé sur la base des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée en moyens de transport afin de pouvoir satisfaire aux exigences de service public requises, aurait encourus pour exécuter ces obligations, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations. Les autorités norvégiennes n'ont fourni aucune information montrant que le critère «d'efficacité»⁽⁴⁷⁾ du quatrième critère Altmark était rempli. Au contraire, il ressort des rapports soumis à l'Autorité que Hurtigruten a bénéficié d'une surcompensation pour sa prestation de service public⁽⁴⁸⁾. L'Autorité ne peut dès lors admettre que les trois mesures satisfont au quatrième critère Altmark.

Par conséquent, l'Autorité conclut sur la base de ce qui précède que le deuxième critère Altmark n'est pas rempli. Elle ajoute que, compte tenu de l'application de l'article 8 et du résultat de la renégociation de 2008 (les trois mesures), l'avenant qui en a découlé ne peut être considéré comme étant couvert par l'appel d'offres au sens du quatrième critère Altmark. En outre, les autorités norvégiennes n'ont pas montré que le

critère «d'efficacité» défini dans le quatrième critère Altmark est rempli, et l'Autorité conclut donc que ce quatrième critère Altmark n'est pas non plus été respecté en l'espèce.

1.3.3.2. Le troisième critère Altmark

Selon le troisième critère, la compensation ne peut dépasser les coûts occasionnés par l'exécution du service public, moins les recettes obtenues en prestant ce service (la compensation pouvant toutefois inclure un bénéfice raisonnable)⁽⁴⁹⁾.

Hurtigruten exerce des activités commerciales ne relevant pas du service public, notamment en proposant des croisières sur ses navires. Le troisième critère Altmark doit être appliqué conjointement aux principes généraux de ventilation des coûts, tels qu'ils sont entre autres définis dans l'arrêt *Chronopost*⁽⁵⁰⁾, selon lequel, lorsque des prestataires de service public exercent des activités commerciales outre le service public, ces activités commerciales doivent supporter une proportion adéquate des coûts fixes communs⁽⁵¹⁾.

Il ressort des rapports transmis par les autorités norvégiennes que les trois mesures ne couvraient pas seulement les coûts accrus du service public, mais qu'elles servaient aussi à compenser les coûts des activités hors service public⁽⁵²⁾. En outre, le second rapport BDO montre que les trois mesures ont également couvert des augmentations de coût ne constituant pas des changements radicaux qu'on ne pouvait raisonnablement prévoir (autrement dit, les coûts effectivement couverts n'étaient pas tous des coûts légitimement couverts en application de l'article 8)⁽⁵³⁾.

De plus, Hurtigruten n'a pas tenu de comptes séparés pour les activités de service public et hors service public⁽⁵⁴⁾, et il apparaît que le calcul des trois mesures repose i) soit sur le principe selon lequel la prestation de service public devrait se voir imputer la totalité ou la majeure partie des coûts fixes communs à cette prestation et aux autres activités, ii) soit sur la prémisse selon laquelle: il ne faut faire aucune distinction entre les activités de service public et hors service public et une aide peut être octroyée pour rendre toutes les activités de Hurtigruten rentables (à savoir les activités de service public et hors service public)⁽⁵⁵⁾. Ainsi, aucune part proportionnelle des coûts fixes communs n'est imputée aux activités commerciales ni, partant, déduite pour déterminer le montant de la compensation de l'État pour le service public.

⁽⁴⁷⁾ À savoir que «le niveau de la compensation nécessaire doit être déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée en moyens de transport afin de pouvoir satisfaire aux exigences de service public requises, aurait encourus pour exécuter ces obligations, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations».

⁽⁴⁸⁾ Voir la section II.3.2 plus bas.

⁽⁴⁹⁾ Point 92 de l'arrêt Altmark précité: «Troisièmement, la compensation ne saurait dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations. Le respect d'une telle condition est indispensable afin de garantir que n'est accordé à l'entreprise bénéficiaire aucun avantage qui fausse ou menace de fausser la concurrence en renforçant la position concurrentielle de cette entreprise.»

⁽⁵⁰⁾ Affaires jointes C-83/01 P, C-93/01 P et C-94/01 P, *Chronopost*, Recueil 2003, p. I-6993.

⁽⁵¹⁾ Idem, point 40.

⁽⁵²⁾ Voir la section I.5.1 plus haut.

⁽⁵³⁾ Voir la section I.4.2 plus haut.

⁽⁵⁴⁾ Loc. cit.

⁽⁵⁵⁾ Voir la section II.3.2 comportant d'autres références.

Comme expliqué dans l'évaluation plus détaillée figurant à la section II.3.2 ci-après (portant sur la question de la surcompensation), du fait que les comptes ne sont pas dûment séparés et que le calcul du montant des mesures ne respecte pas les critères précités - en particulier en raison de l'utilisation de coûts et de recettes hypothétiques non représentatifs alors que les coûts et recettes réels sont connus -, l'Autorité conclut au non-respect du troisième critère Altmark en l'espèce.

1.3.3.3. Les critères Altmark - conclusion

Sur les quatre critères Altmark, trois ne sont pas respectés; or, il suffit qu'un seul ne le soit pas pour qu'une compensation publique constitue une aide d'État. Il ne peut dès lors être allégué que les trois mesures ne confèrent pas à Hurtigruten un avantage au sens de l'article 61 de l'accord EEE.

1.4. La nature sélective des trois mesures

Les mesures doivent être sélectives en ce qu'elles favorisent «certaines entreprises ou certaines productions». L'avantage économique est considéré comme sélectif lorsqu'il s'avère qu'une mesure ne s'applique pas de manière générale à toutes les entreprises dans un État de l'EEE⁽⁵⁶⁾.

L'Autorité estime que les trois mesures ont augmenté la compensation octroyée par l'État à Hurtigruten et qu'elles sont l'aboutissement de négociations individuelles menées avec cette société. Seule Hurtigruten a eu la possibilité de renégocier cette augmentation puisqu'elle était le seul prestataire du service en cause. C'est pourquoi l'Autorité conclut que les trois mesures constituent un avantage sélectif en faveur de Hurtigruten.

Pour ce qui est du remboursement des taxes et contributions NOx, toutefois, les autorités norvégiennes ont transmis à l'Autorité des informations supplémentaires sur la pratique administrative en matière de remboursement de ces frais à des prestataires de service public. Elles ont expliqué que, pour elles, ce remboursement n'était pas sélectif puisque «le même remboursement est offert à tous les services de transport maritime de passagers s'acquittant d'obligations de service public [...]. Tous les autres services de transport prestés dans les mêmes conditions sont traités de la même manière. Ces autres services de transport comprennent les transbordeurs réguliers de voitures nationaux et régionaux ainsi que les transbordeurs réguliers de passagers à grande vitesse»⁽⁵⁷⁾.

Après l'introduction de la taxe NOx, les autorités norvégiennes ont adopté la pratique administrative consistant à rembourser

⁽⁵⁶⁾ Affaire C-256/97, *Déménagements-Manutention Transport SA*, Recueil 1999, p. I-3913, point 27.

⁽⁵⁷⁾ Lettre des autorités norvégiennes du 30.9.2010, p. 14 (pièce n° 571786) - traduction non officielle.

intégralement les taxes et contributions NOx aux entreprises de transport s'acquittant d'obligations de service public pour autant que les contributions se rapportent à ces obligations⁽⁵⁸⁾. Dans le cas de Hurtigruten, toutefois, elles ont décidé de limiter le remboursement à, selon elles, 90 % des taxes et contributions NOx liées aux obligations de service public, jugeant un remboursement intégral inopportun parce qu'il inciterait moins Hurtigruten à réduire ses émissions⁽⁵⁹⁾.

Les juridictions UE et AELE ont jugé qu'une mesure fiscale favorisant certaines entreprises n'est pas sélective lorsqu'elle se justifie par la nature ou l'économie générale du système dans lequel elle s'inscrit⁽⁶⁰⁾. Dans l'affaire *Adria-Wien Pipeline*⁽⁶¹⁾, la Cour de justice de l'Union européenne s'est penchée sur un programme autrichien en vertu duquel une taxe environnementale sur la consommation d'énergie était imposée à toutes les entreprises et seules les entreprises productrices de biens avaient droit à un remboursement partiel des taxes ainsi payées; les entreprises de services n'y avaient pas droit. La question posée était de savoir si le remboursement aux entreprises productrices de biens constituait une aide d'État. La Cour n'a trouvé aucune justification dans la nature ou l'économie générale du système car les considérations environnementales sous-tendant la législation nationale ne justifiaient pas de traiter différemment la consommation d'énergie des entreprises productrices de biens de celle des entreprises de services. Elle a jugé que la consommation d'énergie de chacun de ces secteurs était également préjudiciable à l'environnement⁽⁶²⁾.

L'on peut faire les mêmes observations en l'espèce: la taxe NOx a pour but de réduire les émissions de NOx⁽⁶³⁾, et il convient de se demander si le remboursement des taxes et contributions NOx aux prestataires de service public est justifié par la nature ou l'économie générale du régime fiscal NOx. Or, ce régime vise à encourager les entreprises à réduire leurs émissions de NOx et, partant, à réduire la pollution de l'environnement, et ces considérations ne justifient pas une différence de traitement entre les prestataires de service public et les autres. Les émissions de NOx des premiers présentent la même nocivité pour l'environnement. Même si cette différence était justifiée par la logique du régime fiscal NOx, Hurtigruten s'acquitte d'une obligation de service public et exerce en même temps des activités commerciales; or, ces activités n'ont pas été dûment séparées pour effectuer le remboursement des taxes et contributions NOx⁽⁶⁴⁾.

⁽⁵⁸⁾ Lettre du ministère des transports et des communications à *Næringslivets Hovedorganisasjon*, datée du 13.5.2008 (pièce n° 595326) et courriel des autorités norvégiennes daté du 3.5.2011 (pièce n° 596802).

⁽⁵⁹⁾ Courriel des autorités norvégiennes du 6.5.2011 (pièce n° 597151).

⁽⁶⁰⁾ Affaires jointes E-4/10, E-6/10 et E-7/10, *Principauté du Liechtenstein et autres/Autorité de surveillance de l'AELE*, (JO C 294 du 6.10.2011, p. 7. et supplément EEE n° 53 du 6.10.2011, p. 1), point 87, et affaire C-143/1999, *Adria-Wien Pipeline*, Recueil 2001, p. I-8365, point 42.

⁽⁶¹⁾ Affaire C-143/1999 précitée.

⁽⁶²⁾ Idem, points 49 à 53.

⁽⁶³⁾ Voir la section I.2.1 de la décision n° 501/08/COL de l'Autorité approuvant le régime du Fonds NOx, disponible à l'adresse: <http://www.efasurv.int/?1=1&showLinkID=14653&1=1>

⁽⁶⁴⁾ Voir la section II.3.2 plus bas.

C'est pourquoi l'Autorité doit conclure que la compensation correspondant à 90 % des taxes et contributions NOx qui est versée à Hurtigruten constitue une mesure sélective, puisque d'autres entreprises exerçant des activités similaires de transport ne relevant pas du service public doivent supporter l'intégralité de ces taxes et contributions.

L'Autorité conclut donc que les trois mesures constituent un avantage sélectif en faveur de Hurtigruten.

1.5. Les mesures faussent la concurrence et affectent les échanges entre les parties contractantes

Lorsqu'une aide financière renforce la position d'une entreprise par rapport à d'autres entreprises concurrentes dans les échanges intra-EEE, ces derniers doivent être considérés comme influencés par l'aide ⁽⁶⁵⁾.

Comme nous l'avons montré plus haut, les trois mesures confèrent un avantage économique sélectif à Hurtigruten. Le marché des services maritimes intérieurs (cabotage) au sein duquel Hurtigruten exerce ses activités a été ouvert à la concurrence dans tout l'EEE en 1998 ⁽⁶⁶⁾. En outre, Hurtigruten opère également dans le secteur du tourisme, en particulier en proposant des croisières et des voyages aller-retour le long de la côte norvégienne. D'autres opérateurs proposent des croisières le long des mêmes parties de cette côte ⁽⁶⁷⁾. Enfin, Hurtigruten organise aussi diverses croisières dans différents États européens.

L'Autorité conclut dès lors que la compensation octroyée à Hurtigruten est de nature à fausser la concurrence et à affecter les échanges intra-EEE.

2. EXIGENCES DE PROCÉDURE

Selon l'article 1^{er}, paragraphe 3, de la partie I du protocole 3, «l'Autorité de surveillance 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.»

Les autorités norvégiennes n'ayant pas notifié les trois mesures à l'Autorité, celle-ci en conclut qu'elles n'ont pas respecté leur obligation de le faire, énoncée à l'article 1^{er}, paragraphe 3, de la partie I du protocole 3.

3. COMPATIBILITÉ DE L'AIDE

Les autorités norvégiennes invoquent l'article 59, paragraphe 2, de l'accord EEE pour alléguer que les mesures constituent une compensation nécessaire d'une obligation de service public, rentrant dans le cadre des lignes directrices de l'Autorité concernant les aides au secteur du transport maritime et des principes généraux régissant la compensation de service public. Elles invoquent en outre l'article 61, paragraphe 3, point c), pour alléguer que les mesures à l'examen peuvent être considérées comme

compatibles avec l'accord EEE en tant que mesures de restructuration prévues par les lignes directrices «sauvetage et restructuration».

L'Autorité apprécie ci-après la compatibilité de l'aide avec le fonctionnement de l'accord EEE en tant que compensation de service public sur la base de l'article 59, paragraphe 2, dudit accord et en tant que mesure de sauvetage et de restructuration, ou en tant que «mesure d'urgence», au titre de l'article 61, paragraphe 3.

3.1. Le cadre juridique pour évaluer une aide d'État ayant la forme d'une compensation d'un service public maritime

Il découle de l'article 4 du règlement sur le cabotage et de la section 9 des lignes directrices de l'Autorité concernant les aides au secteur du transport maritime que les États de l'AELE peuvent imposer des obligations de service public ou conclure des marchés de service public pour certains services de transport maritime, à condition que la compensation respecte les règles de l'accord EEE et la procédure régissant les aides d'État.

Selon l'article 59, paragraphe 2, de l'accord EEE,

«les entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général ou présentant le caractère d'un monopole fiscal sont soumises aux règles du présent accord, notamment aux règles de concurrence, dans les limites où l'application de ces règles ne fait pas échec à l'accomplissement, en droit ou en fait, de la mission particulière qui leur a été impartie. Le développement des échanges ne doit pas être affecté dans une mesure contraire à l'intérêt des parties contractantes.»

L'Autorité constate que, même si elles ne s'appliquent pas au secteur des transports ⁽⁶⁸⁾, ses lignes directrices sur les aides d'État sous forme de compensation de service public (ci-après dénommées «les lignes directrices sur la compensation de service public») résument dans une large mesure les principes généralement applicables en matière de compensation de service public. Dans ce qui suit, elles ne seront citées que pour autant qu'elles expriment ces principes.

Pour qu'une aide d'État constitue une compensation de service public compatible avec le fonctionnement de l'accord EEE sur la base de l'article 59, paragraphe 2, le service en question doit tout d'abord constituer un service d'intérêt économique général. Ensuite, l'entreprise en cause doit être chargée par l'État de l'AELE de la prestation de ce service. Enfin, le montant de la compensation doit être établi de manière transparente ⁽⁶⁹⁾ et être proportionné ⁽⁷⁰⁾, c'est-à-dire ne pas dépasser ce qui est nécessaire ⁽⁷¹⁾ pour couvrir les coûts découlant de l'exécution des obligations de service public, y compris un bénéfice raisonnable ⁽⁷²⁾.

⁽⁶⁸⁾ Point 2 des lignes directrices de l'Autorité sur les aides d'État sous forme de compensation de service public.

⁽⁶⁹⁾ Section 2.2 des lignes directrices de l'Autorité sur le transport maritime: «Une aide d'État doit toujours être limitée à ce qui est nécessaire pour atteindre son objectif et être octroyée de manière transparente» (traduction non officielle).

⁽⁷⁰⁾ Voir les décisions de la Commission dans les affaires N 62/05 (Italie), point 46, et N 265/06 (Italie), point 48.

⁽⁷¹⁾ Section 2.2 des lignes directrices de l'Autorité sur le transport maritime.

⁽⁷²⁾ Chapitre 2.4 des lignes directrices sur la compensation de service public.

⁽⁶⁵⁾ Affaire 730/79, *Philip Morris*, Recueil 1980, p. 2671, point 11.

⁽⁶⁶⁾ JO L 30 du 5.2.1998, p. 42 (incorporé en tant que point 53a dans l'annexe XIII de l'accord EEE).

⁽⁶⁷⁾ Entre autres, *Seabourn Cruise Line Limited et Silversea Cruises Ltd.*

Dans sa décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, l'Autorité n'a pas mis en question le respect des deux premiers critères ⁽⁷³⁾, mais elle estime en revanche, sur la base des informations transmises par les autorités norvégiennes, qu'on ne saurait conclure que le troisième critère est rempli. Elle rappelle tout d'abord que l'accord Hurtigruten a été conclu à l'issue d'une procédure de marché public. De manière générale, elle fait observer qu'une procédure de marché public en bonne et due forme garantit normalement l'absence d'aide dans le contrat qui s'ensuit; dans certaines circonstances, les autorités publiques doivent pouvoir annuler des marchés de service public adjugés à l'issue d'une procédure de marché public pour conclure à leur place un nouveau contrat de service public impliquant une aide d'État. Or, telle n'a pas été l'approche privilégiée par les autorités norvégiennes en l'espèce. Comme indiqué plus haut, le montant de la compensation octroyée sous la forme des trois mesures n'a pas été établi de manière transparente dans le cadre de l'appel d'offres, mais a résulté d'une renégociation bilatérale menée des années après l'adjudication du marché.

Lorsqu'elles octroient une aide sous la forme d'une compensation de service public, les autorités norvégiennes doivent s'assurer que l'aide est compatible avec les règles applicables en la matière. Il importe que, lorsque l'entreprise bénéficiant de l'aide exerce des activités ne relevant pas du service public, ces activités commerciales fassent l'objet d'une contribution adéquate aux coûts fixes qui sont communs aux deux types d'activités ⁽⁷⁴⁾.

3.2. Le montant de la compensation de service public

Selon les explications fournies par les autorités norvégiennes, les trois mesures devaient constituer, pour Hurtigruten, une contrepartie i) des nouveaux coûts occasionnés par l'introduction de la taxe NOx et liés à la prestation du service public et ii) de l'augmentation générale du prix des intrants liés à la prestation du service public. L'Autorité estime que l'approche des autorités norvégiennes en matière de ventilation des coûts ne montre pas que les trois mesures n'ont pas entraîné de surcompensation du service public.

3.2.1. L'approche à l'égard des coûts fixes communs n'est pas cohérente

Lorsque des prestataires de service public exercent en parallèle des activités commerciales, ces dernières doivent, en règle générale, supporter une juste proportion des coûts fixes communs ⁽⁷⁵⁾. Selon les lignes directrices sur la compensation de service public,

«les coûts à prendre en considération comportent tous les coûts occasionnés par la prestation du service d'intérêt économique général. Lorsque les activités de l'entreprise en cause se limitent à cette prestation, tous ses coûts peuvent être pris en considération; lorsqu'elle exerce aussi des activités ne relevant pas de ce service d'intérêt économique général, seuls les coûts occasionnés par ce service peuvent être pris en considération. Les coûts rattachés au service d'intérêt économique général peuvent couvrir tous les coûts

variables occasionnés par la prestation du service, une contribution appropriée aux coûts fixes communs à cette prestation et à l'exercice d'autres activités et une rémunération appropriée des capitaux propres affectés à la prestation du service d'intérêt économique général» ⁽⁷⁶⁾.

S'écarter de ce principe ne peut être justifié que par des circonstances exceptionnelles; selon les lignes directrices de l'Autorité sur l'application des règles en matière d'aides d'État au service public de radiodiffusion, la ventilation des coûts communs entre l'activité de service public et les autres activités n'est pas obligatoire lorsque les comptes ne peuvent être séparés «de manière pertinente» ⁽⁷⁷⁾. Dans ces cas, toutefois, les bénéfices nets découlant des activités hors service public qui occasionnent des coûts partagés avec les activités de service public doivent être affectés au volet service public ⁽⁷⁸⁾. Pour l'Autorité, il ne fait pas de doute que Hurtigruten ne se trouve pas dans une situation exceptionnelle de ce type. Même en admettant que la ventilation entre les coûts fixes occasionnés par les activités de service public de Hurtigruten et ceux occasionnés par ses autres activités ne soit pas toujours facile, une séparation reposant entre autres sur les bénéfices découlant du chiffre d'affaires des deux formes d'activités est en réalité possible ⁽⁷⁹⁾.

Sur cette base, l'Autorité conclut que les principes généralement applicables du partage des coûts s'appliquent en l'espèce. C'est pourquoi elle rejette l'approche définie dans le cadre de la troisième méthode du rapport PWC, à savoir n'établir aucune distinction entre les activités de service public et les activités commerciales de Hurtigruten.

Alors que Hurtigruten exerce des activités ne relevant pas du service public, les trois rapports ne tiennent pas systématiquement compte du fait que ces activités commerciales doivent supporter une proportion appropriée des coûts fixes communs aux deux types d'activités, comme l'exige la jurisprudence précitée.

Dans les rapports, plusieurs catégories de ces coûts sont entièrement comptabilisées dans le volet service public (entre autres, frais portuaires, maintenance, carburant - moins la consommation afférente au fjord de Geiranger), tandis que d'autres catégories de coûts fixes communs, bien que n'étant pas totalement occasionnés par le volet service public, ne semblent pas ventilées proportionnellement à la part occupée par les obligations de service public d'une part et à celle des activités commerciales d'autre part (ainsi, le volet service public supporte 90 % des frais NOx liés à la consommation de carburant ⁽⁸⁰⁾).

⁽⁷³⁾ Chapitre II.3 de la décision n° 325/10/COL.

⁽⁷⁴⁾ Affaires jointes C-83/01 P, C-93/01 P et C-94/01 P, *Chronopost*, Recueil 2003, p. I-6993, point 40. Voir aussi le point 15 des lignes directrices sur la compensation de service public.

⁽⁷⁵⁾ Affaires jointes C-83/01 P, C-93/01 P et C-94/01 P, *Chronopost*, Recueil 2003, p. I-6993, point 40.

⁽⁷⁶⁾ Il s'agit des quatre premières phrases du point 15 de ces directives (traduction non officielle).

⁽⁷⁷⁾ Points 66 et 67 desdites directives (voir JO L 124 du 11.5.2012, p. 40. et supplément EEE n° 26 du 11.5.2012, p. 1), aussi disponibles (en anglais uniquement) à l'adresse: <http://www.efasurv.int/media/state-aid-guidelines/Part-IV—The-application-of-the-state-aid-rules-to-public-service-broadcasting.pdf>.

⁽⁷⁸⁾ Idem, point 67.

⁽⁷⁹⁾ Telle est l'approche acceptée par le Tribunal dans l'affaire T-106/95, *Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA)/Commission*, Recueil 1997, p. II-229, point 105.

⁽⁸⁰⁾ Les deux premières méthodes du rapport PWC (voir les documents justificatifs *Hurtigruteavtalen – økonomiske beregninger* du 27.9.2007), le premier rapport BDO (p. 11 à 21) et le second rapport BDO (p. 5 à 11).

En raison de la ventilation insuffisante des coûts fixes communs, l'Autorité ne saurait conclure qu'il ressort des deux premières méthodes du rapport PWC ou des deux rapports BDO que les trois mesures n'entraînent pas de surcompensation du service public.

En résumé, compte tenu de l'approche incohérente à l'égard des coûts fixes communs décrite dans ce qui précède, l'Autorité conclut que, dans aucune des trois méthodes décrites dans le rapport PWC ni dans les méthodes décrites dans les deux rapports BDO, les coûts communs n'ont été dûment ventilés entre les activités de service public et les activités commerciales, de façon que seuls les coûts liés à la prestation du service d'intérêt économique général soient pris en compte. Il ne peut donc pas être établi que les trois mesures n'entraînent pas une surcompensation du service public.

3.2.2. Les comptes n'ont pas été séparés

Alors que Hurtigruten exerce parallèlement des activités de service public et des activités commerciales, elle n'a pas tenu de comptes séparés⁽⁸¹⁾. On peut dès lors établir qu'il manque une condition essentielle pour garantir la transparence du système de compensation de service public⁽⁸²⁾.

3.2.3. Le calcul de la compensation repose sur des coûts et recettes hypothétiques et non représentatifs, alors que les coûts et recettes réels sont connus

Ce sont les coûts et recettes réels de Hurtigruten qui devraient servir de base au calcul de la compensation.

Premièrement, l'Autorité relève que, dans le rapport PWC et dans le second rapport BDO, le coût du service public est calculé sur la base des coûts et recettes afférents à l'exploitation d'une flotte minimale hypothétique⁽⁸³⁾. Il apparaît que les autorités norvégiennes justifient le fait qu'aucun coût commun ne soit affecté aux activités hors service public en soulignant que les calculs ne sont pas fondés sur les coûts et recettes réels afférents à l'exploitation de l'ensemble de la flotte Hurtigruten, mais sur les coûts et les bénéfices du MS Narvik ou du MS Vesterålen. Cette argumentation revient à dire que, lorsque les coûts occasionnés par le service public sont calculés strictement sur la base des coûts occasionnés par l'exploitation d'une «flotte minimale» hypothétique, qui sont vraisemblablement inférieurs à

ceux qu'occasionnerait l'exploitation de la flotte réelle de Hurtigruten, la compensation ne sera pas supérieure aux coûts réels occasionnés par la prestation du service public.

Or, cette méthode ne tient pas compte du fait que les activités hors service public doivent supporter une proportion appropriée des coûts communs. L'Autorité part du principe que la flotte réelle et la flotte minimale hypothétique ne présenteront pas le même ratio entre les activités de service public d'autre part et les activités commerciales de l'autre. La méthode de la «flotte minimale» repose, comme son nom l'indique, sur une flotte de capacité minimale. Il est fort probable que la flotte réelle (d'une capacité supérieure) exerce une plus grande proportion d'activités commerciales que la flotte minimale hypothétique. Et si tel est le cas, ces activités doivent être affectées d'une proportion plus importante des coûts fixes communs.

Sur cette base, l'Autorité rejette l'argument selon lequel les calculs portant sur la flotte minimale hypothétique montrent que Hurtigruten n'a pas bénéficié d'une surcompensation.

Deuxièmement, dans le contexte d'un calcul du montant compensant la prestation de service public effectué après coup, il y a lieu d'utiliser les coûts de carburant réels pour calculer le coût occasionné par la prestation du service public. Les autorités norvégiennes ne peuvent tout bonnement négliger les activités de couverture de Hurtigruten, car il pourrait y avoir surcompensation si les opérations de couverture se révèlent fructueuses (puisque celles-ci permettent d'obtenir un prix inférieur).

Troisièmement, l'Autorité n'a nulle raison de penser que les autorités norvégiennes n'ont pas accès aux coûts et recettes réels de Hurtigruten; en fait, dans la deuxième méthode du rapport PWC et dans le premier rapport BDO, ce sont les coûts de la flotte réelle qui ont été utilisés. Comme indiqué plus haut, ce sont les coûts réels et représentatifs qui sont pertinents pour calculer le coût du service public. Une évaluation de coûts hypothétiques et non représentatifs ne saurait s'y substituer.

3.2.4. Conclusion

Du fait que les comptes afférents aux activités de service public et ceux afférents aux autres activités (commerciales) ne sont pas séparés, en raison de l'approche incohérente en matière de ventilation des coûts et parce qu'il a été tenu compte de coûts hypothétiques non représentatifs (et non réellement déboursés), l'Autorité ne peut conclure que les trois mesures n'impliquent aucune surcompensation. Sur cette base, elle conclut que les trois mesures ne peuvent constituer une compensation de service public compatible avec le fonctionnement de l'accord EEE au titre de l'article 59, paragraphe 2, de ce dernier.

3.3. Compatibilité des mesures considérées comme une «mesure d'urgence» ou comme une aide à la restructuration

L'Autorité rappelle qu'une aide directe destinée à couvrir des pertes d'exploitation n'est, en règle générale, pas compatible avec le fonctionnement de l'accord EEE.

⁽⁸¹⁾ Voir le rapport sous-tendant le rapport PWC (intitulé *Hurtigruteavtalen – økonomiske beregninger*) du 27.9.2007, p. 3. le premier rapport BDO, p. 7 (pièce n° 514420 pour ces deux documents) et le second rapport BDO, p. 4 (pièce n° 571486).

⁽⁸²⁾ Voir la section 2.2 des lignes directrices sur le transport maritime: «une aide d'État doit toujours être octroyée de manière transparente». Voir aussi le point 18 des lignes directrices sur la compensation de service public: «Lorsqu'une entreprise exerce des activités relevant du service d'intérêt économique général et d'autres n'en relevant pas, les comptes internes doivent indiquer séparément les coûts et les recettes liés audit service et les coûts et recettes liés aux autres services, ainsi que les paramètres régissant la ventilation des coûts et recettes» (traduction non officielle).

⁽⁸³⁾ Les calculs ont pour base le MS Narvik (la première option du rapport PWC, *Hurtigruteavtalen – økonomiske beregninge* du 27.9.2007 (pièce n° 514420, p. 57]) ou le MS Vesterålen (deuxième rapport BDO, p. 4 (pièce n° 571486)).

Comme la compensation supplémentaire examinée ici couvre des coûts liés au fonctionnement courant de Hurtigruten, les mesures doivent être considérées comme une aide au fonctionnement ⁽⁸⁴⁾.

Une aide au fonctionnement peut être approuvée, à titre exceptionnel, si les conditions énoncées dans les dispositions dérogatoires de l'article 61, paragraphe 3, de l'accord EEE sont remplies. Dans leur réponse à la décision d'ouvrir la procédure, les autorités norvégiennes ont invoqué l'exception prévue au point c) de cette disposition, ainsi que les lignes directrices «sauvetage et restructuration». Cet élément sera analysé plus loin, mais l'Autorité souhaite commencer par répondre à l'argumentation des autorités norvégiennes concernant des «mesures d'urgence».

3.3.1. Mesures d'urgence visées au point b) ou mesure de sauvetage visée au point c) du paragraphe 3 de l'article 61 de l'accord EEE

Les autorités norvégiennes ont fait état de la situation financière de Hurtigruten en 2008 et du risque imminent que cette dernière mette fin au marché pour éviter la faillite. Elles prétendent que ces circonstances les ont forcées à prendre des mesures d'urgence afin d'assurer la continuité du service. Selon elles, les mesures d'urgence peuvent être considérées comme légitimes au regard de cet objectif, mais elles n'invoquent néanmoins aucune des exceptions prévues à l'article 61, paragraphe 3, ou dans une autre disposition de l'accord EEE. L'autorité estime qu'il ne peut s'agir d'une mesure de sauvetage au titre de l'article 61, paragraphe 3, point c), et des lignes directrices «sauvetage et restructuration», car l'aide de sauvetage prévue par lesdites directives est par nature temporaire et réversible, ce que ne sont pas les trois mesures.

Par ailleurs, et même si les autorités norvégiennes n'invoquent pas cet argument, l'Autorité s'est demandé si la situation qu'elles décrivent pouvait être considérée comme une perturbation grave au sens du point b) et l'aide être par conséquent considérée comme compatible.

Il ressort clairement de la jurisprudence que l'exception prévue à l'article 61, paragraphe 3, point b), de l'accord EEE doit être interprétée de façon restrictive et que la perturbation doit affecter l'ensemble de l'économie d'un État membre (et non celle d'un de ses secteurs ou d'une de ses régions) ⁽⁸⁵⁾.

Or, aucune des informations soumises par les autorités norvégiennes ne montre que l'aide était destinée à agir sur une pertur-

bation affectant l'ensemble de l'économie norvégienne. Même dans le pire des scénarios (où Hurtigruten aurait cessé de prester le service et où l'État aurait été forcé de signer un nouveau contrat pour l'ensemble ou une partie des trajets), une interruption temporaire de ce service de transport ne peut être considérée comme une perturbation grave de l'ensemble de l'économie norvégienne, même si l'on tient compte de l'importance culturelle, sociale et économique du service presté par Hurtigruten.

C'est pourquoi l'Autorité estime que l'exception prévue à l'article 61, paragraphe 3, point b), n'est pas applicable en l'espèce. Elle va néanmoins examiner ci-après cet argument des autorités norvégiennes également dans le cadre du point c).

3.3.2. Mesures de restructuration prévue à l'article 61, paragraphe 3, point c)

Les autorités norvégiennes ont invoqué l'exception prévue à l'article 61, paragraphe 3, point c), de l'accord EEE et allégué que l'intervention publique constituait une aide à la restructuration.

Elles ont fait valoir que les critères essentiels applicables aux aides à la restructuration prévues par les lignes directrices «sauvetage et restructuration» ont pu être respectés. Selon elles, Hurtigruten était et est toujours une société importante conformément à la section 1.7 desdites lignes directrices et était une entreprise en difficulté conformément à la définition figurant dans les mêmes lignes directrices ⁽⁸⁶⁾.

Selon le principe général qui sous-tend ces lignes directrices, une aide à la restructuration ne peut être autorisée que lorsque toute distorsion de la concurrence est compensée par les avantages découlant de la survie de l'entreprise en cause. Il faut donc pour cela que des conditions strictes soient réunies, notamment i) que l'aide soit tributaire de la mise en œuvre d'un plan de restructuration qui restaure la viabilité à long terme de l'entreprise dans un délai raisonnable; ii) que le bénéficiaire soit tenu de financer une part importante des coûts de sa restructuration (50 % au moins pour les grandes entreprises); iii) que des mesures compensatoires soient prises pour empêcher ou minimiser les risques de distorsion de la concurrence (cession d'actifs, réduction des capacités ou de la présence sur le marché, etc.); iv) que l'aide soit limitée au strict minimum; v) que le plan de restructuration soit totalement mis en œuvre et vi) que l'Autorité soit en mesure de vérifier que le plan de restructuration est dûment mis en œuvre, au moyen de rapports transmis régulièrement par l'État de l'AELE concerné.

L'Autorité estime que les trois mesures ne remplissent pas les conditions d'autorisation énoncées à la section 3.2.2 des lignes directrices. Premièrement, l'octroi de l'aide doit être tributaire

⁽⁸⁴⁾ Affaire T-459/93, *Siemens SA/Commission*, Recueil 1995, p. II-1675, points 76 et 77.

⁽⁸⁵⁾ Affaires jointes T-132/96 et T-143/96, *Freistaat Sachsen et Volkswagen AG/Commission*, Recueil 1999, p. II-3663, point 167. Jurisprudence suivie dans les décisions rendues par la Commission dans l'affaire C-47/1996, *Crédit Lyonnais* (JO L 221 du 8.8.1998, p. 28, point 10.1), dans l'affaire C-28/02, *Bankgesellschaft Berlin* (JO L 116 du 4.5.2005, p. 1, points 153 et suivants), et dans l'affaire C-50/06, *BAWAG*, point 166. Voir aussi les décisions prises par la Commission le 5 décembre 2007 dans l'affaire NN 70/07, *Northern Rock* (JO C 43 du 16.2.2008, p. 1) le 30 avril 2008 dans l'affaire NN 25/08, *aide de sauvetage à WestLB* (JO C 189 du 26.7.2008, p. 3), et le 4 juin 2008 dans l'affaire C-9/08, *SachsenLB* (JO C 71 du 18.3.2008, p. 14).

⁽⁸⁶⁾ Point 32 et points 8 à 12 des lignes directrices.

de la mise en œuvre d'un plan de restructuration⁽⁸⁷⁾, qui doit être notifié à l'Autorité et approuvé par celle-ci⁽⁸⁸⁾. Or, les autorités norvégiennes ne lui ont pas notifié de plan de restructuration, même si des négociations étaient menées avec Hurtigruten en application de l'article 8 de l'accord.

Comme le confirme la jurisprudence⁽⁸⁹⁾, l'État doit être en possession d'un plan de restructuration crédible qui le lie au moment où il accorde l'aide. L'Autorité doute que les ajustements de la compensation publique constituent une aide à la restructuration et que les informations transmises par les autorités norvégiennes concernant la réorganisation et les réformes menées par Hurtigruten principalement en 2008 pour faire face à ses difficultés financières puissent être considérées comme un plan de restructuration au sens des lignes directrices «sauvetage et restructuration».

L'Autorité ne voit pas non plus de corrélation entre le montant des paiements supplémentaires convenu entre Hurtigruten et l'État en application de l'article 8 de l'accord Hurtigruten pour la prestation du service public et les coûts de la restructuration de l'entreprise.

L'Autorité n'a reçu aucune information montrant que la restructuration de Hurtigruten conditionnait les mesures d'aides. Au contraire, la lettre du 5 novembre 2008 des autorités norvégiennes ne mentionne aucune restructuration ni aucun plan de restructuration. Tel est aussi le cas pour l'avenant signé le 8 juillet 2009 par les autorités norvégiennes et le 19 août 2009 par Hurtigruten, qui confirme en réalité l'octroi d'une compensation venant s'ajouter à ce qui était prévu dans le marché initial conclu en 2004 en échange de la prestation d'un service public, sans faire la moindre référence au fait que les paiements constituaient une aide à la restructuration. De surcroît, lorsque le parlement norvégien a autorisé, en décembre 2008, l'octroi de l'aide, il n'a jamais indiqué que celle-ci s'inscrivait dans le cadre de la restructuration de Hurtigruten⁽⁹⁰⁾. Enfin, il semble que la lettre adressée par Hurtigruten aux banques le 9 janvier 2009⁽⁹¹⁾, où mention est faite d'un «plan de restructuration global», n'ait pas été soumise aux autorités norvégiennes et, même si elle l'avait été, n'était pas en leur possession lorsqu'elles ont pris la décision d'octroyer l'aide, puisqu'elle n'a été établie qu'après ladite décision. En outre, ni les deux mémorandums du conseiller juridique de Hurtigruten ni l'argumentation ultérieure des autorités norvégiennes n'ont étayé la conclusion selon laquelle les autorités étaient en possession d'un plan de restructuration lorsqu'elles ont pris, en 2008, leur décision relative aux trois mesures.

En résumé, les informations transmises par les autorités norvégiennes en l'espèce semblent montrer que, lorsqu'il a accordé les

trois mesures en 2008, l'État n'a tenu compte d'aucune considération relative à la restructuration, ayant pour seule préoccupation de couvrir les coûts additionnels occasionnés par l'exécution d'une obligation de service public⁽⁹²⁾.

L'Autorité est d'avis que l'existence concrète d'un plan de restructuration au moment où un État de l'AELE octroie une aide est une condition préalable nécessaire de l'application des lignes directrices «sauvetage et restructuration». L'État de l'AELE qui octroie une aide doit disposer, «à la date de l'octroi des aides litigieuses, d'un plan de restructuration conforme aux exigences [des lignes directrices «sauvetage et restructuration»]»⁽⁹³⁾.

Conformément auxdites lignes directrices, si les trois mesures avaient été octroyées en tant qu'aide à la restructuration, les autorités norvégiennes auraient dû disposer d'un plan de restructuration de Hurtigruten au plus tard lorsqu'elles ont versé les 125 millions de NOK (en décembre 2008). Or, il ne ressort pas des informations fournies par ces autorités que celles-ci étaient en mesure de vérifier si un plan de restructuration était viable ou s'il reposait sur des hypothèses réalistes, comme l'exigent les lignes directrices. L'Autorité conclut dès lors que l'aide a été octroyée à Hurtigruten sans que les autorités norvégiennes disposent d'un plan de restructuration.

En l'absence de lien entre les mesures d'aide à l'examen et un plan de restructuration viable faisant l'objet d'un engagement de la part de l'État de l'AELE concerné⁽⁹⁴⁾, les conditions prévues par les lignes directrices «sauvetage et restructuration» ne sont pas remplies en l'espèce.

De plus, selon la section 2.2 de ces lignes directrices, la restructuration doit reposer sur un plan réaliste, cohérent et ambitieux visant à restaurer la viabilité à long terme de l'entreprise. Les opérations de restructuration ne peuvent être limitées à une aide financière conçue pour compenser des pertes antérieures, sans s'attaquer aux causes de ces pertes.

Comme indiqué plus haut (section I.5.2), les autorités norvégiennes ont transmis des informations sur un programme d'amélioration en quatre points, présenté lors de l'assemblée générale annuelle de Hurtigruten qui s'est tenue le 15 mai 2008 (augmentation des recettes; réduction de la dette; diminution des coûts et rétribution nouvelle et plus élevée du service public), auxquels s'est ajouté ensuite (en février 2009) un cinquième point consacré à la restructuration financière.

⁽⁸⁷⁾ Point 33 des lignes directrices. Hurtigruten n'est pas une PME.

⁽⁸⁸⁾ Point 34 des lignes directrices.

⁽⁸⁹⁾ Affaire C-17/1999, *France/Commission*, Recueil 2001, p. I-2481, point 46, et affaires jointes C-278/92, C-279/92 et C-280/92, *Espagne/Commission*, Recueil 1994, p. I-4103, point 67.

⁽⁹⁰⁾ St.prp. n° 24 (2008-2009) du 14 novembre 2008 et Innst. S. n° 92 (2008-2009) du 4 décembre 2008.

⁽⁹¹⁾ Mentionnée à la page 9 de la lettre du 8.3.2010 des autorités norvégiennes (pièce n° 549465).

⁽⁹²⁾ Il ressort à l'évidence des informations transmises par les autorités norvégiennes que leur engagement, en 2008, d'octroyer la compensation additionnelle ne dépendait pas de la restructuration de Hurtigruten.

⁽⁹³⁾ Affaire C-17/1999, *France/Commission*, Recueil 2001, p. I-2481, point 46.

⁽⁹⁴⁾ Points 33 et 34 des lignes directrices «sauvetage et restructuration».

Les autorités norvégiennes demandent que les deux mémorandums du conseiller juridique de Hurtigruten, datés des 23 mars 2009 et 24 février 2010, soient considérés, avec leurs annexes, comme le plan de restructuration de l'entreprise. L'Autorité fait observer que ces documents ne remplissent pas les conditions énoncées dans les lignes directrices «sauvetage et restructuration»: en particulier, ils ne contiennent aucun détail sur les circonstances qui sont à l'origine des difficultés de l'entreprise (ce qui constituerait pourtant une base pour évaluer le caractère approprié des mesures d'aide) et ils ne comportent aucune étude de marché. Compte tenu des préoccupations d'ordre général ayant trait à la concurrence et des conditions très strictes prévues par les lignes directrices pour autoriser une aide, l'Autorité conclut que les mesures d'aide ne sont pas compatibles en application de l'article 61, paragraphe 3, point c), de l'accord EEE et des lignes directrices «sauvetage et restructuration».

En outre, les autorités norvégiennes ont soutenu que l'Autorité devrait prendre en considération le fait que les services maritimes prestés par Hurtigruten le sont en grande partie dans des régions assistées.

Selon le point 55 des lignes directrices «sauvetage et restructuration» (section 3.2.3), l'Autorité tient compte des besoins du développement régional lorsqu'elle évalue une aide à la restructuration dans une région assistée en appliquant des conditions moins strictes concernant la mise en œuvre de mesures compensatoires et le montant de la contribution du bénéficiaire. Comme le plan de restructuration présenté par Hurtigruten ne comporte pas de mesures compensatoires⁽⁹⁵⁾ et que les autorités norvégiennes n'ont avancé aucun argument expliquant comment cette disposition des lignes directrices pourrait justifier en l'espèce que l'entreprise contribue moins à la restructuration, l'Autorité rejette cette allévation.

4. CONCLUSION SUR LA COMPATIBILITÉ

Sur la base de l'évaluation qui précède, l'Autorité estime que les trois mesures sont incompatibles avec les règles sur les aides d'État figurant dans l'accord EEE.

5. RÉCUPÉRATION DE L'AIDE

Conformément à l'accord EEE et à la jurisprudence constante de la Cour de justice de l'Union européenne, l'Autorité est compétente pour décider que l'État concerné doit supprimer ou modifier une aide⁽⁹⁶⁾ lorsqu'elle constate que celle-ci est incompatible avec le fonctionnement de l'accord EEE. La Cour a égale-

⁽⁹⁵⁾ Dans leur réponse à la décision d'ouvrir la procédure (pièce n° 571486), les autorités norvégiennes ont mentionné, à la page 28, la section 3.2 du deuxième mémorandum (daté du 24.2.2010) établi par le conseil juridique de Hurtigruten et annexé à leur lettre du 8.3.2010 (pièce n° 549465). Ce mémorandum ne fait que citer quelques actifs et activités que la société a cédés afin de réduire ses dettes et d'autres biens qu'elle prévoit de céder, mais, de l'avis de l'Autorité, il ne prévoit aucun plan crédible destiné à mettre en place des mesures compensatoires.

⁽⁹⁶⁾ Affaire C-70/72, *Commission/Allemagne*, Recueil 1973, p. 813, point 13.

ment jugé avec constance que l'obligation pour un État de supprimer une aide considérée par la Commission européenne comme incompatible avec le marché intérieur vise au rétablissement de la situation antérieure⁽⁹⁷⁾. Selon elle, cet objectif est atteint lorsque le bénéficiaire a remboursé les montants accordés au titre d'aides illégales, perdant ainsi l'avantage dont il avait bénéficié sur le marché par rapport à ses concurrents, et que la situation antérieure au versement de l'aide est rétablie⁽⁹⁸⁾.

Pour les raisons qui précèdent, l'Autorité estime que les trois mesures peuvent induire une surcompensation d'une obligation de service public, ce qui constitue une aide d'État incompatible avec le fonctionnement de l'accord EEE. Comme ces mesures ne lui ont pas été notifiées, il découle de l'article 14 de la partie II du protocole 3 que l'Autorité décide que l'aide illégale qui est incompatible avec les règles sur les aides d'État figurant dans l'accord EEE doit être récupérée auprès des bénéficiaires.

L'Autorité doit respecter le principe général de proportionnalité lorsqu'elle ordonne la récupération⁽⁹⁹⁾. Conformément à l'objectif de la récupération et au principe de proportionnalité, l'Autorité n'imposera que la récupération de la partie de l'aide qui est incompatible avec le fonctionnement de l'accord EEE. Une partie des paiements effectués au titre des trois mesures peut être considérée comme compatible en tant que compensation d'une obligation de service public. Dès lors, seule la partie des paiements qui constitue une surcompensation doit être récupérée.

Les autorités norvégiennes sont invitées à donner des informations détaillées et précises sur le montant de la surcompensation octroyée à Hurtigruten. Pour déterminer le montant des paiements pouvant être considérés comme compatibles avec le fonctionnement de l'accord EEE parce qu'ils constituent une compensation de service public au sens de l'article 59, paragraphe 2, il faut tenir dûment compte des principes généraux applicables en la matière, et en particulier de ce qui suit:

- i) il faut dûment ventiler les coûts et les recettes afférents au service public et aux activités commerciales,
- ii) la compensation de service public ne peut excéder juste une proportion des coûts fixes communs au service public et aux activités commerciales,

⁽⁹⁷⁾ Affaires jointes C-278/92, C-279/92 et C-280/92, *Espagne/Commission*, Recueil 1994, p. I-4103, point 75.

⁽⁹⁸⁾ Affaire C-75/97, *Belgique/Commission*, Recueil 1999, p. I-3671, points 64 et 65. Voir les affaires jointes E-5/04, E-6/04 and E-7/04, *Fesil et Finnjord, PIL e.a. et Norvège/Autorité de surveillance AELE*, Recueil Cour AELE 2005 n° 121, point 178, et affaire C-310/1999, *Italie/Commission*, Recueil 2002, p. I-2289, point 98. Voir aussi le chapitre 2.2.1 des lignes directrices de l'Autorité sur la récupération des aides illégales ou incompatibles (JO L 105 du 21.4.2011, p. 32. et supplément EEE n° 23 du 21.4.2011, p. 1), aussi disponibles à l'adresse: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>.

⁽⁹⁹⁾ Affaires jointes E-5/04, E-6/04 and E-7/04, *Fesil et Finnjord, PIL e.a. et Norvège/Autorité de surveillance AELE*, Recueil Cour AELE 2005, 121, points 178 à 181, et affaire 301/87, *France/Commission*, Recueil 1990, p. I-307, point 61.

iii) le calcul de la compensation du service public ne peut reposer sur des coûts hypothétiques et non représentatifs lorsque les coûts réels sont connus.

Il est important de rappeler à cet égard que, conformément au point 22 des lignes directrices sur la compensation de service public, une surcompensation ne peut, sauf autorisation, rester acquise à une entreprise au motif qu'elle équivaudrait à une aide compatible avec l'accord EEE au titre d'autres dispositions ou lignes directrices,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les trois mesures prévues par l'avenant constituent une aide d'État qui est incompatible avec le fonctionnement de l'accord EEE au sens de l'article 61, paragraphe 1, dudit accord dans la mesure où elles constituent une forme de surcompensation d'un service public.

Article 2

Les autorités norvégiennes prennent toutes les mesures nécessaires pour récupérer auprès de Hurtigruten l'aide visée à l'article 1^{er} et mise illégalement à la disposition de celle-ci.

Article 3

La récupération se fait sans retard et conformément aux procédures de droit national à condition que celles-ci permettent l'exécution immédiate et effective de la décision. L'aide à récupérer comprend les intérêts et intérêts composés à compter de la date à laquelle les montants ont été mis à la disposition de

Hurtigruten et jusqu'à la date de la récupération. Les intérêts sont calculés sur la base de l'article 9 de la décision n° 195/04/COL de l'Autorité de surveillance AELE.

Article 4

Le 30 août 2011 au plus tard, la Norvège informe l'Autorité du montant total (principal et intérêts) à récupérer auprès du bénéficiaire ainsi que des mesures prévues ou prises pour récupérer l'aide.

Le 30 octobre 2011 au plus tard, la Norvège doit avoir exécuté la décision de l'Autorité et récupéré intégralement l'aide.

Article 5

Le Royaume de Norvège est destinataire de la présente décision.

Article 6

Seule la version anglaise de la présente décision fait foi.

Fait à Bruxelles, le 29 juin 2011.

Pour l'Autorité de surveillance AELE

Per SANDERUD
Président

Sabine MONAUNI-TÖMÖRDY
Membre du Collège

Prix d'abonnement 2012 (hors TVA, frais de port pour expédition normale inclus)

Journal officiel de l'UE, séries L + C, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	1 200 EUR par an
Journal officiel de l'UE, séries L + C, papier + DVD annuel	22 langues officielles de l'UE	1 310 EUR par an
Journal officiel de l'UE, série L, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	840 EUR par an
Journal officiel de l'UE, séries L + C, DVD mensuel (cumulatif)	22 langues officielles de l'UE	100 EUR par an
Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications), DVD, une édition par semaine	Multilingue: 23 langues officielles de l'UE	200 EUR par an
Journal officiel de l'UE, série C — Concours	Langues selon concours	50 EUR par an

L'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne*, qui paraît dans les langues officielles de l'Union européenne, est disponible dans 22 versions linguistiques. Il comprend les séries L (Législation) et C (Communications et informations).

Chaque version linguistique fait l'objet d'un abonnement séparé.

Conformément au règlement (CE) n° 920/2005 du Conseil, publié au Journal officiel L 156 du 18 juin 2005, stipulant que les institutions de l'Union européenne ne sont temporairement pas liées par l'obligation de rédiger tous les actes en irlandais et de les publier dans cette langue, les Journaux officiels publiés en langue irlandaise sont commercialisés à part.

L'abonnement au Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications) regroupe la totalité des 23 versions linguistiques officielles en un DVD multilingue unique.

Sur simple demande, l'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne* donne droit à la réception des diverses annexes du Journal officiel. Les abonnés sont avertis de la parution des annexes grâce à un «Avis au lecteur» inséré dans le *Journal officiel de l'Union européenne*.

Ventes et abonnements

Les abonnements aux diverses publications payantes, comme l'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne*, sont disponibles auprès de nos bureaux de vente. La liste des bureaux de vente est disponible à l'adresse suivante:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_fr.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offre un accès direct et gratuit au droit de l'Union européenne. Ce site permet de consulter le *Journal officiel de l'Union européenne* et inclut également les traités, la législation, la jurisprudence et les actes préparatoires de la législation.

Pour en savoir plus sur l'Union européenne, consultez: <http://europa.eu>

