

Journal officiel

de l'Union européenne

L 301



Édition
de langue française

Législation

53^e année
18 novembre 2010

Sommaire

II Actes non législatifs

RÈGLEMENTS

Règlement (UE) n° 1051/2010 de la Commission du 17 novembre 2010 établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes 1

Règlement (UE) n° 1052/2010 de la Commission du 17 novembre 2010 relatif à la délivrance de certificats d'importation pour les demandes introduites au cours des 7 premiers jours du mois de novembre 2010 dans le cadre du contingent tarifaire pour la viande bovine de haute qualité dont les modalités de gestion sont établies par le règlement (CE) n° 620/2009 3

DÉCISIONS

2010/693/UE:

★ **Décision de la Commission du 22 juillet 2010 établissant un modèle commun pour le deuxième rapport des États membres sur la mise en œuvre de la directive 2004/42/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la réduction des émissions de composés organiques volatils [notifiée sous le numéro C(2010) 4955]..... 4**

Prix: 3 EUR

(suite au verso)

FR

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

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

IV Actes adoptés, avant le 1^{er} décembre 2009, en application du traité CE, du traité UE et du traité Euratom

- ★ **Décision de l'Autorité de surveillance AELE n° 303/09/COL du 8 juillet 2009 relative au régime applicable au transport maritime sous la forme d'un régime de taxation au tonnage et d'un régime de remboursement pour l'emploi des gens de mer (Islande) 10**



II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (UE) N° 1051/2010 DE LA COMMISSION

du 17 novembre 2010

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 (CE) n° 1580/2007 de la Commission du 21 décembre 2007 portant modalités d'application des règlements (CE) n° 2200/96, (CE) n° 2201/96 et (CE) n° 1182/2007 du Conseil dans le secteur des fruits et légumes ⁽²⁾, et notamment son article 138, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

Le règlement (CE) n° 1580/2007 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 XV, Partie A, dudit règlement,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les valeurs forfaitaires à l'importation visées à l'article 138 du règlement (CE) n° 1580/2007 sont fixées à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 18 novembre 2010.

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

Fait à Bruxelles, le 17 novembre 2010.

*Par la Commission,
au nom du président,*

Jean-Luc DEMARTY

*Directeur général de l'agriculture et
du développement rural*

⁽¹⁾ JO L 299 du 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 350 du 31.12.2007, 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	AL	61,0
	MA	70,9
	MK	55,8
	ZZ	62,6
0707 00 05	AL	59,4
	EG	161,4
	JO	174,9
	MK	59,4
	TR	78,1
	ZZ	106,6
0709 90 70	MA	75,1
	TR	153,7
	ZZ	114,4
0805 20 10	MA	63,2
	ZA	141,4
	ZZ	102,3
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	HR	62,8
	TN	78,6
	TR	62,8
	UY	58,6
	ZZ	65,7
0805 50 10	AR	39,2
	TR	71,7
	UY	57,1
	ZZ	56,0
0806 10 10	BR	268,6
	TR	151,9
	US	291,7
	ZA	79,2
	ZZ	197,9
0808 10 80	AR	75,7
	CL	84,2
	CN	82,6
	MK	27,2
	NZ	99,1
	US	96,5
	ZA	102,1
ZZ	81,1	
0808 20 50	CN	83,8
	ZZ	83,8

⁽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 (UE) N° 1052/2010 DE LA COMMISSION**du 17 novembre 2010****relatif à la délivrance de certificats d'importation pour les demandes introduites au cours des 7 premiers jours du mois de novembre 2010 dans le cadre du contingent tarifaire pour la viande bovine de haute qualité dont les modalités de gestion sont établies par le règlement (CE) n° 620/2009**

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° 1301/2006 de la Commission du 31 août 2006 établissant des règles communes pour l'administration des contingents tarifaires d'importation pour les produits agricoles gérés par un système de certificats d'importation⁽²⁾, et notamment son article 7, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 620/2009 de la Commission du 13 juillet 2009 portant modalités de gestion d'un contingent tarifaire d'importation pour la viande bovine de haute qualité⁽³⁾ prévoit des règles détaillées concernant la présentation des demandes de certificats d'importation et la délivrance de ces certificats.
- (2) L'article 7, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1301/2006 dispose que lorsque les quantités sur

lesquelles portent les demandes de certificats excèdent les quantités disponibles pour la période contingente, des coefficients d'attribution doivent être fixés pour les quantités sur lesquelles porte chaque demande de certificat. Les demandes de certificats d'importation présentées en vertu de l'article 3 du règlement (CE) n° 620/2009 entre le 1^{er} et le 7 novembre 2010 dépassent les quantités disponibles. Il convient dès lors de déterminer la mesure dans laquelle des certificats d'importation peuvent être délivrés ainsi que le coefficient d'attribution à appliquer,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les demandes de certificats d'importation relevant du contingent portant le numéro d'ordre 09.4449 et introduites entre le 1^{er} et le 7 novembre 2010 conformément à l'article 3 du règlement (CE) n° 620/2009 sont affectées d'un coefficient d'attribution de 97,748351 %.

Article 2

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 17 novembre 2010.

*Par la Commission,
au nom du président,*

Jean-Luc DEMARTY

*Directeur général de l'agriculture et
du développement rural*

⁽¹⁾ JO L 299 du 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 238 du 1.9.2006, p. 13.

⁽³⁾ JO L 182 du 15.7.2009, p. 25.

DÉCISIONS

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 22 juillet 2010

établissant un modèle commun pour le deuxième rapport des États membres sur la mise en œuvre de la directive 2004/42/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la réduction des émissions de composés organiques volatils

[notifiée sous le numéro C(2010) 4955]

(2010/693/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu la directive 2004/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relative à la réduction des émissions de composés organiques volatils dues à l'utilisation de solvants organiques dans certains vernis et peintures et dans les produits de retouche de véhicules, et modifiant la directive 1999/13/CE⁽¹⁾, et notamment son article 7,

considérant ce qui suit:

(1) En vertu de l'article 3, paragraphe 1, de la directive 2004/42/CE, les États membres sont tenus de veiller à ce que les produits définis à l'annexe I de cette directive ne soient mis sur le marché de leur territoire respectif à compter des dates prévues à l'annexe II de cette même directive que si leur teneur en composés organiques volatils (ci-après dénommés «COV») n'excède pas les valeurs limites également spécifiées dans l'annexe II de cette directive et si la teneur en COV est correctement étiquetée conformément à l'article 4 de cette directive.

(2) En vertu de l'article 7 de la directive 2004/42/CE, les États membres doivent rendre compte, sur la base d'un modèle commun élaboré par la Commission européenne, des résultats des programmes de surveillance établis en application de l'article 6 de cette directive, ainsi que des catégories et des quantités de produits pour lesquels une licence a été accordée.

(3) Le modèle pour le premier rapport couvrant la période comprise entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2007 a été établi par la décision 2007/205/CE de la Commission⁽²⁾. Il y a lieu d'établir un modèle commun pour le deuxième rapport pour que les États membres puissent respecter l'obligation qui leur incombe de présenter un rapport couvrant la période comprise entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2010.

(4) Les mesures prévues à la présente décision sont conformes à l'avis du comité visé à l'article 12, paragraphe 2, de la directive 2004/42/CE,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Aux fins de l'établissement du rapport visé à l'article 7 de la directive 2004/42/CE et couvrant la période comprise entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2010, les États membres utilisent le modèle figurant à l'annexe de la présente décision.

Article 2

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 22 juillet 2010.

Par la Commission

Janez POTOČNIK

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 143 du 30.4.2004, p. 87.

⁽²⁾ JO L 91 du 31.3.2007, p. 48.

ANNEXE

MODÈLE COMMUN POUR LA TRANSMISSION DU RAPPORT SUR LA MISE EN ŒUVRE DE LA DIRECTIVE 2004/42/CE POUR LA PÉRIODE COMPRISE ENTRE LE 1^{er} JANVIER ET LE 31 DÉCEMBRE 2010**1. Informations générales et dispositions administratives**

1.1. Autorité chargée du présent rapport:

Nom	
Adresse	
Personne de contact	
Courrier électronique	
Téléphone	

1.2. Dans le cadre de la mise en œuvre de la directive 2004/42/CE, veuillez indiquer l'autorité ou les autorités désignées en application de l'article 5 de ladite directive et chargées de:

- a) mettre en place, coordonner et gérer le programme de surveillance (au niveau national);
- b) mener des inspections et des contrôles sur le terrain (aux niveaux régional et/ou local);
- c) veiller à ce que les dispositions nationales adoptées aux fins de la mise en œuvre de la directive soient appliquées.

1.3. Si plusieurs autorités sont chargées de la mise en œuvre de la directive 2004/42/CE, veuillez indiquer les mesures qui ont été prises pour garantir la mise en œuvre la plus uniforme possible de la directive sur l'ensemble du territoire.

2. Programme de surveillance (article 6 de la directive 2004/42/CE)

2.1. Avez-vous joint une copie du programme national de surveillance au rapport précédent?

oui non

Des modifications ont-elles été apportées au programme de surveillance depuis la fin de la période sur laquelle portait le rapport précédent?

oui non

S'il existe une version écrite du programme de surveillance n'ayant pas été jointe au premier rapport ou si le programme de surveillance a été modifié depuis le premier rapport, veuillez joindre un copie du nouveau programme ou du programme modifié en annexe au présent rapport.

2.2. Si aucune version écrite du programme de surveillance n'a été jointe, veuillez décrire brièvement le programme en précisant notamment les éléments suivants:

- a) les modalités permettant de contrôler le respect des teneurs maximales en COV spécifiées à l'annexe II de la directive 2004/42/CE;
- b) les modalités permettant de contrôler le respect des exigences en matière d'étiquetage définies à l'article 4 de la directive 2004/42/CE;
- c) les modalités de sélection des exploitants faisant l'objet d'une surveillance une année donnée;
- d) les modalités et la portée de la surveillance effectuée les années où aucun rapport ne doit être soumis à la Commission.

- 2.3. Dans la mesure du possible, veuillez indiquer une estimation du nombre d'exploitants actifs dans l'État membre pour chacune des catégories suivantes:

	Nombre estimé
Fabricants	
Importateurs	
Grossistes	
Détaillants	

- 2.4. Compte tenu de la structure du marché indiquée au point 2.3, quels sont les exploitants, parmi ceux indiqués ci-dessous, qui sont couverts par le programme de surveillance? ⁽¹⁾:

fabricants importateurs grossistes détaillants

autres (précisez): ...

- 2.5. Dans la mesure du possible, veuillez indiquer une estimation de la quantité de produits (en poids ou en volume) sur le marché entrant dans le champ d'application de la directive 2004/42/CE pour l'année 2010.

- 2.6. Veuillez donner une estimation de la part de marché qu'il est prévu de contrôler dans le cadre du programme de surveillance pendant une année donnée, par rapport à la quantité de produits placés sur le marché:

0–20 % 21–40 % 41–60 % 61–80 % 81–100 %

- 2.7. Les inspections sont généralement effectuées ⁽¹⁾:

au moyen de visites sur place sans notification préalable à l'exploitant;

au moyen de visites sur place avec notification préalable à l'exploitant;

par d'autres moyens (précisez): ...

- 2.8. Comment les autorités compétentes vérifient-elles que les produits respectent les teneurs maximales en COV spécifiées à l'annexe II de la directive 2004/42/CE ⁽¹⁾?

A: au moyen d'un échantillonnage et d'une analyse des produits par un laboratoire agréé qui utilise les méthodes d'analyse spécifiées à l'annexe III de la directive 2004/42/CE;

B: en s'appuyant sur les résultats de l'analyse des produits réalisée par l'exploitant à l'aide des méthodes d'analyse spécifiées à l'annexe III de la directive 2004/42/CE (fabricant, importateur, grossiste ou détaillant);

C: par d'autres moyens (précisez): ...

- 2.9. Les inspections relatives à l'étiquetage des produits sont-elles réalisées ⁽¹⁾:

A: au moyen de contrôles visuels sur place;

B: par la présentation d'échantillons d'étiquettes à l'autorité chargée de l'inspection précisée au point 1.2.b);

C: par d'autres moyens (précisez): ...

⁽¹⁾ Il est possible de cocher plusieurs réponses.

2.10. L'inspection auprès d'un exploitant est réalisée ⁽¹⁾:

- de façon systématique et plus d'une fois par an pour les exploitants les plus importants;
- de façon systématique et une fois par an pour les exploitants les plus importants;
- de façon aléatoire pour tous les exploitants;
- de façon aléatoire pour les exploitants de moindre importance;
- autres (précisez): ...

2.11. Dans la mesure du possible, veuillez fournir une estimation des coûts totaux en euros par an liés à l'exécution du programme de surveillance (personnel, échantillonnage et analyse, vérification de l'étiquetage, application, autres coûts).

Estimation des coûts de surveillance en euros par an:

- moins de 20 000 EUR
- de 20 000 à 40 000 EUR
- de 41 000 à 60 000 EUR
- plus de 60 000 EUR.

3. Principaux résultats du programme de surveillance réalisé en 2010 (article 7 de la directive 2004/42/CE)

3.1. Résumé des inspections

Veuillez indiquer le nombre d'inspections réalisées portant sur la teneur en COV et le pourcentage observé de non-respect des limites spécifiées à l'annexe II de la directive 2004/42/CE au niveau de l'État membre en remplissant les tableaux A, B et C.

Les États membres peuvent fournir des estimations du nombre d'inspections réalisées portant sur la teneur en COV et du pourcentage observé de non-respect des limites spécifiées à l'annexe II de la directive 2004/42/CE au niveau national, en extrapolant à partir des informations fournies par un nombre suffisant d'autorités. Lorsque les informations indiquées dans les tableaux A, B et C sont des estimations, quelle est la part de marché estimée couverte par ces autorités par rapport à la quantité de produits placés sur le marché?

- 0-20 % 21-40 % 41-60 % 61-80 % 81-100 %

3.1.1. Tableau A ⁽²⁾

Pour les locaux inspectés en vue du contrôle de la teneur en COV, du contrôle de l'étiquetage ou des deux à la fois, veuillez remplir le tableau A.

Tableau A	Fabricants	Importateurs	Grossistes	Détaillants	Autres
1. Nombre de locaux dans lesquels la teneur en COV et l'étiquetage ont été contrôlés					
2. Nombre de locaux dans lesquels la teneur en COV a été contrôlée					
3. Nombre de locaux dans lesquels l'étiquetage a été contrôlé					

⁽¹⁾ Il est possible de cocher plusieurs réponses.

⁽²⁾ Le nombre total de locaux visités ou estimés correspond à la somme des lignes 1, 2 et 3.

3.1.2. Tableau B

Pour les locaux dans lesquels la teneur en COV a été contrôlée (informations fournies aux lignes 1 et 2 du tableau A), veuillez remplir le tableau B.

Tableau B	Fabricants	Importateurs	Grossistes	Détaillants	Autres
Nombre d'échantillons de produits analysés à l'aide des méthodes indiquées au point 2.8.A ou au point 2.8.B de la présente annexe					
Nombre d'échantillons de produits analysés à l'aide de la méthode indiquée au point 2.8.C de la présente annexe, le cas échéant					
Pourcentage d'échantillons ne respectant pas les teneurs maximales en COV de la phase I (*)					
Pourcentage d'échantillons ne respectant pas les teneurs maximales en COV de la phase II (*)					

(*) Spécifiées à l'annexe II, partie A, de la directive 2004/42/CE. Pour les produits de retouche de véhicules, seule la phase I s'applique.

3.1.3. Tableau C

Pour les locaux dans lesquels l'étiquetage a été contrôlé (informations fournies aux lignes 1 et 3 du tableau A), veuillez remplir le tableau C.

Tableau C	Fabricants	Importateurs	Grossistes	Détaillants	Autres
Nombre d'étiquettes vérifiées par contrôle visuel à l'aide de la méthode indiquée au point 2.9.A de la présente annexe					
Nombre d'étiquettes vérifiées à l'aide de toutes les autres méthodes indiquées au point 2.9.B ou au point 2.9.C de la présente annexe					
Pourcentage d'étiquettes ne respectant pas les exigences relatives à l'étiquetage					

- 3.2. Quelles sont en particulier les catégories de produits de l'annexe I de la directive 2004/42/CE qui, d'après les constatations, ne respectent pas 1) les teneurs maximales en COV spécifiées à l'annexe II; et 2) les exigences relatives à l'étiquetage des produits figurant à l'article 4 (jusqu'à cinq catégories parmi les plus récurrentes)?
- 3.3. En cas de non-respect, quelles mesures ont été prises pour garantir l'application des dispositions de la directive 2004/42/CE?
4. **Dérogations accordées au titre de l'article 3, paragraphe 2, de la directive 2004/42/CE**
- 4.1. Comment le régime de dérogation prévu à l'article 3, paragraphe 2, de la directive 2004/42/CE a-t-il été établi?
- 4.2. Quel système de contrôle a été établi pour faire en sorte que les produits figurant à l'annexe I de la directive 2004/42/CE ne respectant pas les teneurs maximales en COV spécifiées à l'annexe II de la directive 2004/42/CE ne soient pas vendus à des exploitants autres que des installations ayant fait l'objet d'un enregistrement ou d'une autorisation conformément aux articles 3 et 4 de la directive 1999/13/CE du Conseil ⁽³⁾?
- 4.3. Le cas échéant, veuillez fournir une estimation de la quantité de produits exemptés (conformément au classement figurant à l'annexe I de la directive 2004/42/CE) en 2010.

⁽³⁾ JO L 85 du 29.3.1999, p. 1.

5. **Licences individuelles accordées au titre de l'article 3, paragraphe 3, de la directive 2004/42/CE**
- 5.1. A-t-il été fait usage de la possibilité d'accorder des licences individuelles, prévue à l'article 3, paragraphe 3, de la directive 2004/42/CE, aux fins de la restauration et l'entretien des bâtiments et des véhicules d'époque ayant une valeur historique et culturelle particulière?
- 5.2. Dans l'affirmative, veuillez décrire brièvement le fonctionnement du système d'octroi des licences individuelles:
- Quelles sont les autorités habilitées à délivrer des licences individuelles?
 - Quelles sont les autorités habilitées à déterminer quels bâtiments et/ou véhicules d'époque ont une valeur historique et culturelle particulière?
 - Quels sont les critères déterminant la valeur historique et culturelle particulière?
 - Dans la mesure du possible, veuillez fournir une estimation du nombre de bâtiments et/ou de véhicules d'époque dont les autorités compétentes estiment qu'ils présentent une valeur historique et culturelle particulière.
 - Comment est-il garanti que les produits visés sont:
 - vendus en quantités «strictement limitées»,
 - utilisés exclusivement aux fins de la restauration et de l'entretien des bâtiments et/ou des véhicules d'époque concernés?
 - Veuillez décrire, de préférence au moyen du tableau suivant, les catégories et quantités de produits auxquels une licence a été accordée au titre de l'article 3, paragraphe 3, de la directive 2004/42/CE:

Catégories	Correspondance avec l'annexe I de la directive 2004/42/CE	Quantités de produits «prêts à l'emploi» auxquels une licence a été octroyée (en poids ou en volume)
Catégorie 1		
Catégorie 2 etc.		

6. **Autres informations utiles**
- 6.1. Quelles sont les principales difficultés rencontrées dans l'élaboration et la mise en œuvre du programme de surveillance, notamment les problèmes liés à la mise en œuvre de la directive ou les problèmes administratifs rencontrés lors de la mise en œuvre d'un programme de surveillance particulier? Comment ces difficultés ont-elles été surmontées?
- 6.2. Remarques, suggestions ou informations complémentaires éventuelles sur la mise en œuvre de la directive 2004/42/CE.
-

IV

(Actes adoptés, avant le 1^{er} décembre 2009, en application du traité CE, du traité UE et du traité Euratom)

DÉCISION DE L'AUTORITÉ DE SURVEILLANCE AELE

N° 303/09/COL

du 8 juillet 2009

relative au régime applicable au transport maritime sous la forme d'un régime de taxation au tonnage et d'un régime de remboursement pour l'emploi des gens de mer

(Islande)

L'AUTORITÉ DE SURVEILLANCE AELE ⁽¹⁾,

après avoir invité les parties intéressées à présenter leurs observations conformément auxdits articles ⁽⁸⁾,

vu l'accord sur l'Espace économique européen ⁽²⁾, et notamment ses articles 61 à 63 et son protocole 26,

considérant ce qui suit:

vu l'accord entre les États de l'AELE relatif à l'institution d'une Autorité de surveillance et d'une Cour de justice ⁽³⁾, et notamment son article 24,

I. LES FAITS

1. PROCEDURE

Par lettre du 23 mars 2007 (doc. n° 415003), les autorités islandaises ont informé l'Autorité qu'elles prévoyaient d'accorder une aide au secteur des transports maritimes conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 3, de la partie I du protocole.

vu l'article 1^{er}, paragraphe 2, de la partie I et l'article 4, paragraphe 4, l'article 6, et l'article 7, paragraphe 5, de la partie II du protocole 3 de l'accord Surveillance et Cour de justice ⁽⁴⁾,

Après plusieurs échanges de correspondance ⁽⁹⁾, par lettre du 19 décembre 2007, l'Autorité a informé les autorités islandaises de son intention d'engager la procédure prévue à l'article 1^{er}, paragraphe 2, de la partie I du protocole 3 en ce qui concerne l'aide d'État en faveur du secteur des transports maritimes en Islande sous la forme d'un régime de taxation au tonnage et d'un régime de remboursement pour l'emploi des gens de mer.

vu les directives de l'Autorité relatives à l'application et à l'interprétation des articles 61 et 62 de l'accord EEE ⁽⁵⁾, et notamment le chapitre concernant les aides en faveur du transport maritime ⁽⁶⁾,

La décision n° 721/07/COL de l'Autorité relative à l'ouverture de la procédure a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* ainsi que dans son supplément EEE ⁽¹⁰⁾. L'Autorité a invité les parties intéressées à formuler leurs observations.

vu la décision de l'Autorité du 14 juillet 2004 concernant les mesures d'exécution visées à l'article 27 de la partie II du protocole 3 de l'accord Surveillance et Cour de justice ⁽⁷⁾,

L'Autorité n'a reçu aucune observation des parties intéressées.

2. DESCRIPTION DE LA MESURE PROPOSEE

La notification comprend deux mesures distinctes: un régime de taxation au tonnage et un régime spécial de remboursement en faveur des armateurs. Les deux mesures seront décrites ci-après.

⁽¹⁾ Ci-après dénommée «l'Autorité».

⁽²⁾ Ci-après dénommé «l'accord EEE».

⁽³⁾ Ci-après dénommé «l'accord Surveillance et Cour de justice».

⁽⁴⁾ Ci-après dénommé «le protocole 3».

⁽⁵⁾ Directives d'application et d'interprétation des articles 61 et 62 de l'accord EEE et de l'article 1^{er} du protocole 3 de l'accord instituant une Autorité de surveillance et une Cour de justice, adoptées et publiées par l'Autorité le 19 janvier 1994, publiées au *Journal officiel de l'Union européenne* ci-après «JO» L 231 du 3.9.1994, p. 1 et dans le supplément EEE du JO n° 32 du 3.9.1994, p. 1. Elles sont ci-après dénommées «directives concernant les aides d'État». Une version mise à jour de ces lignes directrices est publiée sur le site web de l'Autorité: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>

⁽⁶⁾ Ci-après dénommées «les lignes directrices maritimes».

⁽⁷⁾ Décision n° 195/04/COL du 14 juillet 2004 publiée au JO L 139 du 25.5.2006, p. 37 et dans le supplément EEE n° 26, du 25.5.2006, p. 1 modifiée par la décision n° 319/05/COL du 14 décembre 2005 publiée au JO C 286 du 23.11.2006, p. 9 et dans le supplément EEE n° 57 du 23.11.2006, p. 31.

⁽⁸⁾ Invitation publiée au JO C 96 du 17.4.2008, p. 37 et dans le supplément EEE n° 20 du 17.4.2008, p. 17.

⁽⁹⁾ Pour de plus amples informations sur la correspondance échangée entre l'Autorité et les autorités islandaises, voir la décision n° 721/07/COL de l'Autorité portant ouverture de la procédure formelle d'examen, publiée au JO C 93 du 17.4.2008, p. 37 et suivantes et dans le supplément de l'EEE au JO n° 20 du 17.4.2008, p. 17.

⁽¹⁰⁾ Voir la note de bas de page n° 8 pour la référence au JO.

2.1. INTITULE ET OBJECTIF DES REGIMES NOTIFIES

Le régime intitulé «*Ríkisstyrkur vegan kaupskipaútgæðar á Íslandi*», c'est-à-dire, «aide d'État au secteur des transports maritimes en Islande», comprend les deux mesures notifiées. Le régime vise à promouvoir le transport maritime en Islande en accordant des avantages aux armateurs afin de les inciter à immatriculer leurs bâtiments en Islande plutôt que de naviguer sous pavillon de complaisance.

2.2. BASE JURIDIQUE NATIONALE DES MESURES NOTIFIEES

La base juridique des mesures précitées est la loi n° 86/2007 sur l'imposition des opérations des navires marchands «*Lög um skattlagningu kaupskipaútgæðar*» (ci-après dénommée «la loi sur la taxe au tonnage»). Cette loi a été adoptée par le Parlement le 17 mars 2007 et publiée au Journal officiel islandais le 30 mars 2007. Conformément à son article 17, la loi sur la taxe au tonnage est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2008.

La loi sur la taxe au tonnage doit être examinée en liaison avec la loi n° 38/2007 *um íslenska alþjóðlega skipaskrá* sur le registre international de la flotte d'Islande⁽¹¹⁾ (ci-après dénommé «l'IIS»), entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2008⁽¹²⁾.

2.3. LA TAXE AU TONNAGE

En Islande, le taux normal de l'impôt sur les sociétés est de 15 %⁽¹³⁾. La loi sur la taxe au tonnage prévoit que les entreprises de transport maritime peuvent obtenir l'application d'une taxe au tonnage plus favorable leur permettant d'être imposées sur la base d'un profit journalier théorique qui est fonction du tonnage du navire, au lieu d'être soumises directement à l'impôt sur les bénéfices des sociétés au taux normal de 15 %. Si une entreprise de transport maritime souhaite rester assujettie aux règles habituelles de l'impôt sur les sociétés en ce qui concerne le calcul de ses bénéfices, elle est libre de le faire.

Le profit théorique obtenu en appliquant un taux forfaitaire au tonnage effectif est ensuite soumis à l'impôt normal sur les sociétés.

Le régime de la taxe au tonnage dispense donc les entreprises éligibles de l'impôt normal sur les bénéfices des sociétés découlant du transport maritime à condition que lesdits bénéfices

⁽¹¹⁾ Il existe déjà un registre de la flotte d'Islande qui couvre les navires de pêche, les bateaux à voile, les ferries, etc., qui ne sera pas remplacé par le nouveau registre IIS. Les deux registres seront tenus en parallèle.

⁽¹²⁾ Les autorités islandaises ont indiqué que le gouvernement islandais avait soumis un avant-projet de loi au Parlement visant à différer l'entrée en vigueur de la loi n° 38/2007 jusqu'au 1^{er} janvier 2009. La proposition de loi a été soumise au Parlement le 28 novembre 2007 et a été examinée le 4 décembre 2007. La proposition de loi n'a cependant pas été approuvée et n'a dès lors jamais été renvoyée au Parlement pour seconde lecture. En conséquence, les deux lois n° 86/2007 et n° 38/2007 sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2008.

⁽¹³⁾ Au moment de la notification du régime, le taux de l'impôt sur les sociétés était de 18 %. Ce taux a été abaissé à 15 % par la loi du 7 juin 2007 («*Lög um breytingu á lögum nr. 90/2003, um tekjuskatt, með síðari breytingum, og lögum nr. 86/2007, um skattlagningu kaupskipaútgæðar*»).

proviennent d'entreprises qui relèvent du régime en question. L'exonération ne s'applique pas aux intérêts, bénéfices nets provenant de transactions boursières ou revenus provenant d'autres sources.

2.3.1. Activités éligibles

Activités principales

Le régime couvre les navires immatriculés à l'IIS d'un tonnage au moins égal à 100 TJB servant au transport de personnes ou de marchandises à l'étranger et au transport de marchandises au niveau national. En vertu de l'article 3 de la loi sur la taxe au tonnage, le transport de fret ou de passagers doit avoir lieu au moyen de:

1. navires marchands appartenant à l'exploitant du navire;
2. navires marchands affrétés sans équipage (affrètement coque nue);
3. navires marchands affrétés avec équipage (affrètement au temps).

Les opérations des navires marchands n'incluent pas l'affrètement coque nue pour des périodes supérieures à trois ans. Les autorités islandaises ont indiqué qu'il n'existe pas de règle particulière concernant la proportion entre navires marchands qui peuvent être affrétés avec ou sans équipage et navires appartenant à l'exploitant du navire.

Conformément à l'article 4 de la loi sur la taxe au tonnage, sont exclues du bénéfice de la loi les activités suivantes: la pêche, les constructions portuaires, la plongée, les activités de pilotage et de sauvetage, les activités éducatives et scolaires ou d'autres activités sociales, les activités sportives, les activités de loisirs y compris l'observation des baleines et le transport de passagers entre ports islandais qui ne sont pas des ports d'escale entre pays.

Les autorités islandaises ont confirmé que le remorquage et le dragage ne sont pas admis au bénéfice de la loi.

Activités accessoires

En vertu de l'article 3 de la loi sur la taxe au tonnage, sont admises au bénéfice de la loi les activités accessoires suivantes:

1. l'utilisation de conteneurs dans le transport de marchandises;
2. les opérations de chargement, de déchargement et de maintenance;
3. la vente de titres de transport et la gestion de terminaux de passagers;
4. l'exploitation de bureaux et la gestion d'installations;
5. la vente de produits de consommation à bord des navires marchands.

2.3.2. *Immatriculation au registre international de la flotte d'Islande (IIS) et assujettissement intégral à l'impôt*

Aux termes de l'article 1^{er} de la loi sur la taxe au tonnage,

«Les sociétés de capitaux et les sociétés de personnes à responsabilité limitée assujetties à l'impôt au titre de l'article 2, paragraphe 1, point 1, de la loi n° 90/2003 relative à l'impôt sur le revenu, et exploitant des navires marchands inscrits au registre international de la flotte d'Islande (IIS), peuvent opter pour le système d'imposition sur les opérations des navires marchands prévu par la présente loi au lieu de celui prévu par la loi n° 90/2003.»

En plus de l'exigence concernant les activités admissibles, la loi sur la taxe au tonnage dispose que les deux conditions suivantes doivent être remplies:

- premièrement, les navires doivent être immatriculés à l'IIS. Les autorités islandaises soutiennent que l'immatriculation à l'IIS n'est pas considérée comme un lien de pavillon. Aucun lien de pavillon explicite avec l'Islande *stricto sensu* n'est requis. En effet, en vertu de l'article 6 de la loi n° 38/2007 sur l'IIS, «un navire marchand inscrit au registre international de la flotte d'Islande est considéré comme un navire islandais et a le droit de naviguer sous pavillon national de l'Islande». En conséquence, les autorités islandaises définissent le lien de pavillon comme un droit et non comme une condition d'octroi du bénéfice du régime.

Un bâtiment ne battant pas pavillon islandais aurait malgré tout la possibilité de bénéficier de la taxe au tonnage dès lors qu'il est enregistré dans l'IIS. À cet égard, l'article 4 de cette même loi dispose que sont habilités à enregistrer leur navire marchand «les armateurs de navires marchands ayant la nationalité islandaise, la nationalité d'un autre État de l'Espace économique européen ou celle d'un État fondateur de l'Association européenne de libre-échange, la nationalité des îles Féroé ou toute personne morale enregistrée en Islande».

- Deuxièmement, les sociétés de capitaux et les sociétés de personnes à responsabilité limitée doivent être assujetties à l'impôt conformément à l'article 2, paragraphe 1, premier alinéa, de la loi n° 90/2003 relative à l'impôt sur le revenu (ci-après la «loi relative à l'impôt sur le revenu»). Cette disposition prévoit que les sociétés domiciliées en Islande doivent s'acquitter de l'impôt sur l'intégralité de leurs revenus (assujettissement intégral). Une personne morale est considérée comme étant domiciliée en Islande si elle est enregistrée en Islande, si elle considère l'Islande comme son siège statutaire conformément à son règlement intérieur ou si le siège effectif de son administration est situé en Islande. L'article 3 de la loi relative à l'impôt sur le revenu prévoit que les sociétés non domiciliées sont assujetties en Islande à l'impôt sur le revenu généré en Islande (taxation à la source). Les autorités islandaises ont confirmé qu'il n'était pas nécessaire d'être une société de droit islandais pour pouvoir bénéficier du régime fiscal. Par conséquent, les sociétés constituées selon le droit des sociétés d'un autre État de l'EEE peuvent prétendre bénéficier du régime fiscal de la taxe au tonnage à condition de remplir les exigences supplémentaires susindiquées.

2.3.3. *Établissement de la base d'imposition*

Conformément à l'article 6 de la loi sur la taxe au tonnage, la base d'imposition (profit théorique) sera établie comme suit:

- jusque 25 000 TJN – 30 ISK par 100 TJN;
- à partir de 25 001 TJN – 10 ISK par 100 TJN.

La base d'imposition ne peut faire l'objet d'aucune déduction.

2.3.4. *Soumission à l'impôt au titre de la loi relative à l'impôt sur le revenu et comptabilité séparée*

L'article 4 de la loi sur la taxe au tonnage prévoit que si un exploitant de navire exerce également d'autres activités que celles admissibles au bénéfice de la taxe au tonnage, ces dernières sont imposées selon la loi relative à l'impôt sur le revenu.

L'article 7 de la loi sur la taxe au tonnage dispose que les revenus et coûts afférents aux opérations des navires marchands doivent faire l'objet d'une comptabilité séparée par rapport aux revenus et coûts afférents à d'autres activités, proportionnellement à la valeur comptable des actifs utilisés dans les opérations de navire marchand, d'une part, et à d'autres fins, d'autre part.

L'article 9 de la loi sur la taxe au tonnage dispose que les coûts afférents aux opérations des navires marchands ne sont pas déductibles des revenus de l'exploitant du navire assujetti à l'impôt au titre de la loi sur l'impôt sur le revenu. Les coûts autres que les coûts financiers, qui se rapportent à la fois à l'acquisition de revenu dans des opérations de navires marchands et à celle d'autres formes de revenu, doivent être subdivisés au prorata du revenu. Dans le cas où les charges d'intérêts, dépréciations et pertes de change visés à l'article 49 de la loi relative à l'impôt sur le revenu portent à la fois sur l'acquisition de revenu lié à une opération de navire marchand et l'acquisition d'un autre revenu, ces coûts financiers doivent être divisés au prorata de la valeur comptable des actifs utilisés dans les opérations des navires marchands, d'une part, et à d'autres fins, d'autre part. Les coûts qui sont considérés comme se rapportant à la génération d'un revenu autre que celui découlant d'une opération de navire marchand sont régis par la loi relative à l'impôt sur le revenu.

L'article 11 de la loi sur la taxe au tonnage prévoit que les pertes découlant d'opérations de navires marchands ne devraient pas être déductibles de l'impôt grevant d'autres activités selon la loi relative à l'impôt sur le revenu.

2.3.5. *Durée du régime et période de verrouillage*

Les autorités islandaises ont indiqué que les régimes sont notifiés pour une durée illimitée mais qu'elles sont disposées à les notifier de nouveau après une période à convenir avec l'Autorité.

En vertu de l'article 2 de la loi sur la taxe au tonnage, le régime de taxation au tonnage comporte une période de verrouillage de trois ans. Cela signifie qu'un armateur qui opte pour la taxe au tonnage doit demeurer soumis à ce régime pendant trois ans.

2.4. REGIME SPECIAL DE REMBOURSEMENT AU TITRE DE L'IMPOT SUR LE REVENU DES GENS DE MER

Les autorités islandaises ont également notifié un régime de soutien au salaire brut en faveur des gens de mer par lequel les armateurs peuvent bénéficier de subventions atteignant 90 % de l'impôt sur le revenu calculé sur les salaires bruts des gens de mer employés. Pour pouvoir bénéficier des subventions, l'armateur doit être une société de capitaux ou une société de personnes à responsabilité limitée intégralement assujettie à l'impôt en Islande, les navires doivent être immatriculés à l'IIS et l'armateur doit employer des gens de mer soumis à l'impôt en Islande.

Aux termes de l'article 16 de la loi sur la taxe au tonnage:

«Les sociétés de capitaux et les sociétés de personnes à responsabilité limitée taxées conformément à l'article 2, paragraphe 1, point 1, de la loi n° 90/2003 relative à la loi sur le revenu et qui exploitent des navires marchands (voir Article 3) inscrits au registre international de la flotte d'Islande (IIS) reçoivent une subvention égale à 90 % du montant correctement déterminé de l'impôt sur le revenu et de l'impôt communal sur le revenu, allouée sous la forme d'une retenue à la source sur les salaires des membres d'équipage des navires marchands en question, après déduction des abattements fiscaux personnels et des abattements accordés aux gens de mer. Par ailleurs, le produit de la retenue d'impôt doit être affecté au Trésor et à la commune dont relève le membre d'équipage concerné à hauteur respectivement de 5 % chacun. Ce dispositif remplace le dispositif applicable à la retenue à la source et à sa répartition prévu par la loi sur la retenue à la source, la loi relative à l'impôt sur le revenu et la loi relative à l'assiette de l'impôt communal sur le revenu.

Le ministre des finances établit par voie de règlement les modalités d'exécution des paiements au titre du paragraphe 1, y compris le formulaire des demandes de subvention, les délais de paiement et la compensation des pertes de recettes fiscales ainsi générées.»

Les autorités islandaises ont confirmé qu'il n'existe pas de critères d'éligibilité applicables aux marins, sinon celui d'être employé par une compagnie de transport maritime et d'être assujetti à l'impôt en Islande. Le remboursement n'est accordé que pour l'impôt sur le revenu calculé sur les salaires des marins. Il ne couvre aucune contribution de cotisation sociale. Les autorités islandaises ont également confirmé que la nationalité islandaise ne constitue pas un critère important à cet égard. Pour que l'armateur puisse bénéficier de la subvention, il n'est pas nécessaire que les marins soient domiciliés en Islande.

2.5. BENEFICIAIRES DE L'AIDE, BUDGET, DUREE ET ENTREE EN VIGUEUR DES MESURES NOTIFIEES

Les autorités islandaises n'ont fourni aucune donnée chiffrée précise concernant la diminution des recettes publiques découlant de l'application du régime de la taxe au tonnage par rapport aux recettes fiscales qui auraient été générées par l'application de l'impôt normal sur les sociétés.

Les autorités islandaises ont indiqué que le coût des mesures notifiées dépendrait du nombre de navires immatriculés à l'IIS.

Elles estiment à 12 le nombre de navires immatriculés, à raison d'une taxe au tonnage évaluée à 120 000 ISK en moyenne par navire. Les recettes ainsi dégagées par la taxe au tonnage s'élevaient donc à 1 440 000 ISK. Toutefois, l'estimation préliminaire n'indique pas le montant de l'impôt ordinaire sur les sociétés que ces 12 navires auraient dû acquitter autrement.

Les autorités islandaises ont déclaré n'avoir reçu pour l'heure aucune demande d'immatriculation au registre maritime islandais.

Les autorités islandaises n'ont fixé aucune limite à la durée des deux régimes.

2.6. CUMUL

D'après la section 11 des orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime, le niveau d'aide maximal acceptable des aides est l'annulation des charges fiscales et sociales applicables aux marins, et une réduction de la taxe sur le chiffre d'affaires des compagnies maritimes donnant lieu à une charge fiscale sensiblement identique aux régimes déjà approuvés pour d'autres États de l'EEE. Pour éviter toute distorsion de la concurrence, des avantages supérieurs ne sauraient être accordés par d'autres systèmes d'aide. En tout état de cause, l'aide ne devrait pas dépasser le montant total des taxes et cotisations sociales prélevées sur les activités de transport maritime et les marins.

Les autorités islandaises ont confirmé que le cumul des deux régimes avec d'autres mesures de soutien sera supervisé par les autorités fiscales islandaises et que les intensités d'aide maximales seront respectées.

2.7. BENEFICE MACROECONOMIQUE ESCOMPTE POUR LES INDUSTRIES MARITIMES CONNEXES

Conformément à la section 12, paragraphe 2, des orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime, les autorités islandaises ont effectué une analyse coûts/bénéfices pour déterminer les répercussions macroéconomiques des régimes fiscaux notifiés. L'analyse indique qu'il est difficile de prévoir les effets économiques de la loi sur la taxe au tonnage car ceux-ci dépendront du nombre de navires inscrits à l'IIS. Quant aux estimations sur le nombre d'emplois créés ou sauvegardés, les autorités islandaises sont d'avis que les deux régimes d'aide devraient permettre de recruter 200 nouveaux marins comme membres d'équipage sur des navires marchands admissibles au cours des six prochaines années.

3. CRAINTES EXPRIMEES DANS LA DECISION D'OUVERTURE

Le 19 décembre 2007, l'Autorité a décidé d'ouvrir la procédure d'enquête formelle sur le projet d'aide d'État au transport maritime en Islande sous la forme d'un régime de taxation au tonnage et d'un régime de remboursement pour l'emploi des gens de mer⁽¹⁴⁾.

⁽¹⁴⁾ Pour une analyse détaillée des craintes exprimées par l'Autorité, voir décision n° 721/07/COL, Section 3.

Dans la décision d'ouverture de la procédure, l'Autorité a émis des doutes à l'égard de la taxe au tonnage, notamment en ce qui concerne l'exigence d'immatriculation du navire à l'IIS - qui conduit à exclure du bénéfice du régime fiscal les opérations de navires immatriculés dans d'autres États de l'EEE - et l'exigence de l'assujettissement intégral à l'impôt - qui conduit à exclure les activités soumises à la retenue à la source du bénéfice du régime fiscal en question.

L'Autorité a également exprimé des craintes concernant la restriction du droit d'immatriculation à l'IIS aux seules personnes morales enregistrées en Islande, le traitement des sociétés gestionnaires de navires, l'établissement de la base d'imposition et la durée de la période durant laquelle l'armateur doit rester soumis au régime de la taxe au tonnage («période de verrouillage»).

Quant au régime de remboursement pour l'emploi des gens de mer, l'Autorité a émis des doutes concernant l'exigence de l'immatriculation à l'IIS et l'assujettissement intégral à l'impôt. En outre, en ce qui concerne les services réguliers de transport de passagers entre ports de l'EEE, l'Autorité doute que l'aide sera accordée uniquement pour l'emploi des gens de mer de l'EEE.

4. OBSERVATIONS DES AUTORITES ISLANDAISES

Par lettre du 15 février 2008 (doc. n° 465550), les autorités islandaises ont transmis un certain nombre d'observations à l'Autorité concernant à la fois le régime de la taxe au tonnage et le régime de remboursement pour l'emploi des gens de mer.

Les autorités islandaises ont fait les observations suivantes:

- aucun armateur n'avait introduit de demande d'enregistrement dans l'IIS;
- pour pouvoir bénéficier du régime, les sociétés doivent être soumises à l'impôt en Islande mais n'ont pas besoin d'être constituées en sociétés selon le droit des sociétés islandais;
- aucune règle spécifique ne s'applique en ce qui concerne le rapport entre les navires détenus par l'armateur et ceux qu'il affrète avec équipage;
- les navires détenus par des personnes morales domiciliées dans d'autres États de l'EEE dont l'assujettissement à l'impôt en Islande est limité ne sont pas autorisés à être immatriculés à l'IIS;
- l'article 3 de la loi sur la taxe au tonnage dispose que la taxation visée à ladite loi couvre les activités de tous les navires marchands qui remplissent les conditions d'immatriculation à l'IIS. Si elle opte pour le régime de la taxe au tonnage, la compagnie accepte de placer tous ses navires

éligibles et activités connexes sous ledit régime (règle dite «du tout ou rien»);

- taux applicables: les autorités islandaises ont fait valoir que les taux applicables en matière de taxe au tonnage sont conformes à ceux prévus par les régimes de taxation au tonnage norvégiens approuvés par l'Autorité;
- durée du régime d'aide: les autorités islandaises ont indiqué qu'elles étaient disposées à notifier de nouveau les régimes, comme convenu avec l'Autorité;
- cumul: les autorités islandaises ont indiqué qu'elles veilleront au respect des règles relatives au cumul.

Les autorités islandaises n'ont fait aucun commentaire concernant la durée de la période de verrouillage.

II. APPRÉCIATION

1. EXISTENCE D'UNE AIDE D'ÉTAT

L'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE dispose que:

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

Les différents critères seront examinés ci-après.

1.1. PRESENCE DE RESSOURCES D'ÉTAT

La mesure doit être accordée par l'État ou au moyen de ressources d'État.

L'application de la taxe au tonnage, plus faible que la taxe normale sur les sociétés, entraîne une perte de recettes publiques. Le régime concernant les marins comporte la même perte de recettes publiques étant donné que l'État accordera aux armateurs des subventions directes correspondant à 90 % de l'impôt sur le revenu dont aurait dû s'acquitter le marin et qui était payé par l'armateur. Du fait de l'existence de ces deux régimes, l'État renonce à des recettes fiscales qu'il aurait normalement perçues des entreprises concernées. L'absence de ces fonds représente une charge pour les ressources d'État provenant de coûts qui grèvent normalement le budget des entreprises participantes⁽¹⁵⁾. Une perte de recettes fiscales équivaut à la consommation de ressources d'État sous la forme de dépenses fiscales⁽¹⁶⁾.

⁽¹⁵⁾ Affaire C-156/98, *Allemagne/Commission*, Rec. 2000, p. I-6857, point 26.

⁽¹⁶⁾ Voir entre autres la section 3, paragraphe 3, des lignes directrices sur les aides d'État sur l'application des règles relatives aux aides d'État aux mesures relevant de la fiscalité directe des entreprises.

1.2. FAVORISER CERTAINES ENTREPRISES OU CERTAINES PRODUCTIONS

Les deux mesures accordent des avantages aux armateurs sous la forme de subventions et d'allègements fiscaux. Les deux mesures sont limitées au secteur maritime et ne favorisent par conséquent que certaines entreprises. Elles doivent donc être considérées comme des aides à caractère sélectif au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE ⁽¹⁷⁾.

1.3. DISTORSION DE LA CONCURRENCE ET REPERCUSSIONS SUR LES ECHANGES ENTRE LES PARTIES CONTRACTANTES

La mesure doit fausser la concurrence et affecter les échanges entre les parties contractantes.

Les armateurs bénéficiant des régimes d'aide exercent une activité économique en concurrence avec des armateurs/compagnies d'autres pays de l'EEE. La taxe au tonnage et le régime en faveur des gens de mer renforcent la position des armateurs vis-à-vis de leurs concurrents au sein de l'EEE et entre l'Islande et les autres États de l'EEE ainsi que des pays tiers. Par conséquent, les mesures affectent la concurrence et les échanges entre les parties contractantes.

1.4. CONCLUSION

Dès lors, l'Autorité est d'avis que les mesures de soutien notifiées (régime de la taxe au tonnage et régime en faveur des gens de mer) constituent une aide d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE.

En effet, les orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime précisent explicitement que «ces allègements fiscaux qui s'appliquent à la navigation d'une façon spéciale sont considérés comme des aides d'État. De même, est considéré comme aide d'État le système consistant à remplacer la taxation sur le chiffre d'affaires par une taxation au tonnage».

2. CONDITIONS DE PROCEDURE

En application de 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.»

En notifiant les deux mesures de soutien par lettre de la mission islandaise à l'Union européenne datée du 23 mars 2007 (doc. n° 415003), les autorités islandaises ont satisfait à l'obligation de notification qui leur incombait.

Toutefois, les autorités islandaises ont mis les mesures notifiées à exécution avant que l'Autorité ait pris une décision finale à ce sujet. L'Autorité en conclut donc que les autorités islandaises

n'ont pas respecté les obligations qui leur incombait au titre de l'article 1^{er}, paragraphe 3, de la partie I du protocole 3.

3. COMPATIBILITE DE L'AIDE

En vertu de l'article 61, paragraphe 3, point c), de l'accord EEE, les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités ou de certaines régions économiques peuvent être considérées comme compatibles avec le fonctionnement de l'accord EEE, quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun. L'Autorité considère que l'article 61, paragraphe 3, point c) de l'accord EEE ainsi que les orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime constituent la base juridique pour évaluer la compatibilité des mesures notifiées.

À la section 1.2, point c), paragraphe 4, des lignes directrices maritimes, les États de l'EEE sont autorisés à soutenir le secteur du transport maritime: «Les industries maritimes sont indissociablement liées aux transports maritimes. Cette complémentarité est un argument important en faveur de mesures positives ayant pour but le maintien d'une flotte dépendante d'armements communautaires. En fait, le transport maritime étant un des maillons de la chaîne de transport en général et de la chaîne des industries maritimes en particulier, les mesures visant à maintenir la compétitivité de la flotte européenne ont aussi des effets sur les investissements à terre des industries maritimes connexes et sur la contribution des transports maritimes à l'économie de l'Union européenne dans son ensemble et à l'emploi en général.»

Les deux mesures notifiées sont des aides au fonctionnement, c'est-à-dire des aides qui visent à libérer une entreprise des coûts qu'elle-même aurait dû normalement supporter dans le cadre de sa gestion courante ou de ses activités normales. Les aides au fonctionnement ne devraient normalement pas être admises à moins qu'elles soient explicitement autorisées par les lignes directrices de l'Autorité relatives aux aides d'État. Les lignes directrices de l'Autorité relatives aux aides d'État prévoient la possibilité d'accorder une aide au fonctionnement sous la forme d'une taxe au tonnage (section 3.1) et sous la forme d'une réduction des coûts salariaux (section 3.2).

Dans son analyse, l'Autorité a examiné les conditions communes au régime de la taxe au tonnage et au régime en faveur des gens de mer (3.1) et ensuite les conditions spécifiques au régime de la taxe au tonnage (3.2) et au régime en faveur des gens de mer (3.3).

3.1. CONDITIONS COMMUNES AU REGIME DE LA TAXE AU TONNAGE ET AU REGIME DE REMBOURSEMENT EN FAVEUR DES GENS DE MER: OBLIGATION D'ENREGISTREMENT DU NAVIRE A L'IIS, EXCLUANT DE CE FAIT LES NAVIRES IMMATRICULES DANS D'AUTRES ETATS DE L'EEE

L'obligation prévue à l'article 1^{er} de la loi relative à la taxe au tonnage imposant aux navires d'être inscrits à l'IIS pour pouvoir bénéficier du régime de la taxe au tonnage conduit à l'exclusion de navires non immatriculés en Islande. Cette restriction s'applique même si l'exploitation de ces navires est taxée en Islande. Ainsi, un armateur propriétaire de deux navires, dont l'un est enregistré à l'IIS et l'autre dans un autre État de l'EEE,

⁽¹⁷⁾ Affaire C-75/97, *Belgique/Commission*, Rec. 1999, p. I-3671, point 33.

peut être soumis à l'impôt en Islande sur les bénéfices d'exploitation des deux navires⁽¹⁸⁾. Seul le navire immatriculé à l'IIS sera cependant admissible au bénéfice de la taxe au tonnage.

Selon un principe bien établi, même si la fiscalité directe relève de la compétence des États de l'EEE, ceux-ci doivent néanmoins exercer cette compétence en cohérence avec la législation de l'EEE⁽¹⁹⁾. Le droit d'établissement inclut le droit pour des ressortissants d'un État de l'EEE (personnes physiques et morales) de créer et d'administrer des entreprises dans un autre État de l'EEE dans les conditions définies par la loi du pays hôte à l'égard de ses propres ressortissants. L'abolition des restrictions au droit d'établissement s'applique aux restrictions à la création d'agences, de succursales ou de filiales⁽²⁰⁾. De plus, l'interdiction de limiter le droit d'établissement s'applique également aux dispositions fiscales⁽²¹⁾. En conséquence, cela inclut le droit pour une société établie dans un État de l'EEE et ayant son siège social, son administration centrale ou le siège de son activité professionnelle sur le territoire de l'EEE d'exercer ses activités dans un autre État de l'EEE par l'intermédiaire d'une succursale ou d'une agence et d'être assujettie au même traitement fiscal que les sociétés établies dans ce dernier État. Une différence dans le traitement fiscal peut uniquement être compatible avec les dispositions de l'accord EEE si elle concerne des situations qui ne sont objectivement pas comparables ou si cela est justifié par des raisons impérieuses d'intérêt général⁽²²⁾.

L'immatriculation d'un navire peut être assimilée à un établissement si le navire constitue un instrument pour exercer une activité économique qui comporte un établissement stable. Des restrictions à l'immatriculation des navires dans d'autres États de l'EEE peuvent donc être contraires au droit d'établissement consacré par l'article 31 de l'accord EEE⁽²³⁾.

Comme exposé plus haut, un armateur intégralement assujéti à l'impôt en Islande, dont les navires marchands sont immatriculés dans un autre État de l'EEE, sera soumis à un traitement fiscal plus défavorable que celui appliqué à un armateur intégralement assujéti à l'impôt en Islande dont les navires

marchands sont immatriculés à l'IIS. La différence de traitement constitue une restriction au droit d'établissement dans la mesure où il dissuade les armateurs de faire immatriculer leurs navires dans un autre État de l'EEE.

Les autorités islandaises n'ont pas présenté de raisons impérieuses d'intérêt général convaincantes, capables de justifier une telle restriction au droit d'établissement des armateurs dans d'autres États de l'EEE. De même, l'Autorité estime qu'il n'y a pas lieu de prévoir une telle restriction à la liberté d'établissement pour atteindre l'objectif visé par le régime de la taxe au tonnage, à savoir l'amélioration des conditions de concurrence des armateurs islandais par rapport à celles qui existent dans les États hors EEE.

De surcroît, l'Autorité estime que l'obligation d'enregistrement prévue par l'Islande n'est pas compatible avec la section 3.1, point 7, des lignes directrices maritimes qui dispose qu'un régime d'allégement fiscal exige un lien avec un «pavillon de l'EEE». Lesdites lignes directrices précisent que cette règle vise à «promouvoir la compétitivité des flottes de l'EEE sur le marché maritime mondial». L'expression «un État de l'EEE» lue à la lumière de cet objectif ne plaide pas en faveur de l'introduction d'une obligation d'enregistrement dans l'État particulier de l'EEE qui octroie l'aide. Celle-ci conforte plutôt la thèse selon laquelle l'enregistrement dans n'importe quel État de l'EEE devrait être la règle⁽²⁴⁾.

Les autorités islandaises ont allégué qu'elles n'exigeaient pas ce qu'elles qualifient de «lien de pavillon» puisque chaque navire inscrit à l'IIS demeure libre de battre le pavillon d'un autre État. Comme expliqué plus haut dans la section 2.3.2, l'article 6 de la loi n° 38/2007 relative à l'IIS dispose qu'un navire marchand immatriculé à l'IIS est considéré comme étant un navire islandais, qu'il batte ou non pavillon islandais.

L'Autorité considère que l'argument concernant l'usage facultatif du pavillon islandais n'est pas pertinent en l'espèce étant donné que la restriction à la liberté d'établissement précitée découle des exigences en matière d'enregistrement. Ainsi, même si l'armateur est autorisé à battre un autre pavillon que le pavillon islandais, il est malgré tout tenu au respect de l'obligation d'immatriculation à l'IIS pour pouvoir bénéficier du régime d'imposition plus favorable de la taxe au tonnage. En dépit des demandes formulées par l'Autorité, les autorités islandaises n'ont présenté aucun argument permettant de justifier la nécessité d'un double enregistrement et de considérer cette condition comme étant proportionnée aux objectifs du régime de taxation au tonnage.

L'Autorité en conclut que l'obligation d'enregistrement n'est pas compatible avec le fonctionnement de l'accord EEE, en particulier avec le droit d'établissement visé à l'article 31 de l'accord EEE et ne peut donc pas être autorisée au titre des règles de l'EEE en matière d'aides d'État.

⁽¹⁸⁾ Lorsque des accords de double imposition existent, le droit d'imposition sera normalement accordé à l'État du lieu de gestion effective de la compagnie, y compris pour les opérations qui ont lieu dans d'autres États de l'EEE par l'intermédiaire d'une succursale, etc. Ainsi, dans l'exemple donné ci-dessus, l'imposition d'une société établie à titre permanent en Islande relèverait de l'Islande, y compris pour des revenus générés en dehors du territoire islandais. Néanmoins, seuls les bénéfices générés par le navire enregistré dans l'IIS seraient soumis au régime de la taxe au tonnage. Les profits découlant des opérations de l'autre navire seraient taxés conformément au régime normal de l'impôt sur les sociétés. Les autorités islandaises ont confirmé cette interprétation.

⁽¹⁹⁾ Affaire E-6/98 *Gouvernement de Norvège contre Autorité de surveillance AELE*, Recueil des arrêts de la Cour AELE, 1999, p. 74, point 34; affaire E-1/04 *Fokus Bank*, Recueil des arrêts de la Cour de l'AELE 2004, p. 11, point 20.

⁽²⁰⁾ Voir par exemple, affaire C-270/83 *Commission v France*, Rec. 1986, p. 273, point 13, et affaire C-311/97 *Royal Bank of Scotland*, Rec. 1999, p. 2651, point 22.

⁽²¹⁾ Affaire C-471/04 *Keller Holding*, Rec. 2006, p. I-2017, point 49.

⁽²²⁾ Affaire 270/83 *Commission/France*, Rec. 1986, p. 273, point 13; Affaire C-311/97 *Royal Bank of Scotland* précitée, points 23-31; et affaire C-253/03 *CLT-UFA SA*, Rec. 2006, p. I-1831, points 14-17.

⁽²³⁾ Affaire C-221/89 *Factortame Ltd. And others*, Rec. 1991, p. I-3905, points 22 et 23.

⁽²⁴⁾ Tel était le cas dans la décision n° 755/08/COL du 3 décembre 2008 où le régime prévoyait l'obligation d'un lien de pavillon avec un des pays de l'EEE quel qu'il soit.

Compte tenu de ce qui précède, l'Autorité ne juge pas nécessaire d'analyser en détail la crainte qu'elle avait exprimée dans la décision n° 721/07/COL concernant l'exigence de l'assujettissement fiscal intégral pour pouvoir bénéficier du régime de la taxe au tonnage et du régime de remboursement en faveur des gens de mer. En tout état de cause, comme indiqué dans la note en bas de page n° 8, les accords en matière de double imposition conclus entre États de l'EEE impliquent normalement que les activités des sociétés de transport maritime soient imposées dans l'État dans lequel se situe le siège effectif de la société. Ainsi des sociétés de transport maritime établies dans l'EEE partiellement assujetties à l'impôt en Islande ne seront-elles normalement imposables que dans l'État EEE où elles sont établies.

3.2. CONDITIONS SPECIFIQUES AU REGIME DE LA TAXE AU TONNAGE

3.2.1. Établissement de la base d'imposition

La section 3.1, paragraphe 18, des lignes directrices maritimes précise que la Commission n'approuvera que les régimes qui donnent lieu, à tonnage égal, «à une charge fiscale sensiblement identique aux régimes déjà approuvés. Se fondant sur son expérience, l'Autorité note qu'au lieu de calculer des profits théoriques auquel l'impôt sur les sociétés ordinaires est appliqué, certains États peuvent décider de fixer directement des taux de taxe au tonnage spécifiques. L'Autorité s'efforcera elle aussi de maintenir un équilibre équitable avec les régimes déjà approuvés».

L'Autorité a comparé les taux notifiés par les autorités islandaises aux taux prévus par les régimes approuvés dans d'autres États de l'EEE:

Islande	Danemark	Lituanie	Italie	Norvège (*)
Tout montant jusqu'à 25 000 TJN	Jusqu'à 1 000 TJN	Jusqu'à 1 000 TJN	Jusqu'à 1 000 TJN	Pas d'impôt pour les premiers 1 000 TJN
30 ISK (0,17 EUR) par 100 TJN	0,90 EUR par 100 TJN	0,93 EUR par 100 TJN	0,90 EUR par 100 TJN	
	De 1 001 TJN à 10 000 TJN	De 1 001 TJN à 10 000 TJN	De 1 001 TJN à 10 000 TJN	De 1 001 TJN à 10 000 TJN
	0,70 EUR par 100 TJN	0,67 EUR par 100 TJN	0,70 EUR par 100 TJN	0,22 EUR par 100 TJN
	De 10 001 à 25 000 TJN			
	0,40 EUR par 100 TJN	0,43 EUR par 100 TJN	0,40 EUR par 100 TJN	0,15 EUR par 100 TJN
Au-delà de 25 000 TJN	Au-delà de 25 000 TJN	Au-delà de 25 000 TJN	Au-delà de 25 000 TJN	Au-delà de 25 000 TJN
10 ISK (0,06 EUR) par 100 TJN	0,30 EUR par 100 TJN	0,27 EUR par 100 TJN	0,20 EUR par 100 TJN	0,07 EUR par 100 TJN

Toutes les valeurs sont données par jour.

(*) La Norvège ne calcule pas le profit théorique. La taxe au tonnage est calculée directement en multipliant les taux d'imposition par le tonnage réel. En Islande, au Danemark, en Lituanie et en Italie, il s'agit de taux établis sur la base du profit théorique auxquels s'applique ensuite le taux d'imposition normal de l'impôt national sur les sociétés. Par conséquent, alors que les taux en Norvège et en Islande peuvent sembler très semblables, leur application conduit cependant à de grandes différences quant au montant de l'impôt effectivement acquitté par l'armateur. Ainsi, à titre d'exemple, un armateur possédant un navire d'un tonnage de 30 000 TJN devrait s'acquitter d'une taxe au tonnage d'environ 46 EUR en Norvège contre environ 7 EUR en Islande (1).

(1) Voir également la décision de l'Autorité sur le régime norvégien de taxation au tonnage, décision n° 755/08/COL du 3 décembre 2008.

Comme il résulte du tableau ci-dessus, le régime islandais repose sur une base d'imposition sensiblement plus basse que celle en vigueur dans les quatre autres États de l'EEE (25).

(25) Les taux cités sont ceux en vigueur à la date d'adoption de la décision. Ils reflètent les taux de change actuels. L'Autorité considère cependant que même avant l'impact de la crise financière sur la couronne islandaise, le niveau de la base d'imposition islandaise n'était pas en ligne avec les taux applicables dans les autres États de l'EEE, voir décision n° 721/07/COL.

La Commission n'a accepté des taux d'imposition plus bas que dans des circonstances très spécifiques ⁽²⁶⁾. Les autorités islandaises n'ont pas fourni d'informations à l'Autorité concernant l'existence de circonstances exceptionnelles qui justifieraient l'application de taux plus bas.

L'Autorité considère que le niveau de la base d'imposition islandaise ne s'aligne pas sur les taux pratiqués par les autres États de l'EEE, puisqu'il est nettement plus bas, et qu'il n'est dès lors pas conforme aux dispositions de la section 3.1, paragraphe 18, des lignes directrices maritimes.

3.2.2. *Période durant laquelle l'armateur doit rester soumis au régime de la taxe au tonnage*

La période durant laquelle l'armateur doit rester soumis au régime de la taxe au tonnage est de trois ans.

L'Autorité est d'avis qu'une période décennale devrait être appliquée au sein des États de l'AELE ⁽²⁷⁾.

L'approche de l'Autorité est conforme à celle de la Commission. La durée minimale fixée dans d'autres régimes UE de taxation au tonnage est de dix ans. La Commission souligne que l'acceptation de critères divergents dans le cas de différents régimes de taxation au tonnage risque d'aboutir à des avantages injustifiés et de donner lieu à une concurrence entre États membres sur le niveau des régimes de taxation au tonnage. C'est ainsi que la Commission a exprimé des doutes à l'égard d'un régime fiscal polonais qui autorisait une durée minimale de cinq ans, en faisant observer que cela risquait d'entraîner des divergences préjudiciables au bon fonctionnement des régimes de taxation au tonnage du fait du caractère plus attrayant du régime polonais et conduire à des changements de pavillon au sein de la Communauté ⁽²⁸⁾.

L'Autorité considère que cet aspect du régime notifié n'est pas compatible avec l'article 61 de l'accord EEE.

3.2.3. *Traitement des sociétés gestionnaires de navires*

Dans sa décision n° 755/08/COL, l'Autorité a exprimé des doutes concernant la compatibilité du régime notifié avec l'accord EEE en ce qui concerne le traitement des sociétés gestionnaires de navires.

⁽²⁶⁾ Voir décision 2005/417/CE de la Commission du 30 juin 2004 concernant une série de mesures fiscales que la Belgique envisage de mettre à exécution en faveur du transport maritime, JO L 150 du 10.6.2005, p. 1. Les autorités belges voulaient offrir des taux d'imposition plus bas pour les navires de plus gros tonnage qui allaient changer de pavillon. Dans le cas belge, un taux réduit était prévu pour la tranche supérieure à 40 000 tonneaux, ce qui avait été accepté à condition que le navire soit neuf ou ait été enregistré sous le pavillon d'un pays tiers durant les cinq dernières années précédant l'entrée dans le système belge. La crainte de la Commission à l'encontre de cette divergence de base d'imposition était le risque de distorsion de concurrence susceptible de se produire si elle encourageait les armateurs non belges à transférer leurs navires d'un registre communautaire au registre belge.

⁽²⁷⁾ Voir la décision n° 755/08/COL du 3 décembre 2008 sur la notification des modifications du régime fiscal spécial norvégien applicable au secteur maritime.

⁽²⁸⁾ Décision N 93/2006 – Pologne.

Les autorités islandaises n'ont pas fourni à l'Autorité d'informations susceptibles de lever ces doutes.

À la lumière des aspects exposés ci-dessus concernant l'incompatibilité du régime notifié avec l'accord EEE, l'Autorité estime qu'il n'est pas nécessaire d'analyser en détail la question qu'elle avait soulevée dans la décision n° 721/07/COL concernant les sociétés gestionnaires de navires.

3.3. CONDITIONS SPECIFIQUES AU REGIME DE REMBOURSEMENT EN FAVEUR DES GENS DE MER

3.3.1. *Services réguliers de passagers entre ports de l'EEE: l'aide devrait uniquement être accordée à l'emploi des marins de l'EEE*

Conformément à la section 3.2, paragraphe 2, des lignes directrices maritimes, seules sont autorisées les aides revêtant la forme d'une réduction des cotisations sociales des marins de l'EEE naviguant sur des navires immatriculés dans l'EEE ou sous la forme d'une réduction de l'impôt sur le revenu pour les marins de l'EEE naviguant sur des navires immatriculés dans un État de l'EEE. Les autorités islandaises ont notifié une aide au paiement des cotisations sociales des marins sous la forme d'un remboursement à l'armateur de l'ordre de 90 %.

Aux termes de la section 3.2, paragraphe 2, des lignes directrices maritimes, on entend par «marins de l'EEE»:

- des citoyens de l'EEE, dans le cas de marins travaillant à bord de navires (y compris les transbordeurs rouliers) assurant le transport régulier de passagers entre des ports de l'EEE;
- dans tous les autres cas, des marins assujettis à l'impôt dans un État de l'EEE.

Les autorités islandaises n'ont pas fourni d'acte à caractère législatif ou administratif donnant une définition de la notion de gens de mer, mais elles ont confirmé que ni la nationalité du marin ni son lieu de résidence ne constituaient un critère d'octroi de l'aide. Les ressortissants de pays tiers peuvent également bénéficier du régime. Dans la décision n° 721/07/COL, l'Autorité avait indiqué qu'en vertu de la section 3.2, paragraphe 2, des lignes directrices maritimes, en ce qui concerne les services de passagers entre ports de l'EEE, l'aide ne devait être accordée que pour l'emploi des marins de l'EEE.

Les autorités islandaises n'ont pas fourni d'informations à l'Autorité susceptibles de contredire son appréciation sur ce point.

Sur la base des informations qu'elle a reçues, l'Autorité a donc considéré que cet aspect du régime ne respecte pas l'accord EEE.

4. CONCLUSION

Eu égard aux éléments qui précèdent, l'Autorité considère que le régime concernant le transport maritime revêtant la forme d'un régime de taxation au tonnage et d'un régime de remboursement pour l'emploi des gens de mer est incompatible avec les règles de l'accord de l'EEE en matière d'aides d'État.

L'Autorité est consciente du fait que, même si l'adoption de la législation en elle-même déclenche l'obligation de notification visée plus haut, aucun paiement au titre des mesures faisant l'objet de l'enquête formelle n'a été effectué et qu'il ne sera dès lors pas nécessaire d'envisager une action en recouvrement.

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Le régime concernant le transport maritime sous la forme d'un régime de taxation au tonnage et d'un régime de remboursement pour l'emploi des gens de mer est incompatible avec le fonctionnement de l'accord de l'EEE au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE.

Article 2

Les autorités islandaises informent l'Autorité de Surveillance AELE, dans un délai de deux mois à compter de la date de notification de la présente décision, des mesures qu'elles ont prises pour s'y conformer.

Article 3

La République d'Islande est destinataire de la présente décision.

Article 4

Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi.

Fait à Bruxelles, 8 juillet 2009.

Par l'Autorité de surveillance AELE

Per SANDERUD
Président

Kristján A. STEFÁNSSON
Membre du Collège

Prix d'abonnement 2010 (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	1 100 EUR par an
Journal officiel de l'UE, séries L + C, papier + CD-ROM annuel	22 langues officielles de l'UE	1 200 EUR par an
Journal officiel de l'UE, série L, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	770 EUR par an
Journal officiel de l'UE, séries L + C, CD-ROM mensuel (cumulatif)	22 langues officielles de l'UE	400 EUR par an
Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications), CD-ROM, 2 éditions par semaine	Multilingue: 23 langues officielles de l'UE	300 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 CD-ROM 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*.

Le format CD-ROM sera remplacé par le format DVD dans le courant de l'année 2010.

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>



Office des publications de l'Union européenne
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

FR