

Journal officiel

de l'Union européenne

L 62

Édition
de langue française

Législation

51^e année
6 mars 2008

Sommaire

I Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication est obligatoire

RÈGLEMENTS

Règlement (CE) n° 205/2008 de la Commission du 5 mars 2008 établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes 1

Règlement (CE) n° 206/2008 de la Commission du 5 mars 2008 fixant le coefficient d'attribution à appliquer aux demandes de certificats d'importation déposées du 22 au 29 février 2008 dans le cadre du contingent tarifaire ouvert par le règlement (CE) n° 1002/2007 pour le riz originaire et en provenance d'Égypte 3

★ **Règlement (CE) n° 207/2008 de la Commission du 5 mars 2008 portant adoption des caractéristiques du module ad hoc 2009 relatif à l'entrée des jeunes sur le marché du travail prévu par le règlement (CE) n° 577/98 du Conseil ⁽¹⁾** 4

DIRECTIVES

★ **Directive 2008/38/CE de la Commission du 5 mars 2008 établissant une liste des destinations des aliments pour animaux visant des objectifs nutritionnels particuliers (version codifiée) ⁽¹⁾** 9

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

(Suite au verso.)

II Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication n'est pas obligatoire

DÉCISIONS

Conseil

2008/202/CE:

- ★ **Décision du Conseil du 28 janvier 2008 relative à la conclusion de l'accord de coopération et d'assistance administrative mutuelle en matière douanière entre la Communauté européenne et le gouvernement du Japon** 23

Accord entre la Communauté européenne et le gouvernement du Japon relatif à la coopération et à l'assistance administrative mutuelle en matière douanière 24

IV Autres actes

ESPACE ÉCONOMIQUE EUROPÉEN

Autorité de surveillance AELE

- ★ **Décision de l'Autorité de surveillance AELE n° 329/05/COL du 20 décembre 2005 portant cinquante-quatrième modification des règles de procédure et de fond dans le domaine des aides d'État par l'inclusion d'une proposition de mesures utiles** 30
- ★ **Décision de l'Autorité de surveillance AELE n° 320/06/COL du 31 octobre 2006 modifiant la liste figurant au point 39 de la partie 1.2 du chapitre I de l'annexe I de l'accord sur l'Espace économique européen énumérant les postes d'inspection frontaliers agréés en Islande et en Norvège chargés des contrôles vétérinaires sur les animaux vivants et les produits animaux en provenance des pays tiers et abrogeant la décision de l'Autorité de surveillance AELE n° 246/06/COL du 6 septembre 2006** 44

I

(Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication est obligatoire)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (CE) N° 205/2008 DE LA COMMISSION

du 5 mars 2008

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

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 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 ⁽¹⁾, et notamment son article 138, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) 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 qu'il précise dans son annexe.

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

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les valeurs forfaitaires à l'importation visées à l'article 138 du règlement (CE) n° 1580/2007 sont fixées comme indiqué dans le tableau figurant en annexe.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 6 mars 2008.

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

Fait à Bruxelles, le 5 mars 2008.

Par la Commission

Jean-Luc DEMARTY

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

⁽¹⁾ JO L 350 du 31.12.2007, p. 1.

ANNEXE

du règlement de la Commission du 5 mars 2008 établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes

(EUR/100 kg)

Code NC	Code des pays tiers ⁽¹⁾	Valeur forfaitaire à l'importation
0702 00 00	JO	72,2
	MA	52,9
	TN	120,5
	TR	94,7
	ZZ	85,1
0707 00 05	EG	178,8
	MA	114,7
	TR	177,0
	ZZ	156,8
0709 90 70	MA	93,0
	TR	116,9
	ZZ	105,0
0805 10 20	EG	45,4
	IL	54,7
	MA	58,3
	TN	49,0
	TR	62,8
	ZZ	54,0
0805 50 10	EG	95,9
	IL	109,4
	SY	56,4
	TR	120,8
	ZZ	95,6
0808 10 80	AR	97,3
	CA	73,8
	CN	92,7
	MK	42,4
	US	108,1
	UY	71,7
	ZZ	81,0
0808 20 50	AR	82,4
	CL	82,4
	CN	60,6
	US	123,2
	ZA	97,1
	ZZ	89,1

⁽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 (CE) N° 206/2008 DE LA COMMISSION**du 5 mars 2008****fixant le coefficient d'attribution à appliquer aux demandes de certificats d'importation déposées du 22 au 29 février 2008 dans le cadre du contingent tarifaire ouvert par le règlement (CE) n° 1002/2007 pour le riz originaire et en provenance d'Égypte**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 1785/2003 du Conseil du 29 septembre 2003 portant organisation commune du marché du riz ⁽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° 1002/2007 de la Commission ⁽³⁾ a ouvert un contingent tarifaire annuel d'importation, par campagne de commercialisation, de 32 000 tonnes de riz relevant du code NC 1006 originaire et en provenance d'Égypte (numéro d'ordre 09.4094),
- (2) De la communication faite conformément à l'article 5, point a), du règlement (CE) n° 1002/2007, il résulte que les demandes déposées du 22 février 2008, à partir de 13 heures, heure de Bruxelles, au 29 février 2008 à 13 heures, heure de Bruxelles, conformément à l'article 2, paragraphe 3, dudit règlement, portent sur des quantités supérieures à celles disponibles. Il convient dès lors, de

déterminer dans quelle mesure les certificats d'importation peuvent être délivrés, en fixant le coefficient d'attribution à appliquer aux quantités demandées.

- (3) Il y a également lieu de suspendre la présentation de nouvelles demandes de certificats d'importation au titre du règlement (CE) n° 1002/2007 jusqu'à la fin de la période contingente en cours, conformément à l'article 3, paragraphe 3, premier alinéa, dudit règlement,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

1. Les demandes de certificats d'importation de riz originaire et en provenance d'Égypte relevant du contingent visé au règlement (CE) n° 1002/2007, déposées du 22 février 2008, à partir de 13 heures, heure de Bruxelles, au 29 février 2008 à 13 heures, heure de Bruxelles, donnent lieu à la délivrance de certificats pour les quantités demandées affectées d'un coefficient d'attribution de 22,728704 %.

2. La présentation de nouvelles demandes de certificats d'importation à partir du 29 février 2008, 13 heures, heure de Bruxelles, est suspendue jusqu'à la fin de la période contingente en cours.

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 5 mars 2008.

Par la Commission

Jean-Luc DEMARTY

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

⁽¹⁾ JO L 270 du 21.10.2003, p. 96. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 797/2006 (JO L 144 du 31.5.2006, p. 1). Le règlement (CE) n° 1785/2003 sera remplacé par le règlement (CE) n° 1234/2007 (JO L 299 du 16.11.2007, p. 1) à compter du 1^{er} septembre 2008.

⁽²⁾ JO L 238 du 1.9.2006, p. 13. Règlement modifié par le règlement (CE) n° 289/2007 (JO L 78 du 17.3.2007, p. 17).

⁽³⁾ JO L 226 du 30.8.2007, p. 15.

RÈGLEMENT (CE) N° 207/2008 DE LA COMMISSION**du 5 mars 2008****portant adoption des caractéristiques du module ad hoc 2009 relatif à l'entrée des jeunes sur le marché du travail prévu par le règlement (CE) n° 577/98 du Conseil****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 577/98 du Conseil du 9 mars 1998 relatif à l'organisation d'une enquête par sondage sur les forces de travail dans la Communauté ⁽¹⁾, et notamment son article 4, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

(1) Les lignes directrices européennes pour les politiques de l'emploi ⁽²⁾ proposent un certain nombre d'orientations pour les politiques touchant à l'emploi des jeunes et soulignent la nécessité de renouveler les efforts visant à créer des parcours vers l'emploi pour les jeunes et réduire le chômage des jeunes. Ces lignes directrices reprennent également les objectifs et les critères définis dans le cadre de la Stratégie européenne pour l'emploi depuis 2003 en ce qui concerne la réduction du décrochage scolaire, la hausse des niveaux de formation et le «nouveau départ» pour les jeunes chômeurs.

(2) Les critères en matière d'éducation sont inscrits dans le programme de travail «Éducation et formation 2010» ⁽³⁾ qui est appliqué par les États membres et la Commission. Ils sont destinés à faciliter le suivi de la hausse des niveaux d'instruction et de la participation à la formation tout au long de la vie, ainsi que la réduction du décrochage scolaire — des objectifs stratégiques qui visent à mieux préparer les jeunes à leur vie professionnelle et sociale.

(3) La décision 2006/702/CE du Conseil du 6 octobre 2006 relative aux orientations stratégiques communautaires en matière de cohésion ⁽⁴⁾ invite les États membres à

accorder une attention particulière à l'action suivante: «mettre en œuvre le pacte européen pour la jeunesse en facilitant l'accès à l'emploi pour les jeunes, en facilitant la transition de l'éducation vers l'emploi, ce qui englobe l'orientation professionnelle, l'aide à l'achèvement des études, l'accès à une formation adaptée et à l'apprentissage».

(4) Il est donc clairement nécessaire de disposer d'un ensemble de données complètes et comparables sur l'entrée des jeunes sur le marché du travail afin de mesurer les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs communs de la stratégie européenne pour l'emploi et du processus d'inclusion sociale.

(5) Le règlement (CE) n° 384/2005 de la Commission du 7 mars 2005 portant adoption du programme de modules ad hoc pour l'enquête par sondage sur les forces de travail, couvrant les années 2007 à 2009, prévu par le règlement (CE) n° 577/98 ⁽⁵⁾ du Conseil, comportait déjà un module ad hoc sur l'entrée des jeunes sur le marché du travail. La liste des variables pour ce module doit être établie.

(6) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité du programme statistique,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

La liste détaillée des variables à collecter en 2009 au moyen du module ad hoc sur l'entrée des jeunes sur le marché du travail figure dans l'annexe du présent règlement.

*Article 2*Le présent règlement entre en vigueur le septième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

⁽¹⁾ JO L 77 du 14.3.1998, p. 3. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1372/2007 du Parlement européen et du Conseil (JO L 315 du 3.12.2007, p. 42).

⁽²⁾ Décision du Conseil du 12 juillet 2005 relative aux lignes directrices pour les politiques de l'emploi des États membres (2005/600/CE), JO L 205 du 6.8.2005, p. 21.

⁽³⁾ Conseil, Programme de travail détaillé sur le suivi des objectifs des systèmes d'éducation et de formation en Europe (2002/C 142/01), JO C 142 du 14.6.2002, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 291 du 21.10.2006, p. 11.

⁽⁵⁾ JO L 61 du 8.3.2005, p. 23. Règlement modifié par le règlement (CE) n° 341/2006 (JO L 55 du 25.2.2006, p. 9).

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

Fait à Bruxelles, le 5 mars 2008.

Par la Commission
Joaquín ALMUNIA
Membre de la Commission

ANNEXE

ENQUÊTE SUR LES FORCES DE TRAVAIL

Caractéristiques du module ad hoc 2009 relatif à l'entrée des jeunes sur le marché du travail

1. États membres et régions concernés: tous.

2. Les variables seront codées comme suit:

L'intitulé des variables de l'enquête sur les forces de travail dans la colonne «Filtre» se réfère à l'annexe II du règlement (CE) n° 430/2005 de la Commission.

Colonne	Code	Description	Filtre
203 (PARHAT)		Niveau d'études le plus élevé atteint avec succès par le père ou la mère	Toute personne âgée de 15 à 34 ans
	1	Faible: CITE 0, 1, 2 et 3c court	
	2	Moyen: CITE 3-4 (sans 3c court)	
	3	Élevé: CITE 5-6	
	9	Sans objet (enfant de moins de 15 ans ou personne de 34 ans ou plus)	
	Blanc	Sans réponse	
204-207 PARFOR		Pays de naissance des parents	Toute personne âgée de 15 à 34 ans
		(Pour l'Allemagne: nationalité/ancienne nationalité des parents s'ils ont la nationalité allemande au cours de la semaine de référence)	
		Pour la codification, voir la classification ISO des pays	
		4 positions (père: les deux premières positions; mère: les deux dernières positions)	
	9999	Sans objet	
	Blanc	Sans réponse	
208 HATVOC		Orientation du niveau d'enseignement formel le plus élevé atteint (HATLEVEL)	Toute personne âgée de 15 à 34 ans et HATLEVEL = 21-43
	1	Enseignement général	
	2	Enseignement professionnel principalement (ou exclusivement) en établissement scolaire	
	3	Enseignement professionnel en alternance	
	4	Enseignement professionnel principalement sur le lieu de travail	
	5	Enseignement professionnel, distinction impossible entre 2, 3 et 4	
	9	Sans objet	
	Blanc	Sans réponse	
209-214 STOPDATE		Mois et année de la dernière sortie de l'enseignement formel	Toute personne âgée de 15 à 34 ans et EDUCSTAT = 2 et HATLEVEL ≠ 00
	...	Mois et année	
	999999	Sans objet	
	Blanc	Sans réponse	

Colonne	Code	Description	Filtre
215 WORKEDUC		Expérience professionnelle avant la dernière sortie de l'enseignement formel	Toute personne âgée de 15 à 34 ans
	0	La personne n'a pas travaillé ou a travaillé moins d'un mois par an	
	1	La personne a travaillé (uniquement) dans le cadre d'un programme d'enseignement	
	2	La personne a travaillé pendant ses études, mais pas dans le cadre d'un programme d'enseignement	
	3	La personne a travaillé (uniquement) durant une interruption de ses études	
	4	La personne a travaillé, combinaison de 1 et 2	
	5	La personne a travaillé, combinaison de 1 et 3	
	6	La personne a travaillé, combinaison de 2 et 3	
	7	La personne a travaillé, combinaison de 1, 2 et 3	
	9	Sans objet	
	Blanc	Sans réponse	
216-221 JOBSTART		Mois et année de début du premier emploi d'une durée supérieure à trois mois après la dernière sortie de l'enseignement formel	Col. 209-214 ≠ 999999 et blanc
	000000	La personne n'a jamais eu d'emploi d'une durée supérieure à trois mois	
	000001	L'emploi actuel est le premier emploi	
		Mois et année	
	999999	Sans objet	
	Blanc	Sans réponse	
222-224 JOB DUR		Durée du premier emploi d'une durée supérieure à trois mois (après la dernière sortie de l'enseignement formel)	Col. 216-221 ≠ 000000 et 000001 et 999999
	...	Nombre de mois	
	999	Sans objet	
	Blanc	Sans réponse	
225 FINDMETH		Méthode ayant permis de décrocher le premier emploi d'une durée supérieure à trois mois (après la dernière sortie de l'enseignement formel)	Col. 216-221 ≠ 000000 et 999999
	1	Par l'établissement d'enseignement	
	2	Par les services officiels de placement	
	3	Par une petite annonce dans la presse ou sur l'internet	
	4	Par une candidature (spontanée) adressée directement à l'employeur	
	5	Par des membres de la famille ou des amis	
	6	Grâce à une expérience professionnelle antérieure dans la même entreprise (emploi d'été ou étudiant, apprentissage, stage, bénévolat)	
	7	Création de son entreprise	
	8	Autres	
	9	Sans objet	
	Blanc	Sans réponse	

Colonne	Code	Description	Filtre
226-229 JOBOCC		Profession exercée dans le cadre du premier emploi d'une durée supérieure à trois mois (après la dernière sortie de l'enseignement formel)	Col. 216-221 ≠ 000000 et 000001 et 999999
		Profession codée selon la CITEP-88 (COM) à 3 ou si possible 4 positions	
	9999	Sans objet	
	Blanc	Sans réponse	
230 JOBCONTR		Type de contrat du premier emploi d'une durée supérieure à trois mois (après la dernière sortie de l'enseignement formel)	Col. 216-221 ≠ 000000 et 000001 et 999999
	1	Indépendant	
	2	Salarié, emploi permanent et à temps plein	
	3	Salarié, emploi permanent et à temps partiel	
	4	Salarié, emploi temporaire et à temps plein	
	5	Salarié, emploi temporaire et à temps partiel	
	6	Aide familial	
	9	Sans objet	
	Blanc	Sans réponse	
231 TRANSACT		Activité principale après la dernière sortie de l'enseignement formel et avant le démarrage du premier emploi d'une durée supérieure à trois mois	Col. 209-214 ≠ 999999 et blanc et {premier emploi a commencé plus de trois mois après la date figurant dans Col. 209-214 ou dans Col. 216-221 = 000000}
	1	La personne a travaillé dans le cadre d'un ou de plusieurs emplois de courte durée (moins de 3 mois)	
	2	Service militaire ou civil obligatoire	
	3	La personne n'a pas travaillé, mais a recherché activement un emploi	
		La personne n'a pas travaillé et n'a pas recherché activement d'emploi pour cause de:	
	4	Responsabilités familiales	
	5	Participation à un enseignement non formel	
	6	Bénévolat	
	7	Problèmes de santé	
	8	Autres raisons	
	9	Sans objet	
	Blanc	Sans réponse	
232/237		Facteur pondérant pour le module LFS 2009 (facultatif)	Toute personne âgée de 15 à 34 ans
	0000-9999	Les colonnes 232 à 235 contiennent les nombres entiers	
	00-99	Les colonnes 236 et 237 contiennent les décimales	
238 (PARNAT)		Nationalité à la naissance des parents (facultatif)	Toute personne âgée de 15 à 34 ans
		Pour la codification, voir la classification ISO des pays	
	9999	Sans objet	
	Blanc	Sans réponse	

DIRECTIVES

DIRECTIVE 2008/38/CE DE LA COMMISSION

du 5 mars 2008

établissant une liste des destinations des aliments pour animaux visant des objectifs nutritionnels particuliers

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

(version codifiée)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la directive 93/74/CEE du Conseil du 13 septembre 1993 concernant les aliments pour animaux visant des objectifs nutritionnels particuliers ⁽¹⁾, et notamment son article 6, point a),

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 94/39/CE de la Commission du 25 juillet 1994 établissant une liste des destinations des aliments pour animaux visant des objectifs nutritionnels particuliers ⁽²⁾ a été modifiée à plusieurs reprises et de façon substantielle ⁽³⁾. Il convient, dans un souci de clarté et de rationalité, de procéder à la codification de ladite directive.
- (2) La directive 93/74/CEE prévoit l'établissement d'une liste positive des destinations des aliments pour animaux visant des objectifs nutritionnels particuliers. Cette liste doit mentionner la destination précise, à savoir l'objectif nutritionnel particulier, les caractéristiques nutritionnelles essentielles, les déclarations d'étiquetage et, le cas échéant, les indications particulières d'étiquetage.
- (3) Certains objectifs nutritionnels ne peuvent être inclus, à ce stade, dans la liste des destinations en raison de l'absence de méthodes communautaires de contrôle de la valeur énergétique pour les aliments pour animaux familiers et de la fibre alimentaire dans les aliments pour animaux en général. Il conviendra de compléter la liste dès que ces méthodes auront été arrêtées.
- (4) La liste établie peut être, le cas échéant, modifiée en fonction de l'évolution des connaissances scientifiques et techniques.

(5) Les mesures prévues à la présente directive sont conformes à l'avis du comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale.

(6) La présente directive ne doit pas porter atteinte aux obligations des États membres concernant les délais de transposition en droit national des directives indiquées à l'annexe II, partie B,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Les États membres prescrivent que les aliments pour animaux visant des objectifs nutritionnels particuliers au sens de la directive 93/74/CEE ne peuvent être mis sur le marché que si leurs destinations sont citées dans la partie B de l'annexe I de la présente directive et s'ils satisfont aux conditions définies dans ladite partie.

Ils veillent, en outre, à ce que les dispositions de la partie A, «Dispositions générales», de l'annexe I soient respectées.

Article 2

La directive 94/39/CE, telle que modifiée par les directives figurant à l'annexe II, partie A, est abrogée, sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit national des directives indiqués à l'annexe II, partie B.

Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe III.

Article 3

La présente directive entre en vigueur le 31 juillet 2008.

⁽¹⁾ JO L 237 du 22.9.1993, p. 23. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 806/2003 du Conseil (JO L 122 du 16.5.2003, p. 1).

⁽²⁾ JO L 207 du 10.8.1994, p. 20. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2008/4/CE (JO L 6 du 10.1.2008, p. 4).

⁽³⁾ Voir annexe II, partie A.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 5 mars 2008.

Par la Commission
Le président
José Manuel BARROSO

ANNEXE I

PARTIE A

Dispositions générales

1. Lorsque dans la colonne 2 de la partie B plusieurs groupes de caractéristiques nutritionnelles sont séparés par les mots «et/ou», pour certains objectifs nutritionnels, le fabricant est libre d'utiliser un ou plusieurs groupes de caractéristiques essentielles, afin d'atteindre l'objectif nutritionnel défini dans la colonne 1. Au regard de chaque option figurent, à la colonne 4, les déclarations d'étiquetage correspondantes à fournir.
2. Lorsqu'un groupe d'additifs est mentionné à la colonne 2 ou à la colonne 4 de la partie B, l'additif ajouté correspondant à la caractéristique essentielle définie doit être autorisé dans le règlement (CE) n° 1831/2003 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.
3. Lorsque la (les) source(s) des ingrédients ou des constituants analytiques est (sont) exigée(s) dans la colonne 4 de la partie B, le fabricant est tenu de faire une déclaration précise [par exemple, nom spécifique de l' (des) ingrédient(s), espèce animale ou partie du corps de l'animal], permettant d'évaluer la conformité de l'aliment aux caractéristiques nutritionnelles essentielles correspondantes.
4. Lorsque la déclaration d'une substance admise également en tant qu'additif est requise à la colonne 4 de la partie B avec la mention «total(e)», la teneur déclarée doit, selon le cas, se référer à la quantité naturellement présente, si aucun ajout n'a été effectué, ou, par dérogation à la directive 70/524/CEE du Conseil ⁽²⁾, à la quantité totale de la substance, naturellement présente et ajoutée en tant qu'additif.
5. Les déclarations exigées dans la colonne 4 de la partie B avec la mention «si ajouté(e)(s)» sont obligatoires lorsque l'ingrédient ou l'additif a été incorporé ou que sa quantité a été augmentée spécifiquement pour permettre d'atteindre l'objectif nutritionnel particulier.
6. Les déclarations à fournir selon la colonne 4 de la partie B en ce qui concerne les constituants analytiques et les additifs sont d'ordre quantitatif.
7. La durée d'utilisation recommandée, indiquée dans la colonne 5 de la partie B, couvre une période à l'intérieur de laquelle l'objectif nutritionnel devrait normalement être atteint. Les fabricants peuvent mentionner des durées d'utilisation plus précises à l'intérieur des limites qui y sont fixées.
8. Lorsqu'un aliment est destiné à atteindre plusieurs objectifs nutritionnels particuliers, toutes les dispositions définies dans la partie B pour chaque objectif nutritionnel doivent être respectées.
9. En ce qui concerne les aliments complémentaires des animaux visant des objectifs nutritionnels particuliers, les consignes d'utilisation figurant sur l'étiquette doivent fournir des indications sur l'équilibre de la ration journalière.

⁽¹⁾ JO L 268 du 18.10.2003, p. 29.

⁽²⁾ JO L 270 du 14.12.1970, p. 1.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Réduction de la formation récidivante de calculs de struvite ⁽³⁾	Propriétés d'acidification de l'urine et teneur modérée en magnésium	Chiens et chats	— Calcium — Phosphore — Sodium — Magnésium — Potassium — Chlorures — Soufre — Substances acidifiant l'urine	Jusqu'à six mois	Indiquer sur l'emballage, le récipient ou l'étiquette: «Avant utilisation, il est recommandé de demander l'avis d'un vétérinaire.»
Réduction de la formation de calculs d'urate	Faible teneur en purines et en protéines mais protéines de qualité élevée	Chiens et chats	Source(s) de protéines	Jusqu'à six mois, mais administration à vie dans les cas de perturbation irréversible du métabolisme de l'acide urique	Indiquer sur l'emballage, le récipient ou l'étiquette: «Avant utilisation, il est recommandé de demander l'avis d'un vétérinaire.»
Réduction de la formation de calculs d'oxalate	Faible teneur en calcium, faible teneur en vitamine D et propriétés d'alcalinisation de l'urine	Chiens et chats	— Phosphore — Calcium — Sodium — Magnésium — Potassium — Chlorures — Soufre — Vitamine D totale — Hydroxyproline — Substances alcalinisant l'urine	Jusqu'à six mois	Indiquer sur l'emballage, le récipient ou l'étiquette: «Avant utilisation, il est recommandé de demander l'avis d'un vétérinaire.»
Réduction de la formation de calculs de cystine	Faible teneur en protéines, teneur modérée en acides aminés soufrés et propriétés d'alcalinisation de l'urine	Chiens et chats	— Acides aminés soufrés totaux — Sodium — Potassium — Chlorures — Soufre — Substances alcalinisant l'urine	Au départ, jusqu'à un an	Indiquer sur l'emballage, le récipient ou l'étiquette: «Avant utilisation ou avant prolongation de la durée d'utilisation, il est recommandé de demander l'avis d'un vétérinaire.»

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Réduction des intolérances à certains ingrédients et nutriments ⁽⁴⁾	— Source(s) de protéines sélectionnées et/ou — Source(s) d'hydrates de carbone sélectionnées	Chiens et chats	— Source(s) de protéines — Teneur en acides gras essentiels (si ajoutés) — Source(s) d'hydrates de carbone — Teneur en acides gras essentiels (si ajoutés)	Trois à huit semaines; si les signes d'intolérance disparaissent, cet aliment peut être utilisé en permanence	
Réduction du risque de malabsorption intestinale aiguë	Teneur accrue en électrolytes et ingrédients très digestibles	Chiens et chats	— Ingrédients très digestibles incluant leur traitement éventuel — Sodium — Potassium — Source(s) de substances mucilagineuses (si ajoutées)	Une à deux semaines	Indiquer sur l'emballage, le récipient ou l'étiquette: — «En cas de diarrhée aiguë et pendant la période de rétablissement qui s'ensuit.» — «Avant utilisation, il est recommandé de demander l'avis d'un vétérinaire.»
Compensation de la maldigestion ⁽⁵⁾	Ingrédients très digestibles et faible teneur en matières grasses	Chiens et chats	Ingrédients très digestibles en incluant leur traitement éventuel	Trois à douze semaines, mais administration à vie en cas d'insuffisance pancréatique chronique	Indiquer sur l'emballage, le récipient ou l'étiquette: «Avant utilisation, il est recommandé de demander l'avis d'un vétérinaire.»
Soutien de la fonction cardiaque en cas d'insuffisance cardiaque chronique	Faible teneur en sodium et rapport accru K/Na	Chiens et chats	— Sodium — Potassium — Magnésium	Au départ, jusqu'à six mois	Indiquer sur l'emballage, le récipient ou l'étiquette: «Avant utilisation ou avant prolongation de la durée d'utilisation, il est recommandé de demander l'avis d'un vétérinaire.»
Régulation de l'apport de glucose (<i>Diabetes mellitus</i>)	Faible teneur en hydrates de carbone rapidement digestibles	Chiens et chats	— Source(s) d'hydrates de carbone — Traitement éventuel des hydrates de carbone — Amidon — Sucres totaux — Fructose (si ajouté) — Teneur en acides gras essentiels (si ajoutés) — Source(s) d'acides gras à chaîne courte et à chaîne moyenne (si ajoutés)	Au départ, jusqu'à six mois	Indiquer sur l'emballage, le récipient ou l'étiquette: «Avant utilisation ou avant prolongation de la durée d'utilisation, il est recommandé de demander l'avis d'un vétérinaire.»

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Soutien de la fonction hépatique en cas d'insuffisance hépatique chronique	— Protéines de qualité élevée, teneur modérée en protéines, teneur élevée en acides gras essentiels et en hydrates de carbone très digestibles	Chiens	— Source(s) de protéines — Teneur en acides gras essentiels — Hydrates de carbone très digestibles incluant leur traitement éventuel — Sodium — Cuivre total	Au départ, six mois	Indiquer sur l'emballage, le récipient ou l'étiquette: «Avant utilisation ou avant prolongation de la durée d'utilisation, il est recommandé de demander l'avis d'un vétérinaire.» Indiquer dans le mode d'emploi: «Eau disponible en permanence.»
	— Protéines de qualité élevée, teneur modérée en protéines et teneur élevée en acides gras essentiels	Chats	— Source(s) de protéines — Teneur en acides gras essentiels — Sodium — Cuivre total	Au départ, six mois	Indiquer sur l'emballage, le récipient ou l'étiquette: «Avant utilisation ou avant prolongation de la durée d'utilisation, il est recommandé de demander l'avis d'un vétérinaire.» Indiquer dans le mode d'emploi: «Eau disponible en permanence.»
Régulation du métabolisme des lipides en cas d'hyperlipidémie	Faible teneur en matières grasses et teneur élevée en acides gras essentiels	Chiens et chats	— Teneur en acides gras essentiels — Teneur en acides gras n-3 (si ajoutés)	Au départ, jusqu'à deux mois	Indiquer sur l'emballage, le récipient ou l'étiquette: «Avant utilisation ou avant prolongation de la durée d'utilisation, il est recommandé de demander l'avis d'un vétérinaire.»
Réduction de l'accumulation hépatique du cuivre	Faible teneur en cuivre	Chiens	Cuivre total	Au départ, jusqu'à six mois	Indiquer sur l'emballage, le récipient ou l'étiquette: «Avant utilisation ou avant prolongation de la durée d'utilisation, il est recommandé de demander l'avis d'un vétérinaire.»
Réduction d'un excès pondéral	Faible densité énergétique	Chiens et chats	Valeur énergétique	Jusqu'à obtention du poids corporel recherché	Le mode d'emploi doit indiquer la quantité journalière recommandée

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Récupération nutritionnelle, convalescence ⁽⁶⁾	Teneur énergétique élevée; teneur élevée en nutriments essentiels et ingrédients très digestibles	Chiens et chats	— Ingrédients très digestibles, le cas échéant traités — Valeur énergétique — Teneur en acides gras n-3 et n-6 (si ajoutés)	Jusqu'à récupération complète	Dans le cas d'aliments spécialement présentés pour être administrés par intubation, indiquer sur l'emballage, le récipient ou l'étiquette: «Administration sous surveillance vétérinaire.»
Soutien de la fonction dermique en cas de dermatose et de déplation	Teneur élevée en acides gras essentiels	Chiens et chats	Teneur en acides gras essentiels	Jusqu'à deux mois	Indiquer sur l'emballage, le récipient ou l'étiquette: «Avant utilisation, il est recommandé de demander l'avis d'un vétérinaire.»
Réduction du risque de fièvre vitulaire	— Faible teneur en calcium et/ou — Faible rapport cations/anions ou — Teneur élevée en zéolite (aluminosilicate de sodium de synthèse)	Vaches laitières	— Calcium — Phosphore — Magnésium — Calcium — Phosphore — Sodium — Potassium — Chlorures — Soufre Teneur en aluminosilicate de sodium de synthèse	Une à quatre semaines avant le vêlage Une à quatre semaines avant le vêlage Les deux semaines précédant le vêlage	Mentionner dans le mode d'emploi: «Arrêter l'administration à partir du vêlage.» Mentionner dans le mode d'emploi: «Arrêter l'administration à partir du vêlage.» Mentionner dans le mode d'emploi: — «Il faut limiter la quantité d'aliments de manière à ne pas dépasser une dose journalière de 500 g d'aluminosilicate de sodium par animal.» — «Arrêter l'administration à partir du vêlage.»

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
	ou — Teneur élevée en calcium sous la forme de sels de calcium à haute disponibilité		Teneur totale en calcium, sources et quantités respectives de calcium	Dès les premiers signes de la parturition et jusqu'à deux jours après celle-ci	Indiquer sur l'emballage, le récipient ou l'étiquette: — le mode d'emploi, c'est-à-dire le nombre d'applications et la durée avant et après le vêlage, — la mention: «La consultation d'un nutritionniste est recommandée avant utilisation.»
Réduction du risque de cétose ⁽⁷⁾ ⁽⁸⁾	Ingrédient fournissant des sources d'énergie glyco-géniques	Vaches laitières et brebis	— Ingrédients fournissant des sources d'énergie glyco-géniques — Propane-1,2-diol (si ajouté en tant que glucosylformateur) — Glycérol (si ajouté en tant que glucosylformateur)	Trois à six semaines après le vêlage ⁽⁹⁾ Les six dernières semaines avant et les trois premières semaines après l'agnelage ⁽¹⁰⁾	
Réduction du risque de tétanie (hypomagnésémie)	Teneur élevée en magnésium, disponibilité d'hydrates de carbone, teneur modérée en protéines et faible teneur en potassium	Ruminants	— Amidon — Sucres totaux — Magnésium — Sodium — Potassium	Trois à dix semaines pendant les périodes de croissance rapide de l'herbe	Le mode d'emploi doit donner des conseils sur l'équilibre de la ration journalière, y compris les sources de fibres et d'énergie facilement disponibles. Dans le cas des aliments pour ovins, indiquer sur l'emballage, le récipient ou l'étiquette: «Spécialement pour brebis en lactation.»
Réduction du risque d'acidose	Faible teneur en hydrates de carbone très fermentescibles et haute capacité tampon	Ruminants	— Amidon — Sucres totaux	Au maximum deux mois ⁽¹¹⁾	Le mode d'emploi doit donner des conseils sur l'équilibre de la ration journalière, y compris les sources de fibres et d'hydrates de carbone très fermentescibles Dans le cas des aliments pour vaches laitières, indiquer sur l'emballage, le récipient ou l'étiquette: «Spécialement pour les vaches haute performance.» Dans le cas des aliments pour ruminants d'engraissement, indiquer sur l'emballage, le récipient ou l'étiquette: «Spécialement pour les ... ⁽¹²⁾ nourris intensivement.»

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Stabilisation du bilan des électrolytes et de l'eau	Principalement électrolytes et hydrates de carbone facilement assimilables	Veaux Porcelets Agneaux Chevreaux Poulains	— Source(s) d'hydrates de carbone — Sodium — Potassium — Chlorures	Un à sept jours (un à trois jours si administré exclusivement)	Indiquer sur l'emballage, le récipient ou l'étiquette: — «En cas de risque de troubles digestifs (diarrhée), pendant et après ceux-ci.» — «Avant utilisation, il est recommandé de demander l'avis d'un vétérinaire.»
Réduction du risque de calculs urinaires	Faible teneur en phosphore et en magnésium, propriétés d'acidification de l'urine	Ruminants	— Calcium — Phosphore — Sodium — Magnésium — Potassium — Chlorures — Soufre — Substances acidifiant l'urine	Jusqu'à six semaines	Indiquer sur l'emballage, le récipient ou l'étiquette: «Spécialement pour les jeunes animaux nourris intensivement.» Indiquer dans le mode d'emploi: «Eau disponible en permanence.»
Atténuation des réactions au stress	— Teneur en magnésium élevée et/ou — Ingrédients très digestibles	Porcs	— Magnésium — Ingrédients très digestibles incluant le traitement éventuel — Teneur en acides gras n-3 (si ajoutés)	Un à sept jours	Préciser les situations pour lesquelles l'utilisation de cet aliment est appropriée
Stabilisation de la digestion physiologique	— Faible capacité tampon et ingrédients très digestibles	Porcelets	— Ingrédients très digestibles incluant leur traitement éventuel — Capacité tampon — Source(s) des substances astringentes (si ajoutées) — Source(s) des substances mucilagineuses (si ajoutées)	Deux à quatre semaines	Indiquer sur l'emballage, le récipient ou l'étiquette: «En cas de risque de troubles digestifs, pendant et après ceux-ci.»

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
	— Ingrédients très digestibles	Porcs	— Ingrédients très digestibles incluant leur traitement éventuel — Source(s) des substances astringentes (si ajoutées) — Source(s) des substances mucilagineuses (si ajoutées)		
Réduction du risque de constipation	Ingrédients stimulant le transit intestinal	Truies	Ingrédients stimulant le transit intestinal	Dix à quatorze jours avant et dix à quatorze jours après la mise bas	
Réduction du risque du syndrome de la stéatose hépatique	Faible niveau d'énergie et proportion élevée d'énergie métabolisable provenant des lipides avec teneur élevée en acides gras polyinsaturés	Poules pondeuses	— Valeur énergétique (calculée d'après la méthode CE) — Pourcentage d'énergie métabolisable provenant des lipides — Teneur en acides gras polyinsaturés	Jusqu'à douze semaines	
Compensation de la malabsorption	Faible teneur en acides gras saturés et teneur élevée en vitamines liposolubles	Volaille, à l'exclusion des oies et des pigeons	— Pourcentage d'acides gras saturés par rapport aux acides gras totaux — Vitamine A totale — Vitamine A totale — Vitamine D totale — Vitamine K totale	Pendant les deux premières semaines après l'éclosion	
Compensation de l'insuffisance chronique de la fonction de l'intestin grêle	Hydrates de carbone, protéines et matières grasses à digestibilité précaéciale élevée	Équidés ⁽¹³⁾	— Ingrédients sources d'hydrates de carbone, de protéines et de matières grasses à digestibilité élevée, incluant le traitement éventuel	Au départ, jusqu'à six mois Préciser les situations pour lesquelles l'utilisation de l'aliment est appropriée et le mode de distribution, en indiquant si plusieurs petits repas par jour sont nécessaires. Indiquer sur l'emballage, le récipient ou l'étiquette: «Avant utilisation ou avant prolongation de la période d'utilisation, il est recommandé de demander l'avis d'un vétérinaire.»	

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Compensation de troubles digestifs chroniques du gros intestin	Fibre très digestible	Équidés	— Source(s) de fibres — Teneur en acides gras n-3 (si ajoutés)	Au départ, jusqu'à six mois	Préciser les situations pour lesquelles l'utilisation de l'aliment est appropriée et le mode de distribution Indiquer sur l'emballage, le récipient ou l'étiquette: «Avant utilisation ou avant prolongation de la période d'utilisation, il est recommandé de demander l'avis d'un vétérinaire.»
Atténuation des réactions au stress	Ingrédients très digestibles	Équidés	— Magnésium — Ingrédients très digestibles, le cas échéant traités — Teneur en acides gras n-3 (si ajoutés)	Deux à quatre semaines	Indiquer les situations précises pour lesquelles l'utilisation de l'aliment est appropriée
Compensation de la perte d'électrolytes en cas de forte sudation	Principalement électrolytes et hydrates de carbone facilement assimilables	Équidés	— Calcium — Sodium — Magnésium — Potassium — Chlorures — Glucose	Un à trois jours	Préciser les situations pour lesquelles l'utilisation de l'aliment est appropriée Dans les cas où l'aliment intervient pour une part importante dans la ration journalière, des conseils doivent être donnés pour prévenir le risque lié à une modification brutale de la nature de l'alimentation Indiquer sur le mode d'emploi: «Eau disponible en permanence.»
Récupération nutritionnelle, convalescence	Teneur élevée en nutriments essentiels et ingrédients très digestibles	Équidés	— Ingrédients très digestibles, le cas échéant traités — Teneur en acides gras n-3 et n-6 (si ajoutés)	Jusqu'à récupération complète	Préciser les situations pour lesquelles l'utilisation de l'aliment est appropriée Dans le cas d'aliments spécialement présentés pour être administrés par intubation, indiquer sur l'emballage, le récipient ou l'étiquette: «Administration sous surveillance vétérinaire.»

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Soutien de la fonction hépatique en cas d'insuffisance hépatique chronique	Faible teneur en protéines, mais protéines de qualité élevée et hydrates de carbone très digestibles	Équilibrés	— Sources de protéines et de fibres — Hydrates de carbone très digestibles, le cas échéant traités — Méthionine — Choline — Teneur en acides gras n-3 (si ajoutés)	Au départ, jusqu'à six mois	Préciser le mode de distribution, en indiquant si plusieurs petits repas par jour sont nécessaires Indiquer sur l'emballage, le récipient ou l'étiquette: «Avant utilisation ou avant prolongation de la période d'utilisation, il est recommandé de demander l'avis d'un vétérinaire.»
Soutien de la fonction rénale en cas d'insuffisance rénale chronique	Faible teneur en protéines, mais protéines de qualité élevée et faible teneur en phosphore	Équilibrés	— Source(s) de protéines — Calcium — Phosphore — Potassium — Magnésium — Sodium	Au départ, jusqu'à six mois	Indiquer sur l'emballage, le récipient ou l'étiquette: «Avant utilisation ou avant prolongation de la période d'utilisation, il est recommandé de demander l'avis d'un vétérinaire.» Indiquer dans le mode d'emploi: «Eau disponible en permanence.»

(1) Si approprié, le fabricant peut également recommander l'utilisation du produit en cas d'insuffisance rénale temporaire.

(2) Si l'aliment est recommandé pour l'insuffisance rénale temporaire, la durée d'utilisation recommandée doit être de deux à quatre semaines.

(3) Dans les cas des aliments pour chats, l'objectif nutritionnel particulier peut être complété par la mention «Affection des voies basses urinaires» ou «Syndrome urologique félin (SUP)».

(4) Dans le cas des aliments prévus pour une intolérance particulière, cette dernière peut être citée en remplacement des termes «certains ingrédients et nutriments».

(5) Le fabricant peut compléter l'objectif nutritionnel particulier par la mention «Insuffisance pancréatique exocrine».

(6) Dans les cas des aliments pour chats, le fabricant peut compléter l'objectif nutritionnel particulier par la mention «Lipidose hépatique féline».

(7) Le terme «cétose» peut être remplacé par «acétonémie».

(8) Le fabricant peut aussi recommander l'utilisation dans le cas de récupération de cétose.

(9) Dans le cas des aliments pour vaches laitières.

(10) Dans le cas des aliments pour brebis.

(11) Dans le cas des aliments pour vaches laitières: «Au maximum deux mois à partir du début de la lactation».

(12) Préciser la catégorie de ruminants concernée.

(13) Dans le cas d'aliments spécialement présentés pour répondre aux besoins spécifiques d'animaux très âgés (ingrédients facilement ingérables), compléter l'indication de l'espèce ou de la catégorie d'animaux par la mention «animaux très âgés».

ANNEXE II

PARTIE A

Directive abrogée avec liste de ses modifications successives

(visées à l'article 2)

Directive 94/39/CE de la Commission	(JO L 207 du 10.8.1994, p. 20)
Directive 95/9/CE de la Commission	(JO L 91 du 22.4.1995, p. 35)
Directive 2002/1/CE de la Commission	(JO L 5 du 9.1.2002, p. 8)
Directive 2008/4/CE de la Commission	(JO L 6 du 10.1.2008, p. 4)

PARTIE B

Délais de transposition en droit national

(visés à l'article 2)

Directive	Date limite de transposition
94/39/CE	30 juin 1995
95/9/CE	30 juin 1995
2002/1/CE	20 novembre 2002
2008/4/CE	30 juillet 2008

ANNEXE III

Tableau de correspondance

Directive 94/39/CE	Présente directive
Article 1 ^{er}	Article 1 ^{er}
Article 2	—
—	Article 2
Article 3	Article 3
—	Article 4
Annexe	Annexe I
—	Annexe II
—	Annexe III

II

(Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication n'est pas obligatoire)

DÉCISIONS

CONSEIL

DÉCISION DU CONSEIL

du 28 janvier 2008

relative à la conclusion de l'accord de coopération et d'assistance administrative mutuelle en matière douanière entre la Communauté européenne et le gouvernement du Japon

(2008/202/CE)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 133 en liaison avec son article 300, paragraphe 2, première phrase,

vu la proposition de la Commission,

considérant ce qui suit:

- (1) Le 5 avril 1993, le Conseil a autorisé la Commission à engager la négociation, au nom de la Communauté européenne, d'accords de coopération douanière avec certains des principaux partenaires commerciaux de la Communauté.
- (2) Il y a lieu d'approuver l'accord de coopération et d'assistance administrative mutuelle en matière douanière entre la Communauté européenne et le gouvernement du Japon,

DÉCIDE:

Article premier

L'accord entre la Communauté européenne et le gouvernement du Japon relatif à la coopération et à l'assistance administrative mutuelle en matière douanière est approuvé au nom de la Communauté européenne.

Le texte de l'accord est joint à la présente décision.

Article 2

La Commission, assistée de représentants des États membres, représente la Communauté au sein du comité mixte de coopération douanière institué à l'article 21 de l'accord.

Article 3

Le président du Conseil est autorisé à désigner les personnes habilitées à signer l'accord au nom de la Communauté.

Article 4

Le président du Conseil procède, au nom de la Communauté, à la notification prévue à l'article 22 de l'accord ⁽¹⁾.

Article 5

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

Fait à Bruxelles, le 28 janvier 2008.

Par le Conseil

Le président

D. RUPEL

⁽¹⁾ La date d'entrée en vigueur de l'accord sera publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* par les soins du secrétariat général du Conseil.

ACCORD**entre la Communauté européenne et le gouvernement du Japon relatif à la coopération et à l'assistance administrative mutuelle en matière douanière**

La COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE et le GOUVERNEMENT DU JAPON (ci-après dénommés «parties contractantes»),

CONSIDÉRANT l'importance des relations commerciales entre le Japon et la Communauté européenne (ci-après dénommée «la Communauté»), et désireuses de contribuer, dans l'intérêt mutuel des parties contractantes, au développement harmonieux de ces relations;

ESTIMANT qu'il convient, pour atteindre cet objectif, de s'engager à développer la coopération douanière;

COMPTE TENU du développement de la coopération en matière de procédures douanières entre les parties contractantes;

CONSIDÉRANT que les opérations contraires à la législation douanière nuisent aux intérêts économiques, fiscaux et commerciaux des parties contractantes et reconnaissant l'importance d'une évaluation précise des droits de douane et autres taxes;

CONVAINCUES que la coopération entre leurs autorités douanières peut améliorer l'efficacité de la lutte contre ces opérations;

RECONNAISSANT le rôle important des autorités douanières et l'importance des régimes douaniers pour promouvoir la facilitation des échanges;

VU le niveau élevé de l'engagement des parties contractantes dans les actions douanières et la coopération dans la lutte contre les violations des droits de propriété intellectuelle;

VU les obligations découlant des conventions internationales que les parties contractantes ont déjà acceptées ou appliquées, ainsi que les activités liées aux douanes menées par l'Organisation mondiale du commerce (ci-après dénommée «OMC»);

VU la recommandation du Conseil de coopération douanière (ci-après dénommé «CCC»), du 5 décembre 1953 sur l'assistance administrative mutuelle;

CONSIDÉRANT qu'en 1991 la déclaration commune sur les relations entre la Communauté européenne et ses États membres et le Japon a fourni des orientations générales pour les relations et fixé des objectifs de procédure pour poursuivre le développement des relations;

SONT CONVENUS DES DISPOSITIONS QUI SUIVENT:

TITRE I**DISPOSITIONS GÉNÉRALES****Article 1****Définitions**

Aux fins du présent accord, on entend par:

a) «législation douanière»: toute disposition légale ou réglementaire adoptée par le Japon ou la Communauté, régissant l'importation, l'exportation, le transit des marchandises et leur placement sous tout autre régime ou procédure douaniers, y compris les mesures d'interdiction, de restriction et de contrôle relevant de la compétence des autorités douanières;

b) «législation et réglementations de la partie contractante» et «législation et réglementations de chaque partie contractante»: toute disposition légale ou réglementaire adoptée par le Japon ou par la Communauté, selon le contexte;

c) «autorité douanière»: au Japon, le ministère des finances, et dans la Communauté, les services douaniers compétents de la Commission des Communautés européennes et les autorités douanières des États membres de la Communauté;

d) «autorité requérante»: une autorité douanière d'une partie contractante qui formule une demande d'assistance sur la base du présent accord;

- e) «autorité requise»: une autorité douanière d'une partie contractante qui reçoit une demande d'assistance sur la base du présent accord;
- f) «données à caractère personnel»: toutes les informations se rapportant à une personne physique identifiée ou identifiable;
- g) «opération contraire à la législation douanière»: toute violation ou tentative de violation de la législation douanière;
- h) «personne»: une personne physique ou une personne morale, ou toute autre entité sans la personnalité juridique, constituée ou organisée en vertu des lois et des règlements de chaque partie contractante, effectuant l'importation, l'exportation, ou le transit de marchandises et
- i) «information»: des données, documents, rapports et toute autre communication, sous quelque forme que ce soit, y compris électronique.

Article 2

Application territoriale

Le présent accord s'applique, d'une part, au territoire du Japon sur lequel sa législation douanière est en vigueur et, d'autre part, aux territoires sur lesquels le traité instituant la Communauté européenne est applicable et dans les conditions prévues par ledit traité.

Article 3

Mise en œuvre

Le présent accord est mis en œuvre par les parties contractantes conformément aux lois et aux règlements de chaque partie contractante et selon les ressources disponibles de leurs autorités douanières respectives.

Article 4

Étendue de la coopération

1. Aux fins du présent accord, la coopération douanière couvre tous les domaines relatifs à l'application de la législation douanière.
2. Les parties contractantes s'engagent, par l'intermédiaire de leurs autorités douanières, à développer la coopération douanière. Elles s'efforcent notamment de coopérer:
 - a) en établissant et en maintenant des voies de communication entre leurs autorités douanières afin de faciliter des échanges d'informations sûrs et rapides;
 - b) en facilitant une coordination efficace entre leurs autorités douanières et

- c) sur toute autre question administrative relative au présent accord qui est susceptible de requérir, à l'occasion, une action conjointe.

3. Les parties contractantes s'engagent aussi à faire des efforts en matière de coopération par l'intermédiaire de leurs autorités douanières afin d'élaborer des actions de facilitation des échanges dans le domaine douanier, conformément aux normes internationales.

Article 5

Champ d'application de l'assistance

1. Les parties contractantes se prêtent mutuellement assistance, par l'intermédiaire de leurs autorités douanières, dans les domaines relevant de leur compétence et dans les limites des ressources disponibles, selon les modalités et dans les conditions prévues par le présent accord, pour garantir que la législation douanière est correctement appliquée, notamment en vue de prévenir, rechercher et poursuivre les opérations contraires à la législation douanière.

2. L'assistance en matière douanière dans le cadre du présent accord est fournie entre les autorités douanières des parties contractantes compétentes pour l'application du présent accord. Elle ne préjuge pas des droits et obligations de chacune des parties contractantes régissant l'assistance mutuelle en matière pénale conformément aux accords internationaux ou aux lois et règlements de chaque partie contractante. De même, elle ne s'applique pas aux renseignements recueillis en vertu des pouvoirs exercés à la demande d'une autorité judiciaire.

3. L'assistance en matière de recouvrement de droits, taxes ou contraventions n'est pas couverte par le présent accord.

Article 6

Liens avec d'autres accords internationaux

1. Le présent accord ne s'applique pas aux droits et obligations des parties contractantes dans le cadre de tout autre accord international.
2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, les dispositions du présent accord l'emportent sur les dispositions de tout accord bilatéral sur la coopération et l'assistance administrative mutuelle en matière douanière qui a été ou pourrait être conclu entre un État membre individuel de la Communauté et le Japon, au cas où ces dernières seraient incompatibles avec celles du présent accord.
3. Les dispositions du présent accord ne s'appliquent pas aux dispositions communautaires régissant la communication entre les services compétents de la Commission et les autorités douanières des États membres de toute information obtenue dans le cadre du présent accord qui pourrait présenter un intérêt pour la Communauté.

TITRE II

COOPÉRATION DOUANIÈRE

Article 7

Coopération en matière de procédures douanières

Aux fins de faciliter la circulation légitime des marchandises, les autorités douanières échangent les informations et les compétences relatives aux mesures visant à améliorer les techniques et procédures douanières et aux systèmes informatiques conformément aux dispositions du présent accord.

Article 8

Coopération technique

Les autorités douanières peuvent se fournir une assistance technique et s'échanger du personnel ou des compétences pour des mesures visant à améliorer les techniques et procédures douanières et pour les systèmes informatiques, afin de concrétiser ces objectifs conformément aux dispositions du présent accord.

Article 9

Discussions au sein d'organisations internationales

Les autorités douanières s'efforcent de développer et de renforcer la coopération dans des domaines d'intérêt commun en vue de faciliter les discussions relatives aux questions douanières dans le cadre des organisations internationales compétentes telles que le CCC et l'OMC.

TITRE III

ASSISTANCE ADMINISTRATIVE MUTUELLE

Article 10

Assistance sur demande

1. À la demande de l'autorité requérante, l'autorité requise communique à celle-ci tout renseignement de nature à lui permettre de veiller à ce que la législation douanière de la partie contractante de l'autorité requérante soit correctement appliquée, notamment les renseignements concernant des activités constatées ou projetées qui constituent ou sont susceptibles de constituer des opérations contraires à cette législation douanière.

En particulier, sur demande, l'autorité requise fournit à l'autorité requérante des renseignements concernant des activités susceptibles de déboucher sur des infractions à la législation douanière de la partie contractante de l'autorité requérante, telles que la présentation de déclarations douanières incorrectes ou de certificats d'origine incorrects, de factures ou d'autres documents incorrects ou falsifiés, ou susceptibles de l'être.

2. À la demande de l'autorité requérante, l'autorité requise informe celle-ci sur le point de savoir:

a) si des marchandises exportées du territoire d'une des parties contractantes ont été régulièrement importées sur le terri-

toire de l'autre partie, en précisant, le cas échéant, le régime douanier sous lequel les marchandises ont été placées et

b) si des marchandises importées sur le territoire de l'une des parties contractantes ont été régulièrement exportées du territoire de l'autre partie contractante, en précisant, le cas échéant, le régime douanier appliqué aux marchandises.

3. À la demande de l'autorité requérante, l'autorité requise fournit, dans le cadre des dispositions légales ou réglementaires de la partie contractante de l'autorité requise, des informations et exerce une surveillance particulière sur:

a) les personnes dont il y a raisonnablement lieu de croire qu'elles sont ou ont été impliquées dans des opérations contraires à la législation douanière de la partie contractante de l'autorité requérante;

b) les lieux où les stocks de marchandises sont constitués ou entreposés ou susceptibles de l'être dans des conditions telles qu'il y a raisonnablement lieu de croire que ces marchandises sont destinées à être utilisées dans le cadre d'opérations contraires à la législation douanière de la partie contractante de l'autorité requérante;

c) les marchandises transportées ou susceptibles de l'être dans des conditions telles qu'il y a raisonnablement lieu de croire qu'elles sont destinées à être utilisées dans le cadre d'opérations contraires à la législation douanière de la partie contractante de l'autorité requérante; et

d) les moyens de transport qui sont ou peuvent être utilisés dans des conditions telles qu'il y a raisonnablement lieu de croire qu'ils sont destinés à être utilisés dans des opérations contraires à la législation douanière de la partie contractante de l'autorité requérante.

Article 11

Assistance spontanée

Les parties contractantes se prêtent mutuellement assistance, de leur propre initiative, et conformément aux dispositions légales et réglementaires de chaque partie contractante, si elles considèrent que cela est nécessaire à l'application correcte de la législation douanière, en particulier dans des situations susceptibles d'entraîner des dommages substantiels pour l'économie, la santé publique, la sécurité publique ou tout autre intérêt vital similaire de l'autre partie contractante, notamment en fournissant les renseignements qu'elles obtiennent se rapportant:

a) à des activités qui sont ou qui paraissent être des opérations contraires à la législation douanière et qui peuvent intéresser l'autre partie contractante;

b) aux nouveaux moyens ou méthodes utilisés pour effectuer les opérations contraires à la législation douanière;

- c) aux marchandises qui font notoirement l'objet d'opérations contraires à la législation douanière;
- d) aux personnes dont il y a raisonnablement lieu de croire qu'elles sont ou ont été impliquées dans des opérations contraires à la législation douanière et
- e) aux moyens de transport dont il y a raisonnablement lieu de croire qu'ils ont été, sont ou peuvent être utilisés pour effectuer des opérations contraires à la législation douanière.

Article 12

Forme et substance des demandes d'assistance

1. Les demandes formulées en vertu du présent accord sont présentées par écrit. Elles sont accompagnées des documents jugés utiles pour y répondre. Lorsque l'urgence de la situation l'exige, des demandes orales peuvent être acceptées, mais elles doivent être immédiatement confirmées par écrit.
2. Les demandes présentées conformément au paragraphe 1 comportent les renseignements suivants:
 - a) l'autorité requérante;
 - b) la mesure demandée;
 - c) l'objet et le motif de la demande;
 - d) des indications aussi exactes et complètes que possible sur les personnes qui font l'objet des investigations;
 - e) un résumé des faits pertinents et des investigations déjà effectuées, ainsi que
 - f) les éléments juridiques concernés.

3. Les demandes sont soumises dans une langue acceptable à la fois par l'autorité requise et l'autorité requérante. Cette exigence peut également s'appliquer, dans la mesure nécessaire, aux documents qui accompagnent la demande visée au paragraphe 1.

4. Si une demande ne remplit pas les conditions formelles susmentionnées, il est possible de demander qu'elle soit corrigée ou complétée; des mesures conservatoires peuvent être prises entre-temps par l'autorité requise.

Article 13

Exécution des demandes

1. Pour satisfaire à une demande d'assistance, l'autorité requise prend, dans les limites de ses compétences et des

ressources disponibles, toutes les mesures raisonnables en fournissant les renseignements dont elle dispose déjà et en procédant ou faisant procéder aux enquêtes appropriées.

2. Les demandes d'assistance sont exécutées conformément aux dispositions légales et réglementaires de la partie contractante de l'autorité requise.

3. Les fonctionnaires dûment autorisés de l'autorité requérante peuvent, avec l'accord de l'autorité requise et dans les conditions prévues par celle-ci, être présents et recueillir, dans les bureaux de l'autorité requise, des renseignements relatifs à des agissements qui constituent ou sont susceptibles de constituer des opérations contraires à la législation douanière et dont l'autorité requérante a besoin aux fins du présent accord.

4. Les fonctionnaires dûment autorisés de l'autorité requérante peuvent, avec l'accord de l'autorité requise et dans les conditions prévues par celle-ci, assister aux enquêtes effectuées sur le territoire de celle-ci dans des cas spécifiques.

5. Lorsqu'il n'est pas possible d'accéder à une demande, l'autorité requérante en est rapidement avertie, ainsi que des raisons. La communication peut être accompagnée de toute autre information que l'autorité requise juge utile pour l'autorité requérante.

6. L'autorité requise, sur demande de l'autorité requérante et quand elle le juge approprié, indique à l'autorité requérante le moment et le lieu des mesures qu'elle prendra en réponse à la demande d'assistance, de sorte que ces mesures puissent être coordonnées.

Article 14

Forme sous laquelle les renseignements doivent être communiqués

1. L'autorité requise communique par écrit, à l'autorité requérante, les résultats des enquêtes, accompagnés de tous documents et autres pièces pertinentes.

2. Ces informations peuvent être fournies sous forme électronique.

Article 15

Déroptions à l'obligation d'assistance

1. Une demande d'assistance peut être refusée ou reportée ou peut être soumise à certaines conditions ou à certaines exigences dans le cas où la partie contractante de l'autorité requise estime que l'assistance fournie dans le cadre du présent accord porterait atteinte à la souveraineté d'un État membre de la Communauté ou du Japon, ou à sa sécurité, à l'ordre public, ou à d'autres intérêts essentiels tels que ceux visés à l'article 16, paragraphe 2.

En particulier, chaque partie contractante peut limiter les informations qu'elle communique à l'autre partie contractante quand cette dernière est incapable de donner l'assurance demandée par l'autre partie contractante, en ce qui concerne la confidentialité ou la limitation des objectifs pour lesquels les informations seront utilisées.

2. L'assistance peut être reportée par l'autorité requise au motif qu'elle compromettrait une enquête en cours, en ce compris une enquête menée par les organes d'exécution de la loi, une poursuite judiciaire ou une procédure administrative en cours. En pareil cas, l'autorité requise consulte l'autorité requérante pour déterminer si l'assistance peut être fournie sous réserve des modalités ou conditions que l'autorité requise peut exiger.

3. Si l'autorité requérante sollicite une assistance qu'elle ne pourrait elle-même fournir si elle lui était demandée, elle attire l'attention sur ce fait dans sa demande. Il appartient alors à l'autorité requise de décider de la manière dont elle doit répondre à cette demande.

4. Dans les cas visés aux paragraphes 1 et 2, la décision de l'autorité requise et les raisons qui l'expliquent doivent être communiquées sans délai à l'autorité requérante.

Article 16

Échange d'informations et confidentialité

1. Tout renseignement communiqué, sous quelque forme que ce soit, en application du présent accord revêt un caractère confidentiel, selon la législation et la réglementation applicables dans chacune des parties contractantes et bénéficie de la protection que confèrent à des informations analogues la législation et la réglementation mise en vigueur en la matière par la partie contractante de l'autorité douanière qui l'a reçu, ainsi que les dispositions correspondantes s'appliquant aux instances communautaires, sauf si la partie contractante qui a fourni le renseignement donne préalablement son accord à la divulgation de ce renseignement.

2. Des données à caractère personnel ne peuvent être échangées que si la partie contractante qui est susceptible de les recevoir s'engage à les protéger d'une façon au moins équivalente à celle applicable en l'espèce dans la partie contractante susceptible de les fournir. Cette dernière n'applique aucune exigence qui soit plus stricte que celles qui sont applicables à ce type de donnée sur le territoire relevant de sa juridiction.

Les parties contractantes communiquent entre elles des informations sur les lois et les règlements de chaque partie contractante, incluant le cas échéant, ceux des États membres de la Communauté.

3. Les renseignements obtenus ne sont utilisés qu'aux fins du présent accord. Lorsqu'une des parties contractantes souhaite utiliser de telles informations à d'autres fins, elle doit obtenir

l'accord écrit de l'autorité douanière qui les a fournies. Cette utilisation est, en outre, soumise aux restrictions imposées par cette autorité.

4. Le paragraphe 3 ne fait pas obstacle à l'utilisation, en tant que preuves, de renseignements obtenus conformément aux dispositions du présent accord, dans le cadre d'actions administratives engagées à la suite de la constatation d'opérations contraires à la législation douanière. Dès lors, les parties contractantes peuvent faire état, à titre de preuves, dans leurs procès-verbaux, de rapports et de témoignages, ainsi qu'au cours de procédures administratives de renseignements recueillis conformément aux dispositions du présent accord. L'autorité douanière qui a fourni les renseignements en sera immédiatement avertie.

5. Nonobstant le paragraphe 3 du présent article, sauf notification contraire des autorités douanières fournissant les informations, les autorités douanières recevant les informations peuvent fournir les informations reçues conformément au présent accord aux organes compétents d'exécution de la loi de leur partie contractante. Ces organes ne peuvent utiliser ces informations qu'aux fins de l'application correcte de la législation douanière et sont soumis aux conditions stipulées aux articles 16 et 17 du présent accord.

6. Le présent article n'exclut pas l'utilisation ou la divulgation d'informations dans la mesure où il existe une obligation à cet égard en vertu des lois et des règlements de la partie contractante des autorités douanières qui les ont reçues. Dans la mesure du possible, ces autorités douanières notifient préalablement une telle divulgation aux autorités douanières qui ont fourni les informations.

La partie contractante destinataire, sauf dispositions contraires acceptées par la partie contractante qui a fourni les informations, utilise, le cas échéant, toutes les mesures disponibles en vertu des lois et des règlements en vigueur de la partie destinataire pour assurer la confidentialité des informations et protéger les données à caractère personnel, en ce qui concerne les demandes de divulgation des informations concernées par un tiers ou d'autres autorités.

Article 17

Procédures pénales

Les informations fournies par les autorités douanières d'une partie contractante aux autorités douanières de l'autre partie contractante conformément au présent accord ne sont pas utilisées par cette dernière dans les actions pénales menées par un tribunal ou un juge.

Article 18

Frais d'assistance

1. Les dépenses liées à la mise en œuvre du présent accord sont supportées par les parties contractantes respectives.

2. Si, lors de l'exécution d'une demande, il apparaît que sa réalisation donnera lieu à des dépenses extraordinaires, les autorités douanières se consultent pour déterminer les modalités et les conditions dans lesquelles la demande sera exécutée.

TITRE IV

DISPOSITIONS FINALES

Article 19

Intitulés

Les intitulés des titres et les articles du présent accord ne sont insérés que pour la commodité de la référence et ne préjugent pas de l'interprétation du présent accord.

Article 20

Consultation

Les questions et les différends concernant l'interprétation ou la mise en œuvre du présent accord sont réglés par consultation mutuelle entre parties contractantes.

Article 21

Comité mixte de coopération douanière

1. Il est institué un comité mixte de coopération douanière composé de représentants du ministère des finances et du ministre des affaires étrangères du Japon et de fonctionnaires de la Communauté européenne chargés des questions douanières. D'autres fonctionnaires des deux parties contractantes ayant la compétence nécessaire concernant les questions à examiner peuvent y être inclus sur une base ad hoc. Ce comité se réunit en un lieu, à une date et avec un ordre du jour convenus d'un commun accord.

2. Le comité mixte de coopération douanière est chargé, entre autres, des tâches suivantes:

- a) il veille au bon fonctionnement du présent accord;
- b) il prend les mesures nécessaires en matière de coopération douanière conformément aux objectifs du présent accord;
- c) il examine tout point d'intérêt commun concernant la coopération douanière, y compris les mesures qui seront prises et les ressources qui leur seront consacrées;
- d) il recommande des mesures à prendre pour atteindre les objectifs du présent accord; et
- e) il adopte son règlement intérieur.

Article 22

Entrée en vigueur et durée

1. Le présent accord entre en vigueur le premier jour du mois suivant la date à laquelle les parties contractantes se sont notifié l'accomplissement des procédures nécessaires à cet effet par les notes diplomatiques échangées entre elles.

2. Le présent accord peut être modifié par consentement mutuel des parties contractantes par les notes diplomatiques échangées entre elles. Les modifications entrent en vigueur dans les mêmes conditions que celles mentionnées au paragraphe 1, sauf dispositions contraires convenues par les parties contractantes.

3. Chacune des parties contractantes peut dénoncer le présent accord en informant l'autre partie par écrit. L'accord cesse d'être applicable trois mois après la date de notification à l'autre partie contractante. Les demandes d'assistance reçues avant la dénonciation sont exécutées conformément aux dispositions du présent accord.

Article 23

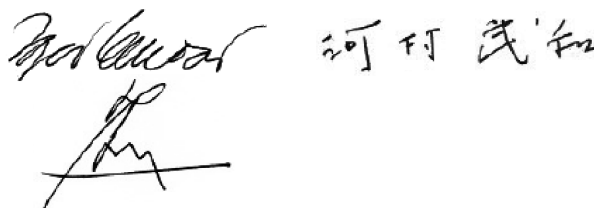
Textes faisant foi

Le présent accord est établi en double exemplaire en langues allemande, anglaise, bulgare, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, italienne, lettone, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise, tchèque et japonaise, chacun de ces textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, les textes anglais et japonais prévalent sur les autres versions linguistiques.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent accord.

Fait à Bruxelles, le trente janvier 2008.

Pour la Communauté européenne Pour le gouvernement du Japon



IV

(Autres actes)

ESPACE ÉCONOMIQUE EUROPÉEN

AUTORITÉ DE SURVEILLANCE AELE

DÉCISION DE L'AUTORITÉ DE SURVEILLANCE AELE

N° 329/05/COL

du 20 décembre 2005

portant cinquante-quatrième modification des règles de procédure et de fond dans le domaine des aides d'État par l'inclusion d'une proposition de mesures utiles

L'AUTORITÉ DE SURVEILLANCE AELE,

VU l'accord sur l'Espace économique européen ⁽¹⁾, et notamment ses articles 61 à 63 et 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 ⁽²⁾, et notamment son article 24, son article 5, paragraphe 2, point b), l'article 1^{er} de la partie I de son protocole 3 et les articles 18 et 19 de la partie II de son protocole 3,

CONSIDÉRANT que, conformément à l'article 24 de l'accord Surveillance et Cour de justice, l'Autorité de surveillance AELE applique les dispositions de l'accord EEE en matière d'aides d'État,

CONSIDÉRANT que, conformément à l'article 5, paragraphe 2, point b), de l'accord Surveillance et Cour de justice, l'Autorité de surveillance AELE publie des notes et des directives sur les sujets traités dans l'accord EEE, si celui-ci ou l'accord Surveillance et Cour de justice le prévoient expressément, ou si l'Autorité de surveillance AELE l'estime nécessaire,

RAPPELANT les règles de procédure et de fond dans le domaine des aides d'État ⁽³⁾ adoptées le 19 janvier 1994 par l'Autorité de surveillance AELE ⁽⁴⁾,

CONSIDÉRANT que, le 6 septembre 2005, la Commission européenne a adopté une nouvelle communication énonçant les

principes d'application des règles relatives aux aides d'État en ce qui concerne le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux ⁽⁵⁾,

CONSIDÉRANT que cette communication présente également de l'intérêt pour l'Espace économique européen,

CONSIDÉRANT qu'il convient de garantir une application uniforme des règles de l'EEE en matière d'aides d'État dans l'ensemble de l'Espace économique européen,

CONSIDÉRANT, que, conformément au point II de la section «Remarque générale» figurant à la fin de l'annexe XV de l'accord EEE, l'Autorité de surveillance AELE doit adopter, après consultation de la Commission européenne, des actes correspondant à ceux adoptés par la Commission,

AYANT consulté la Commission européenne,

RAPPELANT que l'Autorité de surveillance AELE a consulté les États de l'AELE sur cette question par lettres du 7 novembre 2005,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

1) Les lignes directrices relatives aux aides d'État sont modifiées par l'introduction d'un nouveau chapitre 30A intitulé «Financement des aéroports et aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux». Ce nouveau chapitre figure à l'annexe I de la présente décision. Des mesures utiles sont proposées et figurent également à l'annexe I de la présente décision.

⁽¹⁾ Ci-après dénommé «l'accord EEE».

⁽²⁾ Ci-après dénommé «l'accord Surveillance et Cour de justice».

⁽³⁾ Règles ci-après dénommées «lignes directrices relatives aux aides d'État».

⁽⁴⁾ Originellement publiées au JO L 231 du 3.9.1994, et au supplément EEE n° 32 du même jour. Une version mise à jour des lignes directrices relatives aux aides d'État est disponible sur le site web de l'Autorité: www.eftasurv.int

⁽⁵⁾ Lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux (JO C 312 du 9.12.2005, p. 1).

- 2) Les États de l'AELE sont informés de la présente décision par une lettre à laquelle est jointe une copie de la décision et de son annexe. Il leur est demandé de notifier leur accord aux mesures utiles proposées avant le 1^{er} juin 2006 au plus tard.
- 3) La Commission européenne en est informée, conformément au point d) du protocole 27 de l'accord EEE, par la communication d'une copie de la décision et de son annexe.
- 4) La présente décision, y compris l'annexe I, est publiée dans la section EEE et dans le supplément EEE du *Journal officiel de l'Union européenne*.
- 5) Au cas où les États membres de l'AELE acceptent la proposition de mesures utiles, un résumé de la communication est

publié dans la section EEE et au supplément EEE du *Journal officiel de l'Union européenne* (joint en annexe II à cette décision).

- 6) Le texte en langue anglaise de la présente décision fait foi.

Fait à Bruxelles, le 20 décembre 2005.

Par l'Autorité de surveillance AELE

Einar M. BULL
Président

Kurt JÄGER
Membre du Collège

ANNEXE

«30A. FINANCEMENT DES AÉROPORTS ET AIDES D'ÉTAT AU DÉMARRAGE POUR LES COMPAGNIES AÉRIENNES AU DÉPART D'AÉROPORTS RÉGIONAUX

30A.1. Introduction

30A.1.1. Contexte général

- (1) La Commission des Communautés européennes (ci après la "Commission européenne" ou la "Commission") a publié une communication sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux, qui s'inscrivent dans le contexte général de l'ouverture du ciel européen. L'ensemble de mesures de libéralisation appelé "troisième paquet aérien", en vigueur depuis 1993 dans l'Union européenne et depuis 1994 dans l'EEE, a permis à tout transporteur aérien possédant une licence d'exploitation dans l'EEE d'accéder, depuis avril 1997, au marché couvert par l'accord EEE sans aucune restriction, même tarifaire ⁽¹⁾. En corollaire, pour assurer aux citoyens un service de qualité à des prix abordables, et ce de manière continue sur l'ensemble de leur territoire, les États de l'EEE qui le souhaitaient ont pu mettre en place, dans un encadrement juridique clair, des obligations de service public, en termes de fréquence, de ponctualité des services, de disponibilité de sièges ou de tarifs préférentiels pour certaines catégories d'usagers. Le recours à ces obligations de service public a permis au transport aérien de contribuer pleinement à la cohésion économique et sociale et au développement équilibré des régions.
- (2) En outre, toute une série de mesures, dans le domaine par exemple de l'attribution des créneaux horaires ⁽²⁾, de l'assistance en escale ⁽³⁾ ou des systèmes informatisés de réservation ⁽⁴⁾, ont été prises afin d'encadrer cette libéralisation du marché et de permettre la concurrence selon des règles du jeu équitables entre les acteurs du secteur.
- (3) L'Autorité de surveillance AELE (ci après "l'Autorité") considère que les lignes directrices de la Commission européenne sont pertinentes pour l'EEE et adopte donc celles ci en vertu de la compétence qui lui est conférée par l'article 5, paragraphe 2, point b), de 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 "l'accord Surveillance et Cour de justice") ⁽⁵⁾.
- (4) L'Autorité estime que les aéroports peuvent avoir une incidence sur la prospérité des économies locales et le maintien des services locaux tels que l'enseignement ou la santé. En effet, le transport aérien de passagers et les services de fret peuvent être essentiels à la compétitivité et au développement de certaines régions. Les aéroports bien desservis peuvent agir comme un aimant pour les compagnies aériennes et, dès lors, favoriser l'activité économique ainsi que la cohésion économique, sociale et régionale au sein du territoire couvert par l'accord EEE.
- (5) L'Autorité se félicite de cette évolution et apprécie la contribution des compagnies à bas prix à la baisse générale des prix du transport aérien en Europe, à la diversification de l'offre de services et à la démocratisation de l'accès à ce mode de transport. Elle doit s'assurer cependant que l'accord EEE soit respecté, surtout en ce qui concerne les règles de concurrence et notamment celles relatives aux aides d'État.

30A.1.1.1. Typologie des aéroports

- (6) Dans le secteur aéroportuaire, il existe aujourd'hui différents niveaux de concurrence entre les différents types d'aéroports. Ceci constitue un aspect fondamental pour l'examen des aides d'État, qui implique de rechercher dans quelle mesure la concurrence pourrait être faussée et le fonctionnement de l'accord EEE affecté. Les situations de concurrence s'apprécient cas par cas, en fonction des marchés en question. Des recherches ⁽⁶⁾ ont toutefois montré qu'en général, les grands hubs internationaux sont en concurrence avec des aéroports semblables pour tous les marchés de transport concernés, le niveau de concurrence pouvant dépendre de facteurs tels que la congestion et l'existence d'autres moyens de transports, ou, dans certains cas (voir ci dessous), avec de grands aéroports régionaux. Les grands aéroports régionaux peuvent concurrencer non seulement les autres grands aéroports régionaux, mais également les grands hubs de l'EEE et le transport terrestre, surtout s'ils disposent d'un bon accès par voie terrestre à l'aéroport. Selon les mêmes études, en général, les petits aéroports n'entrent pas en concurrence avec les autres aéroports sauf, dans certains cas, avec les aéroports voisins d'une taille similaire quand ils couvrent des marchés qui se chevauchent.

⁽¹⁾ Règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens (JO L 240 du 24.8.1992), incorporé au point 66b de l'annexe XIII de l'accord EEE par la décision n° 7/94 du Comité mixte de l'EEE du 21 mars 1994 (JO L 160 du 28.6.1994, p. 1, et supplément EEE n° 17 du 28.6.1994); règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires (JO L 240 du 24.8.1992), incorporé au point 64a de l'annexe XIII de l'accord EEE par la décision n° 7/94 du Comité mixte de l'EEE du 21 mars 1994 (JO L 160 du 28.6.1994, p. 1, et supplément EEE n° 17 du 28.6.1994); règlement (CEE) n° 2409/92 du Conseil du 23 juillet 1992 sur les tarifs des passagers et de fret des services aériens (JO L 240 du 24.8.1992), incorporé au point 65 de l'annexe XIII de l'accord EEE par la décision n° 7/94 du Comité mixte de l'EEE du 21 mars 1994 (JO L 160 du 28.6.1994, p. 1, et supplément EEE n° 17 du 28.6.1994).

⁽²⁾ Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté (JO L 14 du 22.1.1993), incorporé au point 64b de l'annexe XIII de l'accord EEE par la décision n° 154/2004 du Comité mixte de l'EEE (JO L 102 du 21.4.2005, p. 33, et supplément EEE n° 20 du 21.4.2005).

⁽³⁾ Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté (JO L 272 du 25.10.1996), incorporée au point 64c de l'annexe XIII de l'accord EEE par la décision n° 79/2000 du Comité mixte de l'EEE du 2 octobre 2000 (JO L 315 du 14.12.2000, p. 20, et supplément EEE n° 59 du 14.12.2000).

⁽⁴⁾ Règlement (CEE) n° 2299/89 du Conseil du 24 juillet 1989 instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation (JO L 220 du 29.7.1989), incorporé au point 63 de l'annexe XIII de l'accord EEE par la décision n° 148/99 du Comité mixte de l'EEE du 5 novembre 1999 (JO L 15 du 18.1.2001, p. 45, et supplément EEE n° 3 du 18.1.2001).

⁽⁵⁾ Le texte intégral de l'accord Surveillance et Cour de justice, comprenant toutes ses modifications, se trouve sur le site internet du secrétariat de l'AELE: <http://secretariat.efta.int/Web/legaldocuments/>

⁽⁶⁾ "Study on competition between airports and the application of State aid rules", Cranfield University, juin 2002.

(7) L'Autorité a déterminé, aux fins des présentes lignes directrices, quatre catégories d'aéroports:

- la catégorie A, celle des “grands aéroports de l'EEE”, dont le volume annuel est supérieur à 10 millions de passagers,
- la catégorie B comprend les “aéroports nationaux”, dont le volume annuel se situe entre 5 et 10 millions de passagers,
- la catégorie C comprend les “grands aéroports régionaux”, dont le volume annuel se situe entre 1 et 5 millions de passagers,
- la catégorie D, celle des “petits aéroports régionaux”, dont le volume annuel est inférieur à 1 million de passagers.

30A.2. Objectifs des présentes lignes directrices et différences par rapport à celles de 1994

(8) Le chapitre 30 des lignes directrices relatives aux aides d'État de l'Autorité de surveillance AELE renvoie aux lignes directrices adoptées en 1994 par la Commission européenne en ce qui concerne l'application des articles 92 (aujourd'hui 87) et 93 (aujourd'hui 88) du traité CE et de l'article 61 de l'accord EEE relatif aux aides d'État dans le secteur de l'aviation ⁽⁷⁾ (ci après les “lignes directrices dans le secteur de l'aviation”). Les lignes directrices relatives au secteur de l'aviation ne couvrent pas l'intégralité des nouveaux aspects liés au financement des aéroports et des aides au démarrage de nouvelles lignes.

(9) Les lignes directrices adoptées par la Commission en 1994 régissent presque exclusivement les conditions d'octroi d'aides d'État aux compagnies aériennes, en limitant les aides directes à l'exploitation des lignes aériennes aux seuls cas des obligations de service public et des aides à caractère social. La partie II.3 de ces lignes directrices concerne les investissements publics dans les infrastructures aéroportuaires. Elle dispose que “la réalisation de projets d'infrastructure (aéroports [...]) constitue une mesure de politique économique générale que la Commission ne peut contrôler au titre des règles du traité relatives aux aides d'État [...]. Ce principe général ne vaut que pour la réalisation d'infrastructures par les États membres, sans préjudice de l'évaluation d'éventuels éléments d'aide résultant du traitement préférentiel accordé à certaines compagnies pour l'utilisation des infrastructures”.

Les présentes lignes directrices complètent donc les lignes directrices de 1994, sans les remplacer, en précisant comment les règles de concurrence doivent être appliquées aux différents modes de financement des aéroports (voir section 30A.4), et aux aides au démarrage pour les compagnies aériennes au départ des aéroports régionaux (voir section 30A.5).

(10) Pour ce faire, l'Autorité tient compte de la contribution du développement des aéroports régionaux à plusieurs politiques de l'Union. Ainsi:

- une utilisation accrue des aéroports régionaux est positive pour lutter contre la congestion du transport aérien dans les principaux hubs européens. Dans son livre blanc intitulé “La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix” ⁽⁸⁾, la Commission explique que “si la congestion dans le ciel fait déjà l'objet d'un plan d'action concret, la congestion au sol ne reçoit encore ni l'attention ni l'engagement nécessaires. Pourtant, près de la moitié des cinquante principaux aéroports européens ont atteint ou sont près d'atteindre la saturation de leur capacité au sol”,
- des points d'accès plus nombreux à des vols intraeuropéens favorisent la mobilité des citoyens européens,
- en outre, le développement de ces aéroports contribue à celui des économies régionales concernées.

Or, pour développer leur offre, les aéroports régionaux sont confrontés à une situation souvent moins favorable que celle des grands hubs européens, par exemple Londres, Paris ou Francfort. Ils ne disposent pas de grande compagnie aérienne de référence qui y concentre ses opérations afin d'offrir le maximum de correspondances à ses passagers et de profiter des larges économies d'échelle que cette structure lui permet. Ils n'ont pas nécessairement atteint la taille critique pour être suffisamment attractifs. Ils doivent en outre souvent surmonter un déficit d'image et de notoriété dû à leur situation au cœur de régions en difficulté économique.

(11) C'est pourquoi l'Autorité adopte dans les présentes lignes directrices une approche favorable au développement des aéroports régionaux, tout en veillant à assurer le plein respect des principes de transparence, de non discrimination et de proportionnalité, afin de prévenir toute distorsion de concurrence contraire à l'intérêt commun en ce qui concerne les financements publics offerts aux aéroports régionaux et les aides d'État octroyées aux compagnies aériennes.

⁽⁷⁾ Le chapitre 30 des lignes directrices de l'Autorité de surveillance AELE relatives aux aides d'État au secteur de l'aviation (JO L 124 du 23.5.1996 et supplément EEE n° 23 du 23.5.1996) renvoie aux lignes directrices communautaires relatives à l'application des articles 92 et 93 du traité CE et de l'article 61 de l'accord EEE relatif aux aides d'État dans le secteur de l'aviation et dispose que l'Autorité appliquera des critères correspondant à ceux qui figurent dans lesdites lignes directrices de la Commission.

⁽⁸⁾ Livre blanc, “La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix”, COM(2001) 370 final.

- (12) Cette approche doit également s'accorder aux objectifs généraux de la politique des transports, et notamment l'intermodalité avec le rail. Ces dernières années, la poursuite de programmes ambitieux pour le développement d'un réseau ferroviaire à grande vitesse a bénéficié d'un large soutien, aussi bien politiquement que financièrement. Le train à grande vitesse représente une alternative à l'avion très attractive en termes de temps, de prix, de confort et de développement durable. Nonobstant les efforts qui restent à accomplir pour étendre le réseau ferré à grande vitesse à l'ensemble du territoire couvert par l'accord EEE, il convient par conséquent de chercher à tirer profit de la capacité du train à grande vitesse à assurer des liaisons performantes et de haute qualité et d'encourager les acteurs du secteur ferroviaire et aérien à jouer la carte de la coopération dans le respect de l'article 53 de l'accord EEE, afin de développer la complémentarité entre le rail et l'air dans l'intérêt des usagers.
- (13) Dans la mesure où les présentes lignes directrices prennent position sur des éléments concernant l'absence ou la présence d'aides, elles fournissent à titre informatif l'interprétation générale que l'Autorité donne de ces questions au moment de leur rédaction. Ces positions sont indicatives et sans préjudice de l'interprétation de cette notion par la Cour de justice de l'AELE ou les juridictions communautaires.

30A.3. Champ d'application et règles communes de compatibilité

30A.3.1. Champ d'application et base juridique

- (14) Le présent encadrement détermine dans quelle mesure et sous quelles conditions le financement public des aéroports et les aides d'État au démarrage de lignes aériennes seront appréciés par l'Autorité au regard des règles et procédures en matière d'aides d'État. Pour cet examen, l'Autorité appliquera l'article 59, paragraphe 2, ou l'article 61, paragraphe 3, points a), b) ou c) de l'accord EEE.
- (15) L'article 59, paragraphe 2, de l'accord EEE permet aux États de l'AELE, en ce qui concerne les entreprises chargées de la gestion d'un service d'intérêt économique général, de déroger aux règles communautaires concernant les aides d'État si l'application de ces règles fait échec à l'accomplissement en droit ou en fait de la mission particulière qui leur a été impartie et si le développement des échanges n'est pas affecté dans une mesure contraire à l'intérêt des parties contractantes.
- (16) L'article 61, paragraphe 3, de l'accord EEE dresse la liste des aides qui peuvent être déclarées compatibles avec le fonctionnement de cet accord. Les points a) et c) dudit paragraphe permettent des dérogations en faveur des aides destinées à promouvoir ou à faciliter le développement de certaines régions ou de certaines activités économiques.
- (17) Au chapitre 25 des lignes directrices relatives aux aides d'État en ce qui concerne les aides à finalité régionale (ci après "les lignes directrices relatives aux aides d'État à finalité régionale"), l'Autorité a indiqué les conditions selon lesquelles les aides à finalité régionale peuvent être considérées comme compatibles avec le fonctionnement de l'accord EEE, conformément à l'article 61, paragraphe 3, points a) et c). Ces dispositions ne permettent de déclarer compatibles des aides au fonctionnement ⁽⁹⁾ accordées aux aéroports ou à des compagnies aériennes (comme les aides au démarrage) qu'à titre exceptionnel et dans des conditions strictes, dans les régions défavorisées, à savoir les régions bénéficiant de la dérogation prévue par l'article 61, paragraphe 3, point a), de l'accord EEE et les régions à faible densité de population ⁽¹⁰⁾.
- (18) En vertu de l'article 61, paragraphe 3, point b), l'aide octroyée pour promouvoir l'exécution d'un important projet européen d'intérêt commun peut être considérée comme compatible avec le fonctionnement de l'accord EEE. Une référence particulière est faite aux projets s'inscrivant dans le cadre des réseaux transeuropéens, qui peuvent comprendre des projets relatifs aux aéroports.
- (19) Si les dispositions précitées ne sont pas applicables, l'Autorité évaluera la compatibilité des aides accordées aux aéroports et des aides au démarrage au titre de l'article 61, paragraphe 3, point c), de l'accord EEE. Les dispositions qui suivent indiquent les principes qu'elle suit lors de cet examen.

30A.3.2. Présence d'une aide d'État

30A.3.2.1. Activité économique des aéroports

- (20) L'accord EEE reste neutre quant au choix que fait un État concernant la propriété publique ou privée des aéroports. S'agissant de l'existence d'aides d'État, le point essentiel est de savoir si le bénéficiaire exerce une activité économique ⁽¹¹⁾. Il ne fait pas de doute que les compagnies aériennes exercent une activité économique. De même, dès lorsqu'un aéroport est engagé dans des activités économiques, indépendamment de son statut juridique et de son mode de financement, il constitue une entreprise au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE et les règles sur les aides d'État trouvent donc à s'appliquer ⁽¹²⁾.

⁽⁹⁾ Lignes directrices de l'Autorité de surveillance AELE relatives aux aides d'État à finalité régionale (JO L 111 du 29.4.1999 et supplément EEE n° 18 du 29.4.1999). Les aides au fonctionnement sont définies, dans les lignes directrices relatives aux aides d'État à finalité régionale, comme des aides "destinées à réduire les dépenses courantes de l'entreprise" (point 25.4.26), tandis que les aides à l'investissement initial visent "un investissement en capital fixe se rapportant à la création d'un nouvel établissement, à l'extension d'un établissement existant ou au démarrage d'une activité impliquant un changement fondamental dans le produit ou le procédé de production d'un établissement existant" (point 25.4.6).

⁽¹⁰⁾ Voir points 25.4.26 et suivants des lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale.

⁽¹¹⁾ Selon la jurisprudence de la Cour de justice, toute activité consistant à offrir des biens et des services sur un marché donné constitue une activité économique; voir les arrêts dans l'affaire C-35/96, *Commission/Italie*, Rec. 1998, p. I-3851, et dans les affaires jointes C 180/98 à C 184/98, *Pavlov*, Rec. 2000, p. I-6451.

⁽¹²⁾ Arrêt dans les affaires jointes C-159/91 et C-160/91, *Poucet/AGF et Pistre/Cancava*, Rec. 1993, p. I-637.

- (21) Dans l'affaire *Aéroports de Paris* ⁽¹³⁾, la Cour de justice des Communautés européennes (ci après "la Cour de justice") a dit pour droit que les activités de gestion et d'exploitation d'aéroports, comprenant la fourniture de services aéroportuaires aux compagnies aériennes et aux différents prestataires de services dans un aéroport, constituent des activités économiques puisque, d'une part, elles consistent dans la mise à disposition des compagnies aériennes et des différents prestataires de services d'installations aéroportuaires moyennant le paiement d'une redevance dont le taux est fixé librement par le gestionnaire lui-même et, d'autre part, elles ne relèvent pas de l'exercice de prérogatives de puissance publique et sont dissociables des activités se rattachant à l'exercice de ces dernières. Ainsi, le gestionnaire d'aéroport exerce en principe une activité économique, au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE, à laquelle s'appliquent les règles concernant les aides d'État.
- (22) Toutefois, toutes les activités d'un gestionnaire d'aéroport ne sont pas nécessairement de nature économique. Il est nécessaire de distinguer ces activités et d'établir dans quelle mesure elles ont un caractère économique ou non ⁽¹⁴⁾.
- (23) Ainsi que le relève la Cour, les activités qui tombent normalement sous la responsabilité de l'État dans l'exercice de ses prérogatives de puissance publique ne sont pas de nature économique et ne rentrent pas dans le champ d'application des règles sur les aides d'État. Ces activités comprennent la sécurité, le contrôle du trafic aérien, la police, les douanes, etc. De façon générale, le financement de ces activités doit rester strictement limité à la compensation des coûts engendrés par celles-ci et ne peut être détourné au profit d'autres activités de nature économique ⁽¹⁵⁾. Ainsi que l'avait expliqué la Commission dans sa communication du 10 octobre 2001 faisant suite aux attentats du 11 septembre 2001, "[i]l va de soi que, si certaines mesures sont imposées directement aux compagnies aériennes ainsi qu'à d'autres opérateurs du secteur tels que les aéroports, les prestataires de services de navigation aérienne, leur financement par les pouvoirs publics ne doit pas donner lieu à des aides au fonctionnement incompatibles avec le traité".

30A.3.2.2. Activités de service d'intérêt économique général des aéroports

- (24) Certaines activités économiques conduites par les aéroports peuvent être considérées par l'autorité publique comme constitutives d'un service d'intérêt économique général. L'autorité impose alors au gestionnaire de l'aéroport un certain nombre d'obligations de service public afin de s'assurer que l'intérêt public général soit géré de façon appropriée. Dans de telles circonstances, les autorités publiques peuvent compenser les coûts additionnels supportés par le gestionnaire de l'aéroport du fait de l'obligation de service public. À cet égard, il n'est pas exclu que dans des cas exceptionnels, la gestion d'un aéroport dans son ensemble puisse être considérée comme un service d'intérêt économique général. L'autorité publique pourrait dès lors imposer des obligations de service public à un tel aéroport — situé par exemple dans une région isolée — et éventuellement décider de les compenser. Néanmoins, il convient de noter que la gestion d'un aéroport dans son ensemble en tant que service d'intérêt économique général ne devrait pas recouvrir les activités non directement liées à ses activités de base et énumérées au paragraphe 43, point iv).
- (25) À cet égard, l'Autorité rappelle l'arrêt de la Cour de justice dans l'affaire *Altmark* ⁽¹⁶⁾, lequel a permis de fixer la jurisprudence dans ce domaine. La Cour de justice a dit pour droit que les compensations de service public ne constituent pas une aide d'État au sens de l'article 87 CE lorsque ces quatre critères sont remplis:
- 1) l'entreprise bénéficiaire doit effectivement être chargée de l'exécution d'obligations de service public et ces obligations doivent être clairement définies;
 - 2) les paramètres sur la base desquels est calculée la compensation doivent être préalablement établis de façon objective et transparente;
 - 3) 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;
 - 4) 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.

⁽¹³⁾ Arrêt dans l'affaire T 128/98, *Aéroports de Paris/Commission*, Rec. 2000, p. II-3929, confirmé par l'arrêt dans l'affaire C 82/01, Rec. 2002, p. I-9297, points 75 à 79.

⁽¹⁴⁾ Arrêt dans l'affaire C-364/92, *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol*, Rec. 1994, p. I-43.

⁽¹⁵⁾ Arrêt dans l'affaire C-343/95, *Calì & Figli/Servizi ecologici porto di Genova*, Rec. 1997, p. I-1547; décision N 309/2002 de la Commission, du 19 mars 2003, *Sûreté aérienne — compensation des coûts à la suite des attentats du 11 septembre 2001*; décision N 438/2002 de la Commission du 16 janvier 2002 "Subventions aux régies portuaires pour l'exécution des missions relevant de la puissance publique".

⁽¹⁶⁾ Arrêt dans l'affaire C 280/00, *Altmark Trans et Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark*, Rec. 2003, p. I-7747.

- (26) Si elle respecte les conditions fixées par l'arrêt Altmark, la compensation pour les obligations de service public imposées à un gestionnaire aéroportuaire ne constitue pas une aide d'État.
- (27) Les financements publics aux aéroports autres que ceux évoqués ci-dessus sont susceptibles de constituer des aides d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE lorsqu'ils ont un effet sur la concurrence et le commerce entre les parties contractantes à l'accord EEE.

30A.3.2.3. Effets des financements accordés aux aéroports sur la concurrence et le commerce entre les parties contractantes à l'accord EEE.

- (28) La concurrence entre aéroports peut être appréciée au regard des critères de choix des compagnies aériennes, et notamment en comparant des éléments tels que la nature des services aéroportuaire rendus et des clientèles concernées, la population ou l'activité économique, la congestion, l'existence d'accès de surface, et également le niveau des charges relatives à l'utilisation des infrastructures aéroportuaire et des services. Le niveau des charges est un élément significatif dans la mesure où un financement public alloué à un aéroport pourrait être utilisé afin de maintenir les charges aéroportuaire à un niveau artificiellement bas pour attirer du trafic et avoir un effet de distorsion important sur la concurrence.
- (29) Dans le cadre de ces lignes directrices, l'Autorité considère toutefois que les catégories identifiées au point 7 peuvent fournir une indication sur la mesure dans laquelle les aéroports sont en concurrence les uns avec les autres et donc un financement public accordé à un aéroport peut avoir un effet de distorsion sur la concurrence.

Ainsi, les subventions publiques accordées aux aéroports nationaux et à ceux du territoire de l'EEE (catégories A et B) seront normalement considérées comme faussant ou menaçant de fausser la concurrence et comme affectant les échanges entre les parties contractantes à l'accord EEE. Inversement, les financements accordés aux petits aéroports régionaux (catégorie D) sont peu susceptibles de fausser la concurrence ou d'affecter les échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

- (30) Au delà de ces indications générales, il n'est cependant pas possible d'établir un diagnostic adapté à la diversité des situations possibles, notamment pour les aéroports des catégories C et D.

C'est pourquoi toute mesure susceptible de constituer une aide d'État à un aéroport devra être notifiée afin, notamment, d'examiner son effet sur la concurrence et les échanges entre les parties contractantes à l'accord EEE et, le cas échéant, sa compatibilité avec le fonctionnement dudit accord.

- (31) La décision de la Commission du 13 juillet 2005, concernant l'application des dispositions de l'article 86 CE aux aides d'État sous forme de compensation de service public, est d'application si un aéroport de la catégorie D est chargé d'une mission d'intérêt économique général. Les compensations de service public qui constituent des aides d'État sont toutefois exonérées de l'obligation de notification préalable pour autant qu'elles respectent certaines conditions fixées dans la décision ⁽¹⁷⁾. La décision de la Commission n'a pas encore été incorporée à l'accord EEE.

30A.3.2.4. Principe de l'investisseur privé en économie de marché

- (32) L'accord EEE précise en son article 125 qu'il ne préjuge en rien du régime de la propriété appliqué par les parties contractantes à l'accord EEE. De ce fait, les parties contractantes peuvent détenir et diriger des entreprises et acquérir des actions ou d'autres participations dans des entreprises publiques ou privées.
- (33) Il découle de ce principe que l'action de l'Autorité ne peut ni pénaliser, ni traiter plus favorablement les autorités publiques qui effectuent des prises de participation au capital de certaines compagnies. De même, il ne lui appartient pas de se prononcer sur le choix qu'effectuent les entreprises entre différents modes de financement.
- (34) Par conséquent, les présentes lignes directrices n'établissent pas de distinction entre les différents types de bénéficiaires au regard de leur structure légale ou de leur appartenance au secteur public ou privé, et toute référence aux aéroports ou aux entreprises qui les gèrent comprend tout type d'entité juridique.

⁽¹⁷⁾ Voir la décision 2005/842/CE de la Commission concernant l'application des dispositions de l'article 86, paragraphe 2, du traité CE aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général (JO L 312 du 29.11.2005, p. 67). Cette décision n'a pas encore été incorporée à l'accord EEE. Dès lors, jusqu'à l'incorporation de ces dispositions dans le cadre juridique de l'EEE, les compensations de service public de ce type restent soumises à l'obligation générale de notification, comme indiqué dans la partie I et à l'article 2 de la partie II du protocole 3 de l'accord Surveillance et Cour de justice.

- (35) Par ailleurs, ces principes de non discrimination et d'égalité ne dispensent pas les autorités publiques ou les entreprises publiques d'appliquer les règles de la concurrence.
- (36) De manière générale, qu'il s'agisse du financement public au profit d'aéroports ou du financement accordé, directement ou indirectement, par des autorités publiques au profit des compagnies aériennes, l'Autorité appréciera donc la présence d'aide en examinant si "dans des circonstances similaires, un investisseur privé se fondant sur les possibilités de rentabilité prévisibles, abstraction faite de toutes considérations de caractère social ou de politique régionale ou sectorielle, aurait procédé à un tel apport" ⁽¹⁸⁾.
- (37) La Cour de justice a précisé que "le principe d'égalité, que les gouvernements invoquent en ce qui concerne les rapports entre les entreprises publiques et les entreprises privées en général, présuppose que les deux groupes se trouvent dans des situations comparables. Or les entreprises privées déterminent [...] leur stratégie industrielle et commerciale en tenant compte, notamment, des exigences de rentabilité. Les décisions des entreprises publiques, par contre, peuvent subir l'impact de facteurs d'un ordre différent, dans le cadre de la poursuite, par les autorités publiques qui peuvent influencer ces décisions, des buts d'intérêt général" ⁽¹⁹⁾. La notion de rentabilité prévisible pour l'opérateur qui fournit effectivement les fonds en tant qu'acteur économique est donc centrale.
- (38) Les juridictions communautaires ont également précisé que le comportement de l'investisseur public doit être comparé au comportement supputé d'un investisseur privé, poursuivant une politique structurelle, globale ou sectorielle, et guidé par des perspectives de rentabilité à plus long terme ⁽²⁰⁾. Ces considérations sont particulièrement adaptées aux investissements d'infrastructure.
- (39) Toute utilisation des ressources étatiques par les États de l'AELE ou par des autorités publiques en faveur des opérateurs aéroportuaires ou des transporteurs aériens doit donc être analysé au regard de ces principes. Dans les cas où ces États ou autorités se comporteraient comme le ferait un acteur économique privé au sens précité, ces avantages ne seraient pas constitutifs d'aides d'État.
- (40) En revanche, si des ressources publiques sont mises à la disposition d'une entreprise à des conditions plus favorables (c'est-à-dire, en termes économiques, à un coût moindre) que celles que consentirait un acteur économique privé à une entreprise se trouvant dans une situation financière et concurrentielle comparable, la première bénéficie d'un avantage constitutif d'aide d'État.
- (41) En matière d'aides au démarrage, il est possible qu'un aéroport public accorde à une compagnie aérienne des avantages financiers sur ses ressources propres, générées par son activité économique, et qui ne constitueraient pas une aide d'État s'il prouve qu'il agit en tant qu'investisseur privé, par le biais, par exemple, d'un plan d'affaires prouvant les perspectives de rentabilité pour son activité économique d'aéroport. Inversement, si un aéroport privé donne des financements qui ne sont en fait qu'une redistribution de ressources publiques qui lui sont accordées dans ce but par une collectivité, alors ces subventions doivent être considérées comme des aides d'État dans la mesure où la décision de redistribuer des ressources publiques est imputable aux autorités publiques.
- (42) L'application du principe de l'investisseur privé, et donc l'absence d'aide, suppose que le modèle économique d'ensemble de l'opérateur considéré comme investisseur soit fiable: un aéroport qui ne finance pas ses investissements, n'en supporte pas la charge correspondante, ou qui voit une partie de ses coûts d'exploitation prise en charge par des fonds publics, au-delà d'une mission d'intérêt général, ne peut normalement pas être considéré comme un opérateur privé en économie de marché, sous réserve d'un examen au cas par cas; il sera donc extrêmement difficile de lui appliquer ce raisonnement.

30A.4. Financement des aéroports

- (43) Les activités d'un aéroport peuvent être regroupées selon les catégories suivantes:
- i) la construction des infrastructures et des équipements aéroportuaires proprement dits (pistes, terminaux, tarmacs, tour de contrôle aérien) ou de soutien direct (installations incendie, équipements de sécurité ou de sûreté);
 - ii) l'exploitation des infrastructures, qui comprend la maintenance et la gestion de l'infrastructure aéroportuaire;
 - iii) la fourniture des services aéroportuaires annexes au transport aérien, comme les services d'assistance en escale, l'utilisation des infrastructures connexes, les services de lutte contre les incendies, les services d'urgence, de sécurité etc.;
 - iv) la conduite d'activités commerciales non directement liées aux activités de base de l'aéroport et qui comprennent, entre autres, la construction, le financement, l'exploitation et la location d'espaces et de biens immobiliers, non seulement pour des bureaux et le stockage, mais également pour les hôtels et les entreprises industrielles dans l'enceinte de l'aéroport, ainsi que les magasins, restaurants et parkings. Ces activités ne faisant pas partie de l'activité de transport, leur financement public ne relève pas des présentes lignes directrices et sera examiné au regard des règles sectorielles et horizontales pertinentes.

⁽¹⁸⁾ Arrêt dans l'affaire 40/85, *Royaume de Belgique/Commission*, Rec. 1986, p. I-2321.

⁽¹⁹⁾ Arrêt de la Cour dans les affaires jointes 188/80 à 190/80, *République française, République italienne et Royaume Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord contre Commission des Communautés européennes*, Rec. 1982, p. 2571, point 21.

⁽²⁰⁾ Arrêts dans les affaires C 305/89, *Italie/Commission* ("Alfa Romeo"), Rec. 1991, p. I-1603, point 20, et T 228/99, *Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Commission*, Rec. 2003, p. II-435, points 250 à 270.

- (44) Les présentes lignes directrices s'appliquent à l'ensemble des activités aéroportuaires, à l'exception des tâches de sécurité, de contrôle aérien, ou toute autre activité relevant de la responsabilité d'un État de l'AELE dans le cadre de ses prérogatives de puissance publique ⁽²¹⁾.

30A.4.1. *Financement des infrastructures aéroportuaires*

- (45) Cette section concerne l'aide à la construction des infrastructures et équipements aéroportuaires proprement dits ou de soutien direct, tels que définis aux points 43 i et 44 ci-dessus.
- (46) L'infrastructure est à la base des activités économiques menées par le gestionnaire de l'aéroport. Mais elle représente aussi une des possibilités pour un État d'agir sur le développement économique régional, la politique d'aménagement du territoire et la politique des transports, etc.
- (47) Dès lors qu'il exerce une activité économique au sens de l'arrêt rappelé au point 21, un gestionnaire d'aéroport devrait financer au moyen de ses ressources propres les coûts d'utilisation ou de construction des infrastructures qu'il gère. Par conséquent, la fourniture d'infrastructures aéroportuaires à un gestionnaire, par un État de l'AELE (y compris au niveau régional ou local) n'agissant pas en investisseur privé sans contrepartie financière adéquate, ou l'attribution à un gestionnaire de subventions publiques destinées à financer des infrastructures, peuvent lui conférer un avantage économique au détriment de ses concurrents, qui doit être notifié et examiné au regard des règles relatives aux aides d'État.
- (48) La Commission européenne et l'Autorité ont déjà eu l'occasion de préciser dans quelles conditions des opérations telles que la vente d'un terrain ou d'un bâtiment ⁽²²⁾ ou la privatisation d'une entreprise ⁽²³⁾ ne posent pas à leur avis de problème d'aide d'État. C'est généralement le cas si ces opérations s'effectuent à prix de marché, notamment si ce prix résulte d'une procédure d'offre ouverte, inconditionnelle, non discriminatoire, ayant fait l'objet d'une publicité suffisante et assurant l'égalité de traitement des candidats potentiels. Sans préjudice des obligations relatives aux règles et aux principes applicables aux marchés publics et aux concessions, lorsqu'ils sont applicables, le même genre de raisonnement s'applique en principe, mutatis mutandis, à la vente ou à la mise à disposition d'infrastructures par les pouvoirs publics.
- (49) Il n'est toutefois pas possible d'exclure a priori la présence d'éléments d'aide dans absolument tous les cas de figure. Par exemple, des aides pourraient exister s'il apparaissait que les infrastructures ont été attribuées à un gestionnaire prédéterminé qui en tire un avantage indu, ou encore si une différence injustifiable entre le prix de vente et un prix de construction récent procurait un avantage indu à l'acquéreur.
- (50) En particulier, lorsque des infrastructures supplémentaires qui n'étaient pas prévues au moment de l'attribution de l'infrastructure existante sont mises à la disposition du gestionnaire d'aéroport, il sera nécessaire que le gestionnaire acquitte un loyer correspondant à la valeur de marché et reflétant notamment les coûts de cette nouvelle infrastructure ainsi que sa durée d'exploitation. En outre, si l'évolution de l'infrastructure n'était pas prévue dans le contrat initial, il sera notamment nécessaire que les infrastructures supplémentaires soient étroitement liées à l'exploitation des infrastructures existantes, et que l'objet du contrat initial du gestionnaire soit préservé.
- (51) Dans les cas où il n'est pas possible d'exclure l'existence d'aides d'État, la mesure doit être notifiée. Si l'existence d'aide est confirmée, ces aides pourront être déclarées compatibles, notamment au titre des articles 61, paragraphe 3, points a), b) ou c), ou 59, paragraphe 2, de l'accord EEE et, le cas échéant, de leurs dispositions d'application. Pour cela, l'Autorité vérifiera notamment si:

- la construction et l'exploitation de l'infrastructure répondent à un objectif d'intérêt général clairement défini (développement régional, accessibilité, etc.),
- l'infrastructure est nécessaire et proportionnée à l'objectif fixé,
- l'infrastructure offre des perspectives satisfaisantes d'utilisation à moyen terme, notamment au regard de l'utilisation des infrastructures existantes,
- l'accès à l'infrastructure est ouvert à tous les utilisateurs potentiels de manière égale et non discriminatoire,
- le développement des échanges n'est pas affecté dans une mesure contraire au fonctionnement de l'accord EEE.

⁽²¹⁾ Voir la décision n° 309/2002 de la Commission "France: Sécurité aérienne — Compensation des coûts à la suite des attentats du 11 septembre 2001" (JO C 148 du 25.6.2003).

⁽²²⁾ Lignes directrices de l'Autorité de surveillance AELE concernant les éléments d'aide d'État contenus dans les ventes de terrains et de bâtiments par les pouvoirs publics (JO L 137 du 8.6.2000 et supplément EEE n° 26 du 8.6.2000). Ces lignes directrices correspondent à la communication de la Commission concernant les éléments d'aide d'État contenus dans les ventes de terrains et de bâtiments par les pouvoirs publics.

⁽²³⁾ Rapport de la Commission européenne sur la politique de concurrence, 1993, points 402 et 403.

30A.4.2. Subventions pour l'exploitation des infrastructures aéroportuaires

- (52) L'Autorité considère en principe que le gestionnaire d'un aéroport doit, comme tout acteur économique, faire face aux coûts normaux liés à la gestion et à la maintenance de l'infrastructure aéroportuaire au moyen de ses ressources propres. Ainsi, tout financement public de ces services allégerait les dépenses que le gestionnaire d'aéroport devrait normalement supporter dans le cadre de ses activités courantes.
- (53) Ces financements ne constituent pas des aides d'État s'ils constituent des compensations de service public accordées pour la gestion de l'aéroport dans le respect des conditions établies par la jurisprudence Altmark ⁽²⁴⁾. Dans les autres cas, les subventions d'exploitation sont des aides d'État au fonctionnement. Comme rappelé dans la partie 30A.3.1 des présentes lignes directrices, de telles aides ne pourraient être déclarées compatibles avec le fonctionnement de l'accord EEE que sur la base de l'article 61, paragraphe 3, points a) ou c), sous certaines conditions, dans les régions défavorisées, ou sur la base de l'article 59, paragraphe 2, si elles respectent certaines conditions qui assurent qu'elles sont nécessaires pour l'exploitation d'un service d'intérêt économique général et n'affectent pas le développement des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt des parties contractantes.
- (54) S'agissant de l'application de l'article 59, paragraphe 2, de l'accord EEE, comme rappelé au point 31 des présentes lignes directrices, la décision de la Commission du 13 juillet 2005 concernant l'application des dispositions de l'article 86 CE aux aides d'État sous forme de compensation de service public considère que les compensations qui constituent des aides d'État accordées aux aéroports de la catégorie D sont compatibles sous réserve du respect de certaines conditions ⁽²⁵⁾.
- (55) Lors de cet examen, l'Autorité vérifiera que l'aéroport est effectivement chargé d'un service d'intérêt général et que le montant de la compensation n'excède pas ce qui est nécessaire pour couvrir les coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable.
- (56) L'attribution des missions de service public à l'aéroport doit faire l'objet d'un ou plusieurs actes officiels, dont la forme peut être déterminée par chaque État de l'AELE. Ces actes doivent prévoir toutes les informations nécessaires pour identifier les coûts spécifiques relatifs au service public et doivent spécifier en particulier:
- la nature précise de l'obligation de service public,
 - les gestionnaires et le territoire concernés,
 - la nature de tout droit spécial ou exclusif accordé à l'aéroport,
 - les paramètres de calcul, de contrôle et de révision de la compensation,
 - les moyens d'éviter et de corriger une éventuelle surcompensation ou sous compensation.
- (57) Pour le calcul du montant de la compensation, les coûts et revenus à prendre en considération doivent inclure l'entiereté des coûts et revenus liés à l'exécution du service économique d'intérêt général. Si le gestionnaire d'aéroport concerné bénéficie d'autres droits spéciaux ou exclusifs liés à ce service économique d'intérêt général, les revenus qu'il en retire doivent également être pris en compte. Par conséquent, un système comptable transparent et la séparation des comptes entre les différentes activités du gestionnaire doivent être mis en place ⁽²⁶⁾.

30A.4.3. Subventions pour les services aéroportuaires

- (58) L'assistance en escale est une activité commerciale ouverte à la concurrence au delà du seuil de deux millions de passagers annuels, en vertu de la directive 96/67/CE du Conseil ⁽²⁷⁾. Un gestionnaire d'aéroport agissant en tant que prestataire de services en escale peut pratiquer des tarifs différenciés sur les charges d'assistance facturées aux compagnies aériennes, si ces différences de tarifs reflètent des différences de coût liées à la nature ou à l'ampleur des services rendus ⁽²⁸⁾.

⁽²⁴⁾ Voir la note 16 de bas de page.

⁽²⁵⁾ Cette décision n'a pas encore été incorporée à l'accord EEE. Si elle le devient, toute compensation de service public constitutive d'une aide d'État aux aéroports de plus grande taille (catégories A, B, C) ou qui ne respecterait pas les critères et conditions de cette décision devra encore être notifiée et examinée au cas par cas.

⁽²⁶⁾ Bien qu'il ne soit pas applicable au secteur des transports, le chapitre 18C (non encore publié) des lignes directrices relatives aux aides d'État sous forme de compensation de service public pourra fournir des indications sur l'application des points 55 à 57. Les lignes directrices en question correspondent à l'encadrement communautaire des aides d'État sous forme de compensation de service public (JO C 297 du 29.11.2005, p. 4).

⁽²⁷⁾ Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté (JO L 272 du 25.10.1996), incorporée au point 64c de l'annexe XIII de l'accord EEE par la décision n° 79/2000 du Comité mixte de l'EEE, du 2 octobre 2000 (JO L 315 du 14.12.2000, p. 20, et supplément EEE n° 59 du 14.12.2000).

⁽²⁸⁾ Point 85 de la décision de la Commission européenne ouvrant la procédure concernant le cas de Ryanair à Charleroi: "[e]n ce qui concerne les charges d'assistance en escale, la Commission conçoit que des économies d'échelle puissent être opérées dès lors qu'un usager de l'aéroport fait appel de manière significative aux services d'assistance d'une entreprise. Il n'est en effet pas choquant que le tarif appliqué à certaines compagnies soit moindre que le tarif général dans la mesure où le service demandé par ces compagnies serait moindre que pour d'autres clients."

- (59) Sous le seuil des deux millions de passagers, le gestionnaire d'aéroport agissant comme prestataire peut compenser ses diverses sources de revenus et de pertes entre activités purement commerciales (comme par exemple les services d'assistance en escale et la gestion d'un parking), à l'exclusion des ressources publiques qui lui sont attribuées en tant qu'autorité aéroportuaire ou gestionnaire d'un service d'intérêt économique général. Toutefois, en l'absence de concurrence dans le secteur de l'assistance en escale, il doit particulièrement veiller à ne pas enfreindre de dispositions nationales ou de dispositions relevant de l'accord EEE, et notamment à ne pas constituer un abus de position dominante contraire à l'article 54 de l'accord EEE (qui interdit par exemple aux entreprises en position dominante sur le territoire couvert par l'accord EEE ou dans une partie substantielle de celui-ci d'appliquer à l'égard des différentes compagnies aériennes des conditions inégales à des prestations équivalentes, en leur infligeant de ce fait un désavantage concurrentiel).
- (60) Au-delà de deux millions de passagers, la prestation de services d'assistance en escale doit être autosuffisante, indépendamment tant des autres revenus commerciaux de l'aéroport que des ressources publiques qui sont attribuées à celui-ci en tant qu'autorité aéroportuaire ou gestionnaire d'un service d'intérêt économique général.

30A.5. Aides au démarrage

30A.5.1. Objectifs

- (61) Les aéroports de petite taille ne disposent souvent pas des volumes de passagers qui leur sont nécessaires pour atteindre la taille critique et le seuil de rentabilité.
- (62) Il n'existe pas de chiffres absolus en ce qui concerne le seuil de rentabilité. Le Comité des régions l'évalue à un million et demi de passagers par an, tandis que l'étude susmentionnée de l'université de Cranfield, qui avance deux chiffres différents (500 000 passagers par an, ou un million), montre qu'il existe des variations en fonction des pays et de la façon dont sont organisés les aéroports ⁽²⁹⁾.
- (63) Même si certains aéroports régionaux peuvent compter tirer leur épingle du jeu lorsque des volumes de passagers suffisants sont apportés par les compagnies aériennes qui assurent des obligations de service public ⁽³⁰⁾ ou lorsque des régimes d'aides à caractère social sont mis en place par les pouvoirs publics, les compagnies leur préfèrent les hubs bien rodés, bien situés, qui permettent des connexions rapides, où les passagers ont leurs habitudes, et où elles disposent de créneaux horaires à ne pas perdre. En outre, les politiques et investissements aéroportuaires et aériens menés depuis des années ont souvent concentré le trafic sur les grandes métropoles nationales.
- (64) En conséquence, les compagnies aériennes ne sont pas toujours prêtes, en l'absence d'incitations adéquates, à prendre le risque d'ouvrir des lignes au départ d'aéroports inconnus qui n'ont pas fait leurs preuves. C'est pourquoi l'Autorité pourra accepter que des aides publiques soient versées temporairement aux compagnies aériennes sous certaines conditions, si cela les incite à créer de nouvelles lignes ou fréquences au départ d'aéroports régionaux et d'attirer les volumes de passagers qui leur permettront ensuite d'atteindre à moyen terme le seuil de rentabilité. L'Autorité veillera à ce que de telles aides n'avantagent pas des aéroports de grande taille déjà largement ouverts au trafic international et à la concurrence.
- (65) Néanmoins, compte tenu de l'objectif général d'intermodalité et d'optimisation de l'utilisation des infrastructures explicité précédemment, il ne sera pas admissible d'accorder une aide au démarrage à une nouvelle ligne aérienne correspondant à une liaison ferroviaire à grande vitesse.
- (66) La Commission européenne a par ailleurs fixé des orientations pour le développement harmonieux des régions ultrapériphériques ⁽³¹⁾. Leur stratégie de développement s'appuie sur trois axes principaux: contribuer à améliorer l'accessibilité de ces régions, accroître leur compétitivité et favoriser leur insertion régionale pour réduire les effets de leur éloignement de l'économie européenne.
- (67) C'est pourquoi la Commission européenne accepte que les aides au démarrage de lignes au départ des régions ultrapériphériques puissent bénéficier de critères de compatibilité plus souples, notamment en termes d'intensité et de durée, et ne soulèvera pas d'objection à l'égard de telles aides pour des lignes destinées aux pays tiers voisins.

L'Autorité considère que des dispositions similaires en termes d'intensité et de durée seront également admises pour les régions visées à l'article 61, paragraphe 3, de l'accord EEE et pour les régions à faible densité de population.

⁽²⁹⁾ Rapport "Study on Competition Between Airports and the Application of State Aid Rules", Cranfield University, septembre 2002, points 5.33 et 6.11.

⁽³⁰⁾ Ibidem, points 5 à 27: "L'aide octroyée aux prestataires de services aériens dans le cadre des obligations de service public peut être considérée, dans une certaine mesure, comme une subvention accordée indirectement à un aéroport."

⁽³¹⁾ Communications de la Commission des 26 mai 2004 [COM(2004) 343 final] et 6 août 2004 [SEC(2004) 1030] relatives à un partenariat renforcé pour les régions ultrapériphériques.

30A.5.2. *Critères de compatibilité*

- (68) Les incitations financières au démarrage, sauf dans les cas où les autorités publiques se comporteraient comme le ferait un investisseur privé agissant en économie de marché (voir section 30A.3.2.4), accordent des avantages aux compagnies bénéficiaires et peuvent donc créer directement des distorsions entre compagnies dans la mesure où elles abaissent les coûts d'exploitation des bénéficiaires.
- (69) Elles peuvent aussi affecter indirectement la concurrence entre aéroports en aidant les aéroports à se développer, voire en incitant une compagnie à se "délocaliser" d'un aéroport à un autre et à transférer une ligne d'un aéroport à l'échelle de l'EEE vers un aéroport régional. Elles constituent alors généralement des aides d'État et doivent être notifiées à l'Autorité.
- (70) Compte tenu des objectifs précités et des difficultés importantes auxquelles peut donner lieu le lancement d'une nouvelle ligne, la Commission pourra approuver de telles aides lorsqu'elles rempliront les conditions suivantes:
- a) destinataires: les aides sont versées à des transporteurs aériens détenteurs d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par une partie contractante à l'accord EEE, en application du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil concernant les licences des transporteurs aériens ⁽³²⁾;
 - b) aéroports régionaux: les aides sont versées pour des lignes reliant un aéroport régional des catégories C et D à un autre aéroport du territoire couvert par l'accord EEE. Les aides pour des lignes entre aéroports nationaux (catégorie B) ne pourraient être envisagées qu'à titre exceptionnel dans des situations dûment motivées, notamment si l'un des deux aéroports est situé dans une région défavorisée;
 - c) nouvelles lignes: les aides ne s'appliquent qu'à l'ouverture de nouvelles lignes ou fréquences, telles que définies ci-dessous, provoquant un accroissement du volume net de passagers ⁽³³⁾.

Elles ne doivent pas encourager un simple déplacement de trafic d'une ligne ou d'une compagnie vers une autre. Elles ne doivent en particulier pas entraîner un détournement de trafic non justifié par rapport à la fréquence et à la viabilité de services existants au départ d'un autre aéroport situé dans une même ville, une même conurbation ⁽³⁴⁾ ou un même système aéroportuaire ⁽³⁵⁾, servant la même destination ou une destination comparable selon les mêmes critères. Une nouvelle ligne aérienne ne peut pas non plus bénéficier d'aide au démarrage si elle est déjà exploitée par un service ferroviaire à grande vitesse comparable selon les mêmes critères.

L'Autorité n'admettra pas les cas d'abus dans lesquels une compagnie chercherait à contourner le caractère temporaire des aides au démarrage en substituant à une ligne aidée une ligne prétendument nouvelle mais offrant un service comparable. En particulier, les aides ne pourront être accordées à une compagnie aérienne qui, venant d'épuiser une aide pour une ligne donnée, cherche à recevoir une aide au départ d'un autre aéroport situé dans une même ville ou conurbation ou un même système aéroportuaire pour une ligne concurrente servant la même destination ou une destination comparable. Toutefois, la simple substitution, pendant la période de versement d'une aide, d'une ligne par une autre ligne, au départ du même aéroport, et devant générer pour l'aéroport un nombre au moins équivalent de passagers, ne remet pas en cause la poursuite du versement de l'aide pour la période complète initialement prévue, sous réserve que cette substitution ne remette pas en cause le respect des autres critères ayant permis l'attribution de l'aide initiale;

- d) viabilité à terme et dégressivité dans le temps: la ligne aidée doit s'avérer viable à terme, c'est-à-dire couvrir au moins ses coûts, sans financement public. C'est pourquoi les aides au démarrage doivent être dégressives et limitées dans le temps;
- e) compensation des coûts additionnels de démarrage: le montant de l'aide doit être strictement lié aux coûts additionnels de démarrage qui sont liés au lancement de la nouvelle ligne ou fréquence et que l'opérateur aérien n'aurait pas à supporter en rythme de croisière. Ces coûts comprennent notamment les dépenses de marketing et de publicité à engager au départ pour faire connaître la nouvelle liaison; ils peuvent comprendre les frais d'installation supportés par la compagnie aérienne sur le site de l'aéroport régional concerné pour lancer la ligne, s'il s'agit bien d'un aéroport des catégories C ou D et que ces coûts n'ont pas déjà été aidés. À l'inverse, l'aide ne peut concerner des coûts opérationnels réguliers tels que la location ou l'amortissement des avions, le carburant, le salaire des équipages, les charges aéroportuaires, les frais de restauration. Les coûts éligibles retenus devront correspondre à des coûts réels obtenus dans les conditions normales de marché;
- f) intensité et durée: l'aide dégressive peut être accordée pour une durée maximale de trois ans. Le montant de l'aide ne peut dépasser, chaque année, 50 % du montant des coûts éligibles de cette année et, sur la durée de l'aide, une moyenne de 30 % des coûts éligibles.

⁽³²⁾ Règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens (JO L 240 du 24.8.1992), incorporé au point 66b de l'annexe XIII de l'accord EEE par la décision n° 7/94 du Comité mixte de l'EEE du 21 mars 1994 (JO L 160 du 28.6.1994, p. 1, et supplément EEE n° 17 du 28.6.1994).

⁽³³⁾ Ceci concerne particulièrement le passage d'une ligne saisonnière à une ligne permanente ou d'une fréquence non quotidienne à une fréquence au moins quotidienne.

⁽³⁴⁾ Règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires (JO L 240 du 24.8.1992), incorporé au point 64a de l'annexe XIII de l'accord EEE par la décision n° 7/94 du Comité mixte de l'EEE, du 21 mars 1994 (JO L 160 du 28.6.1994, p. 1, et supplément EEE n° 17 du 28.6.1994).

⁽³⁵⁾ Défini à l'article 2, point m), du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires (JO L 240 du 24.8.1992), incorporé au point 64a de l'annexe XIII de l'accord EEE par la décision n° 7/94 du Comité mixte de l'EEE du 21 mars 1994 (JO L 160 du 28.6.1994, p. 1, et supplément EEE n° 17 du 28.6.1994).

Pour les lignes au départ des régions défavorisées, c'est à dire les régions visées à l'article 61, paragraphe 3, point a), et les régions à faible densité de population, l'aide dégressive peut être accordée pour une durée maximale de cinq années. Le montant de l'aide ne peut dépasser, chaque année, 50 % du montant des coûts éligibles de cette année et, sur la durée de l'aide, une moyenne de 40 % des coûts éligibles. Si l'aide est effectivement accordée pendant cinq ans, l'aide peut être maintenue à 50 % du montant des coûts éligibles pendant les trois premières années.

En tout état de cause, la durée pendant laquelle l'aide au démarrage est accordée à une compagnie devra rester inférieure de manière substantielle à la durée pendant laquelle celle-ci s'engage à exercer ses activités au départ de l'aéroport considéré, tel qu'indiqué dans le plan d'affaires requis au point 70, sous i). En outre, l'aide sera interrompue dès que les objectifs en termes de passagers seront atteints ou que la rentabilité de la ligne sera avérée, même si cela intervient avant la fin de la durée initialement prévue;

- g) lien avec le développement de la ligne: le versement de l'aide doit être lié à l'accroissement effectif du nombre de passagers transportés. Afin de préserver à l'aide son caractère incitatif et d'éviter le déplacement des plafonds, le montant unitaire par passager devrait par exemple être dégressif avec l'augmentation effective du trafic;
 - h) attribution non discriminatoire: toute entité publique qui envisage d'octroyer à une compagnie, via un aéroport ou non, des aides au démarrage d'une nouvelle ligne doit rendre son projet public dans un délai suffisant et avec une publicité suffisante pour permettre à toutes les compagnies aériennes intéressées de proposer leurs services. Cette communication doit comporter notamment la description de la ligne, ainsi que des critères objectifs en ce qui concerne les montants et la durée des aides. Les règles et principes en matière de marchés publics et de concessions doivent être respectés lorsqu'ils sont applicables;
 - i) incidence sur les autres lignes et plan d'affaires: toute compagnie aérienne proposant un service à une entité publique souhaitant accorder une aide au démarrage doit remettre, lors de l'expression de sa candidature, un plan d'affaires démontrant la viabilité, pendant une période non négligeable, de la ligne après l'extinction de l'aide. Une analyse d'impact de la nouvelle ligne sur les lignes concurrentes devra être réalisée par l'entité publique avant l'octroi de l'aide au démarrage;
 - j) publicité: les États de l'AELE veillent à ce que soit publiée chaque année, pour chaque aéroport, la liste des lignes aidées, avec pour chacune l'indication de la source de financement public, la compagnie bénéficiaire, le montant des aides versées et le nombre de passagers concernés;
 - k) recours: outre les recours judiciaires prévus par les directives du Conseil dites "marchés publics" 89/665/CEE et 92/13/CEE ⁽³⁶⁾ lorsque celles-ci trouvent à s'appliquer, des mécanismes de recours doivent être prévus au niveau des États de l'AELE pour remédier à toute discrimination qui se produirait dans l'octroi des aides;
 - l) sanctions: des mécanismes de sanction doivent être mis en œuvre dans la mesure où un transporteur ne respecterait pas les engagements qu'il a pris à l'égard d'un aéroport au moment du versement de l'aide. Un système de récupération de l'aide ou de saisie d'une garantie initialement déposée par le transporteur peut permettre à l'aéroport de s'assurer que la compagnie aérienne respectera ses engagements.
- (71) Cumul: les aides au démarrage ne pourront pas être cumulées avec d'autres types d'aide octroyés pour l'exploitation d'une ligne, comme les aides à caractère social accordées à certains types de passagers ou les compensations de service public. De telles aides ne pourront pas non plus être octroyées lorsque l'accès à une ligne a été réservé à un seul transporteur en application de l'article 4 du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil ⁽³⁷⁾, et notamment de son paragraphe 1, point d). Elles ne pourront pas non plus, conformément aux règles de proportionnalité, être cumulées avec d'autres aides pour les mêmes coûts, même si lesdites aides sont versées dans un autre État.
- (72) Les aides au démarrage devront être notifiées à l'Autorité. Celle-ci invite les États de l'AELE à notifier, plutôt que des aides individuelles, des régimes d'aides au démarrage permettant d'assurer une plus grande cohérence territoriale. L'Autorité pourra examiner au cas par cas une aide ou un régime qui ne respecterait pas intégralement les critères qui précèdent, mais aboutirait à une situation comparable.

⁽³⁶⁾ Directive 89/665/CEE du Conseil du 21 décembre 1989 portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à l'application des procédures de recours en matière de passation des marchés publics de fournitures et de travaux (JO L 395 du 30.12.1989, pp. 33 à 35), incorporée au point 5 de l'annexe XVI de l'accord EEE; directive 92/13/CEE du Conseil du 25 février 1992 portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à l'application des règles communautaires sur les procédures de passation des marchés des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des télécommunications (JO L 76 du 23.3.1992, pp. 14 à 20), incorporée au point 5a de l'annexe XVI de l'accord EEE par la décision n° 7/94 du Comité mixte de l'EEE du 21 mars 1994 (JO L 160 du 28.6.1994, p. 1, et supplément EEE n° 17 du 28.6.1994).

⁽³⁷⁾ Voir la note 1 de bas de page.

30A.6. Bénéficiaires d'aides antérieures illégales

- (73) Si une aide illégale, à l'encontre de laquelle l'Autorité a adopté une décision négative comportant un ordre de recouvrement, a été accordée à une entreprise, et que le recouvrement n'a pas eu lieu conformément à l'article 14 de la partie II du protocole 3 de l'accord Surveillance et Cour de justice, l'examen de toute aide au financement d'infrastructures aéroportuaires ou de toute aide au démarrage devra à la fois prendre en compte l'effet cumulé de l'aide antérieure et de la nouvelle aide et le fait que l'aide antérieure n'a pas été remboursée ⁽³⁸⁾.

30A.7. Mesures utiles au sens de l'article 1, paragraphe 1, de la partie I du protocole 3 de l'accord surveillance et cour de justice

- (74) Conformément à l'article 1, paragraphe 1, de la partie I du protocole 3 de l'accord Surveillance et Cour de justice, l'Autorité propose que les États de l'AELE amendent leurs éventuels régimes relatifs aux aides d'États couverts dans les présentes lignes directrices afin d'être en conformité avec celles-ci le 1^{er} juin 2007 au plus tard. Les États de l'AELE sont invités à confirmer au plus tard le 1^{er} juin 2006 qu'ils acceptent ces propositions par écrit.
- (75) Si un État ne confirme pas son acceptation par écrit avant cette date, l'Autorité appliquera l'article 19, paragraphe 2, de la partie II du protocole 3 de l'accord Surveillance et Cour de justice et entamera si nécessaire la procédure prévue à cet article.

30A.8. Date d'application

- (76) Les présentes lignes directrices entreront en vigueur dès leur adoption par l'Autorité. Les notifications enregistrées par l'Autorité avant cette date seront examinées au regard des règles en vigueur au moment de la notification.

L'Autorité examinera la compatibilité de toute aide au financement des infrastructures aéroportuaires ou d'aide au démarrage octroyée sans son autorisation et donc en violation de l'article 1, paragraphe 3, de la partie I du protocole 3 de l'accord Surveillance et Cour de justice, sur la base des présentes lignes directrices si l'aide a commencé d'être octroyée après leur adoption. Dans les autres cas, elle effectuera son examen sur la base des règles applicables au début de l'octroi de l'aide.

- (77) L'Autorité informe les États de l'AELE et les parties intéressées qu'elle entend entreprendre une évaluation approfondie de l'application de ces lignes directrices quatre ans après la date de leur mise en œuvre. Les résultats de cette étude pourront conduire l'Autorité à réviser les présentes lignes directrices.

⁽³⁸⁾ Arrêt dans l'affaire C 355/95 P, *Textilwerke Deggendorf/Commission*, Rec. 1997, p. I-2549.»

DÉCISION DE L'AUTORITÉ DE SURVEILLANCE AELE

N° 320/06/COL

du 31 octobre 2006

modifiant la liste figurant au point 39 de la partie 1.2 du chapitre I de l'annexe I de l'accord sur l'Espace économique européen énumérant les postes d'inspection frontaliers agréés en Islande et en Norvège chargés des contrôles vétérinaires sur les animaux vivants et les produits animaux en provenance des pays tiers et abrogeant la décision de l'Autorité de surveillance AELE n° 246/06/COL du 6 septembre 2006

L'AUTORITÉ DE SURVEILLANCE AELE,

postes d'inspection frontaliers agréés en Islande et en Norvège pour les contrôles vétérinaires sur les animaux vivants et les produits animaux en provenance de pays tiers,

VU l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 109 et son protocole 1,

VU l'accord entre les États de l'AELE relatif à l'institution d'une Autorité de surveillance et d'une Cour de justice, et notamment son article 5, paragraphe 2, point d), et son protocole 1,

VU les paragraphes 4B, points 1 et 3, et 5, point b), de la partie introductive du chapitre I de l'annexe I de l'accord EEE,

VU l'acte visé au point 1.1.4 du chapitre I de l'annexe I de l'accord EEE (directive 97/78/CE du Conseil du 18 décembre 1997 fixant les principes relatifs à l'organisation des contrôles vétérinaires pour les produits en provenance des pays tiers introduits dans la Communauté), tel que modifié et adapté par les adaptations sectorielles prévues à l'annexe I de l'accord EEE, et notamment son article 6, paragraphe 2,

VU l'acte visé au point 1.1.5 du chapitre I de l'annexe I de l'accord EEE (directive 91/496/CEE du Conseil du 15 juillet 1991 fixant les principes relatifs à l'organisation des contrôles vétérinaires pour les animaux en provenance des pays tiers introduits dans la Communauté et modifiant les directives 89/662/CEE, 90/425/CEE et 90/675/CEE), tel que modifié et adapté par les adaptations sectorielles prévues à l'annexe I de l'accord EEE, et notamment son article 6, paragraphe 4,

VU l'acte visé au point 1.2.111 du chapitre I de l'annexe I de l'accord EEE (décision de la Commission du 21 novembre 2001 établissant les exigences relatives à l'agrément des postes d'inspection frontaliers chargés des contrôles vétérinaires pour les produits en provenance des pays tiers introduits dans la Communauté), tel que modifié, et notamment son article 3, paragraphe 5,

CONSIDÉRANT QUE, par sa décision n° 246/06/COL du 6 septembre 2006, l'Autorité de surveillance de l'AELE a abrogé la décision de l'Autorité de surveillance AELE n° 86/02/COL du 24 mai 2002 et a établi une nouvelle liste des

CONSIDÉRANT QUE le gouvernement norvégien a demandé à l'Autorité de surveillance d'ajouter le poste d'inspection frontalier proposé situé dans le port d'Egersund à la liste des postes d'inspection frontaliers agréés en Islande et en Norvège chargés des contrôles vétérinaires sur les produits et animaux en provenance des pays tiers figurant au point 39 de la partie 1.2 du chapitre I de l'annexe I de l'accord EEE,

CONSIDÉRANT QUE le gouvernement norvégien a demandé à l'Autorité de surveillance AELE de mentionner le poste d'inspection frontalier proposé situé dans le port d'Egersund comme spécialisé dans l'importation d'huile de poisson destinée à la consommation humaine ou non humaine, ainsi que de farine de poisson en vrac,

CONSIDÉRANT QUE le gouvernement norvégien a demandé à l'Autorité de surveillance AELE d'ajouter les catégories de produits supplémentaires d'huile de poisson non conditionnée et d'huile de poisson conditionnée destinée à la consommation humaine ou non humaine pour le centre d'inspection de Kristiansund au poste d'inspection frontalier de Kristiansund,

CONSIDÉRANT QUE l'Autorité de surveillance AELE et la Commission européenne, en étroite coopération avec les autorités norvégiennes compétentes, ont inspecté ensemble le poste d'inspection frontalier d'Egersund et le centre d'inspection de Kristiansund,

CONSIDÉRANT QUE, à la suite de l'inspection conjointe et conformément au paragraphe 4B, point 3, de la partie introductive de l'annexe I de l'accord EEE, les inspecteurs de l'Autorité de surveillance AELE et de la Commission européenne ont adopté une recommandation commune, le 16 octobre 2006 (affaire n° 59362/fait n° 391554), visant à ajouter le poste d'inspection frontalier d'Egersund et les nouvelles catégories attribuées au centre d'inspection de Kristiansund à la liste des postes d'inspection frontaliers,

CONSIDÉRANT que, par la décision n° 312/06/COL, l'Autorité de surveillance AELE a soumis la question au comité vétérinaire de l'AELE qui l'assiste,

CONSIDÉRANT que les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité vétérinaire de l'AELE qui assiste l'Autorité de surveillance AELE,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

1) Les contrôles vétérinaires sur les animaux vivants et les produits animaux introduits en Islande et en Norvège en provenance de pays tiers sont effectués par les autorités nationales compétentes aux postes d'inspection frontaliers agréés, énumérés à l'annexe de la présente décision.

2) La décision de l'Autorité de surveillance AELE n° 246/06/COL du 6 septembre 2006 est abrogée.

3) La présente décision entre en vigueur le 31 octobre 2006.

4) L'Islande et la Norvège sont destinataires de la présente décision.

5) Seule la version anglaise de la présente décision fait foi.

Fait à Bruxelles, le 31 octobre 2006.

Par l'Autorité de surveillance AELE

Bjørn T. GRYDELAND
Président

Kristján Andri STEFÁNSSON
Membre du Collège

ANNEXE

LISTE DES POSTES D'INSPECTION FRONTALIERS AGRÉÉS

Pays: Islande

1	2	3	4	5	6
Akureyri	1700499	P		HC-T(FR)(1)(2)(3), NHC(16)	
Hafnarfjörður	1700299	P		HC-T(FR)(1)(2)(3), NHC(16)	
Húsavík	1701399	P		HC-T(FR)(1)(2)(3)	
Ísafjörður	1700399	P		HC-T(FR)(1)(2)(3)	
Keflavík Airport	1700799	A		HC(1)(2)(3)	O(15)
Reykjavík	1700199	P		HC-T(FR)(1)(2)(3), NHC(16)	
Þorlákshöfn	1701899	P		HC-T(FR)(1)(2)(3)	

Pays: Norvège

1	2	3	4	5	6
Borg	1501499	P		HC, NHC	E(7)
Båtsfjord	1501199	P		HC-T(FR)(1)(2)(3), HC-NT(1)(2)(3)	
Egersund	NO02299	P		HC-NT(6), NHC-NT(6)(16)	
Hammerfest	1501099	P	Rypefjord	HC-T(FR)(1)(2)(3), HC-NT(1)(2)(3)	
Honningsvåg	1501799	P	Honningsvåg	HC-T(1)(2)(3)	
			Gjesvær	HC-T(1)(2)(3)	
Kirkenes	1502199	P		HC-T(FR)(1)(2)(3)	
Kristiansund	1500299	P	Harøysund	HC-T(FR)(1)(2)(3)	
			Kristiansund	HC-T(FR)(1)(2)(3), NHC-T(FR)(2)(3) HC-NT(6), NHC-NT(6)	
Måløy	1500599	P	Grotteberg	HC-T(FR)(1)(2)(3), NHC-T(FR)(2)(3)	
			Moldøen	HC-T(FR)(1)(2)(3), NHC-T(FR)(2)(3)	
			Trollebø	HC-T(FR)(1)(2)(3), NHC-T(FR)(2)(3)	
Oslo	1500199	P		HC, NHC	
Oslo	1501399	A		HC, NHC	U,E,O
Skjervøy	1502099	P		HC-T(FR)(1)(2)(3)	
Sortland	1501699	P	Andenes	HC-T(FR)(1)(2)(3)	
			Melbu	HC-T(FR)(1)(2)(3)	
			Sortland	HC-T(FR)(1)(2)(3)	
Storskog	1501299	R		HC, NHC	U,E,O
Tromsø	1500999	P	Bukta	HC-T(FR)(1)(2)(3)	
			Kaldfjord	HC-T(FR)(1)(2)(3)	
			Solstrand	HC-T(FR)(1)(2)(3)	
			Senjahopen	HC-T(FR)(1)(2)(3)	
			Vannøy	HC-T(FR)(1)(2)(3)	
Vadsø	1501599	P		HC-T(FR)(1)(2)(3)	
Ålesund	1500699	P	Breivika	HC-T(FR)(1)(2)(3), NHC-T(FR)(2)(3)	
			Ellingsøy	HC-T(FR)(1)(2)(3)	
			Skutvik	HC-T(FR)(1)(2)(3), NHC-T(FR)(2)(3)	

- 1 = Nom
 - 2 = Code Animo
 - 3 = Type
 - A = Aéroport
 - F = Rail
 - P = Port
 - R = Route
 - 4 = Centre d'inspection
 - 5 = Produits
 - HC = Tous produits de consommation humaine
 - NHC = Autres produits
 - NT = Sans conditions de température
 - T = Produits soumis à des conditions de température
 - T(FR) = Produits congelés
 - T(CH) = Produits réfrigérés
 - 6 = Animaux vivants
 - U = Ongulés: bovins, porcins, ovins, caprins et solipèdes domestiques ou sauvages
 - E = Équidés enregistrés tels que définis dans la directive 90/426/CEE
 - O = Autres animaux
 - 5-6 = Mentions spéciales
 - (1) = Contrôles dans les conditions de la décision 93/352/CEE de la Commission prise en application de l'article 19, paragraphe 3, de la directive 97/78/CE du Conseil
 - (2) = Produits emballés uniquement
 - (3) = Produits de la pêche uniquement
 - (4) = Protéines animales uniquement
 - (5) = Laine et peaux uniquement
 - (6) = Graisses liquides, huiles et huiles de poisson uniquement
 - (7) = Poneys d'Islande (d'avril à octobre uniquement)
 - (8) = Équidés uniquement
 - (9) = Poissons tropicaux uniquement
 - (10) = Chats, chiens, rongeurs, lagomorphes, poissons vivants, reptiles et oiseaux autres que les ratites uniquement
 - (11) = Aliments pour animaux en vrac uniquement
 - (12) = Pour (U) dans le cas des solipèdes, animaux zoologiques uniquement; et pour (O), poussins d'un jour, poissons, chiens, chats, insectes, ou autres animaux zoologiques uniquement
 - (13) = Nagylak HU: poste d'inspection frontalier (pour produits) et point de passage (pour animaux vivants) à la frontière entre la Hongrie et la Roumanie, soumis à des mesures transitoires négociées et inscrites dans le traité d'adhésion en ce qui concerne les produits et les animaux vivants. Voir décision 2003/630/CE de la Commission.
 - (14) = Pour le transit, par la Communauté européenne, de chargements de certains produits d'origine animale destinés à la consommation humaine, à destination ou en provenance de Russie, dans le cadre des procédures spéciales prévues dans la législation communautaire pertinente.
 - (15) = Animaux d'aquaculture uniquement
 - (16) = Farine de poisson uniquement
-