

Journal officiel

des Communautés européennes

ISSN 0378-7052

C 125

44^e année

26 avril 2001

Édition de langue française

Communications et informations

<u>Numéro d'information</u>	Sommaire	Page
	<i>I Communications</i>	
	Commission	
2001/C 125/01	Taux de change de l'euro	1
2001/C 125/02	Publication d'une demande d'enregistrement au sens de l'article 6, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 2081/92 du Conseil relatif à la protection des appellations d'origine et des indications géographiques	2
2001/C 125/03	Publication d'une demande d'enregistrement au sens de l'article 8, paragraphe 1, deuxième alinéa, du règlement (CEE) n° 2082/92 relatif aux attestations de spécificité	5
2001/C 125/04	Notification préalable d'une opération de concentration (Affaire COMP/M.2433 — Barclays Bank plc/Minimax GmbH) — Cas susceptible d'être traité selon la procédure simplifiée ⁽¹⁾	7
2001/C 125/05	Engagement de procédure (Affaire COMP/M.2322 — CRH/Addtek) ⁽¹⁾	8
	ESPACE ÉCONOMIQUE EUROPÉEN	
	Autorité de surveillance AELE	
2001/C 125/06	Aide d'État (SAM 020.500.035 — Norvège) — Avis de l'Autorité de surveillance de l'AELE, en application de l'article 1 ^{er} , paragraphe 2, du protocole 3 de l'accord Surveillance et Cour de justice, adressé aux autres États de l'AELE, aux États membres de l'Union européenne et aux intéressés, au sujet de l'aide d'État accordée sous forme d'indemnisation versée aux entreprises de transport par autobus rapides (aide d'État SAM 020.500.035)	9

FR

I

(Communications)

COMMISSION

Taux de change de l'euro ⁽¹⁾**25 avril 2001**

(2001/C 125/01)

1 euro	=	7,4637	couronnes danoises
	=	9,166	couronnes suédoises
	=	0,6227	livre sterling
	=	0,8947	dollar des États-Unis
	=	1,3804	dollar canadien
	=	109,55	yens japonais
	=	1,532	franc suisse
	=	8,1625	couronnes norvégiennes
	=	84,24	couronnes islandaises ⁽²⁾
	=	1,775	dollar australien
	=	2,1863	dollars néo-zélandais
	=	7,2464	rands sud-africains ⁽²⁾

⁽¹⁾ Source: taux de change de référence publié par la Banque centrale européenne.

⁽²⁾ Source: Commission.

Publication d'une demande d'enregistrement au sens de l'article 6, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 2081/92 du Conseil relatif à la protection des appellations d'origine et des indications géographiques

(2001/C 125/02)

Cette publication confère un droit d'opposition au sens de l'article 7 dudit règlement. Toute opposition à cette demande doit être transmise par l'intermédiaire de l'autorité compétente d'un État membre dans un délai de six mois à partir de la présente publication. La publication est motivée par les éléments suivants, notamment le point 4,6 par lesquels il est considéré que la demande est justifiée au sens du règlement (CEE) n° 2081/92.

RÈGLEMENT (CEE) N° 2081/92 DU CONSEIL

DEMANDE D'ENREGISTREMENT: ARTICLE 5

AOP () IGP (x)

Numéro national du dossier: 4/2000

1. Service compétent de l'État membre

Nom: Ministero delle Politiche agricole e forestali

Adresse: Via XX Settembre, 20, I-00187 Roma

Téléphone: (39-06) 481 99 68

Télécopieur: (39-06) 420 31 26.

2. Groupement demandeur

2.1. Nom: Associazione Produttori Ortofrutticoli Veneto Friulana scarl

2.2. Adresse: Via Marconi, 35, I-31021 Mogliano Veneto (TV)

2.3. Composition: producteurs/transformateurs (x) autres ().

3. Type de produit: Légumes — Catégorie 1.6

4. Description du cahier des charges

(récapitulatif des conditions visées à l'article 4, paragraphe 2)

4.1. **Nom:** Asparago bianco di Cimadolmo.

4.2. **Description:** l'indication géographique protégée «Asparago bianco di Cimadolmo» est réservée aux turions d'asperge provenant de plantations inscrites dans un registre *ad hoc* tenu par l'organisme de contrôle visé au point 4.7, constitués des cultivars Precoce d'Argenteuil, Gladio, Larac, Dariana, JM 2001 et JM 2004. D'autres cultivars peuvent être présents dans une proportion maximale de 20 %.

Lors de sa mise à la consommation, l'asperge blanche de Cimadolmo doit présenter les caractéristiques commerciales et qualitatives suivantes:

- le produit est conditionné en bottes de turions solidement liés entre eux de 0,5 à 3 kilogrammes ou dans des emballages unitaires (turions disposés en couches). Tant les bottes que les emballages unitaires doivent être constitués de turions homogènes, c'est-à-dire appartenant à la même catégorie de qualité et au même calibre. En outre, les bottes contenues dans le même emballage doivent être homogènes comme précisé plus haut,
- les turions doivent être totalement blancs. En outre, ils doivent être entiers, frais, sains, exempts d'attaques de rongeurs ou d'insectes, pratiquement exempts de meurtrissures, propres, dépourvus d'humidité extérieure, c'est-à-dire suffisamment secs après le lavage éventuel ou la réfrigération à l'eau froide, sans odeur ni saveur étrangères; les turions ne doivent pas être vides, fendus, pelés ni cassés. De légères fissures survenues après la récolte sont tolérées, à condition qu'elles ne dépassent pas les limites prévues,

- l'asperge blanche de Cimadolmo est classée exclusivement dans les deux catégories suivantes prévues par la législation communautaire sur la commercialisation des asperges:

«Catégorie Extra» et «Catégorie première».

- 4.3. **Zone géographique:** elle se situe dans la province de Trévise et comprend l'ensemble du territoire des communes de: Cimadolmo, Breda di Piave, Fontanelle, Mareno di Piave, Maserada sul Piave, Oderzo, Ormelle, Ponte di Piave, Santa Lucia di Piave, Vazzola.
- 4.4. **Preuve de l'origine:** du point de vue historique et de la tradition, la culture de l'asperge blanche de Cimadolmo dans l'antiquité est attestée par des citations figurant dans les œuvres de certains écrivains comme Agostinetti, dans son ouvrage «1 100 ricordi che formano il Buon Fattore di Villa» (1600) et dans la documentation annexée.

En ce qui concerne les contrôles relatifs à l'attestation de provenance (origine) de la production IGP, la preuve de l'origine de l'asperge blanche de Cimadolmo IGP dans l'aire géographique de production délimitée est certifiée par l'organisme de contrôle visé au point 4.7, à l'issue de nombreuses formalités auxquelles les producteurs concernés se soumettent tout au long du cycle de production.

Les formalités de base, qui assurent la traçabilité du produit à chaque phase de la filière de production — transformation — conditionnement, comprennent:

- une inscription préliminaire par les producteurs intéressés dans le registre des superficies cultivées, établi, tenu et mis à jour par l'organisme de contrôle,
- la déclaration audit organisme du début de la récolte par les producteurs intéressés, avec indication du centre éventuel de transformation et de conditionnement,
- l'annotation hebdomadaire dans un registre réservé à cet effet par les producteurs intéressés des quantités produites et éventuellement livrées audit centre; enfin, la déclaration par le producteur de la fin de la récolte annuelle, dans les trente jours,
- la certification de tous les lots de produit conditionné et étiqueté avec l'indication géographique protégée «Asparago bianco di Cimadolmo» avant la commercialisation aux fins de la mise à la consommation.

4.5. **Méthode d'obtention**

Conditions pédo-climatiques des zones de culture: dans l'aire géographique de production délimitée sont aptes à la culture de l'«Asparago bianco di Cimadolmo» les terrains sablo-limoneux, d'origine alluviale, aérés, légers, neutres à sub-alcalins, perméables et bien drainés. Le climat est de type tempéré-humide propre à l'aire géographique de production délimitée, qui se caractérise par des printemps très pluvieux favorisant la croissance rapide des asperges et l'obtention de turions blancs, tendres et non fibreux.

Techniques culturales: cultivé dans le cadre d'un système d'assolement, la culture des asperges ne doit pas se succéder à elle-même ou à d'autres liliacées pendant au moins vingt-quatre mois. La culture ne doit pas non plus être précédée de celle de la betterave, de la pomme de terre, de la carotte ou de légumineuses. La préparation du terrain en vue de la plantation prévoit un labourage superficiel précédé ou suivi d'un sous-solage profond.

Pour l'implantation de la culture, il convient d'utiliser des griffes ou des plants exempts de maladies. La période de repiquage pour les griffes est comprise entre mars et avril. La densité de plantation ne doit pas dépasser 16 000 plants et/ou griffes par hectare, avec un espace entre les rangées d'au moins 2,5 mètres.

Fertilisation: il est obligatoire d'effectuer une analyse complète du terrain à cultiver et de la refaire tous les cinq ans. Le terrain est enrichi annuellement avec des nutriments prélevés des récoltes. Les valeurs moyennes des prélèvements indiqués sont des valeurs de base, tout comme les valeurs résultant de l'analyse du terrain:

N = 2,5 kg, par quintal de produit, P₂O₅ = 0,7 kg par quintal de produit, K₂O = 2,25 kg par quintal de produit.

L'azote et le potassium sont incorporés de mai à fin juillet, le phosphore et le bore à la fin de l'automne-début de l'hiver.

La fumure minérale est incorporée au sol avec des amendements organiques.

Soins culturaux: la pratique du buttage est indispensable pour la production de turions blancs et s'effectue à l'aide d'un équipement adapté, excluant l'usage de la charrue.

Le paillage est obligatoire pour la production de turions blancs. En cas d'utilisation de film plastique noir, l'épaisseur minimale doit être de 0,1 millimètre.

La culture de l'asperge est une culture irriguée. En période de sécheresse, l'apport en eau est de 50 millimètres tous les dix jours. Suivant le niveau des précipitations, trois à quatre arrosages sont nécessaires en moyenne de juin à fin août.

La lutte phytosanitaire doit se fonder sur l'application correcte des techniques agronomiques. Il faut donc recourir aux techniques de la lutte intégrée indiquée par les services phytosanitaires préposés ou de la lutte biologique de manière à réduire au strict nécessaire les interventions chimiques.

Récolte: la récolte du produit commence à partir de la troisième année. Les premiers turions sont récoltés en mars (vers le 20 du mois) et la période de récolte se prolonge durant quinze à vingt jours à compter de la troisième année et durant quarante à soixante jours à partir de la quatrième année.

La période de récolte ne doit en aucun cas se prolonger au-delà du 30 mai.

La production annuelle maximale prévue est de 7 000 kilogrammes par hectare.

Les turions de l'«Asparago bianco di Cimadolmo» sont récoltés aux heures les plus fraîches de la journée et de faible intensité lumineuse.

Conservation et conditionnement: après la récolte, les asperges, livrées en bottes ou en vrac, doivent être acheminées vers le centre de transformation dans les douze heures.

Pour sa conservation, il est indispensable de ralentir le métabolisme du produit par un refroidissement rapide en immergeant partiellement les turions dans de l'eau ou en recourant à un autre système de refroidissement approprié.

Le conditionnement ultérieur doit être conçu de sorte que le produit dispose d'une protection suffisante. Lors de son conditionnement, le produit doit être exempt de tout corps étranger.

En vue de sa mise à la consommation, l'«Asperge bianco di Cimadolmo» doit se présenter en bottes ou dans des emballages unitaires contenant des turions homogènes de la même catégorie de qualité et du même calibre, comme spécifié au point 4.2. Les présentations mises en vente sont étiquetées comme indiqué au point 4.8.

- 4.6. **Lien**: la composition particulière du sol et le climat tempéré-humide, commun à l'ensemble de l'aire géographique décrite ci-dessus, associés au savoir-faire et aux méthodes traditionnelles de culture de l'asperge blanche, expérience séculaire transmise de père en fils, font que les caractéristiques de qualité et la spécificité du produit sont étroitement liées à l'aire géographique indiquée; il convient donc de le considérer comme l'environnement d'origine idéal de l'«Asparago bianco di Cimadolmo».

4.7. **Structure de contrôle**

Nom: CSQA srl — Certificazione Qualità Agroalimentare

Adresse: Via S. Gaetano, 74, I-36016 Thiene (VI).

4.8. **Étiquetage**

L'étiquette doit être apposée sous forme de bande dans la partie centrale de la botte ou au-dessus de l'emballage unitaire.

Sur l'étiquette, la dénomination de l'IGP doit être indiquée par les mentions «Asparago Bianco di Cimadolmo» et «Indication géographique protégée», en caractères d'imprimerie de mêmes dimensions et colorimétrie.

L'étiquette doit être munie du sceau de garantie comprenant le «logo» ou le signe distinctif de l'Indication géographique protégée, dont la description, la représentation et les indices colorimétriques figurent en annexe au présent cahier des charges.

4.9. **Conditions nationales**: —

Numéro CE: G/IT/00135/2001.02.22.

Date de réception du dossier complet: le 22 février 2001.

Publication d'une demande d'enregistrement au sens de l'article 8, paragraphe 1, deuxième alinéa, du règlement (CEE) n° 2082/92 relatif aux attestations de spécificité

(2001/C 125/03)

Cette publication confère un droit d'opposition au sens des articles 8 et 9 dudit règlement. Toute opposition à cette demande doit être transmise par l'intermédiaire de l'autorité compétente d'un État membre dans un délai de cinq mois à partir de la présente publication. La publication est motivée par les éléments qui suivent, notamment les points 4.2, 4.3 et 4.4, par lesquels il est considéré que la demande est justifiée au sens du règlement (CEE) n° 2082/92.

RÈGLEMENT (CEE) N° DU 2082/92 DU CONSEIL

DEMANDE D'ENREGISTREMENT D'UN CERTIFICAT DE SPÉCIFICITÉ

Numéro national du dossier: —

1. Autorité compétente

Nom: Ministère de l'agriculture et des forêts
département de l'agriculture — unité chargée de la politique et des structures rurales

Adresse: PL (PO Box) 30
FIN-00023 Valtioneuvosto

Téléphone: (358-9) 16 01

Télécopieur: (358-9) 160 91 66

2. Groupement demandeur

2.1. Nom: Suomen Sahtiseura ry

2.2. Adresse: Liesontie 554, FIN-16900 Lammi

Téléphone: (358-3) 633 54 45

2.3. Composition: Producteurs/transformateurs () autres (x)

3. Type de produit: Bière

4. Description du cahier des charges

(résumé des conditions de l'article 6, paragraphe 2)

4.1. **Nom:** Sahti.

4.2. **Mode particulier de production ou d'obtention:** La bière sahti est traditionnellement préparée à l'aide de matières premières comprenant de l'orge malté, mais aussi d'autres céréales (seigle, orge, blé et avoine) et généralement du houblon, fermentés à l'aide de levure de panification ou de levure de culture.

La bière sahti est brassée en ajoutant progressivement de l'eau au mélange de malt et de céréales. L'opération commence à une température de 40 °C environ et, au fur et à mesure que l'on ajoute l'eau, le mélange est porté à environ 100 °C. Ce processus est connu sous le nom de «brassage» et, dans certains cas, cette phase prévoit également l'ébullition de la solution. Le temps de cuisson varie: l'ébullition peut être brève ou complète. Le moût est ensuite séparé par filtration dans un bac ou une cuve et du houblon peut alors être ajouté. Cette filtration du moût est généralement réalisée à l'aide de branches de genévrier et de paille de seigle. La fermentation peut ensuite commencer avec l'ajout de levure de panification ou de récolte. La technique utilisée est celle de la fermentation haute. La fermentation principale dure environ trois jours, soit à température ambiante, soit à une température plus basse, et la bière sahti est ensuite conservée au frais pendant une semaine au moins. L'alcool provient exclusivement du sucre contenu dans le malt et les autres céréales.

Les méthodes et les matières premières utilisées pour la préparation traditionnelle de la bière sahti varient légèrement d'un endroit à l'autre, mais elles s'inscrivent toujours dans le registre décrit ci-dessus. Il faut environ 20 kilogrammes de malt et 50 grammes de levure pour fabriquer 50 litres de sahti.

- 4.3. **Caractère traditionnel:** La sahti est préparée selon des méthodes traditionnelles à l'aide de matières premières traditionnelles et elle ne contient pas d'additifs. Le produit fini n'est ni filtré ni pasteurisé, mais il se boit frais. L'histoire de la sahti remonte loin dans le temps. Les instructions concernant le brassage se sont probablement transmises de génération en génération depuis des milliers d'années, même si les preuves écrites ne sont pas très anciennes. La sahti était — et est toujours — utilisée comme boisson de fête et fait partie de la culture rurale vivante des régions de Kanta-Häme, Päijät-Häme et Pohjors-Satakunta. La production de sahti est un travail qualifié accompli à l'aide d'un équipement particulier dont les cuves en bois sont une caractéristique. La première référence écrite au caractère traditionnel de la sahti et à sa couverture géographique remonte à 1792. La sahti est l'une des boissons à base de malt les plus exceptionnelles et les plus clairement identifiables au monde. Cette bière est l'une des dernières bières «originales» d'Europe occidentale et, à ce titre, elle pourrait être considérée comme un bière primitive.
- 4.4. **Description du produit:** La sahti est une bière forte traditionnelle, légèrement trouble, obtenue par fermentation. Elle n'est ni pasteurisée, ni filtrée, et le processus de fermentation n'est pas interrompu. Cette bière se boit donc fraîche. La densité initiale du moût est de 19 °C Plato au minimum et le degré d'alcool se situe entre 6 et 12 % en volume. Le pH est inférieur à 5. La couleur varie du jaune au brun foncé en fonction de la matière première utilisée. La sahti est trouble parce qu'elle n'est pas filtrée. Cette bière fraîche a un goût légèrement sucré imputable à sa forte teneur résiduelle en sucre.
- 4.5. **Exigences minimales et procédure de contrôle de la spécificité:** Chaque producteur de sahti établit un plan d'autocontrôle de sa production qui doit être approuvé par une décision de l'autorité nationale agréée. Les matières premières sont répertoriées dans un rapport annuel indiquant les quantités de malt, d'extrait de malt, de céréales, d'amidon, de sucre et de produits à base de sucre utilisées. Les producteurs doivent également préparer régulièrement des rapports de production et de livraison.

Les producteurs de nouveaux produits doivent d'abord les faire analyser par le laboratoire officiel (ACL, laboratoire agréé par l'Union européenne). La qualité des produits déjà commercialisés est contrôlée par la prise d'échantillons. Les contrôles ont pour objet le degré d'alcool, le pH, le degré de fermentation, les propriétés externes, le moût original et la concentration apparente de l'extrait.

Chaque année, des échantillons doivent être collectés dans les brasseries et auprès des distributeurs afin de vérifier si les produits sont fabriqués dans le respect des règles d'autocontrôle et conformément à l'analyse du produit. La preuve doit être faite que la méthode de production traditionnelle est utilisée. L'inspection concerne la densité initiale, le degré d'alcool, le pH et la concentration de l'extrait. Les contrôles annuels doivent également vérifier les recettes utilisées, les matières premières employées, les achats et la consommation de matières premières, la comptabilité et les méthodes d'autocontrôle des producteurs.

5. **Nom réservé en application de l'article 13, paragraphe 2:** Oui.

Dossier CE: S/FI/00014/98.08.26.

Date de réception du dossier complet: le 7 juillet 2000.

Notification préalable d'une opération de concentration
(Affaire COMP/M.2433 — Barclays Bank plc/Minimax GmbH)

Cas susceptible d'être traité selon la procédure simplifiée

(2001/C 125/04)

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

1. Le 11 avril 2001, la Commission a reçu notification, conformément à l'article 4 du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1310/97 ⁽²⁾, d'un projet de concentration par lequel l'entreprise Barclays Bank plc («Barclays») acquiert indirectement, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), dudit règlement, le contrôle exclusif de l'entreprise Minimax GmbH («Minimax») par achat d'actions.
2. Les activités des entreprises concernées sont les suivantes:
 - Barclays: services financiers,
 - Minimax: systèmes de détection et d'extinction d'incendie.
3. Après examen préliminaire et sans préjudice de sa décision définitive sur ce point, la Commission estime que l'opération de concentration notifiée pourrait entrer dans le champ d'application du règlement (CEE) n° 4064/89. Conformément à la communication de la Commission relative à une procédure simplifiée de traitement de certaines opérations de concentration en application du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil ⁽³⁾, il convient de noter que ce cas est susceptible d'être traité selon la procédure définie par ladite communication.
4. La Commission invite les tiers concernés à lui transmettre leurs observations éventuelles sur le projet de concentration.

Ces observations devront parvenir à la Commission au plus tard dans les dix jours suivant la date de la présente publication. Elles peuvent être envoyées par télécopieur ou par courrier, sous la référence COMP/M.2433 — Barclays Bank plc/Minimax GmbH, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Direction B — Task-force «Concentrations»
Rue Joseph II 70
B-1000 Bruxelles
[télécopieur (32-2) 296 43 01/296 72 44].

⁽¹⁾ JO L 395 du 30.12.1989, p. 1.
JO L 257 du 21.9.1990, p. 13 (rectificatif).

⁽²⁾ JO L 180 du 9.7.1997, p. 1.
JO L 40 du 13.2.1998, p. 17 (rectificatif).

⁽³⁾ JO C 217 du 29.7.2000, p. 32.

Engagement de procédure**(Affaire COMP/M.2322 — CRH/Addtek)**

(2001/C 125/05)

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

Le 18 avril 2001, la Commission a pris une décision d'engagement de procédure dans l'affaire mentionnée ci-dessus, après avoir constaté que la concentration notifiée soulevait des doutes sérieux quant à sa compatibilité avec le marché commun. L'engagement de procédure ouvre une seconde phase d'investigation concernant la concentration notifiée. La décision est prise en application de l'article 6, paragraphe 1, point c), du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil.

La Commission invite les tiers concernés à lui transmettre leurs observations éventuelles sur le projet de concentration.

Afin d'être prises en considération d'une manière complète dans la procédure, ces observations devraient parvenir à la Commission au plus tard dans les quinze jours suivant la date de la présente publication. Elles peuvent être envoyées par télécopieur ou par courrier, sous la référence COMP/M.2322 — CRH/Addtek, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Direction B — Task-force «Concentrations»
Rue Joseph II 70
B-1000 Bruxelles
[télécopieur (32-2) 296 43 01/296 72 44].

ESPACE ÉCONOMIQUE EUROPÉEN

AUTORITÉ DE SURVEILLANCE AELE

AIDE D'ÉTAT

(SAM 020.500.035 — Norvège)

Avis de l'Autorité de surveillance de l'AELE, en application de l'article 1^{er}, paragraphe 2, du protocole 3 de l'accord Surveillance et Cour de justice, adressé aux autres États de l'AELE, aux États membres de l'Union européenne et aux intéressés, au sujet de l'aide d'État accordée sous forme d'indemnisation versée aux entreprises de transport par autobus rapides (aide d'État SAM 020.500.035)

(2001/C 125/06)

Par décision 381/00/COL du 18 décembre 2000, dont l'essentiel est reproduit ci-après, l'Autorité de surveillance de l'AELE a ouvert la procédure prévue à l'article 1^{er}, paragraphe 2, du protocole 3 de l'accord relatif à l'institution d'une Autorité de surveillance et d'une Cour de justice. Une copie de la décision a été envoyée au gouvernement norvégien, pour information.

I. FAITS

A. Procédure

Par lettre du 20 septembre 1999, enregistrée le 23 septembre 1999 (document 99-7028-A), l'Autorité a reçu une plainte alléguant que, en Norvège, des entreprises de transport par autobus directs avaient perçu des aides illégales dans le cadre du régime *kompensasjonsordning for autodieselavgift* (ci-après dénommé «régime d'indemnisation»). Par lettre du 3 mai 2000 (document 00-3440-D), l'Autorité a informé le gouvernement norvégien de la réception de cette plainte et lui a demandé de fournir tous renseignements utiles pour apprécier la compatibilité du régime d'indemnisation avec les règles énoncées dans l'accord EEE au sujet des aides d'État.

Par lettre du 2 juin 2000, enregistrée par l'Autorité le 30 juin 2000 (document 00-4750-A), les autorités norvégiennes ont communiqué une partie des renseignements demandés. Lors d'une réunion générale qui a eu lieu le 9 juin 2000 à Oslo, l'Autorité a précisé que les autorités norvégiennes devaient lui remettre une justification de l'aide. Cette demande a été réitérée par lettre du 27 juillet 2000 (document 00-5307-D) dans laquelle l'Autorité demandait aux autorités norvégiennes d'expliquer sur quel fondement juridique elles s'appuyaient pour considérer que le régime d'indemnisation ne tombait pas sous le coup de l'interdiction générale des aides. Dans leur lettre de réponse du 22 septembre 2000, enregistrée par l'Autorité le 3 octobre 2000 (document 00-6944-A), les autorités norvégiennes ont prétendu que l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE ne s'appliquait pas à l'espèce et que, en tout état de cause, la mesure d'aide devait être considérée comme une aide existante. Là encore, aucune explication de la justification éventuelle n'a été fournie.

Accusant réception de cette lettre, l'Autorité a exposé dans sa lettre du 6 octobre 2000 (document 00-7060-D) les raisons pour lesquelles elle estimait que les conditions de l'article 61,

paragraphe 1, de l'accord EEE étaient satisfaites et que les mesures constituaient une «aide nouvelle» au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 3, du protocole 3 de l'accord Surveillance et Cour de justice. En même temps, l'Autorité a attiré l'attention du gouvernement norvégien sur le fait que, en vertu du point 6.2 2 des directives concernant les aides d'État, l'Autorité a le pouvoir d'agir et de prendre une décision sur la base des informations dont elle dispose, même en l'absence d'observations éventuelles de l'État concerné de l'AELE. Enfin, la direction de la concurrence et des aides d'État de l'Autorité a averti les autorités norvégiennes que si elles n'apportaient pas de réponse satisfaisante dans les quinze jours ouvrables suivant la réception de cette lettre, elle se verrait contrainte de proposer à l'Autorité d'ouvrir la procédure prévue au point 5.2 1 des directives concernant les aides d'État.

Les points en cause ont été débattus de manière approfondie avec les autorités norvégiennes à l'occasion d'une réunion qui a eu lieu le 19 octobre 2000 à Oslo. Après prolongation du délai, les autorités norvégiennes ont informé l'Autorité par lettre du 24 novembre 2000, enregistrée le 27 novembre 2000 (document 00-8611-A), que les partis politiques représentant la majorité à l'Assemblée nationale avaient décidé qu'aucune dotation au régime d'indemnisation ne devait être portée au budget de l'État pour 2001. Par lettre du 4 décembre 2000 (document 00-8851-D), l'Autorité a accusé réception de cette lettre. Elle a observé que la suppression éventuelle du régime d'indemnisation à l'avenir n'était pas suffisante pour lever les doutes relatifs à la compatibilité du régime dans le passé. L'Autorité a également informé le gouvernement norvégien que, en raison de doutes persistants quant à la compatibilité du régime d'indemnisation, elle se voyait contrainte d'ouvrir la procédure d'examen.

Par télécopie du 11 décembre 2000 envoyée par le ministère du commerce et de l'industrie directement à l'Autorité, enregistrée par celle-ci le même jour (document 00-9089-A), les autorités norvégiennes ont donné leur point de vue sur la justifi-

cation du régime d'indemnisation (les annexes que la lettre mentionne ne sont pas parvenues à l'Autorité dans le délai prescrit). De plus, l'Autorité a été informée que, contrairement à ce qui avait été déclaré dans la lettre du 24 novembre 2000, les partis politiques représentant la majorité à l'Assemblée nationale avaient décidé d'allouer 50 millions de couronnes norvégiennes (NOK) au régime d'indemnisation en 2001 et qu'une décision définitive serait adoptée le 13 décembre 2000.

B. Description de la mesure d'aide

À partir des renseignements actuellement disponibles, il apparaît que, jusqu'en 1999, les entreprises de transport par autobus avaient été exonérées de la taxe sur le gazole (*autodieselavgift*) entrée en vigueur le 1^{er} octobre 1993. Dans le projet de loi sur les taxes vertes [*St. prp. nr. 54 (1997-1998) «Grønne Skatter»*], le gouvernement norvégien a estimé que cette exonération antérieure n'était pas justifiée par des motifs écologiques, car elle déchargeait les entreprises de transport par autobus des coûts externes afférents à l'utilisation des routes, aux accidents et à la pollution et ne leur donnait pas d'incitation économique à réduire ces coûts. Il a donc proposé de supprimer cette exonération de la taxe sur le gazole dont bénéficiaient les entreprises de transport par autobus, afin d'inciter celles-ci à devenir plus performantes et à prendre des décisions d'investissement axées sur la protection de l'environnement.

Toutefois, pour éviter d'affaiblir la compétitivité des transports publics, il a été proposé d'indemniser les entreprises de transport par autobus dites «subventionnées», pour les frais résultant de la suppression de l'exonération. En ce qui concerne les entreprises de transport par autobus dites «non subventionnées», qui font l'objet de la procédure d'examen imminente, une indemnisation de cette nature n'a pas été jugée appropriée. Dans ce contexte, le projet de loi sur les taxes vertes prévoyait qu'aucune indemnisation ne serait accordée, car il a été considéré que les entreprises «non subventionnées» étaient à même de couvrir ces frais plus élevés, soit par une hausse des prix des billets, soit par une réduction des bénéfices. Il a également été soutenu que la suppression de l'exonération de la taxe donnerait aux entreprises de transport par autobus une incitation à devenir plus performantes et à rendre leurs activités moins polluantes. C'est pourquoi il a été affirmé que l'augmentation réelle des coûts serait inférieure à l'augmentation de la taxe.

À la suite de cette proposition, toutes les entreprises de transport par autobus ont été assujetties à la taxe sur le gazole, à compter du 1^{er} janvier 1999. Toutefois, en ce qui concerne les entreprises de transport «subventionnées» (*tilskuddberettiget bussdrift*), l'indemnisation totale des coûts résultant de la suppression de l'exonération de la taxe sur le gazole a été assurée, en application de la décision du parlement norvégien relative au budget 1999, dès le mois de décembre 1998. Ce régime d'indemnisation, qui est géré par les communes (*Fylkeskommune*), ne fait pas l'objet de la procédure d'examen imminente.

Bien qu'il n'ait pas été prévu initialement dans la proposition gouvernementale relative à la réforme des taxes vertes, un second régime d'indemnisation concernant les entreprises de transport par autobus «non subventionnées» (*ikke-tilskuddberettiget bussdrift*) a été adopté par le parlement au printemps 1999 dans sa décision relative à la loi de finances rectificative pour 1999 [*St. prp. nr. 67 (1998-1999)*]. Une dotation de 45 millions de NOK a été affectée à ce régime d'indemnisation supplémentaire. Apparemment, cette somme a ensuite été portée à

71 millions de NOK. Il semblerait toutefois que le paiement effectif de l'indemnisation soit resté très au-dessous de ce montant (le budget 2001 indique un montant de 54,4 millions de NOK pour l'exercice 1999). Dans le budget 2000, la ligne budgétaire correspondante a encore été augmentée, pour atteindre 75,4 millions de NOK. Le projet de budget 2001 prévoit une dotation de 50 millions de NOK à ce régime d'indemnisation. Bien que ce dernier relève de la responsabilité du ministère des transports [voir *St. prp. nr. 1 (1999-2000)*, chapitre 1330, poste 71 «*Tilskudd til ekspressbusser*»], il semblerait que les demandes d'indemnisation doivent être présentées aux communes, lesquelles les transmettent ensuite au ministère.

Par deux lettres du 21 février 2000, les entreprises de transport par autobus «non subventionnées» ont été informées des détails concernant le paiement de l'indemnisation pour 1999 et 2000. Hormis ces lettres, le gouvernement norvégien n'a pas communiqué de renseignements complémentaires à l'Autorité.

D'après ces lettres, l'indemnisation est payée en quatre versements étalés sur l'année, dans le cadre d'un «accord en compte». En outre, une certaine somme est réservée à l'arrêté de compte (*sluttavregning*) qui doit être présenté à la fin de l'année concernée. Les paiements effectués au titre de l'«accord en compte» reposent sur des chiffres historiques, tandis que ceux qui suivent la remise de l'arrêté de compte sont fondés sur la «production réelle» (les lettres susmentionnées parlent de «*produksjon*»; l'Autorité suppose que la «production» désigne les lignes exploitées sur diverses distances par l'entreprise de transport par autobus, dans le cadre de l'autorisation conforme au «plan de réseau»). À ces arrêts de compte doivent être joints plusieurs imprimés comportant les éléments détaillés demandés au sujet de la production effectivement réalisée durant l'année concernée. La production des lignes qui a été réalisée durant l'année mais qui ne figurait pas encore dans l'«accord en compte» est prise en considération dans l'arrêté de compte.

Le montant de l'indemnisation par entreprise est calculé en fonction des distances exploitées dans le cadre du «plan de réseau», en appliquant un certain taux kilométrique. Ce taux, qui n'est pas fixé à l'avance, est déterminé une fois que les distances totales de tous les titulaires d'autorisation ont été établies (apparemment, ce taux est calculé en divisant le montant total réservé à cet effet par le total de kilomètres pour lequel des demandes de remboursement ont été déposées). Les chiffres relatifs à la production des lignes sont contrôlés par un vérificateur. Lorsqu'une ligne donnée dépasse les limites du territoire d'une commune, la commune dans laquelle le transporteur est enregistré est tenue de coordonner les demandes d'indemnisation pour la production des lignes dans d'autres communes. Toutes les demandes doivent être envoyées au ministère des transports.

Les services de transport nationaux fournis dans le cadre de transports internationaux («services de cabotage») sont intégrés dans le régime d'indemnisation. À cet égard, on suppose que les transporteurs étrangers qui assurent ces services de cabotage le font dans le cadre d'un groupement constitué avec des transporteurs norvégiens. On suppose en outre que ces derniers agissent pour le compte des transporteurs étrangers lorsqu'ils demandent l'indemnisation. En déposant leurs demandes, les transporteurs norvégiens devraient déclarer le pourcentage de la production totale réalisé par eux-mêmes et le pourcentage réalisé par les transporteurs étrangers. On considère que les uns

et les autres font leur affaire de la répartition du paiement de l'indemnisation.

C. Bénéficiaires

Les entreprises de transport par autobus «non subventionnées» sont éligibles à l'aide au titre du régime d'indemnisation examiné. Il semblerait que ces entreprises ainsi que les entreprises «subventionnées» fournissent des services réguliers de transport de voyageurs. En revanche, les premières, contrairement aux dernières, ne perçoivent pas de subventions de l'État pour l'exploitation de ces services réguliers. D'après les autorités norvégiennes, les entreprises de transport régulier par autobus «non subventionnées» peuvent demander une autorisation d'exploitation de services réguliers sur des itinéraires spécifiques où les perspectives de transport commercial sont bonnes. En outre, ces mêmes entreprises peuvent proposer des services de transport réguliers et occasionnels «subventionnés». Aux dires du plaignant, les entreprises de transport par autobus «non subventionnées» sont en concurrence avec les autocars de tourisme. Ce point de vue est confirmé par les autorités norvégiennes, qui ont reconnu que *«des services réguliers et des services occasionnels [...] sont, dans une certaine mesure, en concurrence sur le même marché»*. Cette situation peut s'expliquer par le fait que, d'après le plaignant, les entreprises de transport par autobus directs ont le droit de réorganiser leurs destinations en hiver et d'assurer des services de transport à destination de sites touristiques. Elles ont également la faculté de réorganiser leurs itinéraires si un groupe de personnes le demande.

II. APPRÉCIATION

A. Obligation de notification et obligation de sursis à exécution

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

Les obligations de notification ont été partiellement modifiées dans le secteur des transports. En vertu de l'article 17, paragraphe 2, de l'acte juridique mentionné au point 4 de l'annexe XIII ⁽¹⁾ de l'accord EEE, *«les compensations qui résultent de l'application du présent règlement sont dispensées de la procédure prévue à l'article 1^{er}, paragraphe 3, du protocole 3 de l'accord Surveillance et Cour de justice [...]»*. Dans tous les autres cas non couverts par le règlement (CEE) n° 1191/69, l'obligation de notification prévue à l'article 1^{er}, paragraphe 3, du protocole 3 de l'accord Surveillance et Cour de justice demeure.

D'après les renseignements communiqués par les autorités norvégiennes, il semble que l'indemnisation des entreprises de transport par autobus «non subventionnées» n'entre pas dans le champ d'application du règlement (CEE) n° 1191/69, car les

entreprises éligibles ne semblent pas faire l'objet d'obligations de service public au sens de l'article 2 de ce règlement. Les autorités norvégiennes n'ont pas contesté la conclusion de l'Autorité sur ce point. De plus, compte tenu des règles relatives au paiement de l'indemnisation qui sont exposées dans les deux lettres du 21 février 2000, il est manifeste que l'indemnisation accordée aux transporteurs en question n'a pas été déterminée conformément à la procédure précisée dans le règlement (CEE) n° 1191/69 (et notamment l'article 9 et suivants). Par conséquent, au vu des renseignements dont elle dispose, l'Autorité considère que l'article 17, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 1191/69 ne s'applique pas à l'espèce et que le régime d'indemnisation aurait dû être notifié comme aide nouvelle.

Les autorités norvégiennes ont initialement contesté la qualification du régime d'indemnisation comme aide nouvelle et, en conséquence, leur obligation de notifier l'aide en vertu de l'article 1^{er}, paragraphe 3, du protocole 3 de l'accord Surveillance et Cour de justice. Elles ont affirmé que le régime d'indemnisation, qui a été adopté pour compenser les coûts résultant de la suppression de l'exonération de la taxe sur le gazole, constituait la poursuite du régime fiscal existant, c'est-à-dire l'exonération initiale de la taxe sur le gazole.

L'Autorité estime que le régime d'indemnisation ne peut être considéré comme une «aide existante» au sens du point 7.2 1, premier tiret, des directives concernant les aides d'État, car le paiement prévu n'est pas fondé sur un acte juridique en vigueur au moment de l'entrée en vigueur de l'accord EEE. L'exonération de la taxe sur le gazole pour les entreprises de transport par autobus a été supprimée au 1^{er} janvier 1999 et l'allègement fiscal existant a pris fin avec effet à partir de cette date. Pour compenser les effets de cette suppression, un régime d'indemnisation a été créé pour les entreprises de transport par autobus «subventionnées». Par la suite, dans le cadre de la loi de finances rectificative présentée le 10 mai 1999, le parlement a décidé d'instituer un régime supplémentaire d'indemnisation pour les entreprises de transport par autobus «non subventionnées». Cette indemnisation est déterminée en fonction de règles précises, dont une partie a été communiquée aux entreprises concernées par deux lettres datées du 21 février 2000. Étant donné que ces règles constituent un nouveau cadre juridique pour l'octroi d'aides à certaines entreprises de transport régulier par autobus, l'indemnisation ne peut être considérée comme la poursuite d'un allègement fiscal établi dans un autre acte juridique. Dans ce contexte, il faut également noter que l'indemnisation est d'une nature différente de l'exonération fiscale prévue par la loi précédente. De plus, il semblerait que les organes chargés de la gestion et de la mise en œuvre du régime d'indemnisation ne soient pas les mêmes que les autorités chargées du recouvrement de la taxe sur le gazole.

À la lumière des considérations qui précèdent, l'Autorité conclut que le régime d'indemnisation constitue une aide nouvelle au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 3, du protocole 3 de l'accord Surveillance et Cour de justice. Par conséquent, les autorités norvégiennes étaient tenues de procéder à la notification préalable du régime d'indemnisation. De plus, lesdites autorités ont confirmé, lors de la réunion du 19 octobre 2000, que les paiements ont été effectués pour 1999 et 2000. L'Autorité observe que ces paiements sont contraires à l'interdiction de mise à exécution qui est prévue à l'article 1^{er}, paragraphe 3, du protocole 3 de l'accord Surveillance et Cour de justice. Le

⁽¹⁾ Règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil du 26 juin 1969 relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, tel que modifié par le règlement (CEE) n° 1893/91 du Conseil du 20 juin 1991, ci-après dénommé «le règlement (CEE) n° 1191/69».

régime d'indemnisation est donc illégal pour des raisons de procédure, en vertu du point 6.1 des directives concernant les aides d'État. À cet égard, l'Autorité attire l'attention du gouvernement norvégien sur le fait que, en application du point 6.2.3 du chapitre 6 des directives, il se peut que l'aide doive être récupérée auprès des bénéficiaires, si l'Autorité juge l'aide incompatible avec le fonctionnement de l'accord EEE. De plus, en ce qui concerne la poursuite du régime d'indemnisation en 2001, l'Autorité rappelle aux autorités norvégiennes leur obligation de ne pas donner effet aux aides. Autrement dit, aucun paiement ne doit être effectué au titre du régime d'indemnisation avant que l'Autorité n'ait abouti à une décision finale à cet égard.

B. Aides d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE

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

Les mesures de soutien dans le cadre du régime d'indemnisation sont financées par le budget de l'État. Les entreprises de transport par autobus qui sont éligibles au titre de ce régime obtiennent un avantage financier qu'elles n'auraient pas obtenu en temps normal.

Les autorités norvégiennes affirment que le régime d'indemnisation n'a pas affecté les échanges internationaux, puisque les services réguliers de cabotage assurés par des opérateurs étrangers sont, eux aussi, éligibles à l'aide.

En général, les mesures de soutien affectent la concurrence et les échanges entre les parties contractantes, dès lors que l'entreprise bénéficiaire exerce une activité impliquant de tels échanges et que les aides renforcent la position de l'entreprise par rapport à celle des entreprises concurrentes. Par conséquent, les aides qui favorisent des prestataires de services de transport sur un marché libéralisé sont susceptibles d'affecter la concurrence et les échanges. L'acte juridique mentionné au point 33a de l'annexe XIII de l'accord EEE ⁽²⁾ a entièrement libéralisé les services de transport réguliers spécialisés, les services occasionnels et les services réguliers, dans la mesure où ils sont fournis dans le cadre de transports réguliers internationaux. Il faut ajouter que, dans une certaine mesure, les règles de passation des marchés publics, et notamment la législation nationale de plusieurs États de l'EEE, améliorent l'accès aux marchés de l'EEE. Les entreprises étrangères manifestent un

intérêt croissant pour l'entrée sur les marchés nationaux et certaines ont d'ores et déjà pris des participations dans des entreprises nationales de transports ou exploitent des transports de service public en dehors de leur marché national ⁽³⁾.

D'après les autorités norvégiennes, les entreprises qui bénéficient du régime d'indemnisation peuvent fournir des services réguliers et des services occasionnels au sens du règlement (CE) n° 12/98. On ne peut donc pas exclure que les paiements effectués au titre de ce régime servent à la prestation de services occasionnels de transport. Même dans les cas où des entreprises de transport par autobus assurent exclusivement des services réguliers, on ne peut écarter des effets de distorsion de la concurrence puisque, selon le plaignant et les autorités norvégiennes, les entreprises de transport par autobus «non subventionnées» sont — ne serait-ce que dans une certaine mesure — en concurrence avec des services occasionnels d'autobus. En ce qui concerne les services de transport réguliers internationaux, les autorités norvégiennes soutiennent que les transporteurs ayant l'autorisation de fournir temporairement des «services de cabotage» (services réguliers nationaux de transport de voyageurs fournis dans le cadre de services réguliers internationaux) ont également le droit de percevoir une indemnisation au titre du régime. L'Autorité estime cependant qu'il est douteux que l'indemnisation soit effectivement accessible aux transporteurs étrangers de manière transparente et non discriminatoire. Étant donné que les règles relatives au paiement de l'indemnisation n'ont apparemment été diffusées qu'au moyen d'une lettre adressée aux entreprises de transport par autobus «non subventionnées» — c'est-à-dire uniquement des transporteurs norvégiens —, il est douteux que les transporteurs étrangers aient été suffisamment informés de la possibilité de demander une indemnisation. De plus, en vertu de ces mêmes règles, il n'est pas évident que les transporteurs étrangers qui n'agissent pas dans le cadre d'un groupement avec des transporteurs norvégiens aient le droit de déposer des demandes d'indemnisation pour leur compte. En effet, le libellé des dispositions remises à l'Autorité semble indiquer que les transporteurs étrangers doivent agir par l'intermédiaire d'entreprises norvégiennes. C'est pourquoi l'Autorité n'est pas convaincue que les transporteurs étrangers soient traités d'égal manière.

De plus, il faut souligner que le simple fait que le régime d'aides est appliqué sans discrimination en raison de la nationalité ou du lieu d'établissement ne l'exclut pas du champ d'application de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE. Ce traitement non discriminatoire des opérateurs étrangers sur le marché norvégien n'exclut pas des effets sur les échanges, car les entreprises norvégiennes de transport par autobus bénéficiant de l'indemnisation peuvent être présentes sur des marchés hors de Norvège tant pour les services de transport occasionnels que pour les services réguliers.

⁽²⁾ Règlement (CEE) n° 2454/92 du Conseil du 23 juillet 1992 fixant les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un État membre, modifié par le règlement (CE) n° 12/98 du Conseil du 11 décembre 1997; intégré dans l'annexe XIII de l'accord EEE par la décision n° 121/98 (JO L 297 du 18.11.1999, p. 50, et supplément EEE); entré en vigueur le 1^{er} août 1999; ci-après dénommé «le règlement (CE) n° 12/98».

⁽³⁾ Dans ce contexte, voir les décisions de la Commission relatives à l'aide d'État N 575/A/1999- Allemagne et à l'aide d'État N 694/99 — Espagne, concernant l'aide à la modernisation des transports urbains et régionaux: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport/n694-99.pdf (en espagnol seulement); voir aussi la note explicative concernant la proposition de la Commission pour un règlement relatif à l'action des États membres en matière d'exigences de service public et à l'attribution de contrats de service public dans le domaine des transports de voyageurs par chemin de fer, par route et par voie navigable, COM(2000) 7 final, Bruxelles, 26 juillet 2000: http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/2000/en_500PC0007.pdf

Compte tenu des considérations qui précèdent, on ne peut exclure que le régime d'indemnisation ait pour effet de renforcer la position concurrentielle des entreprises qui exploitent des services de transport de voyageurs tant en Norvège qu'à l'étranger et, par conséquent, qu'il fausse la concurrence et affecte les échanges entre les parties contractantes.

C'est pourquoi l'Autorité considère que le régime d'indemnisation contient des aides au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE.

C. Compatibilité des mesures d'aide

L'Autorité estime que le régime d'indemnisation décharge les entreprises de transport par autobus éligibles des charges afférentes à leur activité au quotidien. C'est pourquoi les aides accordées au titre de ce régime constituent des aides au fonctionnement⁽⁴⁾ qui, normalement, ne sont pas autorisées par l'accord EEE. L'Autorité a néanmoins examiné, au vu des renseignements disponibles, si les aides pouvaient bénéficier de la dérogation visée à l'article 61, paragraphe 3, point c), de l'accord EEE en association avec les dispositions du chapitre 15 des directives concernant les aides d'État, relatives aux aides à la protection de l'environnement. Aux termes du point 15.4.3 de ces directives, les aides au fonctionnement peuvent être autorisées dans les domaines de la gestion des déchets et de la réduction des taxes écologiques. L'application des critères stricts énoncés dans les directives concernant les aides d'État suppose que, en principe, l'indemnisation doit être limitée aux surcoûts de production et les aides doivent être temporaires et en principe dégressives, pour inciter à accélérer la réduction de la pollution ou une utilisation des ressources plus rationnelle. Un allègement temporaire de taxes écologiques nouvelles peut être autorisé lorsqu'il s'avère nécessaire pour compenser une perte de compétitivité, notamment au niveau international. Un facteur supplémentaire à prendre en considération est la contrepartie exigée des entreprises en matière de réduction de leur pollution.

Indemnisation limitée aux surcoûts de production

Dans ce contexte, les autorités norvégiennes ont évoqué le fait que le «régime d'indemnisation est fondé sur le trafic régulier "en route" de l'entreprise et ne fait donc que compenser les frais de carburant plus élevés liés à un certain trafic régulier ordinaire». D'après les autorités norvégiennes, cela suppose que «le nouveau système d'indemnisation incite les opérateurs à économiser sur le gazole, par exemple en s'équipant d'autobus et de moteurs ayant une consommation moindre et, par voie de conséquence, à réduire simultanément la pollution générale. En revanche, un autre régime d'indemnisation prévoyant des paiements répartis en fonction, par exemple, de la consommation de carburant, favoriserait les entreprises ayant une consommation de carburant par kilomètre supérieure à la moyenne».

L'Autorité ne voit pas comment cette approche garantit qu'aucun transporteur ne percevra une indemnisation supérieure à ses charges résultant de la taxe sur le gazole. En fait, il n'est pas exclu que des transporteurs qui perçoivent des paiements sur la base du «plan de réseau» (en fonction des

lignes qu'ils exploitent) et qui réduisent leur consommation de gazole sur ces lignes puissent bénéficier d'une indemnisation supérieure à leurs charges réelles nées de la taxe sur le gazole.

À la lumière de ce qui précède, l'Autorité estime que les conditions d'octroi de l'indemnisation, telles qu'elles figurent dans les lettres du 21 février 2000, ne garantissent pas que les entreprises de transport par autobus ne vont pas bénéficier d'une indemnisation supérieure à leurs charges réelles nées de la taxe sur le gazole. En l'absence de règles ou d'instructions précises fixant le niveau maximal d'indemnisation, il est douteux que le régime soit conçu de façon à assurer que l'indemnisation sera limitée aux surcoûts de production.

Par ailleurs, les autorités norvégiennes soutiennent que l'obligation de limiter l'indemnisation aux surcoûts de production sera satisfaite si le régime d'indemnisation «n'est pas supérieur au montant plus élevé des taxes sur le gazole par rapport au régime fiscal antérieur». À cet égard, le gouvernement norvégien a déclaré que la portée du régime en 2000 était moins étendue que l'augmentation des recettes du gazole postérieurement au 1^{er} janvier 1999. En ce qui concerne la situation en 2001, les autorités norvégiennes mentionnent une réduction des dotations au régime d'indemnisation de 33 % par rapport aux dotations de 2000.

L'Autorité reconnaît qu'une diminution de l'indemnisation par rapport à l'allègement précédemment accordé dans le cadre de l'exonération de la taxe sur le gazole pourrait indiquer que l'indemnisation reste inférieure aux charges résultant de la taxe sur le gazole. Cependant, cette circonstance n'apporte pas à elle seule la preuve que les entreprises de transport par autobus directs ne sont pas indemnisées à l'excès. C'est pour cette raison que la déclaration du gouvernement norvégien concernant la moindre ampleur et la réduction des dotations au régime d'indemnisation, par rapport à la situation antérieure, ne prouve pas que l'obligation susmentionnée soit satisfaite.

En ce qui concerne la situation en 1999 et 2000, l'Autorité observe que, malgré sa lettre du 4 décembre 2000 dans laquelle elle exprimait ses doutes sur la compatibilité du régime d'indemnisation dans le passé, les autorités norvégiennes n'ont pas fourni de renseignements qui auraient montré que les entreprises de transport par autobus directs n'ont pas perçu une indemnisation supérieure au montant requis pour couvrir les charges résultant de la taxe sur le gazole. De plus, en ce qui concerne notamment la poursuite du régime d'indemnisation en 2001, l'Autorité observe que le régime d'indemnisation n'est pas assorti d'un mécanisme de contrôle qui permettrait à l'organisme accordant les aides de vérifier que les avantages nés du régime d'indemnisation ne dépassent pas les surcoûts résultant de la taxe sur le gazole durant l'année concernée. En l'absence de ce contrôle, on ne peut exclure que des entreprises de transport par autobus directs soient indemnisées à l'excès.

Compte tenu de ce qui précède, l'Autorité conclut que les autorités norvégiennes n'ont pas démontré que les paiements effectués au titre du régime d'indemnisation étaient limités aux surcoûts de production.

⁽⁴⁾ Selon la définition donnée dans l'arrêt du 8 juin 1995 dans l'affaire T-459/93, Siemens SA contre Commission, Recueil 1995, p. II-1675, point 48.

Incitation à la réduction de la consommation de carburant

Les autorités norvégiennes soutiennent que, puisque le régime d'indemnisation est moins étendu que l'exonération fiscale antérieure, il constitue un système plus efficace pour la protection de l'environnement et la promotion des objectifs écologiques. À cet égard, les autorités norvégiennes déclarent que, en précisant les paiements au titre de l'indemnisation pour 2000 par exemple, une déduction de 6 % a été opérée en fonction du potentiel d'efficacité en matière de réduction de la consommation de carburant. Elles prétendent en outre que, du fait de l'exclusion des services occasionnels du bénéfice de l'indemnisation et du fait de cette déduction de 6 %, le régime d'indemnisation est moins étendu que l'augmentation des recettes tirées du gazole après le 1^{er} janvier 1999. En ce qui concerne la poursuite du régime en 2001, les autorités norvégiennes prétendent que la somme de 50 millions de NOK qui lui a été affectée représente une réduction de 33 % par rapport à 2000.

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

En particulier, les autorités norvégiennes n'ont pas fourni les chiffres des pertes fiscales occasionnées par l'exonération des entreprises de transport par autobus directs de la taxe sur le gazole, avant la suppression de cette exonération le 1^{er} janvier 1999, alors que ces chiffres auraient permis à l'Autorité de vérifier leurs déclarations au sujet de l'ampleur du régime d'indemnisation en 1999 par rapport au régime fiscal antérieur. De plus, en ce qui concerne la situation en 2000, l'Autorité observe que la dotation au régime d'indemnisation dans le budget de l'État a augmenté pour 2000 par rapport à 1999, ce qui semble contredire la déclaration du gouvernement norvégien mentionnant une déduction de 6 % en raison du potentiel d'efficacité. La plus forte dotation budgétaire pour 2000 pourrait être interprétée comme indiquant une augmentation et non une diminution de la consommation réelle de gazole après la suppression de l'exonération de la taxe sur le gazole. En l'absence de toute autre explication quant aux motifs de cette augmentation, il est difficile de constater des effets éventuels sur l'incitation des entreprises de transport par autobus directs à réduire leur consommation de gazole.

De plus, même en supposant que le montant de l'indemnisation ait diminué depuis l'instauration du régime d'indemnisation en 1999, cette diminution n'est pas inhérente à ce régime. Les dotations au régime d'indemnisation dépendent de l'entière discrétion du parlement norvégien lorsqu'il vote le budget. Le régime proprement dit ne contient pas d'instructions pour le calcul des futurs paiements au titre de l'indemnisation. Il n'y a donc aucun signal clair au sujet de la réduction future du soutien de l'État, laquelle obligerait les entreprises de transport par autobus à réduire leur consommation de carburant.

De même, l'Autorité manque de renseignements détaillés sur le calcul des dotations au régime d'indemnisation (et, notamment, dans quelle mesure elles ont été déterminées en fonction de l'objectif d'une réduction significative de la consommation de gazole) et sur d'éventuelles modifications concernant les

services réguliers d'autobus éligibles au régime d'indemnisation. Faute de ces renseignements, il est impossible de vérifier si une éventuelle diminution globale des sommes allouées au régime se traduit effectivement par une moindre indemnisation de chacune des entreprises de transport par autobus directs et incite ainsi ces entreprises à réduire leur consommation de carburant. Dans ce contexte, la diminution de 33 % de la dotation au régime d'indemnisation en 2001 qu'ont mentionnée les autorités norvégiennes ne suffit pas en soi pour vérifier si et dans quelle mesure les entreprises de transport par autobus directs ont perçu une moindre indemnisation au titre du régime.

Enfin, en l'absence de renseignements sur le niveau d'indemnisation accordé au titre du régime, il est difficile de vérifier si et dans quelle mesure ce dernier a un effet incitatif suffisant. L'Autorité considère que, en principe, seul un niveau d'indemnisation inférieur aux charges (résultant de la taxe sur le gazole) supportées par les transporteurs qui ne font pas le moindre effort pour réduire leur consommation de carburant, donnerait aux opérateurs d'autobus directs une incitation suffisante à réduire leurs frais de carburant. Dans ce contexte, l'Autorité observe qu'elle n'a obtenu aucun renseignement qui lui aurait permis de déterminer le niveau d'indemnisation accordé aux opérateurs d'autobus directs durant les années concernées depuis l'instauration du régime d'indemnisation.

En raison du manque de renseignements sur la diminution éventuelle des paiements au titre de l'indemnisation depuis l'instauration du régime et sur le niveau d'indemnisation des entreprises éligibles, l'Autorité doute que le régime d'indemnisation soit suffisant pour inciter les bénéficiaires à investir dans des équipements et à réorganiser leurs activités afin de maintenir la consommation de carburant au niveau le plus bas possible.

Allègement temporaire de taxes écologiques nouvelles nécessaires pour compenser une perte de compétitivité

En ce qui concerne les objectifs écologiques du régime d'indemnisation, les autorités norvégiennes mentionnent la proposition du gouvernement relative aux taxes vertes [*«Grønne Skatter», St. prp. nr. 54 (1997-98)*]. Elles prétendent, en outre, que le régime d'indemnisation est nécessaire pour maintenir la compétitivité des entreprises de transport par autobus concernées, mais sans s'étendre davantage sur ce point.

Or, l'Autorité observe que, d'après la proposition gouvernementale susmentionnée, les entreprises de transport par autobus «non subventionnées» avaient été jugées capables de couvrir les surcoûts dus à la suppression de l'exonération de la taxe sur le gazole avec les produits d'exploitation tirés des services réguliers. C'est pourquoi le gouvernement norvégien n'a apparemment pas considéré que l'indemnisation des entreprises de transport par autobus «non subventionnées» était nécessaire. Dans leurs déclarations, les autorités norvégiennes n'ont pas fourni d'explication satisfaisante sur la raison pour laquelle, contrairement aux conclusions de la proposition du gouvernement au parlement, l'indemnisation des entreprises «non subventionnées» était nécessaire. De plus, l'Autorité observe que les autorités norvégiennes n'ont communiqué aucun document d'information qui aurait pu illustrer les motifs de l'instauration d'un régime d'indemnisation également pour ces entreprises-là.

De plus, l'Autorité observe que les entreprises de transport par autobus directs avaient été exonérées de la taxe sur le gazole dès l'introduction de celle-ci au mois d'octobre 1993. Autrement dit, au moment où l'exonération a été supprimée et le régime d'indemnisation adopté, ces entreprises avaient déjà disposé de cinq ans pour s'adapter en vue de la réduction des charges liées à la taxe. Sans autres explications de la part des autorités norvégiennes sur les raisons pour lesquelles ce délai n'a pas suffi aux entreprises pour s'adapter au nouvel environnement économique, l'Autorité n'est pas à même de vérifier que la mesure d'aide est nécessaire et proportionnée. À cet égard, il serait également intéressant d'obtenir des renseignements montrant si et dans quelle mesure les entreprises de transport par autobus directs exonérées de la taxe sur le gazole durant ce délai se sont efforcées de réduire leur consommation de carburant.

En ce qui concerne la nature temporaire du régime, les autorités norvégiennes n'ont communiqué ni observations ni renseignements. Sur ce point, l'Autorité observe que le régime proprement dit ne prévoit aucune limitation dans le temps et, de ce fait, elle nourrit des doutes quant à la capacité d'un régime à durée illimitée de donner aux opérateurs éligibles l'incitation nécessaire pour qu'ils s'adaptent à la nouvelle situation fiscale.

De l'avis de l'Autorité, les autorités norvégiennes n'ont donc pas démontré que le régime d'indemnisation n'est que temporaire et dégressif, qu'il poursuit des objectifs écologiques et que l'indemnisation est nécessaire pour compenser une perte de compétitivité.

D. Conclusions

Pour les raisons qui viennent d'être exposées, l'Autorité nourrit des doutes sur la compatibilité de l'aide contenue dans le régime d'indemnisation des entreprises de transport par autobus directs. En raison du manque de renseignements, ces doutes n'ont pu être levés durant l'examen préliminaire prévu par le point 6.2 du chapitre 6 des directives concernant les aides d'État. Par conséquent, et conformément au point 5.2 du chapitre 5 des directives, l'Autorité est tenue d'ouvrir la procédure prévue à l'article 1^{er}, paragraphe 2, du protocole 3 de

l'accord Surveillance et Cour de justice. La décision d'ouvrir la procédure ne préjuge pas la décision finale de l'Autorité, selon laquelle l'aide peut toujours être considérée comme compatible avec le fonctionnement de l'accord EEE.

À la lumière des considérations qui précèdent, l'Autorité demande aux autorités norvégiennes de fournir tous les renseignements nécessaires pour apprécier la compatibilité du régime d'indemnisation avec les règles de l'accord EEE relatives aux aides d'État. Si le gouvernement norvégien ne fournit pas ces renseignements dans le délai précisé ci-après, l'Autorité statuera en application de l'article 1^{er}, paragraphe 2, du protocole 3 de l'accord Surveillance et Cour de justice, sur la base des renseignements en sa possession.

Enfin, l'Autorité attire l'attention du gouvernement norvégien sur le fait que, aux termes du point 6.2.1 du chapitre 6 des directives concernant les aides d'État, l'Autorité «peut, par une décision provisoire, enjoindre à l'État de l'AELE de suspendre le versement de l'aide en attendant le résultat de l'examen». Étant donné que l'Autorité a conclu dans la présente décision que l'aide a été accordée illégalement, elle peut prendre une décision en application du point 6.2.1 des directives précitées, enjoignant au gouvernement norvégien de suspendre immédiatement le versement de l'aide, si les autorités norvégiennes ne fournissent pas une garantie suffisante que le régime d'indemnisation ne sera pas appliqué tant que l'Autorité n'aura pas pris sa décision finale.

L'Autorité de surveillance de l'AELE invite les États de l'AELE, les États membres de l'Union européenne et les intéressés à faire part de leurs observations sur les mesures en question dans un délai d'un mois à compter de la publication du présent avis, à:

Autorité de surveillance de l'AELE
Rue de Trèves 74
B-1040 Bruxelles

Les observations seront communiquées au gouvernement norvégien.