

# Journal officiel

## de l'Union européenne

ISSN 1725-2431

C 216

46<sup>e</sup> année

11 septembre 2003

Édition de langue française

## Communications et informations

<u>Numéro d'information</u>	Sommaire	Page
	<i>I Communications</i>	
	<b>Commission</b>	
2003/C 216/01	Taux de change de l'euro .....	1
2003/C 216/02	Autorisation des aides d'État dans le cadre des dispositions des articles 87 et 88 du traité CE — Cas à l'égard desquels la Commission ne soulève pas d'objection <sup>(1)</sup> .....	2
	ESPACE ÉCONOMIQUE EUROPÉEN	
	<b>Autorité de surveillance AELE</b>	
2003/C 216/03	Aide d'État (SAM 030.95010 — Norvège) .....	3
	<i>II Actes préparatoires</i>	
	.....	
	<i>III Informations</i>	
	<b>Commission</b>	
2003/C 216/04	Avis d'appel à propositions — EuropeAid/117217/C/G — Observatoire des relations UE-Amérique latine .....	11

FR

1

<sup>(1)</sup> Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

## I

(Communications)

## COMMISSION

Taux de change de l'euro <sup>(1)</sup>

10 septembre 2003

(2003/C 216/01)

1 euro =

Monnaie		Taux de change	Monnaie		Taux de change
USD	dollar des États-Unis	1,1172	LVL	lats letton	0,6385
JPY	yen japonais	130,51	MTL	lire maltaise	0,4275
DKK	couronne danoise	7,4259	PLN	zloty polonais	4,4253
GBP	livre sterling	0,703	ROL	leu roumain	37 891
SEK	couronne suédoise	9,1555	SIT	tolar slovène	235,12
CHF	franc suisse	1,5501	SKK	couronne slovaque	41,59
ISK	couronne islandaise	89,71	TRL	lire turque	1 549 000
NOK	couronne norvégienne	8,283	AUD	dollar australien	1,6982
BGN	lev bulgare	1,9464	CAD	dollar canadien	1,528
CYP	livre chypriote	0,58258	HKD	dollar de Hong Kong	8,7132
CZK	couronne tchèque	32,845	NZD	dollar néo-zélandais	1,9182
EEK	couronne estonienne	15,6466	SGD	dollar de Singapour	1,9543
HUF	forint hongrois	256,34	KRW	won sud-coréen	1 306,01
LTL	litas lituanien	3,4532	ZAR	rand sud-africain	8,3534

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

**Autorisation des aides d'État dans le cadre des dispositions des articles 87 et 88 du traité CE****Cas à l'égard desquels la Commission ne soulève pas d'objection**

(2003/C 216/02)

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

<b>Date d'adoption de la décision:</b>	30.4.2003
<b>État membre:</b>	Royaume-Uni
<b>Numéro de l'aide:</b>	N 687/02
<b>Titre:</b>	Liaison ferroviaire avec le tunnel sous la Manche — garanties de couverture
<b>Objectif:</b>	Restructurer les accords financiers d'aide publique mis en place pour la construction de la liaison ferroviaire du tunnel sous la Manche et maintenir la participation du secteur privé
<b>Base juridique:</b>	The Channel Tunnel Rail Link Act 1996
<b>Budget:</b>	35 millions GBP
<b>Autres informations:</b>	Forme de l'aide: garanties

Le texte de la décision dans la ou les langues faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)

---

ESPACE ÉCONOMIQUE EUROPÉEN

**AUTORITÉ DE SURVEILLANCE AELE**

**AIDE D'ÉTAT**

**(SAM 030.95010 — Norvège)**

(2003/C 216/03)

Communication de l'Autorité de surveillance adressée, en application de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, du protocole 3 de l'accord relatif à l'institution d'une Autorité de surveillance et d'une Cour de justice, aux autres États membres de l'AELE, aux États membres de l'Union européenne et aux parties intéressées, et concernant une aide d'État proposée sous la forme d'une différenciation régionale des cotisations à la sécurité sociale et d'une aide directe au transport. (aide d'État SAM 030.95010)

Par la décision n° 141/03/COL du 16 juillet 2003, l'Autorité de surveillance de l'AELE a ouvert la procédure prévue à l'article premier, paragraphe 2, du protocole 3 de l'accord relatif à l'institution d'une Autorité de surveillance et d'une Cour de justice. Le gouvernement norvégien a reçu une copie de cette décision.

**I. LES FAITS**

**1. Notification**

Dans une lettre du 26 mars 2003 de la mission norvégienne auprès de l'Union européenne (Doc. n° 03-1846 A) contenant une lettre du ministère du commerce et de l'industrie du 25 mars 2003, une lettre du ministère des finances du 25 mars 2003 et une lettre du ministère des collectivités territoriales et du développement régional du 25 mars 2003, enregistrée par l'Autorité le 26 mars 2003, les autorités norvégiennes ont notifié une période transitoire pour la différenciation régionale des cotisations à la sécurité sociale dans certaines zones géographiques (zones 3 et 4) et un nouveau régime national d'aide directe au transport. Les autorités norvégiennes ont également fait savoir à l'Autorité qu'elles lui notifieraient ultérieurement, dans un courrier séparé, la poursuite du régime d'aides actuel dans la zone 5 (Nord-Troms et Finnmark). De plus, les autorités norvégiennes ont signalé à l'Autorité qu'elles avaient pris contact avec les autres pays de l'AELE afin de parvenir à un accord, conformément à l'article premier, paragraphe 2, point 3, du protocole 3 de l'accord relatif à l'institution d'une Autorité de surveillance et d'une Cour de justice afin de maintenir le régime d'aides actuel dans cette zone.

Par une lettre du 15 avril 2003 (Doc. n° 03-2467 A) dans laquelle la mission norvégienne auprès de l'Union européenne transmettait une lettre du ministère du commerce et de l'industrie datée du 10 avril 2003 et une lettre du ministère des finances datée du 10 avril 2003, dont l'Autorité a accusé réception le 16 avril 2003, les autorités norvégiennes ont notifié le maintien d'une différenciation régionale des cotisations à la sécurité sociale dans la zone 5 (Nord-Troms et Finnmark) pour une durée illimitée.

Dans une lettre du 16 mai 2003 (Doc. n° 03-2951 D), l'Autorité a accusé réception de ces lettres et demandé un complément d'informations. La Direction Concurrence et aides d'État a par ailleurs exprimé des doutes quant à la compatibilité des mesures d'aide notifiées.

Les autorités norvégiennes ont présenté des commentaires et un complément d'informations dans une lettre du 10 juin 2003 de la mission norvégienne auprès de l'Union européenne (Doc. n° 03-3707 A) contenant une lettre du ministère des finances du 5 juin 2003, dont l'Autorité a accusé réception le 11 juin 2003.

Dans une lettre de la mission norvégienne auprès de l'Union européenne du 19 juin 2003 (Doc. n° 03-3976 A), contenant une lettre du ministère du commerce et de l'industrie du 10 juin 2003, dont l'Autorité a accusé réception le 20 juin 2003, les autorités norvégiennes ont transmis une étude relative aux surcoûts de transport dans la zone pour laquelle une aide au transport est proposée <sup>(1)</sup>.

Dans une lettre de l'Ambassadeur norvégien auprès de l'Union européenne datée du 4 juillet 2003 (Doc. n° 03-4403 A), les autorités norvégiennes ont retiré la notification du maintien de la différenciation des cotisations à la sécurité sociale dans la zone 5 à la suite de la décision du Comité permanent des États de l'AELE du 1<sup>er</sup> juillet 2003 (n° 2/2003/SC). Le Comité permanent a estimé que le régime d'aides actuel dans la zone 5 était compatible avec l'accord sur l'EEE en raison des circonstances exceptionnelles qui règnent dans cette zone.

**2. Historique**

Le 22 septembre 1999, l'Autorité a approuvé une proposition des autorités norvégiennes relative à de nouveaux règlements concernant le régime d'aides sous forme d'une différenciation régionale des cotisations à la sécurité sociale <sup>(2)</sup>. Cette autorisation était accordée pour une période limitée, se terminant au plus tard le 31 décembre 2003.

<sup>(1)</sup> «Interju av industribedrifter i aktuelle transportstøttesoner og i referansesoner. Transportøkonomisk institutt. Arbeidsdokument av 4.6.2003».

<sup>(2)</sup> Décision n° 228/99/COL, JO C 3 du 6.1.2000, p. 3, et Supplément EEE n° 1 du 6.1.2000.

Le 21 décembre 2000, la Commission a adopté une décision négative concernant un régime d'aides sous forme d'une réduction des cotisations à la sécurité sociale notifié par la Suède <sup>(3)</sup>. La décision stipulait que: «le montant de l'aide accordée dans le cadre du régime à une entreprise admise au bénéfice de celui-ci n'est en aucune manière lié aux surcoûts de transport que doit assumer l'entreprise en question. Le montant de l'aide dépend des coûts salariaux de l'entreprise, lesquels à leur tour dépendent du nombre de ses salariés et de leur rémunération moyenne. Il est donc difficile de prétendre que l'aide est "objectivement quantifiable ex ante sur la base d'un ratio 'aides par kilomètre parcouru' ou sur la base d'un ratio 'aides par kilomètre parcouru' et 'aides par unité de poids'". Par conséquent, on ne peut pas non plus exclure qu'il y ait surcompensation des surcoûts de transport, à tout le moins dans certains cas».

La décision du 21 décembre 2000 indique également que les autorités norvégiennes, dans une lettre du 27 juillet 2000, ont présenté des commentaires au sujet de la décision d'ouvrir une procédure formelle et confirmé que la Norvège appliquait un régime d'aides similaire à celui de la Suède.

La Suède a été informée de la décision d'ouvrir la procédure formelle par une lettre du 4 avril 2000. Cette décision a été publiée le 1<sup>er</sup> juillet 2000 <sup>(4)</sup>. La décision définitive négative a été publiée le 14 septembre 2001 (voir note de bas de page n° 3).

À la lumière de la décision prise au sujet de la Suède, le régime d'aides norvégien a été examiné lors de plusieurs réunions organisées entre les autorités norvégiennes et l'Autorité, et entre l'Autorité et la Commission européenne.

Dans une lettre de l'Autorité datée du 29 novembre 2001 (Doc. n° 01-9557 D), les autorités norvégiennes ont notamment été informées du fait que l'Autorité allait entreprendre une évaluation du régime d'aides norvégien en vue de formuler une proposition de mesures utiles de manière à rétablir des conditions de concurrence uniformes sur l'ensemble du territoire de l'EEE.

L'Autorité a entamé un examen formel du régime d'aides norvégien par une lettre adressée aux autorités norvégiennes le 4 juin 2002 (Doc. n° 02-4189 D). Dans cette lettre, l'Autorité a exprimé son point de vue préliminaire selon lequel le régime d'aides norvégien sous la forme d'une différenciation régionale des cotisations à la sécurité sociale pourrait ne plus être compatible avec l'accord sur l'EEE.

Dans la décision prise par l'Autorité le 25 septembre 2002 <sup>(5)</sup> afin de proposer des mesures utiles, il a été conclu que le régime d'aides sous forme d'une différenciation régionale des cotisations à la sécurité sociale ne pouvait faire l'objet d'une dérogation au titre de l'article 61, paragraphe 3, point c) de l'accord sur l'EEE. Le montant de l'aide accordée au titre du programme actuel ne présente aucun lien avec les surcoûts de transport supportés par une entreprise déterminée et n'est pas calculé conformément aux dispositions de l'annexe XI de l'enca-

drement des aides d'État. Le dispositif de la décision stipule notamment que:

- «1. L'Autorité de surveillance de l'AELE propose à la Norvège, sur la base de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, du protocole 3 de l'accord relatif à l'institution d'une Autorité de surveillance et d'une Cour de justice, les mesures utiles suivantes en ce qui concerne les aides d'État accordées sous forme de cotisations de sécurité sociale différenciées selon les régions ("Geografisk differensiert arbeidsgiveravgift"):
  - a) les autorités norvégiennes prennent toutes les mesures législatives, administratives et autres nécessaires pour supprimer toute aide d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE, résultant du système de cotisations de sécurité sociale différenciées selon les régions, ou pour rendre ces aides compatibles avec l'article 61 de l'accord EEE,
  - b) les autorités norvégiennes suppriment ces aides ou les rendent compatibles avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2004, à moins que l'Autorité accepte une date ultérieure, si elle considère que cette solution est objectivement nécessaire et justifiée pour permettre aux entreprises en question de passer dans de bonnes conditions à la nouvelle situation modifiée, et
  - c) les autorités norvégiennes communiquent dans les plus brefs délais à l'Autorité les mesures en question adaptant le régime d'aides et, en tout état de cause, le 25 mars 2003 au plus tard.
2. Les autorités norvégiennes sont invitées à signaler à l'Autorité par écrit, dans un délai d'un mois à partir de la réception de la présente proposition, qu'elles acceptent, en vertu de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, du protocole 3 de l'accord relatif à l'institution d'une Autorité de surveillance et d'une Cour de justice, la présente proposition de mesures utiles dans son intégralité.»

Dans une lettre du 29 octobre 2002 de la mission norvégienne auprès de l'Union européenne, enregistrée par l'Autorité le 31 octobre 2002 (Doc. n° 02-7855 A), les autorités norvégiennes ont accepté les mesures utiles.

### 3. Description des mesures proposées

#### 3.1. Notification d'une période transitoire dans les zones 3 et 4

La Norvège est divisée en cinq zones géographiques pour le calcul des cotisations à la sécurité sociale. Le taux le plus élevé, 14,1 %, s'applique à la zone 1, qui couvre environ 75 % de la population. Le taux est nul dans la zone 5 (Nord-Troms et Finnmark) qui correspond à la partie la plus septentrionale du pays. L'annexe 1 de la décision du 25 septembre 2002 (Déc. n° 172/02/COL) donne un aperçu des zones géographiques et des taux.

<sup>(3)</sup> JO L 244 du 14.9.2001, p. 32.

<sup>(4)</sup> JO C 184 du 1.7.2000, p. 10.

<sup>(5)</sup> Décision n° 172/02/COL.

Dans une lettre du 25 mars 2003 du ministère des finances, les autorités norvégiennes ont notifié un accord transitoire pour les zones 3 et 4, et présenté le tableau suivant concernant les taux de cotisation à la sécurité sociale:

Tableau 1 <sup>(6)</sup>

	Taux actuels	Taux 2004	Taux 2005	Taux 2006	Taux 2007
Zone 1	14,1	14,1	14,1	14,1	14,1
Zone 2	10,6	14,1	14,1	14,1	14,1
Zone 3	6,4	8,3	10,2	12,1	14,1
Zone 4	5,1	7,3	9,5	11,7	14,1

Les taux majorés à partir de 2004 dans les zones II-IV ne s'appliqueront qu'à l'aide dépassant le seuil *de minimis*.

La proposition implique une période transitoire de 3 ans pour les zones 3 et 4 jusqu'à ce que le taux unique de 14,1 % soit atteint en 2007.

Plusieurs arguments sont avancés pour justifier cet accord transitoire. Tout d'abord, à la lumière du développement chronologique de cette affaire, les autorités norvégiennes estiment ne pas avoir reçu avant la fin de l'automne 2002 de «signaux clairs» indiquant que le système sous sa forme actuelle allait devoir être aboli. Les autorités norvégiennes déclarent qu'elles n'ont pas jugé opportun d'un point de vue professionnel ou politique de demander aux entreprises de s'adapter à une situation dans laquelle il n'y aurait plus de différenciation (au-delà du seuil *de minimis*) avant de connaître les grandes lignes du nouveau système. À ce propos, les autorités norvégiennes font référence à des discussions informelles organisées à la suite de la décision de la Commission européenne concernant le régime suédois de réduction des cotisations de sécurité sociale.

Ensuite, les autorités norvégiennes estiment que l'abolition du système à partir de 2004 entraînera de graves difficultés sur le plan économique, non seulement pour des entreprises individuelles, mais pour toutes les entreprises (au-delà du seuil *de minimis*) et donc pour l'emploi dans toute la région. Si le système avait été prolongé au-delà de 2004, on estime que l'allègement fiscal brut total pour le secteur privé des zones II, III et IV se serait élevé à 4,270 millions NOK (environ 520 millions d'euros).

Un rapport élaboré par une commission indépendante, «Effektutvalget», présente différents calculs des conséquences macroéconomiques possibles de la suppression de la différenciation régionale de la taxe. En l'absence d'une incidence sur les salaires et les prix des produits, les estimations annoncent 15 400 pertes d'emplois dans le secteur privé dans la zone IV et 2 900 dans la zone III en conséquence directe de l'augmentation des coûts salariaux. Cela représenterait une réduction de l'emploi dans le secteur privé de ces régions de l'ordre de 15,5 % (13,8 % dans la zone III, 15,8 % dans la zone IV). La réduction correspondante de l'emploi total dans ces régions serait de 7,5 % dans la zone III et de 8,5 % dans la zone IV.

<sup>(6)</sup> La notification relative à la zone 5, pour laquelle le taux est actuellement nul, est décrite au point 3.3 ci-dessous.

Les autorités norvégiennes ont également fourni des estimations de l'impact de la règle *de minimis*. Elles ont calculé le nombre total de travailleurs du secteur privé qui ne seraient pas couverts par un système *de minimis*. (Des cotisations réduites à la sécurité sociale pourraient s'appliquer aux salaires d'un nombre limité de travailleurs dans chaque entreprise, en veillant à ce que les avantages fiscaux ne dépassent pas le seuil *de minimis* de 100 000 euros sur une période de trois ans). Elles ont estimé que la part des années-personnes au-delà du seuil *de minimis* dans les zones III et IV serait de 43 % et 55 % respectivement, et que la réduction de l'emploi (en raison de l'introduction de la règle *de minimis*) serait de 3,2 % dans la zone III et de 4,7 % dans la zone IV.

Les autorités norvégiennes soulignent dans leur lettre de notification qu'à long terme, l'augmentation des taux pourra se répercuter à des degrés divers sur les salariés et les consommateurs, mais ajoutent qu'un tel processus demande beaucoup de temps, et qu'il est donc nécessaire de prévoir une période de transition relativement longue, car l'augmentation des taxes entraînera dans l'immédiat un accroissement proportionnel des coûts salariaux pour les employeurs.

Les autorités norvégiennes font également référence à la faible rentabilité des entreprises dans les zones 3 et 4. Elles estiment qu'une majoration (complète) de la taxe, en tenant compte de la règle *de minimis*, représenterait pour l'année 2001 environ 24 % du bénéfice d'exploitation total des entreprises dans la zone 3 et près de 40 % dans la zone 4.

Les autorités norvégiennes ont également présenté des calculs illustrant l'incidence d'un régime d'aides directes au transport. Comme l'aide au transport ne sera accordée que pour compenser les surcoûts du transport de marchandises, elles affirment qu'une telle mesure sera limitée à une faible proportion d'entreprises concernées. Elles estiment donc que sur la base d'un budget total de 150 millions NOK pour le nouveau régime d'aides après la période de transition, ce nouveau régime couvrira 10 % des pertes des entreprises.

Dans une lettre du 16 mai 2003, l'Autorité a souligné que la période transitoire notifiée était de trois ans pour les zones 3 et 4, et donc que les accroissements annuels relatifs étaient plus marqués pour la zone 4 que pour la zone 3. L'Autorité a donc souhaité connaître les arguments justifiant une période de transition identique pour les entreprises de la zone 3 et pour celles de la zone 4 alors que les entreprises de la zone 3 subiront un accroissement moindre de la charge fiscale. L'Autorité a également souhaité recevoir des commentaires ou des calculs complémentaires pour illustrer l'impact de périodes de transition d'un an ou deux respectivement pour chacune des zones, et une comparaison avec la période notifiée de trois ans.

Le ministère des finances a présenté d'autres commentaires dans une lettre du 5 juin 2003, indiquant qu'en l'absence de période transitoire, l'augmentation de la taxe de sécurité sociale entraînerait un accroissement immédiat des coûts salariaux des entreprises de 8,6 % et 7,2 % respectivement pour les zones 3 et 4 (dès que le seuil *de minimis* serait atteint). Si l'on se base sur des augmentations générales des salaires de l'ordre de celles qui sont prévues par les autorités, l'absence de période de transition impliquerait une augmentation des coûts salariaux dans les entreprises des zones 3 et 4 en 2004 représentant près du triple de l'augmentation normale attendue (sans tenir compte de l'effet de la règle *de minimis*). Selon le ministère, une période transitoire de trois ans laisserait une plus grande marge de manœuvre pour opérer les ajustements salariaux avant l'application du taux intégral, permettrait de reporter l'augmen-

tation des coûts pour les entreprises et réduirait le nombre de fermetures d'entreprises et de pertes d'emplois à la suite de l'augmentation du taux d'imposition. En ce qui concerne la raison pour laquelle les entreprises de la zone 3 ont besoin de la même période transitoire que celles de la zone 4, le ministère indique qu'une période de transition de trois ans constitue une période très courte pour les deux zones, que les différences d'augmentation des taux entre les deux zones sont très faibles et qu'il serait inopportun d'opérer une différenciation de la période transitoire.

### 3.2. Notification d'un nouveau régime d'aides directes au transport

Dans une lettre du 25 mars 2003 du ministère des finances et une lettre du 25 mars 2003 du ministère des collectivités territoriales et du développement régional, les autorités norvégiennes ont notifié à l'Autorité un nouveau régime national d'aide directe au transport.

Les autorités proposent que les communes/départements suivants puissent bénéficier de l'aide nationale au transport:

- Troms: Harstad, Tromsø, Kvæfjord, Skånland, Bjarkøy, Ibestad, Gratangen, Lavangen, Bardu, Salangen, Målselv, Sørreisa, Dyrøy, Tranøy, Torsken, Berg, Lenvik en Balsfjord.
- Nordland: toutes les communes.
- Nord-Trøndelag: Leka, Nærøy, Vikna, Flatanger, Fosnes, Overhalla, Høylandet, Grong, Namsos, Namsskogan, Røyrvik, Lierne, Snåsa, Inderøy, Namdalseid, Verran, Mosvik, Verdal, Leksvik, Meråker et Steinkjer.
- Sør-Trøndelag: Hemne, Snillfjord, Hitra, Frøya, Ørland, Agdenes, Rissa, Bjugn, Åfjord, Roan, Osen, Oppdal, Rennebu, Meldal, Røros, Holtålen, Midtre Gauldal, Selbu et Tydal.
- Møre og Romsdal: Kristiansund, Vanylven, Sande, Herøy, Ulstein, Hareid, Norddal, Stranda, Stordal, Rauma, Nesset, Midsund, Sandøy, Aukra, Eide, Averøy, Frei, Gjemnes, Tingvoll, Sunndal, Surnadal, Rindal, Aure, Halså, Tustna et Smøla.
- Sogn og Fjordane: Gulen, Solund, Hyllestad, Høyanger, Vik, Balestrand, Leikanger, Sogndal, Aurland, Lærdal, Årdal, Luster, Askvoll, Fjaler, Gaular, Jølster, Bremanger, Vågsøy, Selje, Eid, Hornindal, Gloppen et Stryn.

Les autorités norvégiennes indiquent que la définition de la région éligible pour une aide régionale au transport repose sur l'annexe XI de l'encadrement des aides d'État, qui établit les critères d'octroi d'une aide en vue de compenser les surcoûts de transport dans les régions à faible densité de population, à savoir moins de 12,5 habitants par kilomètre carré. La région notifiée couvre des zones du Sør-Trøndelag et du Møre og Romsdal. Ces zones enregistrent une faible densité de population, mais les deux départements en tant que tels ne sont pas des départements à faible densité de population. Toutefois, les autorités norvégiennes estiment que ces zones peuvent bénéficier d'une aide au titre de l'annexe XI de l'encadrement des aides d'État, car la population de la nouvelle région proposée pour une aide représente 16,01 % du total de la population norvégienne, tandis que le régime actuel d'aide au transport (le

système de différenciation régionale des cotisations à la sécurité sociale) couvre 23,55 % de la population.

Selon la notification, l'aide ne peut être accordée que pour couvrir les surcoûts du transport de marchandises à l'intérieur du territoire national, calculés sur la base du mode de transport le plus direct et le plus économique entre le lieu de production et de traitement et le centre de distribution le plus proche.

En ce qui concerne l'intensité de l'aide, la priorité est donnée à la zone 1 (Troms, Nordland et Nord-Trøndelag) tandis que la zone 2 (Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal et Sogn og Fjordane) bénéficierait d'une aide d'une intensité moindre. L'intensité de l'aide sera différenciée en fonction de la distance de transport (minimum 350 km) et en fonction de la zone géographique. Le tableau ci-dessous illustre la différenciation de l'intensité de l'aide.

Tableau 2: Intensité de l'aide

Distances de transport en kilomètres	Zone 1	Zone 2
350-700	30 %	20 %
701-	40 %	30 %

Les autorités norvégiennes affirment qu'elles veilleront à ne pas accorder de compensations excessives aux entreprises. Si ces dernières bénéficient d'un taux réduit à la sécurité sociale au cours de la même période, les avantages de cette réduction fiscale seront déduits de l'aide au transport calculée selon le tableau 2. En outre, les entreprises ne recevront pas plus sous forme d'aide au transport au titre du nouveau régime d'aides au transport et en allègements de cotisations à la sécurité sociale que le montant équivalant à ce qu'elles auraient reçu en vertu de la différenciation actuelle des cotisations à la sécurité sociale.

L'Autorité a demandé un complément d'informations dans une lettre du 16 mai 2003. Elle a constaté que quatre des communes visées par le nouveau régime d'aide directe au transport se trouvent en dehors de la carte d'aide régionale (Herøy, Ulstein, Hareid et Aukra). L'Autorité a exprimé des doutes au sujet de l'interprétation de l'encadrement des aides d'État de la part des autorités norvégiennes. Si les régions peu peuplées du Sør-Trøndelag et du Møre og Romsdal font partie du territoire éligible pour une aide au transport, ces régions doivent, selon l'Autorité, remplacer des zones/communes parmi les huit autres départements à faible densité de population (Troms, Nordland, Nord-Trøndelag, Sogn og Fjordane, Aust-Agder, Telemark Hedmark et Oppland). L'Autorité a par ailleurs demandé une copie du rapport relatif aux surcoûts de transport.

Le ministère des finances a transmis un complément d'informations dans une lettre du 5 juin 2003. Il affirme que la carte géographique de la région admissible est communiquée pour une aide à l'investissement et non pour notifier les handicaps dus aux surcoûts de transport et indique que les entreprises établies dans ces quatre communes sont systématiquement désavantagées car il s'agit d'îles sans liaison routière avec le continent. Le gouvernement norvégien estime que l'annexe XI de l'encadrement des aides d'État laisse une certaine souplesse dans le choix des régions éligibles pour une aide au transport. Sur la base des arguments avancés ci-dessus, le gouvernement maintient donc la notification de la carte telle qu'elle a été

communiquée dans sa lettre du 25 mars 2003, y compris les quatre communes de Herøy, Hareid, Ulstein et Aukra.

En ce qui concerne les régions admissibles pour une aide régionale au transport, les autorités norvégiennes estiment que les conditions de remplacement des zones/communes sont conformes aux dispositions de l'annexe XI. Les autorités norvégiennes soulignent que la population totale des communes situées sur la carte d'aide régionale dans les départements à faible densité de population de Hedmark, Oppland, Telemark et Aust-Agder est de 209 593 habitants. Ces zones ne sont pas situées sur la carte notifiée, et la population des communes du Sør-Trøndelag et du Møre og Romsdal, couvertes par le régime d'aides au transport proposé, est de 179 792 habitants.

Dans une lettre du 10 juin 2003, le ministère du commerce et de l'industrie a transmis un sondage de l'institut norvégien d'économie des transports (TØI) (7) au sujet des surcoûts de transport dans la région proposée pour une aide au transport. Ce sondage a été effectué auprès de 33 entreprises réparties en 6 échantillons (zones géographiques). Selon TØI, l'échantillon 1 (les trois provinces les plus septentrionales) et l'échantillon 2 (provinces situées à l'ouest du pays) enregistrent en moyenne des coûts de transport en personnes-années – au total et pour des distances de plus de 350 kilomètres – nettement supérieurs aux coûts comparables pour la zone de référence (Oslo et les environs).

Lors de la réunion organisée le 26 juin 2003 à Oslo, les représentants de l'Autorité ont estimé que le sondage de TØI ne permettait pas de démontrer qu'il existe des surcoûts de transport dans les zones géographiques du sud de la Norvège proposées pour un régime d'aides directes au transport.

## II. APPRÉCIATION

### 1. Obligation de notification et clause de statu quo

L'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3, du protocole 3 de l'accord relatif à l'institution d'une Autorité de surveillance et d'une Cour de justice stipule que: «L'Autorité de surveillance de l'AELE est informée, en temps utile pour présenter ses observations, des projets tendant à instituer ou à modifier des aides». L'aide accordée sans notification ou l'aide notifiée tardivement, après avoir été «mise à exécution» est considérée comme une aide illégale, conformément au point 3.2.2.(1) de l'encadrement des aides d'État.

Par des lettres de la mission norvégienne auprès de l'Union européenne du 26 mars 2003 (Doc. n° 03-1846 A), du 15 avril 2003 (Doc. n° 03-2467 A), du 10 juin 2003 (Doc. n° 03-3707 A) et du 19 juin 2003 (Doc. n° 03-3976 A), les autorités norvégiennes ont rempli leurs obligations au titre de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3, du protocole 3 de l'accord relatif à l'institution d'une Autorité de surveillance et d'une Cour de justice.

### 2. L'existence d'une aide d'État

#### — Article 61, paragraphe 1, de l'accord sur l'EEE

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

(7) Interju av industribedrifter i aktuelle transportstøttesoner og i referansesoner. Arbeidsdokument av 4.6.2003.

«Sauf dérogations prévues par le présent accord, sont incompatibles avec le fonctionnement du présent accord, dans la mesure où elles affectent les échanges entre les parties contractantes, les aides accordées par les États membres de la CE ou par les États membres 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.»

La Cour de justice de l'AELE a statué dans l'affaire E-6/98 (8), paragraphe 43, que: «le régime norvégien de cotisations de sécurité sociale constitue une aide d'État au sens de l'article 61 EEE». Aux fins de déterminer si la notification d'un accord transitoire pour les zones 3 et 4 implique l'existence d'une aide d'État, il convient de noter que les principes de base du régime d'aides n'ont pas été modifiés par rapport à ceux du régime d'aide examiné par la Cour de justice de l'AELE. Puisque le régime actuel remplit toutes les conditions pour l'application de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord sur l'EEE, l'Autorité estime que l'accord transitoire pour les zones 3 et 4 constitue une aide d'État.

Au titre de nouveau régime d'aides directes au transport proposé, une aide est accordée par l'État norvégien à certaines entreprises situées dans des régions de Norvège admissibles pour une aide au transport. Compte tenu du fait que ce régime d'aides n'est pas limité à des secteurs ou des entreprises qui ne participent pas aux échanges entre les États de l'EEE, cette aide risque de fausser la concurrence et d'influencer les échanges entre les Parties contractantes. Par conséquent, la mesure d'aide proposée constitue une aide au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord sur l'EEE.

#### — Aide existante ou nouvelle aide?

Le point 7.2(1) de l'encadrement des aides d'État stipule notamment que l'aide existante au sens de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, du protocole 3 de l'accord relatif à l'institution d'une Autorité de surveillance et d'une Cour de justice inclut l'aide autorisée, à savoir les régimes d'aides ou les mesures d'aide en cours qui ont été autorisés [voir points 4.2.(2) et 5.4.(2)] ou sont considérés avoir été autorisés par l'Autorité de surveillance de l'AELE.

Le 22 septembre 1999, l'Autorité a décidé de ne pas soulever d'objections au sujet de la notification des autorités norvégiennes concernant les mesures que le gouvernement norvégien avait l'intention de prendre pour se conformer à la décision prise par l'Autorité de surveillance de l'AELE le 2 juillet 1998 (9). L'Autorité a estimé que l'aide pouvait faire l'objet d'une dérogation en tant qu'aide régionale (aide indirecte au transport) sur la base de l'article 61, paragraphe 3, point c), de l'accord sur l'EEE. L'autorisation portait sur une période limitée et venait à échéance le 31 décembre 2003 au plus tard. Par conséquent, le système actuel de différenciation régionale des cotisations à la sécurité sociale est une aide existante jusqu'à la fin de 2003.

(8) Cour de justice AELE, affaire E-6/98, Gouvernement norvégien/Autorité de surveillance de l'AELE [1999]. Rapport de la Cour de justice de l'AELE, p. 74.

(9) Voir note de bas de page 2.



L'Autorité considère que toute aide d'État résultant du système de différenciation régionale des cotisations à la sécurité sociale après le 1<sup>er</sup> janvier 2004 serait une nouvelle aide.

Le régime d'aide directe au transport proposé est un nouveau régime d'aide.

### 3. Compatibilité de l'aide

Dans la décision proposant des mesures utiles à la Norvège (Déc. n° 172/02/COL voir également point I.2 ci-dessus), l'Autorité a conclu que le régime actuel de différenciation régionale des cotisations à la sécurité sociale ne peut faire l'objet d'une dérogation au titre de l'article 61, paragraphe 3, point c) de l'accord sur l'EEE. Le montant de l'aide accordée au titre du régime d'aides actuel est sans rapport avec les surcoûts de transport réellement supportés par une entreprise donnée et n'est pas calculé conformément aux dispositions de l'annexe XI de l'encadrement des aides d'État.

#### 3.1. Période transitoire dans les zones 3 et 4

Le point 1b) du dispositif de la décision proposant des mesures appropriées à la Norvège (Déc. n° 172/02/COL, voir également point I.2 ci-dessus), stipule que: «les autorités norvégiennes suppriment ces aides ou les rendent compatibles avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2004, à moins que l'Autorité accepte une date ultérieure, si elle considère que cette solution est objectivement nécessaire et justifiée pour permettre aux entreprises en question de passer dans de bonnes conditions à la nouvelle situation modifiée.»

Dans leur notification (voir point I 3.1 ci-dessus), les autorités norvégiennes ont avancé deux séries d'arguments afin de montrer la nécessité d'une période de transition. Tout d'abord, compte tenu du développement chronologique de l'affaire, les autorités norvégiennes estiment qu'elles n'ont pas reçu avant la fin de l'automne 2002 de «signaux clairs» indiquant que le système sous sa forme actuelle devait être aboli. Ensuite, les autorités affirment que l'abolition du système à partir de 2004 entraînera de très sérieuses difficultés, non seulement pour des entreprises individuelles, mais pour toutes les entreprises (au-delà du seuil de *minimis*) et donc pour la situation de l'emploi dans l'ensemble de la région.

#### — Développements jusqu'à la fin de l'automne 2002

En ce qui concerne les faits résumés au point I 2 ci-dessus concernant la décision négative de la Commission à l'égard de la Suède, il est indéniable que les autorités norvégiennes ont eu connaissance des doutes de la Commission au sujet de la compatibilité du régime d'aides suédois au plus tard lors de la publication de la décision d'ouverture d'une procédure le 1<sup>er</sup> juillet 2000, et les autorités norvégiennes savent qu'une décision négative a été prise le 21 décembre 2000 depuis le 14 septembre 2001 au moins. Dans une lettre du 27 juillet 2001, les autorités norvégiennes ont également

présenté des commentaires au sujet de la décision d'ouvrir une procédure formelle. Dans cette lettre, elles ont confirmé que la Norvège appliquait un régime d'aides comparable au régime suédois.

De plus, dans la décision négative prise à l'égard de la Suède, la Commission européenne indique que: «L'existence d'un régime d'aides similaire en Norvège (à savoir le régime d'aides prévoyant des cotisations de sécurité sociale différenciées selon les régions) n'est pas une raison suffisante pour que la Commission approuve le régime suédois en cause. Sur ce point, la Cour européenne de justice a fait observer "qu'une violation éventuelle par un État membre d'une obligation lui incombant en vertu du traité, en rapport avec l'interdiction de l'article 92, ne saurait être justifiée par la circonstance que d'autres États membres manqueraient également à cette obligation et que l'effet de plusieurs distorsions de la concurrence sur les échanges entre les États membres n'est pas de se neutraliser mutuellement mais est, au contraire, de nature cumulative, ce qui en augmente les conséquences nuisibles pour le marché commun" (10)».

Le régime d'aides norvégien a été examiné à plusieurs reprises lors de réunions entre les autorités norvégiennes et l'Autorité au cours de l'année 2001, avant que l'Autorité informe les autorités norvégiennes dans une lettre du 29 novembre de l'ouverture d'une évaluation du régime d'aides norvégien dans le but de formuler des propositions de mesures utiles et de rétablir des conditions de concurrence uniformes sur l'ensemble du territoire de l'EEE.

L'Autorité a entrepris un examen formel du régime d'aides norvégien par une lettre adressée aux autorités norvégiennes le 4 juin 2002 (Doc. n° 02-4189 D). Dans cette lettre, l'Autorité indiquait que le régime norvégien de différenciation régionale des cotisations à la sécurité sociale pourrait ne plus être compatible avec les dispositions de l'accord sur l'EEE. Dans la décision prise afin de proposer des mesures appropriées le 25 septembre 2002 (11), l'Autorité a conclu que le système de différenciation régionale des cotisations à la sécurité sociale ne pouvait pas bénéficier d'une dérogation au titre de l'article 61, paragraphe 3, point c) EEE.

Les discussions menées avant le 25 mars 2003 visaient à déterminer s'il était possible de maintenir certaines exceptions en cas d'abolition complète de la différenciation des cotisations à la sécurité sociale. Selon l'Autorité, il était cependant clair qu'après la décision prise à l'encontre de la Suède, le régime d'aides ne pouvait être maintenu sous sa forme actuelle.

Dans ce contexte, l'Autorité ne peut pas accepter que les autorités norvégiennes affirment ne pas avoir reçu «de signaux clairs» avant la fin de l'automne 2002 indiquant que le système sous sa forme actuelle devait être aboli. Au vu des commentaires qui précèdent, l'Autorité estime qu'il aurait été possible de prendre des mesures pour alléger les difficultés auxquelles l'industrie est actuellement confrontée en raison de la transition.

(10) Affaire 78/76 Steinike & Weinlig v Germany [1977] ECR 595.

(11) Décision n° 172/02/COL.

Dans tous les cas, l'Autorité conteste la pertinence de cet argument. Le fait que le gouvernement norvégien ait reçu des signaux plus ou moins clairs n'est pas déterminant, car un gouvernement ne peut arguer d'une mauvaise compréhension des règles de l'EEE pour justifier le non-respect de ses obligations au titre de l'accord. Au cours des rencontres organisées avec les autorités norvégiennes avant le 25 mars 2003, l'Autorité a estimé qu'un État membre ne pouvait invoquer des attentes légitimes pour maintenir un régime d'aides incompatible. Ceci est d'autant plus vrai dans la situation actuelle dès lors que l'autorisation du régime d'aides actuel viendra à échéance à la fin de 2003 et qu'une nouvelle autorisation sera nécessaire pour pouvoir approuver un nouveau régime d'aides.

#### — Incidence économique de l'abolition du système

Selon les autorités norvégiennes, l'absence de période de transition ou une période de transition très courte créerait un climat d'incertitude et des situations de crise pour un grand nombre d'entreprises de la région, et pourrait nuire gravement au développement économique régional. Leur position repose sur des arguments et des calculs décrits au point I 3.1 ci-dessus.

Néanmoins, l'Autorité émet encore des doutes au sujet de la justification de cette période de transition, et de sa durée le cas échéant.

Tout d'abord, les autorités norvégiennes n'ont pas présenté de calculs démontrant les effets de périodes de transition d'un et deux ans respectivement pour chacune des zones, par comparaison avec la période de trois ans qui a été notifiée (comme l'Autorité l'avait demandé dans une lettre du 16 mai 2003). Dans la lettre du ministère des finances du 5 juin 2003, les autorités norvégiennes ont seulement comparé une période de transition de trois ans avec l'absence de transition en indiquant qu'une période de transition de moins de trois ans serait trop courte.

Ensuite, dans sa lettre du 16 mai 2003, l'Autorité a demandé à connaître les motifs pour lesquels les entreprises de la zone 3 nécessitaient la même période de transition que celles de la zone 4 alors qu'elles devaient subir une augmentation moindre de la charge fiscale. Dans la lettre du ministère des finances du 5 juin 2003, les autorités norvégiennes indiquent que les différences relatives entre les deux zones sont très limitées par rapport à la nécessité d'opérer des ajustements des salaires dans les deux zones et qu'une différenciation de la période de transition dans les deux zones serait inopportune dans la situation actuelle.

#### — Conclusion concernant la période de transition notifiée pour les zones 3 et 4

Sachant que toute aide d'État résultant du système de différenciation régionale des cotisations à la sécurité sociale après le 1<sup>er</sup> janvier 2004 serait une nouvelle aide, que selon l'Autorité, les autorités norvégiennes savent depuis longtemps que le système

ne peut être maintenu sous sa forme actuelle et que l'Autorité émet des doutes quant à la justification économique d'une période de transition de trois ans dans les zones 3 et 4, l'Autorité émet des doutes concernant la compatibilité de la période de transition notifiée pour les zones 3 et 4.

#### 3.2. *Un nouveau programme d'aide directe au transport*

Les zones proposées pour une aide directe au transport couvrent des communes de six départements. Parmi ces six départements, quatre ont une densité de population de moins de 12,5 habitants au kilomètre carré. Quatre des communes proposées pour une aide directe au transport se situent en dehors de la carte des aides à finalité régionale (Herøy, Ulstein, Hareid et Aukra).

#### — Municipalités situées en dehors de la carte des aides à finalité régionale

En 1999, l'Autorité a approuvé la carte des zones assistées en Norvège (327/99/COL), autorisant ainsi l'octroi d'une aide au titre des régimes d'aide régionale qui avaient été approuvés. Il en résulte que l'aide régionale (notamment l'aide directe au transport) ne peut être accordée en dehors de la carte des zones assistées qui a été approuvée.

Le point 25.5(5) de l'encadrement des aides d'État indique que durant la période de validité de la carte, les États de l'AELE peuvent demander des adaptations de cette dernière s'il s'avère que les conditions socio-économiques ont changé d'une manière significative. Ces changements peuvent porter sur l'intensité de l'aide et sur les régions admissibles, à condition que l'inclusion éventuelle de nouvelles régions soit compensée par l'exclusion de régions de même population. La validité de la carte modifiée vient à expiration à la date fixée pour la carte originale.

Puisque les autorités norvégiennes n'ont pas notifié de modification de la carte des zones assistées conformément au point 25.5(5) de l'encadrement des aides d'État, l'aide régionale (aide directe au transport) destinée aux quatre communes situées en dehors de la carte des zones assistées (Herøy, Ulstein, Hareid et Aukra) serait, selon l'Autorité, incompatible avec les dispositions de l'accord sur l'EEE en matière d'aides d'État.

#### — Informations relatives aux surcoûts de transport

Les autorités ont transmis le sondage de TØI pour étayer leurs arguments en matière de surcoûts de transport (voir point I 3.2 ci-dessus).

Le point 25.4(27) de l'encadrement des aides d'État indique que: «Dans les régions à faible densité de population bénéficiant de la dérogation visée à l'article 61, paragraphe 3, points a et c, au titre du critère de la densité démographique indiqué au

point 25.3, paragraphe 17, peuvent être autorisées des aides destinées à compenser en partie les surcoûts de transport <sup>(12)</sup> dans le respect de conditions particulières <sup>(13)</sup>. Il incombe à l'État de l'AELE de démontrer l'existence des dits coûts et d'en mesurer l'importance.»

L'Autorité estime que le sondage de TØI ne prouve pas qu'il existe des surcoûts de transport dans les régions du sud de la Norvège proposées pour une aide directe au transport. Dès lors, l'Autorité émet des doutes quant à la compatibilité de l'aide directe au transport dans ces zones (Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal et Sør-Trøndelag) avec les dispositions de l'accord sur l'EEE en matière d'aides d'État.

### 3.3. *Maintien d'une différenciation des cotisations à la sécurité sociale en zone 5 (Nord-Troms et Finnmark)*

L'Autorité se réfère à la décision du Comité permanent des États de l'AELE n° 2/2003/SC du 1<sup>er</sup> juillet 2003. Par conséquent, la procédure formelle se limitera à l'accord transitoire notifié pour les zones 3 et 4 et au programme d'aide directe au transport.

## 4. Conclusion

Au vu des faits et des considérations qui précèdent, l'Autorité émet des doutes quant à la compatibilité des mesures d'aide notifiées avec le fonctionnement de l'accord sur l'EEE. Par conséquent, et conformément au chapitre 5.2 de l'encadrement des aides d'État (cité au point II 1 ci-dessus), l'Autorité est tenue d'ouvrir la procédure prévue par l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, du protocole 3 de l'accord relatif à l'institution d'une Autorité de surveillance et d'une Cour de justice. La décision d'ouvrir la procédure ne préjuge pas de la décision finale qui peut consister à déclarer que l'aide est compatible avec le fonctionnement de l'accord sur l'EEE.

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

1. La procédure prévue par l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, du protocole 3 de l'accord relatif à l'institution d'une Autorité de surveillance et d'une Cour de justice est ouverte en ce qui concerne la période transitoire notifiée pour la différenciation régionale des cotisations à la sécurité sociale dans les zones 3 et 4 ainsi que le nouveau régime notifié d'aide directe au transport.

2. Le gouvernement norvégien est invité, conformément au point 5.3.1.(1) du chapitre 5 de l'encadrement des aides d'État, à présenter ses commentaires au sujet de l'ouverture d'une procédure formelle dans un délai de deux mois à partir de la notification de la présente décision.
3. Le gouvernement norvégien est prié de transmettre toute information de nature à permettre à l'Autorité d'examiner la compatibilité des mesures en question avec l'accord sur l'EEE dans un délai de deux mois à partir de la notification de la présente décision.
4. Les autres États de l'AELE, les États membres de la CE et les parties intéressées sont informées au moyen de la publication de la présente décision dans la section EEE du *Journal officiel de l'Union européenne* et de son supplément EEE, les invitant à présenter leurs commentaires dans un délai d'un mois à partir de la date de publication.
5. La version anglaise de la présente décision fait foi.

Fait à Bruxelles, le 16 juillet 2003,

Pour l'Autorité de surveillance de l'AELE

Einar M. BULL

*Président*

Hannes HAFSTEIN

*Membre du Collège*

L'Autorité de surveillance de l'AELE invite par la présente les États de l'AELE, les États membres de l'UE et les parties intéressées à faire connaître leurs commentaires sur les mesures en question dans un délai d'un mois à partir de la publication de cette communication à l'adresse suivante:

Autorité de surveillance de l'AELE

74, rue de Trèves  
B-1040 Bruxelles.

Les commentaires seront transmis au gouvernement norvégien. La non-divulgence de l'identité de la partie intéressée qui présente des observations peut être demandée par écrit en expliquant les motifs de la requête.

<sup>(12)</sup> Par surcoûts de transport, on entend les surcoûts occasionnés par les déplacements de marchandises à l'intérieur des frontières nationales du pays concerné. Ces aides ne pourront en aucun cas constituer des aides à l'exportation, ni des mesures d'effet équivalant à des restrictions quantitatives à l'importation, au sens de l'article 11 de l'accord EEE.

<sup>(13)</sup> En ce qui concerne les conditions particulières des régions bénéficiant de la dérogation prévue à l'article 61, paragraphe 3, point c), au titre du critère de la densité démographique, voir l'annexe XI. Quant aux autres régions bénéficiant des aides destinées à compenser en partie les surcoûts de transport, les conditions applicables seront analogues à celles de l'annexe XI de l'encadrement des aides d'État.

## III

*(Informations)*

## COMMISSION

**Avis d'appel à propositions — EuropeAid/117217/C/G****Observatoire des relations UE-Amérique latine**

(2003/C 216/04)

La Commission européenne envisage et a l'intention d'approuver le programme Observatoire des relations Union européenne-Amérique latine sous réserve de disponibilité financière.

Un appel à propositions est lancé pour créer un observatoire des relations entre l'Union européenne et l'Amérique latine qui a pour objectif d'identifier et développer toutes les possibilités de partenariat entre les 2 régions en s'appuyant sur l'expertise disponible dans les réseaux d'instituts UE et Amérique latine, pour une meilleure compréhension des problématiques régionales et sectorielles qui influent sur la définition des politiques. Les zones géographiques concernées sont, pour l'Union européenne: Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suède, et pour l'Amérique latine: Argentina, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Ecuador, Guatemala, Honduras, Mexique, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Pérou, Uruguay, Venezuela.

Le texte complet des lignes directrices à l'intention des demandeurs peut être consulté sur le site Internet suivant:

<http://europa.eu.int/comm/europeaid/cgi/frame12.pl>

La date limite de remise des propositions est fixée au 14 novembre 2003 à 16 heures.

---