

Journal officiel

de l'Union européenne

L 27



Édition
de langue française

Législation

54^e année
1^{er} février 2011

Sommaire

II Actes non législatifs

ACCORDS INTERNATIONAUX

2011/58/UE:

- ★ **Décision du Conseil du 25 octobre 2010 relative à la signature, au nom de l'Union, de l'accord entre l'Union européenne et le Royaume du Maroc instituant un mécanisme de règlement des différends** 1

2011/59/UE:

- ★ **Décision du Conseil du 25 octobre 2010 concernant la signature, au nom de l'Union, d'un accord sous forme de protocole entre l'Union européenne et la République arabe d'Égypte instituant un mécanisme de règlement des différends relatifs aux dispositions commerciales de l'accord euro-méditerranéen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et la République arabe d'Égypte, d'autre part** 2

RÈGLEMENTS

- ★ **Règlement (UE) n° 72/2011 de la Commission du 28 janvier 2011 interdisant la pêche de l'anchois dans la zone VIII par les navires battant pavillon de la France** 3
- ★ **Règlement (UE) n° 73/2011 de la Commission du 28 janvier 2011 interdisant la pêche du hareng dans les eaux UE et les eaux norvégiennes de la zone IV au nord de 53° 30' N par les navires battant pavillon de la France** 5

Prix: 3 EUR

(suite au verso)

FR

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

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

★ Règlement (UE) n° 74/2011 de la Commission du 28 janvier 2011 interdisant la pêche du cabillaud dans les eaux internationales des zones I et II b par les navires battant pavillon de la France	7
★ Règlement (UE) n° 75/2011 de la Commission du 28 janvier 2011 interdisant la pêche du makaire bleu dans l’océan Atlantique par les navires battant pavillon d’un des États membres de l’Union européenne	9
★ Règlement (UE) n° 76/2011 de la Commission du 28 janvier 2011 interdisant la pêche du sabre noir dans les eaux communautaires et les eaux ne relevant pas de la souveraineté ou de la juridiction des pays tiers des zones VIII, IX et X par les navires battant pavillon de l’Espagne	11
★ Règlement (UE) n° 77/2011 de la Commission du 28 janvier 2011 interdisant la pêche de la mostelle de fond dans les eaux communautaires et les eaux ne relevant pas de la souveraineté ou de la juridiction des pays tiers des zones V, VI et VII par les navires battant pavillon de l’Espagne	13
★ Règlement (UE) n° 78/2011 de la Commission du 28 janvier 2011 interdisant la pêche de la sole commune dans les zones VIII a et VIII b par les navires battant pavillon de l’Espagne	15
★ Règlement (UE) n° 79/2011 de la Commission du 28 janvier 2011 interdisant la pêche du flétan noir dans la zone OPANO 3LMNO par les navires battant pavillon de l’Espagne	17
Règlement (UE) n° 80/2011 de la Commission du 31 janvier 2011 établissant les valeurs forfaitaires à l’importation pour la détermination du prix d’entrée de certains fruits et légumes	19
Règlement (UE) n° 81/2011 de la Commission du 31 janvier 2011 fixant les droits à l’importation dans le secteur des céréales applicables à partir du 1 ^{er} février 2011	21

DÉCISIONS

2011/60/UE:

★ Décision de la Commission du 27 janvier 2010 concernant l’aide d’État C 12/08 (ex NN 74/07) — Slovaquie — Accord entre l’aéroport de Bratislava et Ryanair [notifiée sous le numéro C(2010) 183] ⁽¹⁾	24
--	----

2011/61/UE:

★ Décision de la Commission du 31 janvier 2011 constatant, conformément à la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le niveau de protection adéquat des données à caractère personnel assuré par l’État d’Israël concernant le traitement automatisé des données à caractère personnel [notifiée sous le numéro C(2011) 332] ⁽¹⁾	39
---	----



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

II

(Actes non législatifs)

ACCORDS INTERNATIONAUX

DÉCISION DU CONSEIL

du 25 octobre 2010

relative à la signature, au nom de l'Union, de l'accord entre l'Union européenne et le Royaume du Maroc instituant un mécanisme de règlement des différends

(2011/58/UE)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 207, paragraphe 4, premier alinéa, en liaison avec l'article 218, paragraphe 5,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Le 24 février 2006, le Conseil a autorisé la Commission à ouvrir des négociations avec les partenaires de la région méditerranéenne afin d'établir un mécanisme de règlement des différends relatifs aux dispositions commerciales.
- (2) Les négociations ont été menées par la Commission en consultation avec le comité désigné conformément à l'article 207 du traité et compte tenu des directives de négociation arrêtées par le Conseil.
- (3) Ces négociations ont été conclues et un accord entre l'Union européenne et le Royaume du Maroc instituant un mécanisme de règlement des différends (ci-après dénommé «accord») a été paraphé, le 9 décembre 2009.
- (4) Il convient de signer l'accord,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La signature de l'accord entre l'Union européenne et le Royaume du Maroc instituant un mécanisme de règlement des différends est approuvée au nom de l'Union, sous réserve de la conclusion dudit accord ⁽¹⁾.

Article 2

Le président du Conseil est autorisé à désigner la ou les personnes habilitées à signer l'accord au nom de l'Union, sous réserve de sa conclusion.

Article 3

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

Fait à Luxembourg, le 25 octobre 2010.

Par le Conseil

La présidente

C. ASHTON

⁽¹⁾ Le texte de l'accord sera publié avec la décision relative à sa conclusion.

DÉCISION DU CONSEIL**du 25 octobre 2010**

concernant la signature, au nom de l'Union, d'un accord sous forme de protocole entre l'Union européenne et la République arabe d'Égypte instituant un mécanisme de règlement des différends relatifs aux dispositions commerciales de l'accord euro-méditerranéen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et la République arabe d'Égypte, d'autre part

(2011/59/UE)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 207, paragraphe 4, premier alinéa, en liaison avec l'article 218, paragraphe 5,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Le 24 février 2006, le Conseil a autorisé la Commission à ouvrir des négociations avec les partenaires de la région méditerranéenne afin d'établir un mécanisme de règlement des différends relatifs aux dispositions commerciales.
- (2) Les négociations ont été menées par la Commission en consultation avec le comité désigné conformément à l'article 207 du traité et compte tenu des directives de négociation arrêtées par le Conseil.
- (3) Ces négociations ont abouti, et un accord sous forme de protocole (ci-après dénommé «protocole») entre l'Union européenne et la République arabe d'Égypte instituant un mécanisme de règlement des différends relatifs aux dispositions commerciales de l'accord euro-méditerranéen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et la République arabe d'Égypte, d'autre part ⁽¹⁾ a été paraphé le 27 avril 2010.
- (4) Il convient de signer le protocole,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La signature de l'accord sous forme de protocole entre l'Union européenne et la République arabe d'Égypte instituant un mécanisme de règlement des différends relatifs aux dispositions commerciales de l'accord euro-méditerranéen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et la République arabe d'Égypte, d'autre part (ci-après dénommé «protocole»), est approuvée au nom de l'Union, sous réserve de la conclusion dudit protocole ⁽²⁾.

Article 2

Le président du Conseil est autorisé à désigner la ou les personnes habilitées à signer le protocole au nom de l'Union européenne, sous réserve de sa conclusion.

Article 3

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

Fait à Luxembourg, le 25 octobre 2010.

Par le Conseil
La présidente
C. ASHTON

⁽¹⁾ JO L 304 du 30.9.2004, p. 39.

⁽²⁾ Le texte du protocole sera publié avec la décision relative à sa conclusion.

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (UE) N° 72/2011 DE LA COMMISSION

du 28 janvier 2011

interdisant la pêche de l'anchois dans la zone VIII par les navires battant pavillon de la France

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

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

Article premier

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

Épuisement du quota

Le quota de pêche attribué pour 2010 à l'État membre visé à l'annexe du présent règlement pour le stock figurant dans celle-ci est réputé épuisé à compter de la date indiquée dans ladite annexe.

considérant ce qui suit:

Article 2

- (1) Le règlement (UE) n° 53/2010 du Conseil du 14 janvier 2010 établissant, pour 2010, les possibilités de pêche pour certains stocks halieutiques et groupes de stocks halieutiques, applicables dans les eaux de l'UE et, pour les navires de l'UE, dans les eaux soumises à des limitations de capture ⁽²⁾ fixe des quotas pour 2010.
- (2) Il ressort des informations communiquées à la Commission que le volume des captures effectuées dans le stock visé à l'annexe du présent règlement par les navires battant pavillon de l'État membre visé à ladite annexe ou enregistrés dans cet État membre dépasse le quota attribué pour 2010.
- (3) Il est donc nécessaire d'interdire les activités de pêche pour ce stock,

Interdictions

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

Article 3

Entrée en vigueur

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

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

Fait à Bruxelles, le 28 janvier 2011.

*Par la Commission,
au nom du président,*

Lowri EVANS

*Directeur général des affaires maritimes
et de la pêche*

⁽¹⁾ JO L 343 du 22.12.2009, p. 1.

⁽²⁾ JO L 21 du 26.1.2010, p. 1.

ANNEXE

N°	59/T&Q
État membre	France
Stock	ANE/08.
Espèce	Anchois (<i>Engraulis encrasicolus</i>)
Zone	VIII
Date	1.12.2010-28.2.2011

RÈGLEMENT (UE) N° 73/2011 DE LA COMMISSION**du 28 janvier 2011****interdisant la pêche du hareng dans les eaux UE et les eaux norvégiennes de la zone IV au nord de 53° 30' N par les navires battant pavillon de la France**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

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

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) n° 53/2010 du Conseil du 14 janvier 2010 établissant, pour 2010, les possibilités de pêche pour certains stocks halieutiques et groupes de stocks halieutiques, applicables dans les eaux de l'UE et, pour les navires de l'UE, dans les eaux soumises à des limitations de capture ⁽²⁾ fixe des quotas pour 2010.
- (2) Il ressort des informations communiquées à la Commission que le volume des captures effectuées dans le stock visé à l'annexe du présent règlement par les navires battant pavillon de l'État membre visé à ladite annexe ou enregistrés dans cet État membre dépasse le quota attribué pour 2010.
- (3) Il est donc nécessaire d'interdire les activités de pêche pour ce stock,

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

Fait à Bruxelles, le 28 janvier 2011.

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier***Épuisement du quota**

Le quota de pêche attribué pour 2010 à l'État membre visé à l'annexe du présent règlement pour le stock figurant dans celle-ci est réputé épuisé à compter de la date indiquée dans ladite annexe.

*Article 2***Interdictions**

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

*Article 3***Entrée en vigueur**

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

*Par la Commission,
au nom du président,*

Lowri EVANS

*Directeur général des affaires maritimes
et de la pêche*

⁽¹⁾ JO L 343 du 22.12.2009, p. 1.

⁽²⁾ JO L 21 du 26.1.2010, p. 1.

ANNEXE

N°	52/T&Q
État membre	France
Stock	HER/4AB.
Espèce	Hareng (<i>Clupea harengus</i>)
Zone	Eaux UE et eaux norvégiennes de la zone IV au nord de 53° 30' N
Date	11.11.2010

RÈGLEMENT (UE) N° 74/2011 DE LA COMMISSION**du 28 janvier 2011****interdisant la pêche du cabillaud dans les eaux internationales des zones I et II b par les navires battant pavillon de la France**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

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

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) n° 53/2010 du Conseil du 14 janvier 2010 établissant, pour 2010, les possibilités de pêche pour certains stocks halieutiques et groupes de stocks halieutiques, applicables dans les eaux de l'UE et, pour les navires de l'UE, dans les eaux soumises à des limitations de capture ⁽²⁾ fixe des quotas pour 2010.
- (2) Il ressort des informations communiquées à la Commission que le volume des captures effectuées dans le stock visé à l'annexe du présent règlement par les navires battant pavillon de l'État membre visé à ladite annexe ou enregistrés dans cet État membre dépasse le quota attribué pour 2010.
- (3) Il est donc nécessaire d'interdire les activités de pêche pour ce stock,

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

Fait à Bruxelles, le 28 janvier 2011.

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier***Épuisement du quota**

Le quota de pêche attribué pour 2010 à l'État membre visé à l'annexe du présent règlement pour le stock figurant dans celle-ci est réputé épuisé à compter de la date indiquée dans ladite annexe.

*Article 2***Interdictions**

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

*Article 3***Entrée en vigueur**

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

*Par la Commission,
au nom du président,*

Lowri EVANS

*Directeur général des affaires maritimes
et de la pêche*

⁽¹⁾ JO L 343 du 22.12.2009, p. 1.

⁽²⁾ JO L 21 du 26.1.2010, p. 1.

ANNEXE

N°	51/T&Q
État membre	France
Stock	COD/1/2B.
Espèce	Cabillaud (<i>Gadus morhua</i>)
Zone	Eaux internationales des zones I et II b
Date	11.11.2010

RÈGLEMENT (UE) N° 75/2011 DE LA COMMISSION**du 28 janvier 2011****interdisant la pêche du makaire bleu dans l'océan Atlantique par les navires battant pavillon d'un des États membres de l'Union européenne**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

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

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) n° 53/2010 du Conseil du 14 janvier 2010 établissant, pour 2010, les possibilités de pêche pour certains stocks halieutiques et groupes de stocks halieutiques, applicables dans les eaux de l'UE et, pour les navires de l'UE, dans les eaux soumises à des limitations de capture ⁽²⁾ fixe des quotas pour 2010.
- (2) Il ressort des informations communiquées à la Commission que le volume des captures effectuées dans le stock visé à l'annexe du présent règlement par les navires battant pavillon des États membres visés à ladite annexe ou enregistrés dans ces États membres dépasse le quota attribué pour 2010.
- (3) Il est donc nécessaire d'interdire les activités de pêche pour ce stock,

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

Fait à Bruxelles, le 28 janvier 2011.

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier***Épuisement du quota**

Le quota de pêche attribué pour 2010 aux États membres visés à l'annexe du présent règlement pour le stock figurant dans celle-ci est réputé épuisé à compter de la date indiquée dans ladite annexe.

*Article 2***Interdictions**

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

*Article 3***Entrée en vigueur**

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

*Par la Commission,
au nom du président,*

Lowri EVANS

*Directeur général des affaires maritimes
et de la pêche*

⁽¹⁾ JO L 343 du 22.12.2009, p. 1.

⁽²⁾ JO L 21 du 26.1.2010, p. 1.

ANNEXE

N°	50/T&Q
	Union européenne – Tous les États membres
Stock	BUM/ATLANT
Espèce	Makaire bleu (<i>Makaira nigricans</i>)
Zone	Océan Atlantique
Date	20.11.2010

RÈGLEMENT (UE) N° 76/2011 DE LA COMMISSION**du 28 janvier 2011****interdisant la pêche du sabre noir dans les eaux communautaires et les eaux ne relevant pas de la souveraineté ou de la juridiction des pays tiers des zones VIII, IX et X par les navires battant pavillon de l'Espagne**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

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

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 1359/2008 du Conseil du 28 novembre 2008 établissant pour 2009 et 2010 les possibilités de pêche ouvertes aux navires de la Communauté concernant certains stocks de poissons d'eau profonde ⁽²⁾ fixe des quotas pour 2009 et 2010.
- (2) Il ressort des informations communiquées à la Commission que le volume des captures effectuées dans le stock visé à l'annexe du présent règlement par les navires battant pavillon de l'État membre visé à ladite annexe ou enregistrés dans cet État membre dépasse le quota attribué pour 2010.
- (3) Il est donc nécessaire d'interdire les activités de pêche pour ce stock,

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

Fait à Bruxelles, le 28 janvier 2011.

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier***Épuisement du quota**

Le quota de pêche attribué pour 2010 à l'État membre visé à l'annexe du présent règlement pour le stock figurant dans celle-ci est réputé épuisé à compter de la date indiquée dans ladite annexe.

*Article 2***Interdictions**

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

*Article 3***Entrée en vigueur**

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

*Par la Commission,
au nom du président,*

Lowri EVANS

*Directeur général des affaires maritimes
et de la pêche*

⁽¹⁾ JO L 343 du 22.12.2009, p. 1.

⁽²⁾ JO L 352 du 31.12.2008, p. 1.

ANNEXE

N°	57/DSS
État membre	Espagne
Stock	BSF/8910-
Espèce	Sabre noir (<i>Aphanopus carbo</i>)
Zone	Eaux communautaires et eaux ne relevant pas de la souveraineté ou de la juridiction des pays tiers des zones VIII, IX et X
Date	30.10.2010

RÈGLEMENT (UE) N° 77/2011 DE LA COMMISSION**du 28 janvier 2011****interdisant la pêche de la mostelle de fond dans les eaux communautaires et les eaux ne relevant pas de la souveraineté ou de la juridiction des pays tiers des zones V, VI et VII par les navires battant pavillon de l'Espagne**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

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

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

Le quota de pêche attribué pour 2010 à l'État membre visé à l'annexe du présent règlement pour le stock figurant dans celle-ci est réputé épuisé à compter de la date indiquée dans ladite annexe.

considérant ce qui suit:

Article 2

- (1) Le règlement (CE) n° 1359/2008 du Conseil du 28 novembre 2008 établissant pour 2009 et 2010 les possibilités de pêche ouvertes aux navires de la Communauté concernant certains stocks de poissons d'eau profonde ⁽²⁾ fixe des quotas pour 2009 et 2010.
- (2) Il ressort des informations communiquées à la Commission que le volume des captures effectuées dans le stock visé à l'annexe du présent règlement par les navires battant pavillon de l'État membre visé à ladite annexe ou enregistrés dans cet État membre dépasse le quota attribué pour 2010.
- (3) Il est donc nécessaire d'interdire les activités de pêche pour ce stock,

Interdictions

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

*Article 3***Entrée en vigueur**Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

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

Fait à Bruxelles, le 28 janvier 2011.

*Par la Commission,
au nom du président,*

Lowri EVANS

*Directeur général des affaires maritimes
et de la pêche*⁽¹⁾ JO L 343 du 22.12.2009, p. 1.⁽²⁾ JO L 352 du 31.12.2008, p. 1.

ANNEXE

N°	55/DSS
État membre	Espagne
Stock	GFB/567-
Espèce	Mostelles (<i>Phycis blennoides</i>)
Zone	Eaux communautaires et eaux ne relevant pas de la souveraineté ou de la juridiction des pays tiers des zones V, VI et VII
Date	30.10.2010

RÈGLEMENT (UE) N° 78/2011 DE LA COMMISSION**du 28 janvier 2011****interdisant la pêche de la sole commune dans les zones VIII a et VIII b par les navires battant pavillon de l'Espagne**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

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

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) n° 53/2010 du Conseil du 14 janvier 2010 établissant, pour 2010, les possibilités de pêche pour certains stocks halieutiques et groupes de stocks halieutiques, applicables dans les eaux de l'UE et, pour les navires de l'UE, dans les eaux soumises à des limitations de capture ⁽²⁾ fixe des quotas pour 2010.
- (2) Il ressort des informations communiquées à la Commission que le volume des captures effectuées dans le stock visé à l'annexe du présent règlement par les navires battant pavillon de l'État membre visé à ladite annexe ou enregistrés dans cet État membre dépasse le quota attribué pour 2010.
- (3) Il est donc nécessaire d'interdire les activités de pêche pour ce stock,

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

Fait à Bruxelles, le 28 janvier 2011.

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier***Épuisement du quota**

Le quota de pêche attribué pour 2010 à l'État membre visé à l'annexe du présent règlement pour le stock figurant dans celle-ci est réputé épuisé à compter de la date indiquée dans ladite annexe.

*Article 2***Interdictions**

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

*Article 3***Entrée en vigueur**

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

*Par la Commission,
au nom du président,*

Lowri EVANS

*Directeur général des affaires maritimes
et de la pêche*

⁽¹⁾ JO L 343 du 22.12.2009, p. 1.

⁽²⁾ JO L 21 du 26.1.2010, p. 1.

ANNEXE

N°	58/T&Q
État membre	Espagne
Stock	SOL/8AB.
Espèce	Sole commune (<i>Solea solea</i>)
Zone	VIII a et VIII b
Date	20.11.2010

RÈGLEMENT (UE) N° 79/2011 DE LA COMMISSION**du 28 janvier 2011****interdisant la pêche du flétan noir dans la zone OPANO 3LMNO par les navires battant pavillon de l'Espagne**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

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

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) n° 53/2010 du Conseil du 14 janvier 2010 établissant, pour 2010, les possibilités de pêche pour certains stocks halieutiques et groupes de stocks halieutiques, applicables dans les eaux de l'UE et, pour les navires de l'UE, dans les eaux soumises à des limitations de capture ⁽²⁾ fixe des quotas pour 2010.
- (2) Il ressort des informations communiquées à la Commission que le volume des captures effectuées dans le stock visé à l'annexe du présent règlement par les navires battant pavillon de l'État membre visé à ladite annexe ou enregistrés dans cet État membre dépasse le quota attribué pour 2010.
- (3) Il est donc nécessaire d'interdire les activités de pêche pour ce stock,

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

Fait à Bruxelles, le 28 janvier 2011.

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier***Épuisement du quota**

Le quota de pêche attribué pour 2010 à l'État membre visé à l'annexe du présent règlement pour le stock figurant dans celle-ci est réputé épuisé à compter de la date indiquée dans ladite annexe.

*Article 2***Interdictions**

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

*Article 3***Entrée en vigueur**

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

*Par la Commission,
au nom du président,*

Lowri EVANS

*Directeur général des affaires maritimes
et de la pêche*

⁽¹⁾ JO L 343 du 22.12.2009, p. 1.

⁽²⁾ JO L 21 du 26.1.2010, p. 1.

ANNEXE

N°	54/T&Q
État membre	Espagne
Stock	GHL/N3LMNO
Espèce	Flétan noir (<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>)
Zone	Zone OPANO 3LMNO
Date	16.11.2010

RÈGLEMENT (UE) N° 80/2011 DE LA COMMISSION**du 31 janvier 2011****établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil du 22 octobre 2007 portant organisation commune des marchés dans le secteur agricole et dispositions spécifiques en ce qui concerne certains produits de ce secteur (règlement «OCM unique») ⁽¹⁾,vu le règlement (CE) n° 1580/2007 de la Commission du 21 décembre 2007 portant modalités d'application des règlements (CE) n° 2200/96, (CE) n° 2201/96 et (CE) n° 1182/2007 du Conseil dans le secteur des fruits et légumes ⁽²⁾, et notamment son article 138, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

Le règlement (CE) n° 1580/2007 prévoit, en application des résultats des négociations commerciales multilatérales du cycle d'Uruguay, les critères pour la fixation par la Commission des valeurs forfaitaires à l'importation des pays tiers, pour les produits et les périodes figurant à l'annexe XV, Partie A, dudit règlement,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

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

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} février 2011.

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

Fait à Bruxelles, le 31 janvier 2011.

*Par la Commission,
au nom du président,*

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

⁽¹⁾ JO L 299 du 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 350 du 31.12.2007, p. 1.

ANNEXE

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

(EUR/100 kg)

Code NC	Code des pays tiers ⁽¹⁾	Valeur forfaitaire à l'importation
0702 00 00	IL	116,3
	JO	73,2
	MA	61,8
	TN	128,8
	TR	109,0
	ZZ	97,8
0707 00 05	EG	182,1
	JO	200,0
	MA	100,1
	TR	170,8
	ZZ	163,3
0709 90 70	MA	68,9
	TR	132,7
	ZZ	100,8
0805 10 20	AR	41,5
	BR	41,5
	EG	52,6
	MA	52,3
	TN	67,7
	TR	73,1
	ZA	41,5
	ZZ	52,9
0805 20 10	IL	163,3
	MA	72,8
	TR	79,6
	ZZ	105,2
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	CN	60,4
	IL	111,5
	JM	94,5
	MA	104,0
	PK	50,3
	TR	63,3
	US	79,6
	ZZ	80,5
0805 50 10	AR	45,3
	EG	41,5
	TR	55,7
	UY	45,3
	ZZ	47,0
0808 10 80	BR	55,2
	CA	96,6
	CL	90,0
	CN	118,1
	NZ	78,5
	US	128,3
	ZZ	94,5
0808 20 50	CN	62,5
	US	133,3
	ZA	101,7
	ZZ	99,2

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

RÈGLEMENT (UE) N° 81/2011 DE LA COMMISSION**du 31 janvier 2011****fixant les droits à l'importation dans le secteur des céréales applicables à partir du 1^{er} février 2011**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil du 22 octobre 2007 portant organisation commune des marchés dans le secteur agricole et dispositions spécifiques en ce qui concerne certains produits de ce secteur (règlement OCM unique) ⁽¹⁾,vu le règlement (UE) n° 642/2010 de la Commission du 20 juillet 2010 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil en ce qui concerne les droits à l'importation dans le secteur des céréales ⁽²⁾, et notamment son article 2, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

(1) L'article 136, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1234/2007 prévoit que, pour les produits relevant des codes NC 1001 10 00, 1001 90 91, ex 1001 90 99 [froment (blé) tendre de haute qualité], 1002, ex 1005 excepté les hybrides de semence, et ex 1007 excepté les hybrides destinés à l'ensemencement, le droit à l'importation est égal au prix d'intervention valable pour ces produits lors de l'importation, majoré de 55 % et diminué du prix à l'importation caf applicable à l'expédition en cause. Toutefois, ce droit ne peut dépasser le taux des droits du tarif douanier commun.

(2) L'article 136, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1234/2007 prévoit que, aux fins du calcul du droit à l'importation visé au paragraphe 1 dudit article, il est périodiquement établi pour les produits en question des prix caf représentatifs à l'importation.

(3) Conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 642/2010, le prix à retenir pour calculer le droit à l'importation des produits relevant des codes NC 1001 10 00, 1001 90 91, ex 1001 90 99 (blé tendre de haute qualité), 1002 00, 1005 10 90, 1005 90 00 et 1007 00 90 est le prix représentatif à l'importation caf journalier déterminé selon la méthode prévue à l'article 5 dudit règlement.

(4) Il y a lieu de fixer les droits à l'importation pour la période à partir du 1^{er} février 2011, qui sont applicables jusqu'à ce qu'une nouvelle fixation entre en vigueur,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

À partir du 1^{er} février 2011, les droits à l'importation dans le secteur des céréales visés à l'article 136, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1234/2007 sont fixés à l'annexe I du présent règlement sur la base des éléments figurant à l'annexe II.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} février 2011.

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

Fait à Bruxelles, le 31 janvier 2011.

*Par la Commission,
au nom du président,*

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

⁽¹⁾ JO L 299 du 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 187 du 21.7.2010, p. 5.

ANNEXE I

Droits à l'importation des produits visés à l'article 136, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1234/2007 applicables à partir du 1^{er} février 2011

Code NC	Désignation des marchandises	Droit à l'importation ⁽¹⁾ (EUR/t)
1001 10 00	FROMENT (blé) dur de haute qualité	0,00
	de qualité moyenne	0,00
	de qualité basse	0,00
1001 90 91	FROMENT (blé) tendre, de semence	0,00
ex 1001 90 99	FROMENT (blé) tendre de haute qualité, autre que de semence	0,00
1002 00 00	SEIGLE	0,00
1005 10 90	MAÏS de semence autre qu'hybride	0,00
1005 90 00	MAÏS, autre que de semence ^(?)	0,00
1007 00 90	SORGHO à grains autre qu'hybride d'ensemencement	0,00

⁽¹⁾ Pour les marchandises arrivant dans l'Union par l'océan Atlantique ou via le canal de Suez, l'importateur peut bénéficier, en application de l'article 2, paragraphe 4, du règlement (UE) n° 642/2010, d'une diminution des droits de:

- 3 EUR/t, si le port de déchargement se trouve en mer Méditerranée ou en mer Noire,
- 2 EUR/t, si le port de déchargement se trouve au Danemark, en Estonie, en Irlande, en Lettonie, en Lituanie, en Pologne, en Finlande, en Suède, au Royaume-Uni ou sur la côte atlantique de la péninsule Ibérique.

^(?) L'importateur peut bénéficier d'une réduction forfaitaire de 24 EUR par tonne lorsque les conditions établies à l'article 3 du règlement (UE) n° 642/2010 sont remplies.

ANNEXE II

Éléments de calcul des droits fixés à l'annexe I

14.1.2011-28.1.2011

1) Moyennes sur la période de référence visée à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 642/2010:

(EUR/t)

	Blé tendre ⁽¹⁾	Maïs	Blé dur, qualité haute	Blé dur, qualité moyenne ⁽²⁾	Blé dur, qualité basse ⁽³⁾	Orge
Bourse	Minnéapolis	Chicago	—	—	—	—
Cotation	268,47	189,24	—	—	—	—
Prix FOB USA	—	—	297,66	287,66	267,66	162,77
Prime sur le Golfe	77,83	11,33	—	—	—	—
Prime sur Grands Lacs	—	—	—	—	—	—

⁽¹⁾ Prime positive de 14 EUR/t incorporée [article 5, paragraphe 3, du règlement (UE) n° 642/2010].⁽²⁾ Prime négative de 10 EUR/t [article 5, paragraphe 3, du règlement (UE) n° 642/2010].⁽³⁾ Prime négative de 30 EUR/t [article 5, paragraphe 3, du règlement (UE) n° 642/2010].

2) Moyennes sur la période de référence visée à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 642/2010:

Frais de fret: Golfe du Mexique–Rotterdam: 18,68 EUR/t

Frais de fret: Grands Lacs–Rotterdam: — EUR/t

DÉCISIONS

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 27 janvier 2010

concernant l'aide d'État C 12/08 (ex NN 74/07) — Slovaquie — Accord entre l'aéroport de Bratislava et Ryanair

[notifiée sous le numéro C(2010) 183]

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

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

(2011/60/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 108, paragraphe 2 ⁽¹⁾,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

après avoir invité les intéressés à présenter leurs observations conformément auxdits articles ⁽²⁾ et vu ces observations,

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

- (1) Par lettre du 11 mars 2008, la Commission a informé la République slovaque de sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du TFUE (ex-article 88, paragraphe 2, du traité CE) concernant l'accord conclu entre l'aéroport de Bratislava et Ryanair (ci-après «l'accord» ou «l'accord Ryanair»), ainsi que de sa décision de lui adresser une injonction de fournir des informations conformément aux dispositions de l'article 10, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil du 22 mars 1999 portant modalités d'application de l'article 93 du traité CE ⁽³⁾ [l'actuel article 108 du TFUE] (ci-après «le règlement de procédure») en ce qui concerne tous les documents, données et renseignements devant permettre à la Commission d'apprécier la mesure

⁽¹⁾ Avec effet au 1^{er} décembre 2009, les articles 87 et 88 du traité CE deviennent respectivement les articles 107 et 108 du TFUE. Dans les deux cas, les dispositions sont, en substance, identiques. Aux fins de la présente décision, les références faites aux articles 107 et 108 du TFUE s'entendent, s'il y a lieu, comme faites respectivement aux articles 87 et 88 du traité CE.

⁽²⁾ JO C 173 du 8.7.2008, p. 9.

⁽³⁾ JO L 83 du 27.3.1999, p. 1.

en question. Le 11 juin 2008, la Slovaquie a fait part de ses observations sur la procédure ouverte par la Commission.

- (2) La décision de la Commission d'ouvrir la procédure et d'adresser une injonction de fournir des informations a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* ⁽⁴⁾. La Commission a invité les intéressés à présenter leurs observations sur la mesure en cause dans un délai d'un mois à compter de la date de publication.
- (3) La Commission a reçu des observations à ce sujet de la part de deux parties intéressées. Elle a transmis celles-ci à la Slovaquie par courrier électronique du 11 septembre 2008. La Slovaquie a eu la possibilité de répondre à ces observations. Une réunion a eu lieu le 26 novembre 2008 à la demande des autorités slovaques. La Commission a reçu les observations de la Slovaquie par courrier électronique du 17 décembre 2008.

2. MOTIFS AYANT CONDUIT À L'OUVERTURE DE LA PROCÉDURE

- (4) Dans sa décision d'ouvrir la procédure, la Commission a noté que Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s. (ci-après «BTS» ou «l'aéroport») est le principal aéroport international de Slovaquie. Les actionnaires de BTS sont actuellement le ministère slovaque des transports, des postes et des télécommunications (34 %) et le fonds du patrimoine national de la République slovaque ⁽⁵⁾ (ci-après «le fonds du patrimoine national») (66 %).

⁽⁴⁾ Voir note 2.

⁽⁵⁾ Le fonds du patrimoine national est une entité juridique créée en 1991 en vertu de la loi n° 253/1991 Coll. du Conseil national relative à la portée des activités des organes de la République slovaque en ce qui concerne la cession de biens d'État à d'autres personnes et à l'institution du fonds du patrimoine national de la République slovaque (pour plus de détails, voir <http://www.natfund.gov.sk/>). Il est conçu principalement pour assurer la cession de biens d'État à privatiser à des entités non étatiques. Il est placé sous le contrôle direct du Conseil national de la République slovaque, qui est chargé d'approuver son budget, ainsi que les propositions relatives à l'utilisation des biens du fonds en vertu de l'article 28, paragraphe 3, lettre b), de ladite loi, les états financiers annuels et le rapport d'activités annuel du fonds.

- (5) La décision d'ouvrir la procédure se fonde sur les renseignements fournis par le plaignant et sur des informations publiées dans les médias ⁽⁶⁾, selon lesquels BTS a accordé à Ryanair, sur la base d'un accord conclu le 5 décembre 2005, une réduction des redevances aéroportuaires applicables aux nouvelles destinations et aux destinations existantes (c'est-à-dire les destinations déjà desservies depuis l'aéroport). Cet accord est valable jusqu'au 30 juin 2016.
- (6) L'accord conclu avec Ryanair aurait fixé une «redevance de service» (un tarif unique couvrant divers services) incluant les services d'assistance en escale et les services connexes, les services passagers, l'assistance aux opérations en piste, le contrôle du chargement, les communications et les opérations aériennes, les services d'assistance et les services liés au terminal et à l'infrastructure.
- (7) Les redevances appliquées seraient nettement inférieures à celles qui sont publiées officiellement dans la publication d'information aéronautique ⁽⁷⁾ (ci-après «la PIA»). Le montant de cette redevance de service varierait selon que la compagnie aérienne exploite une nouvelle destination prévue ou une destination existante. Le tableau ci-dessous dresse un récapitulatif des redevances dont Ryanair devrait s'acquitter selon les conditions établies dans la PIA et des redevances dont elle s'acquitterait réellement.

Tableau 1

Comparaison entre les redevances PIA et celles fixées dans l'accord Ryanair

(en EUR)

	Redevances PIA ⁽¹⁾	Redevances présumées pour les nouvelles destinations de Ryanair ⁽²⁾	Réduction pour les nouvelles destinations	Redevances pour les destinations existantes de Ryanair ⁽³⁾	Réduction pour les destinations existantes
Redevance d'atterrissage	780				
Redevance passagers	2 030				
Redevance pour les services d'assistance en escale	250 ⁽⁴⁾				
Total	3 060	[...] ^(*)	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ Les calculs sont basés sur l'exemple du Boeing 737/800, tablant sur une capacité de 189 sièges, un coefficient de remplissage de 83 % et une MTOM de 69,9 tonnes.

⁽²⁾ L'accord serait assorti d'une réduction significative des redevances. Selon un coefficient de remplissage donné (157 passagers) – Ryanair verse à l'aéroport une redevance forfaitaire de [...] par passager [...] pour 157 passagers (départ et arrivée), applicable aux nouvelles destinations régulières.

⁽³⁾ La redevance de service applicable aux destinations existantes s'élèverait à [...] par Boeing 737-800 (départ et arrivée).

⁽⁴⁾ Les redevances d'assistance en escale sont régies par des accords distincts conclus entre l'aéroport et la compagnie aérienne. D'après le plaignant, une redevance d'environ 250 EUR par avion est considérée comme très compétitive.

^(*) Donnée confidentielle.

- (8) La redevance de service prévue pour les nouvelles destinations s'applique à toutes les destinations au cours des douze premiers mois à compter de la date d'entrée en vigueur de l'accord. Chaque année suivante, elle est augmentée de [...] pour les nouvelles destinations. À l'issue des [...] premières années, la redevance de service applicable aux nouvelles destinations équivaut à la redevance de service appliquée aux destinations existantes. La redevance de service inclut également une redevance de stationnement. En outre, si l'aéroport devait introduire de nouvelles redevances que Ryanair ne serait pas tenue de payer, l'écart entre le tarif réduit accordé et le tarif PIA ne ferait que croître.
- (9) S'appuyant sur les éléments qui précèdent, la Commission a soulevé, dans sa décision d'ouvrir la procédure, les trois questions suivantes:

— La décision de BTS de conclure un accord avec Ryanair est-elle imputable aux autorités slovaques?

⁽⁶⁾ ETREND, 31.3.2006 <http://relax.etrend.sk/65787/cestovanie/ryanair-si-poistil-bratislavu>; Pravda.sk

⁽⁷⁾ Le plaignant a fourni à la Commission une liste de redevances publiées dans la PIA, en vigueur depuis décembre 2005:

— redevance d'atterrissage: 425 SKK (environ 11,20 EUR) par tonne (MTOM),

— redevance de stationnement: 9 SKK (environ 0,237 EUR) par tonne et par heure,

— redevance passagers: 490 SKK (environ 12,90 EUR) par passager,

— redevance de contrôle d'approche et du trafic aérien: 230 SKK (environ 6,07 EUR) par tonne.

La redevance d'atterrissage, la redevance de stationnement et la redevance passagers sont versées à l'aéroport. Les redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome sont perçues par les services slovaques chargés du trafic aérien.

- En acceptant une réduction des redevances aéroportuaires applicables aux destinations nouvelles et existantes de Ryanair pour la période courant entre la signature de l'accord et le 30 juin 2016, BTS s'est-il comporté comme un investisseur privé dans une économie de marché?
- Si les redevances de service appliquées aux destinations nouvelles et existantes devaient être considérées comme des aides d'État, ces aides sont-elles compatibles avec le marché intérieur?
- (10) En réponse à la première question, la Commission a fait observer lors de l'ouverture de l'enquête que, le 22 octobre 2007, les actionnaires de BTS ont nommé le nouveau président du conseil d'administration de l'aéroport sur proposition du ministère slovaque des transports, des postes et des télécommunications. C'est la raison pour laquelle elle a mis en doute les affirmations des autorités slovaques selon lesquelles l'accord conclu n'est pas imputable à l'État.
- (11) En ce qui concerne la deuxième question, la Commission a dû établir si, dans ce cas particulier, le comportement de BTS avait été motivé par des perspectives de rentabilité et si l'avantage qui aurait été procuré à Ryanair est un avantage dont elle ne bénéficierait pas dans des conditions de marché normales.
- (12) À cet égard, les autorités slovaques ont fait valoir que BTS, en sa qualité d'opérateur aéroportuaire, se comporte comme n'importe quelle entreprise sur le marché, à savoir qu'il détermine, sur la base de négociations distinctes avec chaque compagnie, les redevances applicables aux services fournis aux compagnies aériennes présentes à l'aéroport. Autrement dit, ces redevances sont fixées d'un commun accord par les parties, dans le respect de la politique commerciale de l'aéroport.
- (13) Elles ont également affirmé que l'octroi de réductions était une pratique commerciale courante qui concernait toutes les compagnies aériennes et que ces réductions *«encouragent les transporteurs aériens à transporter un plus grand nombre de passagers vers l'aéroport, permettant à l'opérateur aéroportuaire BTS de générer des recettes supplémentaires, qui proviennent tant des redevances appliquées aux services fournis aux transporteurs que d'autres activités commerciales exercées dans l'aéroport par BTS, qui n'ont aucun lien avec le transport aérien et visent à accroître l'attractivité de l'aéroport auprès des passagers; autrement dit, en soutenant les activités des transporteurs aériens, on soutient directement le développement de l'aéroport proprement dit.»*
- (14) Cela étant, les autorités slovaques n'ont fourni à la Commission ni les termes de l'accord, ni aucune information sur les conditions dans lesquelles il a été conclu. Par conséquent, la Commission s'est interrogée dans sa décision d'ouvrir la procédure sur le fait de savoir si le comportement de BTS était motivé par des perspectives de rentabilité à long terme. Il ne pouvait donc être exclu que l'accord conclu ait procuré à Ryanair un avantage dont elle n'aurait pas bénéficié dans des conditions de marché normales.
- (15) En ce qui concerne la troisième question, la Commission a exprimé des doutes quant au fait que les conditions de compatibilité énoncées dans la communication de la Commission sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux (ci-après «les lignes directrices de 2005») ⁽⁸⁾ aient été remplies dans la présente affaire et que l'aide d'État puisse être déclarée compatible avec le marché commun conformément à l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE.
- (16) La Commission a adressé une injonction de fournir des informations, conformément à l'article 10, paragraphe 3, du règlement de procédure, à la République slovaque, l'enjoignant de fournir tous les documents, renseignements et données requis pour l'appréciation de la mesure, et plus particulièrement:
- les termes de l'accord,
 - les études, documents internes ou toutes autres pièces sur la base desquels l'accord a été négocié,
 - le plan d'activité de l'aéroport et tout autre document stratégique relatif à sa stratégie commerciale à l'égard de Ryanair,
 - les règles/conditions qui ont régi la négociation des redevances avec d'autres compagnies aériennes et la stratégie adoptée pour fixer les redevances appliquées à d'autres compagnies opérant à destination/au départ de Bratislava (Air Slovakia, ČSA, Lufthansa, Sky Europe),
 - tout pacte d'actionnaires conclu entre le fonds du patrimoine national et l'État slovaque à propos de BTS, et
 - les renseignements requis au point 70 de la décision d'ouvrir la procédure.

3. OBSERVATIONS DE LA SLOVAQUIE

- (17) Dans leurs observations, les autorités slovaques ont commencé par fournir des informations d'ordre général sur les destinations desservies par Ryanair (au nombre de onze) et d'autres transporteurs aériens (neuf destinations régulières et neuf destinations d'été pour Sky Europe; une destination pour ČSA; quatre destinations pour Air Slovakia; une destination pour Lufthansa et une destination pour Aeroflot) présents à l'aéroport en 2008.

⁽⁸⁾ JO C 312 du 9.12.2005, p. 1.

- (18) Dans leurs observations, les autorités slovaques ont également précisé que les redevances figurant dans la PIA étaient les redevances standard de l'aéroport. Celui-ci peut néanmoins accorder, sur la base d'accords distincts, des réductions afin d'améliorer sa rentabilité et d'accroître l'utilisation de ses capacités. Ces réductions se fondent sur divers critères, tels que le nombre de passagers transportés, la fréquence des liaisons exploitées et/ou l'introduction de nouvelles liaisons. Si le transporteur aérien ne respecte pas les critères fixés dans l'accord qui le lie, il ne peut plus prétendre au bénéfice des réductions convenues.
- (19) Les autorités slovaques ont précisé par ailleurs que BTS, en tant qu'entreprise commerciale, était lui-même responsable de sa stratégie tarifaire et de la rentabilité des accords conclus avec les différents transporteurs aériens. BTS ne présente au conseil de surveillance que sa stratégie annuelle globale relative au nombre de passagers pris en charge à l'aéroport, au volume total de ses coûts et recettes, à ses investissements et aux moyens de les financer. Cette présentation de la stratégie annuelle ne tient pas compte de transporteurs aériens ou d'accords particuliers.
- (20) Les autorités slovaques ont également fait valoir que, du fait de l'indépendance de BTS, elles n'étaient pas en mesure de fournir à la Commission des renseignements concernant la rentabilité des liaisons concernées, ni aucune pièce relative au processus de négociation qui a débouché sur la conclusion de l'accord Ryanair.
- (21) D'après les autorités slovaques, l'accord conclu entre BTS et Ryanair est de nature commerciale et n'implique aucune aide d'État.

3.1. Accord Ryanair du 5 décembre 2005

- (22) Les autorités slovaques ont également fourni une copie de l'accord sur les services aéroportuaires du 5 décembre 2005, conclu entre BTS et Ryanair. Cet accord fixe les conditions opérationnelles et financières dans lesquelles Ryanair établit et exploite ses vols commerciaux à destination et au départ de l'aéroport. Il est entré en vigueur à la date de signature du contrat (le 5 décembre 2005) et expirera le 30 juin 2016.
- (23) L'accord a été conclu sur une base non exclusive: les parties ont convenu que les conditions accordées à Ryanair en vertu de l'accord peuvent également s'appliquer de manière transparente et non discriminatoire à toute autre compagnie aérienne qui s'engagerait à exercer un volume d'activité équivalent à l'aéroport.
- (24) Dans cet accord, Ryanair s'est engagée à payer pour au moins [...] liaisons par jour à compter du 1^{er} juillet 2009, même dans le cas où elle exploiterait un nombre inférieur de liaisons pendant la période courant entre le

1^{er} juillet 2009 et le 30 juin 2016. BTS s'est engagé, pour sa part, à mettre à la disposition de Ryanair une infrastructure suffisante pour lui permettre d'exploiter ce nombre minimal convenu de [...] liaisons par jour.

3.1.1. Redevance de service appliquée à Ryanair

- (25) En échange des services fournis par l'aéroport, Ryanair paiera une redevance unique (la «redevance de service») pour chaque avion (départ et arrivée), qui s'élève à [...] par avion de type B737-800 à compter de la signature du contrat. Au 1^{er} janvier de chaque année, cette redevance augmentera de [...] par rapport à l'année précédente, sauf dans le cas d'une «nouvelle destination» (voir plus loin). Elle inclut la redevance d'atterrissage, la redevance aéroportuaire de départ et les redevances d'assistance en escale, en ce compris les redevances de sécurité et de sûreté⁽⁹⁾. En revanche, elle n'inclut pas la redevance de contrôle d'approche, qui est perçue par l'autorité chargée du contrôle du trafic aérien, ni la redevance de stationnement, les appareils de Ryanair n'étant pas basés à l'aéroport.
- (26) L'accord dispose que, si l'aéroport instaure des taxes ou redevances de sécurité autres que celles qui font partie de la «redevance de service», il sera tenu de les percevoir directement auprès des passagers.

3.1.2. Redevance applicable aux nouvelles destinations

- (27) Les autorités slovaques ont également précisé que, au sens de l'accord, on entend par «nouvelle destination» tout vol régulier qui n'était pas exploité par un autre transporteur aérien pendant la durée du calendrier en vigueur à la même période de l'année précédant le lancement de ladite destination. La redevance ne s'appliquera que si la compagnie aérienne exploite au moins [...] vols par semaine. Le code IATA/OACI de l'aéroport est déterminant pour établir la destination; en d'autres termes, la définition d'une nouvelle destination se fait par rapport à l'aéroport et non à la ville. La redevance applicable aux nouvelles destinations englobe les mêmes services que la redevance de service courante.
- (28) En échange des services fournis, Ryanair paie à l'aéroport les redevances ci-après pour la période de douze mois suivant la date de lancement de la nouvelle destination:
- année 1: [...] par avion de type B 737-800 (départ + arrivée),
 - année 2: [...] par avion de type B 737-800 (départ + arrivée),
 - année 3: [...] par avion de type B 737-800 (départ + arrivée),
 - année 4: [...] par avion de type B 737-800 (départ + arrivée),

⁽⁹⁾ Ces redevances englobent les mesures de sûreté (comme la lutte anti-incendie) et les contrôles de sécurité des passagers et des bagages ainsi que d'autres services de sécurité prescrits par la loi.

- année 5: [...] par avion de type B 737-800 (départ + arrivée),
 - année 6: [...] par avion de type B 737-800 (départ + arrivée), et
 - après 6 ans, la redevance de service courante fixée pour Ryanair (voir considérant 25 ci-dessus) s'appliquera.
- (29) Les redevances applicables aux nouvelles destinations n'augmentent pas de [...] chaque année.

3.1.3. Autres services fournis à Ryanair

- (30) L'aéroport, en sa qualité d'opérateur des services d'escale, met également une infrastructure de réservation et de commande de billets à la disposition de Ryanair. En vertu de l'accord, Ryanair verse à l'aéroport une commission de [...] sur toutes les nouvelles réservations de Ryanair (excluant les taxes, les frais de change et autres) vendues par carte de débit/crédit par l'aéroport. Cette commission est fixée comme suit:
- pour un montant mensuel moyen perçu par passager au départ inférieur ou égal à [...] EUR, une commission de [...] sur le montant total,
 - pour un montant mensuel moyen perçu par passager au départ compris entre [...] et [...] EUR, une commission de [...] sur le montant total;
 - pour un montant mensuel moyen perçu par passager au départ égal ou supérieur à [...] EUR, une commission de [...] sur le montant total.

4. OBSERVATIONS DES TIERS

4.1. BTS

- (31) BTS a fait part de ses observations par lettre du 8 juillet 2008.

4.1.1. Imputabilité de l'accord à l'État

- (32) À propos de ses actionnaires, BTS a précisé qu'au moment de la signature de l'accord (le 5 décembre 2005), le ministère slovaque des transports, des postes et des télécommunications était l'unique actionnaire de l'aéroport. Le fonds du patrimoine national de la République slovaque n'a acquis des droits de propriété sur des participations au capital de BTS que plus tard, au cours

du processus de privatisation. L'entreprise considère donc qu'il est inutile d'examiner de plus près le rôle et l'influence du fonds du patrimoine national.

- (33) Selon BTS, les réductions accordées à Ryanair n'ont pas pu être puisées sur des ressources d'État dans la mesure où BTS, en sa qualité d'entreprise privée par actions, ne pouvait disposer de ce type de ressource. L'aéroport considère que le simple fait que l'État détienne une participation dans BTS ne peut impliquer automatiquement la présence de ressources d'État. Conformément à l'article 295 du traité CE, le traité n'établit aucune distinction entre le caractère public ou privé du régime de propriété.

- (34) BTS explique également que la décision de signer l'accord ne peut être attribuée à l'État, même si le ministère, en sa qualité d'actionnaire unique, a désigné les membres du conseil d'administration qui ont négocié et signé l'accord en question. De l'avis de l'aéroport, ces membres ont été sélectionnés conformément aux statuts de BTS, sur la base de procédures de sélection transparentes, et en vertu des dispositions du code de commerce slovaque et desdits statuts, le conseil d'administration gère les activités de l'entreprise et prend les décisions commerciales ainsi que les décisions opérationnelles et organisationnelles, pour autant que celles-ci ne relèvent pas de la compétence d'autres organes. Toujours selon le code de commerce slovaque, le conseil d'administration est tenu d'agir dans l'intérêt de l'entreprise et est tenu responsable de tout préjudice subi, à moins qu'il ne soit démontré que ses membres ont fait preuve de diligence dans l'exercice de leurs fonctions et ont agi de bonne foi dans l'intérêt de l'entreprise. Les membres du conseil d'administration sont tenus responsables même si leurs actions ont été approuvées par le conseil de surveillance.

- (35) BTS précise que la direction qui a négocié et conclu l'accord a agi à son entière discrétion, sans intervention aucune de l'actionnaire. La direction de BTS n'a jamais été tenue de soumettre à l'approbation de l'actionnaire ou de tout autre organe la stratégie commerciale adoptée par l'entreprise à l'égard de chacun des transporteurs.

4.1.2. Tarifs PIA contre tarifs de l'accord

- (36) S'agissant des redevances passagers et des redevances d'atterrissage relevant de la PIA en vigueur, l'aéroport affirme qu'elles n'ont pas évolué ces dernières années. Seule l'année 2008 a enregistré une baisse de 7 % de la redevance d'atterrissage, due à une utilisation accrue de l'aéroport. Le tableau ci-après synthétise l'évolution des redevances de 2003 à 2008.

Tableau 2

Évolution des tarifs PIA chez BTS, en SKK

Redevances en SKK	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Redevance passagers (par passager)	490	490	490	490	490	490
Redevance d'atterrissage (par tonne de masse au décollage)	425	425	425	425	425	395

- (37) En outre, l'aéroport considère que les tarifs mentionnés dans la PIA sont simplement des tarifs recommandés, qui n'ont aucun caractère contraignant pour BTS. Ces tarifs s'appliquent aux transporteurs aériens qui n'acceptent aucune autre obligation contractuelle vis-à-vis de BTS concernant le nombre de destinations exploitées, la fréquence des vols, le volume de passagers ou la durée d'exploitation des vols à l'aéroport. D'après BTS, tout arrangement contractuel qui dépasse la portée des dispositions standard énoncées dans les normes et réglementations en vigueur doit être équilibré au bénéfice des deux parties et se refléter dans les tarifs fixés. Ainsi, l'opérateur aéroportuaire a la possibilité de moduler les tarifs appliqués aux services fournis en fonction des obligations contractées par le transporteur aérien, de manière à maximiser l'avantage économique pour l'aéroport.
- (38) BTS précise par ailleurs que l'écart entre les tarifs appliqués à Ryanair et ceux mentionnés dans la PIA diminue progressivement dans la mesure où l'accord comporte une clause d'augmentation annuelle des tarifs de [...]. En outre, la réduction «ponctuelle» des tarifs PIA observée en 2008 n'a pas été répercutée sur les tarifs de Ryanair, ce qui a contribué à réduire davantage cet écart.
- (39) En ce qui concerne les autres tarifs PIA publiés, BTS précise que la redevance de contrôle d'approche et du trafic aérien n'est pas incluse dans le tarif convenu entre BTS et Ryanair, ces services n'étant pas fournis par l'aéroport. L'aéroport explique également qu'en vertu de la PIA en vigueur au cours de la période en question, le stationnement des avions est gratuit les deux premières heures. Par conséquent, BTS ne voit pas dans quelle mesure Ryanair peut tirer un réel bénéfice des dispositions de l'accord sur le stationnement gratuit: non seulement cette mesure est prévue dans la PIA, mais les avions de Ryanair ne restent jamais plus de deux heures à l'aéroport ⁽¹⁰⁾.
- (40) Selon BTS, les renseignements fournis plus haut démontrent que les tarifs contractuels convenus entre lui et Ryanair ne sont pas en contradiction avec les tarifs PIA recommandés, malgré leur structure différente, qu'ils reflètent les obligations contractées par Ryanair et qu'ils procurent à BTS un gain économique comparable ou supérieur à celui obtenu avec d'autres transporteurs. BTS précise également qu'une réduction du seul tarif unitaire n'est pas suffisante pour affirmer que son bénéficiaire a obtenu un avantage économique.

4.1.3. Principe de l'investisseur privé dans une économie de marché et accord Ryanair

- (41) BTS explique aussi qu'en signant l'accord, il n'a pas cherché avant tout à favoriser le développement économique régional ni l'afflux éventuel d'investissements. Selon lui, sa décision commerciale était principalement motivée par une augmentation des recettes tirées de ses activités aéronautiques et extra-aéronautiques, par une diversification du risque et une réduction de sa dépendance à l'égard de Sky Europe (l'unique transporteur aérien de l'aéroport à l'époque) et par une évolution plus stable du nombre de passagers à l'aéroport. D'après BTS, tous ces aspects devaient contribuer à accroître sa valeur marchande.

Tableau 3

Évolution du transport régulier à l'aéroport 2004-2007 (en nombre de passagers)

Transport régulier en nombre de passagers	2004		2005		2006		2007	
Ryanair	—	0 %	62 524	8 %	451 328	30 %	582 135	38 %
SKY Europe	329 463	71 %	587 048	73 %	837 325	56 %	815 459	53 %
ČSA	85 872	19 %	89 462	11 %	93 955	6 %	91 821	6 %
Slovenské aerolínie ⁽¹⁾	25 705	6 %	46 899	6 %	56 165	4 %	3 568	0 %
AIR Slovakia	22 115	5 %	22 408	3 %	44 349	3 %	58 379	4 %
Total	463 155	100 %	808 341	100 %	1 483 122	100 %	1 551 362	100 %

⁽¹⁾ Compagnie aérienne nationale slovaque reprise par Austrian Airlines et déclarée en faillite en 2006.

- (42) BTS affirme également que comme l'accord a été conclu en décembre 2005, les données disponibles à l'époque doivent être examinées à titre comparatif, c'est-à-dire en tenant compte des redevances aéroportuaires applicables dans d'autres aéroports européens qui concurrencent BTS en vue d'attirer des transporteurs aériens comparables à Ryanair.

⁽¹⁰⁾ Les avions de Ryanair ne sont pas basés à l'aéroport.

- (43) BTS affirme également qu'il est de notoriété publique que des aéroports privés accordent généralement des réductions aux compagnies aériennes dans la perspective d'une croissance rentable de leur activité. Abstraction faite des gains et retombées économiques pour l'aéroport, les réductions octroyées à Ryanair peuvent donner l'impression de procurer un avantage au transporteur irlandais si l'on compare les seuls tarifs unitaires. Selon BTS, on ne peut évaluer les tarifs unitaires sans prendre en considération d'autres arrangements contractuels et sans les mettre en relation avec le nombre de passagers transportés, le nombre annuel total de passagers, le poids des avions, la fréquence et le nombre de vols au cours d'une année, les variations saisonnières et les coûts correspondants, ainsi que d'autres facteurs qui influent sur l'aéroport proprement dit. Tous ces facteurs exercent une influence sur les recettes et les coûts d'un aéroport et doivent être pris en compte lors de la comparaison des tarifs appliqués à chacun des transporteurs.
- (44) BTS considère qu'au moment de la conclusion de l'accord, il a agi comme un investisseur privé dans une économie de marché. Avant la signature de l'accord avec Ryanair, il a calculé la rentabilité qu'il pourrait en retirer. Plusieurs téléconférences ont été organisées entre les dirigeants de BTS et de Ryanair pour négocier les termes de l'accord. Dans ses calculs, BTS a évalué les coûts et les recettes prévisionnelles susceptibles de découler de l'accord et s'est appuyée à cette fin sur l'expérience acquise par plusieurs aéroports avec des transporteurs à bas coûts.
- (45) BTS explique en outre qu'à l'époque où l'accord a été conclu, l'aéroport disposait d'une capacité opérationnelle suffisante pour supporter une augmentation de passagers au cours des années suivantes et ne prévoyait donc aucune hausse supplémentaire de ses coûts fixes pour faire face à une telle augmentation. Il affirme également qu'il conclurait un accord comparable avec un autre transporteur aérien qui assurerait une augmentation de passagers comparable à celle de Ryanair. S'agissant de la nature des services fournis par BTS aux passagers et avions de Ryanair, l'aéroport précise que ces services sont nettement moins chers que ceux qui sont offerts aux transporteurs traditionnels.
- (46) BTS précise également que les recettes découlant de l'accord conclu avec Ryanair constituent un flux de «revenus garantis». Cela s'explique plus particulièrement par le fait que l'article 2.1 de l'accord dispose que, pendant la période courant entre le 1^{er} juillet 2009 et le 30 juin 2016, Ryanair est tenue de payer BTS pour au moins [...] vols par jour, même si elle devait exploiter un nombre de vols inférieur au cours de cette période. Selon BTS, cet engagement pris par Ryanair permet à l'aéroport de mieux planifier ses investissements à long terme. BTS explique en outre que l'activité de Ryanair à l'aéroport a permis à ce dernier d'augmenter substantiellement ses recettes extra-aéronautiques.
- (47) En ce qui concerne les modalités d'application de la réduction applicable aux nouvelles destinations selon les termes de l'accord, BTS souligne que la réduction ne peut être calculée par rapport à la première année de validité de l'accord, mais bien par rapport aux douze premiers mois suivant le lancement des destinations concernées.
- (48) En ce qui concerne les réductions applicables aux «nouvelles destinations», BTS considère également que ces réductions ne constituent pas un avantage économique sélectif pour Ryanair dans la mesure où BTS n'est disposé à proposer des tarifs réduits que pour les destinations qui satisfont aux critères correspondants de l'accord et procurent un gain économique à l'aéroport. D'après BTS, il convient également de souligner que le transporteur ne peut prétendre au bénéfice de la réduction qu'à la condition qu'il propose une destination régulière desservie par au moins [...] vols par semaine. Dans le scénario d'une utilisation de capacité minimale du B 737-800 (estimée à 63 %) ⁽¹¹⁾, cela représente au moins 90 000 nouveaux passagers par an, soit plus de 6,5 % du nombre total de passagers pris en charge par l'aéroport au moment de la signature de l'accord ou plus de 4,3 % du nombre total de passagers pris en charge en 2007.
- (49) Il convient de noter par ailleurs qu'à ce jour, une seule des destinations offertes par Ryanair depuis la signature de l'accord a rempli les conditions d'octroi de la réduction (Francfort/Hahn). Aucun autre transporteur aérien n'exploitait au moment de la signature de l'accord ou n'exploite aujourd'hui de vols réguliers vers cette destination et Ryanair n'a donc pas repris les passagers existants d'un concurrent.
- (50) En outre, BTS précise que si un transporteur aérien satisfait aux conditions applicables à une «nouvelle destination», le gain économique tiré d'une telle destination, même après l'octroi de la réduction la plus élevée pour la première année, sera supérieur à [...] par an, soit [...] de plus que pour une destination courante d'un autre transporteur desservie par trois vols par semaine aux tarifs PIA (à savoir [...]) et presque [...] que le gain obtenu avec une destination d'un autre transporteur desservie par cinq vols par semaine aux tarifs PIA (à savoir [...]).
- (51) BTS considère qu'une nouvelle destination contribue grandement à l'expansion et au développement de l'aéroport, notamment grâce à une utilisation accrue de ses capacités (du terminal et des pistes), lorsque le gain tiré des recettes élevées découlant de l'introduction d'une nouvelle destination excède largement les réductions accordées, et une telle destination contribue largement à couvrir les coûts fixes existants ⁽¹²⁾ de l'entreprise et, partant, à garantir la viabilité des tarifs appliqués aux

⁽¹¹⁾ Selon BTS, le plaignant évalue à tort le coefficient de remplissage de Ryanair à 83 %. Ni Ryanair ni aucun autre transporteur aérien comparable n'ont jamais atteint un tel coefficient à l'aéroport. Ryanair peut être comparée uniquement à l'autre transporteur à bas coûts présent à l'aéroport (Sky Europe en 2005), qui a atteint un coefficient de remplissage de 63 % lors de l'année de la conclusion de l'accord avec Ryanair.

⁽¹²⁾ BTS explique également que les coûts d'exploitation des capacités, qui excluent les coûts des services d'assistance en escale (terminal, pistes et autres zones, amortissement, intérêts, réparations et entretien, énergie, services, licences informatiques, frais de personnel, administration) peuvent être considérés (pour la quasi-intégralité de leur montant) comme les coûts fixes de l'entreprise, qui sont peu sensibles à une évolution du nombre de passagers pris en charge par l'aéroport.

services qui sont fournis par l'aéroport (voir l'évolution des tarifs PIA). BTS affirme en outre qu'une nouvelle destination de ce type contribue également à augmenter la part du trafic régulier à l'aéroport et à rendre plus régulière l'utilisation des capacités aéroportuaires, qui est tributaire des vols (charter) d'été. Ce sont là les principaux facteurs qui influent sur la nécessité d'investir dans de nouvelles capacités et pèsent sur le budget de l'aéroport par l'intermédiaire des coûts d'amortissement et des intérêts, ce qui entraîne nécessairement une augmentation des tarifs appliqués aux services fournis par l'aéroport.

- (52) BTS précise en outre que, pour bénéficier de réductions applicables à leurs nouvelles destinations, les transporteurs doivent respecter un critère de fréquence fixé à sept vols par semaine, auquel Ryanair n'a satisfait que pour la destination Francfort-Hahn. Ryanair a pourtant lancé plusieurs «nouvelles destinations», pour lesquelles elle n'a bénéficié d'aucune réduction du fait d'une fréquence hebdomadaire des vols insuffisante (p. ex. Stockholm-Skavsta, East Midlands, Bristol et Brême).
- (53) En ce qui concerne la rentabilité des liaisons, BTS explique qu'il ne dispose pas d'informations à ce sujet et que seul un transporteur aérien peut évaluer la rentabilité de ses propres liaisons. Depuis qu'elle a commencé sa collaboration avec BTS, Ryanair n'a supprimé qu'une seule destination (Bratislava – Brême, en Allemagne). Cette liaison a été supprimée après huit mois d'exploitation, alors même que Ryanair payait un tarif négocié pour la desservir (c'est-à-dire inférieur au tarif PIA). Selon BTS, cet exemple montre que l'octroi d'une réduction applicable à une destination dans des conditions de marché normales ne suffit pas à maintenir une liaison qui n'est pas rentable.

4.1.4. *Compatibilité de l'aide*

- (54) BTS considère que l'accord n'a procuré aucun avantage à Ryanair dans la mesure où il se basait sur les conditions du marché et qu'il ne constitue donc pas une aide d'État. Par conséquent, elle n'a fourni aucune précision relative aux critères de compatibilité.
- (55) BTS considère également que les lignes directrices de 2005 ne constituent pas une législation juridiquement contraignante de l'Union européenne et, partant, qu'elles ne lient pas les États membres de l'Union ni les personnes physiques ou morales. Seuls les règlements, les directives et les décisions sont contraignants. Les recommandations et les avis n'ont pas force obligatoire. En outre, BTS affirme que l'accord a été conclu le 5 décembre 2005 alors que les lignes directrices de 2005 ont été publiées le 9 décembre 2005; ces dernières ne peuvent donc s'appliquer de manière rétroactive à la présente affaire.

4.2. *Ryanair*

- (56) Dans ses observations du 8 août 2008, Ryanair a commencé par affirmer que, selon elle, l'ouverture d'une procédure formelle d'examen était injustifiée et inutile. Elle a également déploré que la Commission ne lui ait pas donné la possibilité de participer à l'examen préliminaire.
- (57) Sur le fond de l'affaire, Ryanair considère que la Commission aurait dû fonder son examen sur des pratiques commerciales standard, notamment sur les données transmises par Ryanair concernant les aéroports de comparaison dans le cadre de l'enquête relative à l'aéroport de Charleroi et qu'elle aurait dû conclure, sur cette base, que l'accord en question respecte le principe de l'investisseur privé dans une économie de marché et ne constitue donc pas une aide d'État.

4.2.1. *Imputabilité de l'accord à l'État*

- (58) En ce qui concerne le financement de l'accord par des ressources d'État et son imputabilité aux autorités slovaques, Ryanair estime que BTS a agi de manière autonome en concluant l'accord et qu'il n'est donc pas question en l'espèce d'une mesure publique.
- (59) Selon Ryanair, le plaignant semble avoir considéré à tort les objections qu'elle a formulées à l'égard de la reprise de BTS par l'aéroport de Vienne et le moment auquel l'accord a été conclu comme des preuves de l'octroi d'une aide d'État, et avoir surestimé la portée apparente de l'avantage qui aurait été procuré à Ryanair.
- (60) Si Ryanair confirme avoir exprimé des préoccupations en matière de concurrence liées au choix de l'acquéreur dans le cadre du processus de privatisation de BTS⁽¹³⁾, elle considère qu'il serait absurde d'en déduire que Ryanair est opposée à ce processus ou qu'elle se serait opposée à l'acquisition de BTS par l'aéroport de Vienne au motif que l'accord n'aurait pu s'appliquer que si l'aéroport était public, compte tenu de la nécessité d'une aide d'État. Ryanair précise en outre qu'elle n'était pas opposée à la privatisation de BTS en soi, mais bien au choix de l'acquéreur (l'aéroport de Vienne), qui aurait contribué à éliminer la pression concurrentielle exercée par l'aéroport de Bratislava sur celui de Vienne et privé de choix les compagnies aériennes souhaitant desservir la zone d'attraction qui recouvre des régions de République slovaque, d'Autriche, de Hongrie et de République tchèque.
- (61) S'agissant du moment auquel l'accord a été conclu, Ryanair précise que la conclusion a été précédée d'une longue phase de préparatifs et de négociations entre Ryanair et BTS, qui a débuté dès le mois de décembre 2003. L'accord a été conclu le 5 décembre 2005, alors que le délai de clôture de l'appel d'offres a été fixé au 24 janvier 2006, soit plus d'un mois et demi plus tard.

(13) Qui n'a finalement pas abouti.

(62) Par ailleurs, Ryanair explique également qu'elle avait prévu de prendre livraison de vingt avions entre septembre 2005 et mars 2006, dont quatre au maximum devaient être affectés aux activités menées à l'aéroport BTS. Pour ces raisons d'ordre opérationnel, la conclusion de l'accord ne pouvait être reportée de plus de dix mois dans l'attente de la fin de la procédure d'appel d'offres et de l'approbation de l'office antimonopole de la République slovaque (le premier délai était fixé au 15 août 2006 et a été reporté de quarante-cinq jours en octobre 2006).

4.2.2. Précisions concernant la PIA et les redevances au titre des services fournis à l'aéroport

(63) En ce qui concerne la PIA, Ryanair considère que ce document n'a qu'une valeur indicative et ne lie pas BTS dans ses négociations avec les compagnies aériennes. Au-delà de cet aspect, la PIA prévoit elle-même des réductions spéciales et des dérogations à ses dispositions et rend ainsi publiques les réductions disponibles qui doivent être négociées au cas par cas entre les opérateurs aéroportuaires et les compagnies aériennes.

(64) S'agissant de la redevance de stationnement standard, qui s'applique aux stationnements d'avions de plus de deux heures, Ryanair précise qu'elle ne lui sera pas appliquée, compte tenu de la spécificité de ses activités et du fait que Bratislava n'est pas une «base» de Ryanair. Les avions de Ryanair ne sont jamais stationnés chez BTS, ils ne restent que vingt-cinq minutes sur le tarmac de l'aéroport en raison du temps d'escale réduit et ils ne se trouvent jamais dans les zones de stationnement prévues à cet effet.

(65) En ce qui concerne l'introduction de nouvelles redevances, Ryanair considère que l'interprétation de la Commission est trompeuse dans la mesure où elle laisse penser que les nouvelles redevances ne s'appliquent pas à Ryanair. Pourtant, ces redevances seront simplement perçues de manière directe par BTS et non par Ryanair. Cette dernière précise en outre que si elle percevait directement les nouvelles redevances, celles-ci exerceraient un effet négatif sur son modèle commercial et le nombre de passagers transportés.

(66) Ryanair affirme par ailleurs que si certaines redevances standard applicables à l'aéroport devaient être supprimées ou réduites, elle n'en tirerait aucun bénéfice étant donné que la redevance combinée d'atterrissage, de départ et d'assistance en escale prévue par l'accord ne baisse pas en cas de réduction des redevances standard appliquées à l'aéroport. C'est un risque que Ryanair a accepté au moment de conclure l'accord. Ce risque s'est d'ailleurs concrétisé à l'aéroport, puisque la redevance d'atterrissage y a été réduite de 7,1 % en janvier 2008. L'accord prévoit en outre une hausse annuelle de la redevance de service de [...].

4.2.3. Respect du principe de l'investisseur privé dans une économie de marché

(67) Ryanair conteste les conclusions préliminaires de la Commission selon lesquelles le principe de l'investisseur privé dans une économie de marché ne serait pas respecté au motif que les autorités slovaques ont cité le

développement économique régional et l'afflux éventuel d'investissements, ainsi que d'autres retombées économiques d'ordre plus secondaire, parmi les avantages procurés par l'accord.

(68) Elle précise également que le principal objectif de BTS était de maximiser le volume de passagers transportés et d'être concurrentiel sur le marché des services aéroportuaires et que BTS a fondé sa décision sur des analyses financières mises à jour constamment, ce que peut également confirmer la correspondance entretenue entre BTS et Ryanair au cours du long processus de négociation entamé en décembre 2003. À titre d'exemple, Ryanair affirme qu'une lettre du 12 décembre 2003, accompagnée d'une offre de réduction provisoire, montre que l'aéroport a effectué des analyses coûts-bénéfices. Ryanair ajoute qu'un courrier électronique du 16 novembre 2004 montre également que BTS a examiné les risques inhérents à l'accord de sorte qu'il a accepté d'inclure dans la redevance de service uniquement les redevances dont il est responsable (il n'y a pas inclus, par exemple, le service de contrôle du trafic aérien, qui ne relève pas de sa compétence). Ryanair cite également en exemple le fait qu'elle a fourni à BTS un rapport d'Unisys sur la capacité des aéroports secondaires d'attirer une partie du trafic des aéroports principaux.

(69) Ryanair explique que les redevances qu'elle a payées à BTS sont similaires, voire supérieures à celles qui sont en vigueur dans d'autres aéroports comparables (par exemple à l'aéroport privé de Blackpool, au Royaume-Uni). Elle affirme en outre avoir également fourni à la Commission, à plusieurs reprises au cours des phases administrative et juridique de l'affaire relative à l'aéroport de Charleroi, des exemples de redevances applicables dans de nombreux aéroports possédés ou financés par le secteur privé, et renvoie pour plus de détails aux arguments, données et conclusions de cette affaire. Selon Ryanair, il n'est pas nécessaire de procéder à une analyse économique complexe: une simple comparaison des redevances aéroportuaires en vigueur dans différents aéroports détenus et financés par le secteur privé devrait suffire.

(70) Ryanair considère également que, dans la mesure où elle s'est engagée à exploiter au moins [...] liaisons par jour – soit plus de deux millions de passagers par an dans l'hypothèse d'un coefficient de remplissage de 75 % – au départ de l'aéroport de Bratislava à partir du 1^{er} juillet 2009, elle a garanti un flux de revenus stables à l'aéroport. Elle signale en outre que ce revenu était garanti par une amende équivalant au montant des redevances applicables à [...] liaisons par jour si Ryanair ne devait pas respecter son engagement. Ryanair considère par conséquent que l'application de redevances réduites à l'aéroport était motivée par la volonté de procurer un avantage économique et respectait ainsi le principe de l'investisseur privé dans une économie de marché.

(71) En outre, la redevance de service applicable aux nouvelles destinations est basée sur des fréquences de vol (sept par semaine) et correspond à plus de 100 000 passagers par an (dans l'hypothèse d'un coefficient de remplissage de 75 %). Ryanair explique que les réductions qui étaient en vigueur pour les nouvelles destinations au moment où

elle a fait part de ses observations ne s'appliquaient qu'à la liaison Bratislava – Francfort-Hahn. Elle ajoute que les réductions accordées par BTS pour les nouvelles destinations sont conformes aux pratiques du secteur dans la mesure où un grand nombre d'aéroports privés et publics appliquent des réductions équivalentes ou plus élevées pour ce type de destination.

- (72) Ryanair précise en outre qu'en amenant un grand nombre de passagers à l'aéroport, elle contribue à maximiser ses recettes extra-aéronautiques et l'utilisation de son terminal. Les recettes extra-aéronautiques incluent les redevances de stationnement des véhicules des passagers, les recettes tirées des activités connexes de l'aéroport, telles que les sociétés de location de voitures, les commerces, les banques, les bureaux de poste et les restaurants, les recettes tirées des services de navette desservant des villes voisines et les recettes publicitaires. Ryanair considère en outre que l'aéroport peut générer des recettes supplémentaires grâce au prélèvement de commissions sur la vente de billets et les excédents de bagages et réduire ses coûts grâce à des procédures d'enregistrement des passagers différentes.
- (73) Ryanair réfute les affirmations du plaignant selon lesquelles le coefficient de remplissage de ses avions s'élèverait à 84 % et la masse maximale au décollage par avion serait de 69,9 tonnes. Ces chiffres ont été exagérés afin de surestimer la portée de l'avantage qui aurait été accordé à Ryanair. Cette dernière précise que les hypothèses retenues pour le coefficient de remplissage par avion au cours des négociations avec BTS oscillaient entre 75 et 80 %, ce qui a été confirmé par les statistiques ex post. La masse maximale au décollage des avions de Ryanair opérant à destination et au départ de l'aéroport de Bratislava est de 67 tonnes.
- (74) Selon Ryanair, on pouvait déjà prévoir en 2005 que l'accord conclu avec BTS rendrait l'aéroport plus rentable et apporterait ainsi une valeur ajoutée à ses actionnaires. L'entreprise a conclu des accords analogues avec d'autres aéroports privés et publics, tels que Londres-Stansted, Londres-Luton, Prestwick ou Hahn.

4.2.4. Absence de sélectivité

- (75) Ryanair considère que la mesure n'est pas sélective, car l'accord a été conclu sur une base non exclusive et tout autre transporteur aurait pu bénéficier des mêmes conditions que celles accordées à Ryanair sur la base des engagements pris par cette dernière. Elle considère également que l'accord garantit transparence et non-discrimination dans l'application des conditions financières et opérationnelles offertes aux autres compagnies aériennes.
- (76) Ryanair explique en outre qu'au moment de conclure l'accord, l'aéroport fonctionnait en deçà de sa capacité disponible et qu'il aurait pu accueillir des concurrents de Ryanair. Elle affirme également que Sky Europe bénéficiait au moins des mêmes conditions que Ryanair dans la mesure où les engagements qu'elle avait pris étaient comparables.

4.2.5. Affectation des échanges entre États membres et distorsion de la concurrence

- (77) Ryanair conteste les conclusions préliminaires formulées par la Commission à l'ouverture de la procédure en ce qui concerne la distorsion de la concurrence et l'affectation des échanges entre États membres. Elle conteste plus particulièrement le fait que la Commission n'ait pas analysé les arrangements conclus entre compagnies aériennes concurrentes et aéroports.

5. COMMENTAIRES DE LA SLOVAQUIE SUR LES OBSERVATIONS DES TIERS

- (78) Dans leurs observations, les autorités slovaques ont commencé par affirmer leur plein soutien aux arguments de BTS et de Ryanair selon lesquels l'accord ne constitue pas une aide d'État en faveur de Ryanair et a été conclu dans les conditions du marché.
- (79) En ce qui concerne l'imputabilité de l'accord à l'État, elles soulignent plus particulièrement que l'accord n'a été conclu qu'à l'issue d'un long processus de négociation entre les dirigeants de l'aéroport et de Ryanair. D'après les autorités slovaques, si l'on pouvait attribuer la conclusion de l'accord à l'État, le processus de négociation aurait été plus rapide. Il est également clair que l'accord n'a pas été conclu sous la pression. Elles affirment également que l'aéroport est indépendant des autorités locales et régionales et qu'il a pu financer ses coûts d'exploitation par ses propres recettes, sans intervention des pouvoirs publics.
- (80) Les autorités slovaques soutiennent également que BTS s'est comporté comme un investisseur privé qui a cherché à obtenir les meilleures conditions contractuelles pour l'aéroport. BTS a remis récemment au ministère slovaque des finances un rapport élaboré fin 2003 par une société de conseil sur la stratégie à adopter par l'aéroport à l'égard des compagnies à bas coûts. Le but de ce rapport était de décrire les activités et les tendances du secteur du transport aérien à bas coûts à l'échelle du monde et de l'Europe centrale, afin de fournir à la direction de l'aéroport des recommandations sur les tarifs, les questions commerciales et les aspects financiers. Une autre étude a été réalisée en avril 2004 afin d'évaluer la croissance du nombre de passagers à l'aéroport et les options disponibles en matière de tarification.
- (81) Les autorités slovaques confirment que BTS a également appliqué ou proposé des réductions pour de nouvelles destinations régulières à d'autres transporteurs, tels qu'Easyjet et Sky Europe et que l'accord conclu avec Ryanair ne constitue pas une exception particulière. Elles font également observer que la définition d'une «nouvelle destination» est comparable à celle appliquée à d'autres transporteurs et que Ryanair n'avait été favorisée en aucune manière.
- (82) Les autorités slovaques précisent en outre que, bien qu'elles considèrent que l'accord conclu avec Ryanair ne comporte pas d'aide d'État, elles ont demandé à l'aéroport de lui remettre une étude ex post sur la rentabilité de l'accord. D'après les résultats de cette étude, l'aéroport a enregistré, pour la période 2006-2007, une rentabilité de 8,5 % à 10 % découlant de l'accord.

6. EXISTENCE DE L'AIDE

6.1. Aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE

- (83) En vertu de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, «*sont incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou 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*».
- (84) Les critères fixés à l'article 107, paragraphe 1, du TFUE sont cumulatifs. Par conséquent, pour qu'il soit établi que la mesure en question constitue une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, toutes les conditions suivantes doivent être remplies. Il faut que le soutien financier:
- soit accordé par l'État ou au moyen de ressources d'État,
 - favorise certaines entreprises ou certaines productions,
 - fausse ou menace de fausser la concurrence, et
 - affecte le commerce entre États membres.
- (85) Dans la présente affaire, les autorités slovaques ont affirmé que BTS s'était comporté comme l'aurait fait un investisseur privé en pareille circonstance. Si c'est le cas, Ryanair n'a pas été favorisée par l'accord et il n'est pas question d'aide d'État.

6.2. Application du principe de l'investisseur privé dans une économie de marché

- (86) Pour apprécier si l'accord a été conclu dans des conditions de marché normales, la Commission doit établir si, en pareilles circonstances, un investisseur privé opérant dans des conditions de marché normales aurait conclu des accords commerciaux identiques ou similaires à ceux adoptés par BTS ⁽¹⁴⁾.
- (87) Les deux parties intéressées (BTS et Ryanair) affirment que d'autres aéroports privés et publics accordent également des réductions basées sur le volume de passagers ainsi que des réductions applicables aux nouvelles destinations, tout en escomptant une rentabilité plus élevée et une utilisation accrue de leurs infrastructures. Elles considèrent donc que la Commission devrait limiter l'évaluation du critère de l'investisseur privé à une comparaison entre les redevances fixées par l'accord et les redevances aéroportuaires appliquées par d'autres aéroports européens à des compagnies aériennes à bas coûts. Ryanair souligne en particulier le fait que les redevances en vigueur à l'aéroport de Bratislava sont analogues, voire

supérieures à celles appliquées dans d'autres aéroports comparables (par exemple l'aéroport de Blackpool au Royaume-Uni).

- (88) À cet égard, la Commission considère que si les redevances aéroportuaires appliquées dans d'autres aéroports européens peuvent constituer une valeur de référence générale pour la tarification des services aéroportuaires, elles ne permettent pas de conclure que BTS s'est comporté comme un investisseur privé dans ce cas particulier.
- (89) La structure des recettes et des coûts diffère d'un aéroport à l'autre. Elle dépend notamment du stade de développement de l'aéroport, qui se reflète en particulier dans le nombre de passagers, des compagnies aériennes opérant au départ/à destination de l'aéroport, des capacités disponibles (surcapacité, capacité réduite ou nécessité d'investir due à l'augmentation du volume de passagers), de la durée de vie utile de l'infrastructure, de la nécessité de réaliser des investissements de remplacement et des niveaux d'amortissement, de la charge réglementaire, variable d'un État membre à l'autre, ainsi que des dettes et obligations historiques. La Commission fait également observer que les accords conclus avec les compagnies aériennes peuvent varier selon l'aéroport et qu'ils dépendent aussi de l'attractivité de la localisation de l'aéroport pour la compagnie aérienne concernée et ses concurrents, de la taille de la zone d'attraction et du niveau des services proposés.
- (90) La Commission considère par conséquent que, pour établir si l'accord procure un avantage à Ryanair, il convient d'analyser les conditions en vigueur à l'aéroport de Bratislava plutôt que de procéder à une simple comparaison des redevances appliquées dans d'autres aéroports européens, qui peuvent présenter des caractéristiques différentes.
- (91) D'après les principes établis dans la jurisprudence, la Commission doit comparer le comportement de BTS à celui d'un acteur privé motivé par des perspectives de rentabilité ⁽¹⁵⁾. BTS affirme qu'elle a agi de manière rationnelle, mais n'a fourni à l'appui aucun rapport écrit formel à la Commission.
- (92) Dans l'arrêt Stardust Marine, la Cour a déclaré que, «[...] pour rechercher si l'État a adopté ou non le comportement d'un investisseur avisé dans une économie de marché, il y a lieu de se replacer dans le contexte de l'époque au cours de laquelle les mesures de soutien financier ont été prises pour évaluer la rationalité économique du comportement de l'État et donc de s'abstenir de toute appréciation fondée sur une situation postérieure» ⁽¹⁶⁾.
- (93) Pour pouvoir appliquer le critère de l'investisseur privé, la Commission doit se replacer dans le contexte de l'époque à laquelle l'accord a été signé. BTS a signé l'accord avec Ryanair le 5 décembre 2005. La Commission doit également fonder son évaluation sur les renseignements et les hypothèses qui étaient à la disposition de l'opérateur lors de la signature de l'accord.

⁽¹⁴⁾ Pour les besoins de son appréciation, la Commission a également commandé une étude auprès de Moore Stephens (ci-après «l'expert de la Commission»). L'expert de la Commission a analysé les données et hypothèses financières sous-tendant l'accord Ryanair. Dans le cadre de son étude, il a pu compter sur la bonne collaboration de BTS, consulter tous les documents requis qui ont été fournis par l'aéroport dans une salle des données et s'entretenir avec les dirigeants de BTS. L'expert de la Commission a également pu accéder sans restriction aux documents financiers, contractuels et autres de l'aéroport.

⁽¹⁵⁾ Affaire C-305/89, Italie contre Commission («Alfa Romeo»), Rec. 1991, p. I-1603, point 20, et affaire T-296/97, Alitalia contre Commission, Rec. 2000, p. II-3871, point 84.

⁽¹⁶⁾ Arrêt C-482/1999 de la Cour du 16 mai 2002, France contre Commission (ci-après «l'arrêt Stardust Marine»), Recueil 2002, p. I-4397, point 71.

- (94) Selon l'accord (article 2.1), Ryanair s'est engagée à exploiter au moins [...] destinations existantes par jour jusqu'à la mi-2009. Une croissance fortement réduite était prévue après la mi-2009. En vertu de l'article 6.4 de l'accord, le tarif applicable à une destination standard s'élève à [...] EUR par escale (arrivée et départ) et augmente de [...] par an.
- (95) L'article 6.3 de l'accord dispose que les nouvelles destinations sont soumises à un tarif réduit de [...] EUR par escale, qui augmente de [...] par an pendant une période de six ans à compter de l'introduction de la nouvelle destination. Il ressort également des données fournies par l'aéroport que les nouvelles destinations représentent au maximum 20 % du total des destinations exploitées par Ryanair⁽¹⁷⁾.
- (96) L'aéroport a pu prévoir sur cette base les recettes qui seraient générées par l'accord Ryanair. Il convient de souligner que celles-ci n'incluent que les recettes tirées des activités aéronautiques et non les recettes indirectes.
- (97) La Commission note par ailleurs qu'au vu de l'engagement de Ryanair d'exploiter au moins [...] liaisons par jour au départ de l'aéroport, BTS pouvait s'attendre à bénéficier d'un revenu stable et prévisible pendant la durée de l'accord.
- (98) Les estimations relatives aux coûts encourus par l'aéroport pendant la durée de l'accord ont été effectuées sur la base d'une anticipation des coûts réels⁽¹⁸⁾ à l'horizon 2016, elle-même fondée sur le plan d'activité de l'aéroport.
- (99) Une partie de chaque poste de coût pertinent a été attribuée à l'accord selon des clés de répartition représentant la part de passagers (29,38 % de passagers en 2007), les mouvements d'avions à l'aéroport (12,69 % en 2007), la masse maximale au décollage (19,07 %) et les besoins administratifs imputables à l'accord, ainsi que le niveau des services offerts à Ryanair. Les clés de répartition prévues sur une base annuelle sont détaillées ci-dessous au tableau 4, qui montre que la part des coûts encourus par Ryanair augmente avec l'importance qu'elle acquiert dans l'activité de l'aéroport.

Tableau 4

Clés de répartition des coûts applicables à l'accord Ryanair 2008-2016

Clés de répartition des coûts	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Passagers	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Masse maximale au décollage	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Mouvements d'avions à l'aéroport	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Administration	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (100) Une projection des coûts jusqu'en 2016 a ensuite été effectuée en formulant les principales hypothèses ci-après sur la base du plan d'activité de l'aéroport.

— L'amortissement annuel est fondé sur les investissements programmés, qui incluent les coûts liés au nouveau terminal et augmentent sensiblement au cours des années de sa construction (de 2009 à 2012).

— Les coûts de personnel se fondent sur l'hypothèse selon laquelle le nombre de salariés augmentera à un taux de 50 % de la hausse du nombre de passagers par an, multiplié par le salaire moyen par salarié multiplié par le taux d'inflation annuelle.

⁽¹⁷⁾ Dans le contexte d'une tarification discriminatoire éventuelle appliquée par BTS aux transporteurs aériens, la Commission fait observer que la redevance de service par passager due par Ryanair en 2008 est comparable à la redevance par passager versée par Sky Europe. Par exemple, Sky Europe a transporté 892 939 passagers en 2008 et payé une redevance de [...] EUR par passager, qui incluait également une redevance de stationnement des avions à l'aéroport; en comparaison, Ryanair a transporté 762 541 passagers et payé une redevance de [...] EUR par passager n'incluant pas la redevance de stationnement. Les redevances en vigueur chez BTS diffèrent donc selon le niveau des services fournis et le volume de passagers transportés. Au cours de son enquête formelle, la Commission n'a reçu aucune observation contradictoire de concurrents de Ryanair présents à l'aéroport BTS.

⁽¹⁸⁾ Dans ce calcul, la structure des coûts concerne l'année 2007; les coûts relatifs à 2005 étaient plus faibles.

- Selon l'hypothèse retenue, les coûts de consommation d'énergie (gaz et électricité) et d'eau augmenteront à un taux de 25 % de la hausse prévue du nombre de passagers, multiplié par le taux d'inflation annuelle et majoré d'une augmentation ponctuelle de 35 % en 2010, correspondant au lancement de la phase 1 du nouveau terminal. Aucune augmentation correspondante n'est prévue pour le lancement de la phase 2 du nouveau terminal en 2012, car un nouveau bâtiment se substituera à un bâtiment existant au cours de cette phase et ne nécessitera donc aucune augmentation nette de la consommation énergétique.
 - Les coûts de réparation et d'entretien se fondent sur l'hypothèse selon laquelle ils augmenteront à un taux de 50 % de l'augmentation prévue du nombre de passagers, multiplié par le taux d'inflation annuelle.
 - L'inflation annuelle se fonde sur les prévisions du ministère slovaque des finances.
 - Le taux de change utilisé pour convertir les couronnes slovaques (SKK) en euros (EUR) est fixé au taux en vigueur à la date de signature de l'accord (37,798 SKK/1 EUR).
- (101) Le tableau ci-dessous synthétise les calculs des recettes et des coûts liés à l'accord et la contribution de ce dernier à la rentabilité de BTS tout au long de sa durée. Ces calculs sont basés sur le plan d'activité transmis par la direction de BTS et les hypothèses décrites ci-dessus.

Tableau 5

Analyse de rentabilité de l'accord Ryanair 2005-2016*(en milliers d'euros)*

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Recettes	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Coûts	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Bénéfice/perte	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marge bénéficiaire	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
VNA ⁽¹⁾ du bénéfice	[...]										
Marge bénéficiaire moyenne	[...]										

⁽¹⁾ Valeur nette actualisée (ci-après: VNA) calculée sur la base d'un taux d'actualisation de 6,9 %.

- (102) La Commission note que l'accord conclu avec Ryanair contribue, tout au long de sa durée, de manière positive aux résultats financiers de BTS, avec une VNA du bénéfice s'élevant à [...] millions d'EUR. En outre, il était prévu que la VNA globale de BTS soit positive pendant toute la durée de l'accord.
- (103) La Commission fait également observer que l'accord couvre l'ensemble des coûts qui lui sont imputables. Cette approche de la «totalité des coûts» suivie dans la présente affaire inclut les coûts d'amortissement de l'infrastructure aéroportuaire et tous les autres coûts d'exploitation, ainsi que les coûts liés à l'infrastructure historique⁽¹⁹⁾ et les coûts des mesures de sécurité et de sûreté, lesquelles peuvent relever de la compétence des pouvoirs publics et ne seraient dès lors pas une activité économique au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE. Les recettes extra-aéronautiques imputables à l'accord n'ont pas non plus été prises en considération. La VNA du bénéfice semble donc être sous-estimée et la contribution positive de l'accord devrait être plus élevée.
- (104) La Commission fait observer en outre qu'en 2010 et en 2011 – les années au cours desquelles la première partie du terminal⁽²⁰⁾ sera opérationnelle et des capacités supplémentaires seront créées – les coûts de l'aéroport (notamment les coûts d'amortissement et de l'énergie) augmenteront dans une fourchette de 33 % à 38 % par rapport à 2008 et exerceront un impact négatif sur les résultats de ces deux premières années.

⁽¹⁹⁾ Les investissements dans l'infrastructure et les financements associés qui ont été engagés de manière irrévocable avant que les aéroports ne soient considérés comme des entreprises au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE (avant la date de l'arrêt Aéroport de Paris).

⁽²⁰⁾ La décision d'investir dans le remplacement de l'ancien terminal a été prise indépendamment de la décision d'établir une relation contractuelle avec Ryanair, avant la signature de l'accord avec cette dernière. BTS n'a obtenu aucune aide d'État pour la construction du nouveau terminal.

- (105) Le tableau 5 montre que la marge bénéficiaire moyenne ⁽²¹⁾ (la «rentabilité des ventes») de l'accord s'élève à [...] et est comparable aux marges bénéficiaires moyennes enregistrées dans d'autres aéroports européens en 2006 et en 2007 (voir tableau ci-dessous).

Tableau 6

Marge bénéficiaire d'autres aéroports de l'Union européenne en 2006 et 2007

(en %)

Aéroports	Marge bénéf. 2006	Marge bénéf. 2007
Fraport	10,51	8,60
Aéroports de Paris	7,65	14,04
Flughafen München	6,73	4,98
Manchester Airports Group	17,69	20,42
Aeroporti di Roma	10,63	3,21
Flughafen Wien	17,62	16,77
SEA Aeroporti di Milano	7,44	5,90
Flughafen Düsseldorf	5,47	10,15
Aeroportos de Portugal	16,71	16,10
Finavia	8,85	10,82
Flughafen Köln-Bonn	1,98	2,00
Flughafen Berlin-Schönefeld	2,07	7,16
Hannover-Langenhagen	0,00	5,61
Lyon-Saint Exupéry	0,00	0,42
Peel Airports	- 3,64	2,93
Marge bénéf. moyenne	7,31	8,61

- (106) L'expert de la Commission a également effectué une analyse de sensibilité de la valeur nette actualisée de l'accord afin d'examiner l'impact de la variation des coûts d'amortissement et de l'énergie – dans le cas où ces coûts auraient été sous-estimés – sur la rentabilité de l'accord.

Tableau 7

Analyse de sensibilité (hausse des coûts d'amortissement et de l'énergie) de la rentabilité de l'accord Ryanair

Scénarios existants	Valeur nette actualisée de l'accord Ryanair en milliers d'EUR
Scénario de base	[...]
Scénario alternatif n° 1: hausse des coûts d'amortissement et de l'énergie de 10 % en 2013 et de 15 % en 2014-2016	[...]
Scénario alternatif n° 2: hausse des coûts d'amortissement et de l'énergie de 15 % en 2013 et de 25 % en 2014-2016	[...]

- (107) Malgré les variations de 10 % à 25 % affichées par l'analyse de sensibilité, la contribution de l'accord au bénéfice net de BTS reste positive et se situe dans une fourchette de [...] à [...] millions d'EUR.
- (108) À la lumière de ce qui précède, la Commission considère que la décision de BTS de conclure un accord avec Ryanair était rationnelle au regard de l'analyse coûts-bénéfices décrite ci-dessus.

⁽²¹⁾ La marge bénéficiaire (ladite «rentabilité des ventes») compare le bénéfice net aux ventes (recettes). Le ratio obtenu montre si une entreprise dégage une rentabilité suffisante sur ses ventes dans la mesure où il détermine le niveau du bénéfice réalisé par euro de recettes; il s'agit d'un indicateur de rentabilité et d'efficacité.

Autres aspects de l'accord et analyse des risques pour BTS

- (109) Il apparaît important à la Commission de considérer l'accord dans la perspective de l'activité préexistante de BTS et de sa position sur le marché à l'époque.
- (110) La Commission note également qu'il ressort de l'arrêt relatif à l'aéroport de Charleroi⁽²²⁾ que, lorsqu'elle évalue la mesure en question, elle doit prendre en considération tous ses aspects pertinents et leur contexte.
- (111) Dans la présente affaire, outre l'analyse coûts-bénéfices, la diversification des compagnies aériennes opérant au départ de l'aéroport et la réduction subséquente des risques, une meilleure répartition des ressources et la réduction des surcapacités sont autant d'autres aspects que la Commission doit également examiner dans le cadre de son évaluation des motifs qui ont conduit BTS à conclure l'accord.
- (112) Étant donné que la République slovaque ne dispose actuellement d'aucun transporteur aérien national et que la taille de son ancien transporteur était limitée (6 % des passagers à l'aéroport BTS en 2005), et sachant que, dans d'autres États membres, ce type de compagnie traite encore au moins 40 % des passagers transportés dans un aéroport comparable, BTS dépendait fortement de la compagnie privée Sky Europe, qui assurait environ 73 % du trafic des passagers transitant par l'aéroport en 2005. On peut observer que, grâce à l'accord conclu avec Ryanair, BTS a pu diversifier sa clientèle et réduire ainsi le risque qui s'est concrétisé en 2009 avec la faillite de Sky Europe.
- (113) De surcroît, BTS a également réduit le risque lié à la création de surcapacités en remplaçant l'ancien terminal par un nouveau terminal de plus grande taille. L'utilisation optimale et régulière de l'infrastructure a également permis de réduire les redevances standard PIA à partir de 2008. Par ailleurs, BTS n'a pas inclus dans la «redevance de service» les redevances qui ne relevaient pas de sa compétence, notamment celles qui sont perçues pour les services de contrôle du trafic aérien.
- (114) En outre, Ryanair fait la promotion de Bratislava sur son site internet en la présentant comme l'une de ses desti-

nations. BTS bénéficie gratuitement de cette publicité, bien qu'il ne puisse être exclu qu'une certaine valeur pourrait lui être attribuée.

- (115) La Commission note que tous ces aspects qualitatifs ont aussi contribué positivement à la situation opérationnelle et financière de BTS et augmenté sa valeur marchande au profit de ses actionnaires. Ces aspects complètent par conséquent l'analyse coûts-bénéfices décrite ci-dessus.

Conclusion

- (116) À la lumière de ce qui précède, la Commission est en mesure de conclure qu'au moment de la signature de l'accord avec Ryanair, BTS a considéré que ledit accord lui permettrait d'être plus rentable. Elle admet par conséquent que, dans des circonstances similaires, un opérateur privé aurait décidé de conclure le même accord que celui conclu par BTS avec Ryanair.
- (117) Étant donné qu'au moins un des critères cumulatifs énoncés à l'article 107, paragraphe 1, du TFUE n'est pas rempli, la Commission considère que l'accord est exempt de toute aide d'État au sens dudit article.

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'accord conclu le 5 décembre 2005 entre Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s. et Ryanair Ltd ne comporte pas d'aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

Article 2

La République slovaque est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 27 janvier 2010.

Par la Commission

Antonio TAJANI

Vice-président

⁽²²⁾ Affaire T-196/04 Ryanair contre Commission («arrêt relatif à l'aéroport de Charleroi»), Rec. 2008, point 59.

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 31 janvier 2011

constatant, conformément à la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le niveau de protection adéquat des données à caractère personnel assuré par l'État d'Israël concernant le traitement automatisé des données à caractère personnel

[notifiée sous le numéro C(2011) 332]

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

(2011/61/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données ⁽¹⁾, et notamment son article 25, paragraphe 6,

après consultation du Contrôleur européen de la protection des données,

considérant ce qui suit:

- (1) En vertu de la directive 95/46/CE, les États membres prévoient que le transfert de données à caractère personnel vers un pays tiers ne peut être effectué que si le pays tiers en question assure un niveau de protection adéquat et si les lois nationales de mise en application d'autres dispositions de la directive sont respectées avant le transfert.
- (2) La Commission peut constater qu'un pays tiers assure un niveau de protection adéquat. Dans ce cas, des données à caractère personnel peuvent être transférées à partir des États membres, sans qu'aucune garantie supplémentaire ne soit nécessaire.
- (3) Conformément à la directive 95/46/CE, le niveau de protection des données doit être apprécié au regard de toutes les circonstances relatives à un transfert ou à une catégorie de transferts de données et compte tenu de conditions déterminées, énumérées à son article 25.
- (4) En raison des différentes approches retenues par les pays tiers en matière de protection des données, il convient de faire en sorte que l'évaluation du caractère adéquat de cette protection et l'application de toute décision fondée sur l'article 25, paragraphe 6, de la directive 95/46/CE ne créent pas de discrimination arbitraire ou injustifiée à l'égard des pays tiers où des conditions similaires existent ou entre ces pays tiers, et ne constituent pas une entrave déguisée aux échanges, eu égard aux engagements internationaux actuels de l'Union européenne.
- (5) Le système juridique de l'État d'Israël ne comprend pas de Constitution écrite, mais la Cour suprême israélienne a accordé un statut constitutionnel à certaines «lois fonda-

mentales». Ces «lois fondamentales» sont complétées par un important corpus jurisprudentiel, le système juridique de l'État d'Israël respectant dans une large mesure les principes du droit coutumier. Le droit au respect de la vie privée est consacré par l'article 7 de la loi fondamentale sur la dignité humaine et la liberté.

- (6) Les normes juridiques pour la protection des données à caractère personnel dans l'État d'Israël se fondent dans une large mesure sur les normes énoncées dans la directive 95/46/CE et figurent dans la loi 5741-1981 sur la protection de la vie privée, modifiée en dernier lieu en 2007 afin d'instaurer de nouvelles exigences en matière de traitement des données à caractère personnel et de préciser l'organisation de l'autorité de contrôle.
- (7) Cette législation en matière de protection des données est en outre complétée par des décisions gouvernementales relatives à la mise en œuvre de la loi 5741-1981 sur la protection de la vie privée ainsi qu'à l'organisation et au fonctionnement de l'autorité de contrôle, se fondant largement sur des recommandations formulées dans le rapport présenté au ministère de la justice par le comité chargé de l'examen de la législation relative aux bases de données (le «Rapport Schoffman»).
- (8) Des dispositions relatives à la protection des données figurent en outre dans plusieurs instruments juridiques réglementant différents secteurs, comme la législation relative au secteur financier, les réglementations en matière de santé et les registres publics.
- (9) Les normes juridiques applicables à la protection des données dans l'État d'Israël reprennent l'ensemble des principes de base nécessaires à un niveau de protection adéquat pour les personnes physiques en ce qui concerne le traitement de données à caractère personnel dans des bases de données automatisées. Le chapitre 2 de la loi 5741-1981 sur la protection de la vie privée, qui énonce les principes à suivre pour le traitement des données à caractère personnel, ne s'applique pas au traitement de données à caractère personnel dans des bases non automatisées (base de données manuelles).
- (10) L'application des normes juridiques en matière de protection des données est garantie par des recours administratifs et juridictionnels et par un contrôle indépendant exercé par l'autorité de contrôle, l'Autorité israélienne chargée du droit, de l'information et des technologies (l'«ILITA»), dotée de pouvoirs d'investigation et d'intervention et agissant en totale indépendance.

⁽¹⁾ JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

- (11) Les autorités israéliennes de protection des données ont fourni des explications et donné des assurances sur la façon dont le droit israélien doit être interprété et ont confirmé que la législation israélienne en matière de protection des données était appliquée suivant cette interprétation. La présente décision tient compte de ces explications et de ces assurances et en dépend par conséquent.
- (12) Il convient dès lors de considérer que l'État d'Israël assure un niveau adéquat de protection des données à caractère personnel, tel que mentionné par la directive 95/46/CE, en ce qui concerne les transferts internationaux automatisés de données à caractère personnel au départ de l'Union européenne vers l'État d'Israël ou, s'ils ne sont pas automatisés, les transferts soumis à un traitement automatisé complémentaire sur le territoire de l'État d'Israël. En revanche, les transferts internationaux de données à caractère personnel au départ de l'Union européenne vers l'État d'Israël pour lesquels le transfert proprement dit ainsi que le traitement ultérieur des données sont entièrement effectués d'une manière non automatisée ne devraient pas être couverts par la présente décision.
- (13) Dans un souci de transparence et en vue de permettre aux autorités compétentes des États membres d'assurer la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel, il convient de préciser dans quelles circonstances exceptionnelles la suspension de certains flux de données peut être justifiée, indépendamment de la constatation d'un niveau de protection adéquat.
- (14) Les conclusions relatives au niveau de protection adéquat figurant dans la présente décision concernent l'État d'Israël, tel que défini conformément au droit international. Les transferts ultérieurs à un destinataire établi en dehors du territoire de l'État d'Israël, tel que défini conformément au droit international, devraient être considérés comme des transferts de données à caractère personnel à un pays tiers.
- (15) Le groupe de protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel institué en vertu de l'article 29 de la directive 95/46/CE a émis un avis favorable sur le caractère adéquat du niveau de protection des données à caractère personnel en ce qui concerne les transferts internationaux automatisés de données à caractère personnel au départ de l'Union européenne ou, s'ils ne sont pas automatisés, les transferts soumis à un traitement automatisé complémentaire sur le territoire de l'État d'Israël. Dans son avis favorable, le groupe de travail a encouragé les autorités israéliennes à adopter des mesures supplémentaires en vue d'étendre l'application de la législation israélienne aux bases de données manuelles, de reconnaître expressément l'application du principe de proportionnalité au traitement des données à caractère personnel dans le secteur privé et d'interpréter les dérogations relatives aux transferts internationaux de données conformément aux critères définis dans son «Document de travail relatif à une interprétation commune des dispositions de l'article 26, paragraphe 1,

de la directive 95/46/CE du 24 octobre 1995»⁽¹⁾. Il a été tenu compte de cet avis lors de la préparation de la présente décision⁽²⁾.

- (16) Le comité institué par l'article 31, paragraphe 1, de la directive 95/46/CE n'a pas rendu son avis dans le délai imparti par son président,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. Aux fins de l'article 25, paragraphe 2, de la directive 95/46/CE, l'État d'Israël est réputé assurer un niveau de protection adéquat des données à caractère personnel transférées à partir de l'Union européenne en ce qui concerne les transferts internationaux automatisés de données à caractère personnel au départ de l'Union européenne ou, s'ils ne sont pas automatisés, les transferts soumis à un traitement automatisé complémentaire sur le territoire de l'État d'Israël.

2. L'autorité de contrôle compétente de l'État d'Israël pour l'application des normes juridiques en matière de protection des données dans l'État d'Israël est l'Autorité israélienne chargée du droit, de l'information et des technologies («ILITA»), mentionnée à l'annexe de la présente décision.

Article 2

1. La présente décision concerne uniquement le niveau de protection adéquat assuré dans l'État d'Israël, tel que défini conformément au droit international, en vue de répondre aux exigences de l'article 25, paragraphe 1, de la directive 95/46/CE et n'a aucune influence sur d'autres conditions ou limitations mettant en œuvre d'autres dispositions de la directive qui s'appliquent au traitement de données à caractère personnel dans les États membres.

2. La présente décision est appliquée conformément au droit international. Elle est sans préjudice du statut du plateau du Golan, de la bande de Gaza et de la Cisjordanie, dont Jérusalem-Est, aux termes du droit international.

Article 3

1. Sans préjudice des pouvoirs leur permettant de prendre des mesures pour assurer le respect des dispositions nationales adoptées conformément aux dispositions autres que l'article 25 de la directive 95/46/CE, les autorités compétentes des États membres peuvent exercer les pouvoirs dont elles disposent actuellement pour suspendre le transfert de données vers un destinataire établi dans l'État d'Israël afin de protéger les personnes physiques à l'égard du traitement de données à caractère personnel qui les concerne dans les cas suivants:

- a) une autorité compétente israélienne a constaté que le destinataire ne respectait pas les normes applicables en matière de protection; ou

⁽¹⁾ Document WP114 du 25 novembre 2005. À consulter sur le site (http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2005/wp114_fr.pdf).

⁽²⁾ Avis 6/2009 sur le niveau de protection des données à caractère personnel assuré en Israël. À consulter sur le site (http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2009/wp165_fr.pdf).

b) il est probable que les normes de protection ne sont pas respectées; il y a tout lieu de croire que l'autorité compétente israélienne ne prend pas ou ne prendra pas, en temps voulu, les mesures qui s'imposent pour régler le problème; la poursuite du transfert entraînerait un risque imminent de grave préjudice pour les personnes concernées, et les autorités compétentes de l'État membre se sont raisonnablement efforcées, dans ces circonstances, d'avertir le responsable du traitement dans l'État d'Israël et de lui donner la possibilité de répondre.

2. La suspension du transfert cesse dès que les normes de protection sont assurées et que l'autorité compétente dans les États membres concernés en est avertie.

Article 4

1. Les États membres informent sans tarder la Commission des mesures adoptées sur la base de l'article 3.

2. Les États membres et la Commission s'informent mutuellement des cas dans lesquels les mesures prises par les autorités de l'État d'Israël chargées de veiller au respect des normes de protection ne suffisent pas à assurer ce respect.

3. Si les informations collectées au titre de l'article 3 et des paragraphes 1 et 2 du présent article montrent qu'un quelconque organisme chargé de faire respecter les normes de protection dans l'État d'Israël ne remplit pas efficacement sa mission, la Commission en informe l'autorité compétente israélienne et, si nécessaire, présente un projet de mesures à prendre conformément à la procédure visée à l'article 31, paragraphe 2,

de la directive 95/46/CE en vue d'annuler ou de suspendre la présente décision ou d'en limiter la portée.

Article 5

La Commission évalue la mise en œuvre de la présente décision et fait part de toute constatation appropriée au comité institué par l'article 31 de la directive 95/46/CE, et notamment de tout élément susceptible d'avoir une incidence sur l'appréciation faite à l'article 1^{er} de la présente décision du niveau de protection adéquat assuré dans l'État d'Israël au sens de l'article 25 de la directive 95/46/CE, ainsi que de tout élément montrant que la décision est appliquée de façon discriminatoire. En particulier, elle contrôlera le traitement des données à caractère personnel dans les bases de données manuelles.

Article 6

Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour se conformer à la présente décision dans les trois mois à compter de sa notification.

Article 7

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 31 janvier 2011.

Par la Commission

Viviane REDING

Vice-présidente

ANNEXE

Autorité de contrôle compétente visée à l'article 1^{er}, paragraphe 2, de la présente décision:

Autorité israélienne chargée du droit, de l'information et des technologies («ILITA»)

The Government Campus

9th floor

125 Begin Rd.

Tel Aviv

Israël

Adresse postale:

P.O. Box 7360

Tel Aviv, 61072

Tél. + 972-3-7634050

Fax + 972-2-6467064

Courriel: ILITA@justice.gov.il

Internet: <http://www.justice.gov.il/MOJEng/RashutTech/default.htm>

Prix d'abonnement 2011 (hors TVA, frais de port pour expédition normale inclus)

Journal officiel de l'UE, séries L + C, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	1 100 EUR par an
Journal officiel de l'UE, séries L + C, papier + DVD annuel	22 langues officielles de l'UE	1 200 EUR par an
Journal officiel de l'UE, série L, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	770 EUR par an
Journal officiel de l'UE, séries L + C, DVD mensuel (cumulatif)	22 langues officielles de l'UE	400 EUR par an
Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications), DVD, une édition par semaine	Multilingue: 23 langues officielles de l'UE	300 EUR par an
Journal officiel de l'UE, série C — Concours	Langues selon concours	50 EUR par an

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

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

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

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

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

Ventes et abonnements

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

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

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

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

