

Официален вестник

на Европейския съюз

L 158



Издание
на български език

Законодателство

Година 61

21 юни 2018 г.

Съдържание

II Незаконодателни актове

РЕГЛАМЕНТИ

- ★ Регламент (ЕС) 2018/885 на Комисията от 20 юни 2018 година за изменение на приложение VI към Регламент (ЕО) № 1223/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно козметичните продукти ⁽¹⁾ 1
- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/886 на Комисията от 20 юни 2018 година относно някои мерки в областта на търговската политика по отношение на определени продукти с произход от Съединените американски щати и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/724 5

III Други актове

ЕВРОПЕЙСКО ИКОНОМИЧЕСКО ПРОСТРАНСТВО

- ★ Решение на Надзорния орган на ЕАСТ № 70/17/COL от 29 март 2017 година относно Споразумението с Hurtigruten за услуги за крайбрежен морски транспорт за периода 2012—2019 г. (Норвегия) [2018/887] 19

Поправки

- ★ Поправка на Протокол за определяне на възможностите за риболов и финансовите средства, предвидени в Споразумението за партньорство в областта на рибарството между Европейската общност и Република Мозамбик (ОВ L 46, 17.2.2012 г.) 45

⁽¹⁾ Текст от значение за ЕИП.

II

(Незаконодателни актове)

РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2018/885 НА КОМИСИЯТА

от 20 юни 2018 година

за изменение на приложение VI към Регламент (ЕО) № 1223/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно козметичните продукти

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1223/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 30 ноември 2009 г. относно козметичните продукти ⁽¹⁾, и по-специално член 31, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

- (1) 2,2'-Метилен-бис(6-(2Н-бензотриазол-2-ил)-4-(1,1,3,3-(тетраметил-бутил)фенол)/бисоктризол, чието наименование съгласно Международната номенклатура на козметичните съставки е Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbutylphenol (MBBT), е разрешен за употреба като UV-филтър в козметични продукти съгласно вписване 23 от приложение VI към Регламент (ЕО) № 1223/2009. Употребата на MBBT (нано) като UV-филтър в козметични продукти в момента не е законодателно уредена.
- (2) В своето становище от 25 март 2015 г. ⁽²⁾ Научният комитет по безопасност на потребителите (НКБП) заключи, че употребата на MBBT (нано) като UV-филтър, когато той е с характеристиките, посочени в становището, и в концентрация до 10 тегловни %, в козметични продукти за приложение върху кожата не представлява риск за здравето на човека при прилагане върху здрава кожа с ненарушена цялост, както и върху увредена кожа. Характеристиките, посочени в становището на НКБП, се отнасят до физикохимичните качества на материала (например чистота, медиана на размера на частицата, разпределение на относителния брой на частиците с определен размер).
- (3) НКБП счита също така, че заключенията от становището му от 25 март 2015 г. не се отнасят за приложения, които могат да доведат до експозиция на белите дробове на крайния потребител на MBBT (нано) чрез вдишване.
- (4) С оглед на становището на НКБП и с цел да бъде отчетен научният и техническият напредък употребата на MBBT (нано) като UV-филтър в козметични продукти съгласно спецификациите на НКБП следва да бъде разрешена при максимална концентрация от 10 тегловни %, с изключение на приложения, които могат да доведат до експозиция на белите дробове на крайния ползвател на MBBT (нано) чрез вдишване.
- (5) Поради това приложение VI към Регламент (ЕО) № 1223/2009 следва да бъде съответно изменено.
- (6) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Постоянния комитет по козметичните продукти,

⁽¹⁾ OBL 342, 22.12.2009 г., стр. 59.⁽²⁾ SCCS/1546/15, преразгледан текст от 25 юни 2015 г.: https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/scientific_committees/consumer_safety/docs/sccs_o_168.pdf.

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Приложение VI към Регламент (ЕО) № 1223/2009 се изменя в съответствие с приложението към настоящия регламент.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 20 юни 2018 година.

За Комисията
Председател
Jean-Claude JUNKER

ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложение VI към Регламент (ЕО) № 1223/2009 се изменя, както следва:

1) Вписване 23 се заменя със следното вписване:

Референтен номер	Идентификация на веществото				Условия			Формулировка на условията за употреба и предупрежденията
	Химично наименование/INN/XAN	Общоприето наименование съгласно справочника на съставките	CAS номер	ЕО номер	Вид на продукта, части на тялото	Максимална концентрация в готовия за употреба препарат	Други	
а	б	в	г	д	е	ж	з	и
„23	2,2'-Метилен-бис(6-(2Н-бензотриазол-2-ил)-4-(1,1,3,3- (тетраметил-бутил)фенол)/бисоктризол	Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbutylphenol	103597-45-1	403-800-1		10 % (*)		

(*) В случай на комбинирана употреба на Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbutylphenol и Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbutylphenol (nano) общото им количество не трябва да надвишава посочените в колона ж) гранични стойности.“

2) Добавя се следното вписване 23а:

Референтен номер	Идентификация на веществото				Условия			Формулировка на условията за употреба и предупрежденията
	Химично наименование/INN/XAN	Общоприето наименование съгласно справочника на съставките	CAS номер	ЕО номер	Вид на продукта, части на тялото	Максимална концентрация в готовия за употреба препарат	Други	
а	б	в	г	д	е	ж	з	и
„23а	2,2'-Метилен-бис(6-(2Н-бензотриазол-2-ил)-4-(1,1,3,3- (тетраметил-бутил)фенол)/бисоктризол	Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbutylphenol (nano)	103597-45-1	403-800-1		10 % (*)	Да не се използва в приложения, които могат да доведат до експозиция на белите дробове на крайния ползвател чрез вдишване. Допуска се само употребата на наноматериали със следните характеристики: — чистота $\geq 98,5$ %, като фракцията на изомера 2,2'-Метилен-бис(6-(2Н-бензотриазол-2-ил)-4-(изооктил)фенол), не надхвърля 1,5 %;	

Референтен номер	Идентификация на веществото				Условия			Формулировка на условията за употреба и предупрежденията
	Химично наименование/INN/XAN	Общоприето наименование съгласно справочника на съставките	CAS номер	ЕО номер	Вид на продукта, части на тялото	Максимална концентрация в готовия за употреба препарат	Други	
а	б	в	г	д	е	ж	з	и
							— разтворимост < 5 ng/L във вода при 25 °C; — коефициент на разпределение (Log Pow): 12,7 при 25 °C; — без покритие; — медиана на размера на частицата D50 (50 % от броя под този диаметър): ≥ 120 nm от масовото разпределение и/или ≥ 60 nm от разпределението на относителния брой частици с определен размер.	

(*) В случай на комбинирана употреба на Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbutylphenol и Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbutylphenol (nano) общото им количество не трябва да надвишава посочените в колона ж) гранични стойности.“

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2018/886 НА КОМИСИЯТА**от 20 юни 2018 година****относно някои мерки в областта на търговската политика по отношение на определени продукти с произход от Съединените американски щати и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/724**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) № 654/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 15 май 2014 г. относно упражняването на правата на Съюза за прилагане и осигуряване на съблюдаването на международните търговски правила ⁽¹⁾, и по-специално член 4, параграф 1 от него,

като има предвид, че:

- (1) С Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/724 ⁽²⁾ на Комисията ѝ беше възложено да даде писмено предизвестие на Съвета по търговията със стоки към Световната търговска организация (СТО) не по-късно от 18 май 2018 г., че при липсата на одобрение от негова страна Съюзът преустановява прилагането към търговията със Съединените американски щати („Съединените щати“) на отстъпките за вносите мита по ГАТТ 1994 по отношение на продуктите, изброени в приложение I и приложение II към посочения регламент, така че да се даде възможност за прилагането на допълнителни мита върху вноса на тези продукти с произход от Съединените щати.
- (2) На 18 май 2018 г. Комисията даде горепосоченото писмено известие и Съветът по търговията със стоки към СТО не даде отрицателно становище в срок от 30 дни. Вследствие на това Съюзът преустанови прилагането към търговията със Съединените щати на отстъпките за вносите мита по ГАТТ 1994 по отношение на посочените продукти в рамките на СТО.
- (3) На 8 март 2018 г. Съединените американски щати приеха защитни мерки под формата на увеличени мита върху вноса на определени стоманени и алуминиеви продукти с действие от 23 март 2018 г. и с неограничена продължителност. След две отлагания на датата на влизане в сила на увеличението на митата по отношение на Европейския съюз увеличението им влезе в сила по отношение на Европейския съюз на 1 юни 2018 г. с неопределен срок.
- (4) Следователно, като се вземе предвид член 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/724, Комисията следва да наложи допълнителни мита за продуктите, изброени в приложения I и II, както е посочено в съображение 6 и съображения 12—15 от посочения регламент, и при спазване на условията, изложени в съображение 7 и съображения 16—19 от посочения регламент, както и в съответствие с изискванията за сроковете, определени в съображение 5 от посочения регламент, така че:
 - а) Допълнителните адвалорни мита със ставка в размер на 10 % и 25 % върху вноса на продуктите, изброени в приложение I, следва да се прилагат от датата на влизане в сила на настоящия регламент и до момента, когато Съединените щати престанат да прилагат своите защитни мерки по отношение на продуктите от Съюза.
 - б) Следва да бъдат приложени допълнителни адвалорни мита със ставка от 10 %, 25 %, 35 % и 50 % за вноса на продуктите, изброени в приложение II, считано от 1 юни 2021 г., или след приемането от Органа за уреждане на спорове на СТО или след нотифицирането на същия орган на решението, че защитните мерки на Съединените щати са в противоречие със съответните разпоредби на Споразумението за СТО, ако тази дата е по-ранна, до момента, когато Съединените щати спрат да прилагат защитните мерки спрямо Съюза.
- (5) Поради техническа грешка Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/724 следва да бъде изменен. Техническата грешка засяга максималният размер на допълнителното мито за код по КН 9504 40 00 в приложение I, който би следвало да бъде 10 % вместо 25 %. Съображение 12, член 2, буква а), както и приложение I към посочения регламент следва да бъдат съответно изменени. Продуктите и равнището на допълнителните мита, изброени в приложение I и в приложение II, са еднакви в изменения Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/724 и в настоящия регламент.
- (6) Настоящият регламент се прилага, без да се засяга въпросът за съгласуваността на защитните мерки на Съединените щати със съответните разпоредби на Споразумението за СТО.

⁽¹⁾ Регламент (ЕС) № 654/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 15 май 2014 година относно упражняването на правата на Съюза за прилагане и осигуряване на съблюдаването на международните търговски правила и за изменение на Регламент (ЕО) № 3286/94 на Съвета за установяване на процедури на Общността в областта на общата търговска политика с оглед гарантиране упражняването от Общността на правата, които са ѝ предоставени съгласно правилата за международна търговия, по-специално тези, които са установени под егидата на Световната търговска организация (ОВ L 189, 27.6.2014 г., стр. 50).

⁽²⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/724 на Комисията от 16 май 2018 г. относно някои мерки в областта на търговската политика по отношение на определени продукти с произход от Съединените американски щати (ОВ L 122, 17.5.2018 г., стр. 14).

- (7) Комисията може да измени настоящия регламент, ако счете това за необходимо, за да отчете всяка промяна или изменение на защитните мерки на Съединените щати, включително чрез изключване на продукт или дружество.
- (8) В член 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/724 се предвижда, че продуктите, изброени в приложенията към него, за които преди датата на влизане в сила на посочения регламент е издаден лиценз за внос с освобождаване от митото или с редуциране на митото, не подлежат на допълнително мито. В регламента също така се предвижда, че посочените продукти в приложенията към него, за които вносителите могат да докажат, че са били изнесени от Съединените щати за Съюза преди датата, от която се прилага допълнително мито по отношение на този продукт, не подлежат на допълнително мито.
- (9) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета по въпросите, свързани с пречките пред търговията, учреден съгласно Регламент (ЕС) 2015/1843 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Съюзът прилага допълнителни мита върху вноса в Съюза на продуктите, изброени в приложение I и приложение II към настоящия регламент, които са с произход от Съединените американски щати („Съединени щати“).

Член 2

Прилагането на допълнителни мита върху тези продукти се осъществява, както следва:

- а) На първия етап се прилага допълнително адвалорно мито в размер на 10 % и 25 % по отношение на вноса на продуктите, изброени в приложение I и съгласно посоченото в него, считано от влизането в сила на настоящия регламент.
- б) На втория етап се прилага и друго допълнително адвалорно мито в размер от 10 %, 25 %, 35 % и 50 % по отношение на вноса на продуктите, изброени в приложение II и съгласно посоченото в него:
- считано от 1 юни 2021 г.; или
 - от петия ден след датата на приемането от Органа за уреждане на спорове на СТО или от петия ден след датата на нотифицирането на същия орган на решение, че защитните мерки на Съединените щати са в противоречие със съответните разпоредби на Споразумението за СТО, ако тази дата е по-ранна. Във втория случай Комисията публикува в *Официален вестник на Европейския съюз* известие, в което се посочва датата, на която това решение е прието или нотифицирано.

Член 3

Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/724 се изменя, както следва:

- 1) Съображение 12 се заменя със следното:

„(12) В съответствие с изискванията за сроковете, описани в съображение 5, следва да се прилагат допълнителни мита, ако е необходимо или доколкото е необходимо, на два етапа. През първия етап адвалорни мита с максимална ставка в размер на 10 % и 25 % върху вноса на продуктите, изброени в приложение I, могат да се прилагат незабавно и до момента, когато Съединените щати престанат да прилагат своите защитни мерки по отношение на продуктите от Съюза.“

- 2) В член 2 буква а) се заменя със следното:

„а) На първия етап се прилага допълнително адвалорно мито в максимален размер на 10 % и 25 % по отношение на вноса на продуктите, изброени в приложение I, считано от 20 юни 2018 г.“

- 3) В приложение I допълнителното мито за код по КН 9504 40 00 се изменя, както следва:

„25 %“ се заменя с „10 %“.

⁽¹⁾ Регламент (ЕС) 2015/1843 на Европейския парламент и на Съвета от 6 октомври 2015 г. за установяване на процедури на Съюза в областта на общата търговска политика с оглед гарантиране упражняването от Съюза на правата, които са му предоставени съгласно правилата за международна търговия, по-специално тези, които са установени под егидата на Световната търговска организация (кодифициран текст) (ОВ L 272, 16.10.2015 г., стр. 1).

Член 4

Настоящият регламент влиза в сила в деня след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 20 юни 2018 година.

За Комисията
Председател
Jean-Claude JUNKER

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Продукти, които подлежат на допълнителни мита по време на първия етап

КН 2018 ⁽¹⁾	Допълнително мито
0710 40 00	25 %
0711 90 30	25 %
0713 33 90	25 %
1005 90 00	25 %
1006 30 21	25 %
1006 30 23	25 %
1006 30 25	25 %
1006 30 27	25 %
1006 30 42	25 %
1006 30 44	25 %
1006 30 46	25 %
1006 30 48	25 %
1006 30 61	25 %
1006 30 63	25 %
1006 30 65	25 %
1006 30 67	25 %
1006 30 92	25 %
1006 30 94	25 %
1006 30 96	25 %
1006 30 98	25 %
1006 40 00	25 %
1904 10 30	25 %
1904 90 10	25 %
2001 90 30	25 %
2004 90 10	25 %
2005 80 00	25 %
2008 11 10	25 %
2009 12 00	25 %
2009 19 11	25 %
2009 19 19	25 %
2009 19 91	25 %

КН 2018 ⁽¹⁾	Допълнително мито
2009 19 98	25 %
2009 81 11	25 %
2009 81 19	25 %
2009 81 31	25 %
2009 81 59	25 %
2009 81 95	25 %
2009 81 99	25 %
2208 30 11	25 %
2208 30 19	25 %
2208 30 82	25 %
2208 30 88	25 %
2402 10 00	25 %
2402 20 10	25 %
2402 20 90	25 %
2402 90 00	25 %
2403 11 00	25 %
2403 19 10	25 %
2403 19 90	25 %
2403 91 00	25 %
2403 99 10	25 %
2403 99 90	25 %
3304 20 00	25 %
3304 30 00	25 %
3304 91 00	25 %
6109 10 00	25 %
6109 90 20	25 %
6109 90 90	25 %
6203 42 31	25 %
6203 42 90	25 %
6203 43 11	25 %
6204 62 31	25 %
6204 62 90	25 %
6302 31 00	25 %
6403 59 95	25 %
7210 12 20	25 %

КН 2018 ⁽¹⁾	Допълнително мито
7210 12 80	25 %
7219 12 10	25 %
7219 12 90	25 %
7219 13 10	25 %
7219 13 90	25 %
7219 32 10	25 %
7219 32 90	25 %
7219 33 10	25 %
7219 33 90	25 %
7219 34 10	25 %
7219 34 90	25 %
7219 35 90	25 %
7222 20 11	25 %
7222 20 21	25 %
7222 20 29	25 %
7222 20 31	25 %
7222 20 81	25 %
7222 20 89	25 %
7222 40 10	25 %
7222 40 50	25 %
7222 40 90	25 %
7223 00 11	25 %
7223 00 19	25 %
7223 00 91	25 %
7226 92 00	25 %
7228 30 20	25 %
7228 30 41	25 %
7228 30 49	25 %
7228 30 61	25 %
7228 30 69	25 %
7228 30 70	25 %
7228 30 89	25 %
7228 50 20	25 %
7228 50 40	25 %
7228 50 69	25 %

КН 2018 ⁽¹⁾	Допълнително мито
7228 50 80	25 %
7229 90 20	25 %
7229 90 50	25 %
7229 90 90	25 %
7301 20 00	25 %
7304 31 20	25 %
7304 31 80	25 %
7304 41 00	25 %
7306 30 11	25 %
7306 30 19	25 %
7306 30 41	25 %
7306 30 49	25 %
7306 30 72	25 %
7306 30 77	25 %
7306 30 80	25 %
7306 40 20	25 %
7306 40 80	25 %
7307 11 10	25 %
7307 11 90	25 %
7307 19 10	25 %
7307 19 90	25 %
7308 30 00	25 %
7308 40 00	25 %
7308 90 51	25 %
7308 90 59	25 %
7308 90 98	25 %
7309 00 10	25 %
7309 00 51	25 %
7309 00 59	25 %
7310 29 10	25 %
7310 29 90	25 %
7311 00 13	25 %
7311 00 19	25 %
7311 00 99	25 %
7314 14 00	25 %

КН 2018 ⁽¹⁾	Допълнително мито
7314 19 00	25 %
7314 49 00	25 %
7315 11 10	25 %
7315 11 90	25 %
7315 12 00	25 %
7315 19 00	25 %
7315 89 00	25 %
7315 90 00	25 %
7318 14 10	25 %
7318 14 91	25 %
7318 14 99	25 %
7318 16 40	25 %
7318 16 60	25 %
7318 16 92	25 %
7318 16 99	25 %
7321 11 10	25 %
7321 11 90	25 %
7322 90 00	25 %
7323 93 00	25 %
7323 99 00	25 %
7324 10 00	25 %
7325 10 00	25 %
7325 99 10	25 %
7325 99 90	25 %
7326 90 30	25 %
7326 90 40	25 %
7326 90 50	25 %
7326 90 60	25 %
7326 90 92	25 %
7326 90 96	25 %
7606 11 10	25 %
7606 11 91	25 %
7606 12 20	25 %
7606 12 92	25 %
7606 12 93	25 %

КН 2018 ⁽¹⁾	Допълнително мито
8711 40 00	25 %
8711 50 00	25 %
8903 91 10	25 %
8903 91 90	25 %
8903 92 10	25 %
8903 92 91	25 %
8903 92 99	25 %
8903 99 10	25 %
8903 99 91	25 %
8903 99 99	25 %
9504 40 00	10 %

⁽¹⁾ Кодовете по номенклатурата са взети от Комбинираната номенклатура, както е определена в член 1, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 2658/87 на Съвета от 23 юли 1987 г. относно тарифната и статистическа номенклатура и Общата митническа тарифа (ОВ L 256, 7.9.1987 г., стр. 1) и установена в приложение I към него, които са в сила към датата на публикуване на настоящия регламент и *mutatis mutandis*, както са изменени с последващо законодателство, което включва неотдавна приетия Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1925 на Комисията от 12 октомври 2017 г. за изменение на приложение I към Регламент (ЕИО) № 2658/87 на Съвета относно тарифната и статистическа номенклатура и Общата митническа тарифа (ОВ L 282, 31.10.2017 г., стр. 1).

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Продукти, които подлежат на други допълнителни мита по време на втория етап

КН 2018 ⁽¹⁾	Допълнително мито
2008 93 11	25 %
2008 93 19	25 %
2008 93 29	25 %
2008 93 91	25 %
2008 93 93	25 %
2008 93 99	25 %
2208 30 11	25 %
2208 30 19	25 %
2208 30 82	25 %
2208 30 88	25 %
3301 12 10	10 %
3301 13 10	10 %
3301 90 10	10 %
3301 90 30	10 %
3301 90 90	10 %
3302 90 10	10 %
3302 90 90	10 %
3304 10 00	10 %
3305 30 00	10 %
4818 20 10	25 %
4818 20 91	35 %
4818 20 99	25 %
4818 30 00	25 %
4818 50 00	35 %
4818 90 10	25 %
4818 90 90	35 %
5606 00 91	10 %
5606 00 99	10 %
5907 00 00	10 %
5911 10 00	10 %
5911 20 00	10 %

КН 2018 ⁽¹⁾	Допълнително мито
5911 31 11	10 %
5911 31 19	10 %
5911 31 90	10 %
5911 32 11	10 %
5911 32 19	10 %
5911 32 90	10 %
6203 42 11	50 %
6203 42 33	50 %
6203 42 35	50 %
6203 42 51	50 %
6203 42 59	50 %
6203 43 19	50 %
6203 43 31	50 %
6203 43 39	50 %
6203 43 90	50 %
6204 62 11	50 %
6204 62 33	50 %
6204 62 39	50 %
6204 62 51	50 %
6204 62 59	50 %
6205 30 00	50 %
6301 30 10	50 %
6301 30 90	50 %
6402 19 00	25 %
6402 99 10	50 %
6402 99 31	25 %
6402 99 39	25 %
6402 99 50	25 %
6402 99 91	25 %
6402 99 93	25 %
6402 99 96	25 %
6402 99 98	25 %
6403 59 05	25 %
6403 59 11	25 %
6403 59 31	25 %

КН 2018 ⁽¹⁾	Допълнително мито
6403 59 35	25 %
6403 59 39	25 %
6403 59 50	25 %
6403 59 91	25 %
6403 59 99	25 %
6601 10 00	50 %
6911 10 00	50 %
6911 90 00	50 %
6912 00 21	50 %
6912 00 23	50 %
6912 00 25	50 %
6912 00 29	50 %
6912 00 81	50 %
6912 00 83	50 %
6912 00 85	50 %
6912 00 89	50 %
6913 10 00	50 %
6913 90 10	50 %
6913 90 93	50 %
6913 90 98	50 %
6914 10 00	50 %
6914 90 00	50 %
7005 21 25	25 %
7005 21 30	25 %
7005 21 80	25 %
7007 19 10	10 %
7007 19 20	10 %
7007 19 80	10 %
7007 21 20	10 %
7007 21 80	10 %
7007 29 00	10 %
7009 10 00	25 %
7009 91 00	10 %
7013 28 10	10 %
7013 28 90	10 %

КН 2018 ⁽¹⁾	Допълнително мито
7102 31 00	10 %
7113 11 00	25 %
7113 19 00	25 %
7113 20 00	25 %
7228 50 61	25 %
7326 90 98	10 %
7604 29 90	25 %
7606 11 93	25 %
7606 11 99	25 %
8422 11 00	50 %
8450 11 11	50 %
8450 11 19	50 %
8450 11 90	50 %
8450 12 00	50 %
8450 19 00	50 %
8506 10 11	10 %
8506 10 18	10 %
8506 10 91	10 %
8506 10 98	10 %
8506 90 00	10 %
8543 70 01	50 %
8543 70 02	50 %
8543 70 03	50 %
8543 70 04	50 %
8543 70 05	50 %
8543 70 06	50 %
8543 70 07	50 %
8543 70 08	50 %
8543 70 09	50 %
8543 70 10	50 %
8543 70 30	50 %
8543 70 50	50 %
8543 70 60	50 %
8543 70 90	25 %
8704 21 10	10 %

КН 2018 ⁽¹⁾	Допълнително мито
8704 21 31	10 %
8704 21 39	10 %
8704 21 91	10 %
8704 21 99	10 %
8711 40 00	25 %
8711 50 00	25 %
8901 90 10	50 %
8901 90 90	50 %
8902 00 10	50 %
8902 00 90	50 %
8903 10 10	10 %
8903 10 90	10 %
8903 92 91	25 %
8903 92 99	25 %
9401 61 00	50 %
9401 69 00	50 %
9401 71 00	50 %
9401 79 00	50 %
9401 80 00	50 %
9404 90 10	25 %
9404 90 90	25 %
9405 99 00	25 %

⁽¹⁾ Кодовете по номенклатурата са взети от Комбинираната номенклатура, както е определена в член 1, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 2658/87 на Съвета от 23 юли 1987 г. относно тарифната и статистическа номенклатура и Общата митническа тарифа (ОВ L 256, 7.9.1987 г., стр. 1) и установена в приложение I към него, които са в сила към датата на публикуване на настоящия регламент и *mutatis mutandis*, както са изменени с последващо законодателство, което включва неотдавна приетия Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1925 на Комисията от 12 октомври 2017 г. за изменение на приложение I към Регламент (ЕИО) № 2658/87 на Съвета относно тарифната и статистическа номенклатура и Общата митническа тарифа (ОВ L 282, 31.10.2017 г., стр. 1).

III

(Други актове)

ЕВРОПЕЙСКО ИКОНОМИЧЕСКО ПРОСТРАНСТВО

РЕШЕНИЕ НА НАДЗОРНИЯ ОРГАН НА ЕАСТ

№ 70/17/COL

от 29 март 2017 година

относно Споразумението с Hurtigruten за услуги за крайбрежен морски транспорт за периода 2012—2019 г. (Норвегия) [2018/887]

НАДЗОРНИЯТ ОРГАН НА ЕАСТ (наричан по-нататък „Надзорният орган“),

като взе предвид:

Споразумението за Европейското икономическо пространство (наричано по-долу „Споразумението за ЕИП“), и по-специално член 59, параграф 2 и член 61,

и Протокол 26 към него,

Споразумението между държавите от ЕАСТ за създаване на Надзорен орган и Съд (наричано по-долу „Споразумението за Надзорен орган и Съд“), и по-специално член 24,

Протокол 3 към Споразумението за Надзорен орган и Съд (наричан по-долу „Протокол 3“), и по-специално член 1 от част I и член 4, параграф 4, член 6 и член 13 от част II,

като има предвид, че:

I. ФАКТИ

1. ПРОЦЕДУРА

- (1) На 28 април 2014 г. Надзорният орган получи по електронната поща жалба относно предполагаема несъвместима помощ за дружеството Hurtigruten ASA (наричано по-долу „Hurtigruten“) в рамките на Споразумението за крайбрежен морски транспорт по маршрута Берген — Киркенес (наричано по-долу „Споразумението с Hurtigruten“) за периода от 1 януари 2012 г. до 31 декември 2019 г.
- (2) Втора жалба във връзка със Споразумението с Hurtigruten беше получена на 9 юли 2014 г. Двете жалби са независими една от друга, но има някои въпроси, които се припокриват. Като се има предвид, че и двете жалби се отнасят за Споразумението с Hurtigruten, в настоящото решение те ще бъдат разглеждани заедно и в текста ще бъдат наричани „жалбите“ (също така ще има и позоваване на „жалбоподателите“).
- (3) С писмо от 13 юни 2014 г. (допълнено с писмо от 10 юли 2014 г.) Надзорният орган поиска информация от норвежките органи. С писмо от 22 септември 2014 г. норвежките органи отговориха на искането за информация. Допълнително искане за информация беше изпратено на норвежките органи на 21 ноември 2014 г., на което норвежките органи отговориха с писмо от 16 януари 2015 г.
- (4) На 9 декември 2015 г. Надзорният орган прие Решение 490/15/COL за откриване на официалната процедура за разследване на предполагаема неправомерна помощ, свързана със Споразумението с Hurtigruten („решението за откриване на процедурата“). Решението за откриване на процедурата беше публикувано в Официален вестник на Европейския съюз и Притурката за ЕИП на 30 юни 2016 г. ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ ОВ С 236, 30.6.2016 г., стр. 29 и Притурка за ЕИП № 36, 30.6.2016 г., стр. 14.

- (5) Норвежките органи представиха мнения относно решението за откриване на процедурата с писмо от 16 февруари 2016 г. ⁽¹⁾. Жалбоподателите предоставиха допълнителна информация в отговор на мненията на норвежките органи ⁽²⁾. Надзорният орган не получи други мнения относно решението за откриване на процедурата от трети страни.
- (6) С писмо от 12 октомври 2016 г. Надзорният орган поиска информация от норвежките органи. С писма от 21 ноември 2016 г. и 21 декември 2016 г. норвежките органи отговориха на исканията за информация ⁽³⁾.

2. КОНТЕКСТ — СПОРАЗУМЕНИЕТО С HURTIGRUTEN

- (7) Hurtigruten извършва транспортни услуги, състоящи се от комбиниран превоз на лица и стоки по норвежкото крайбрежие от Берген до Киркенес, както е показано на диаграмата по-долу:

Крайбрежният маршрут Берген-Киркенес



- (8) Предоставянето на услугата за части от периода 1 януари 2005 г. — 31 декември 2012 г. беше предмет на Решение на Надзорния орган на ЕАСТ № 205/11/COL. ⁽⁴⁾ В това решение Надзорният орган заключи, че Hurtigruten е получило държавна помощ, несъвместима с функционирането на Споразумението за ЕИП, доколкото тя е представлявала форма на свръхкомпенсация за задължение, свързано с извършване на обществена услуга, и разпореди възстановяването на помощта.
- (9) Извършването на услугата за периода от 1 януари 2012 г. до 31 декември 2019 г. беше предмет на процедура за възлагане на обществена поръчка, стартирана на 30 юни 2010 г., когато спецификациите за обществената поръчка бяха публикувани в Doffin (онлайн база данни за обществени поръчки) ⁽⁵⁾.
- (10) След тази процедура за възлагане на обществена поръчка и въз основа на оферта, представена на 8 ноември 2010 г., на 13 април 2011 г. беше подписан договор с Hurtigruten за предоставянето на услуги за крайбрежния маршрут Берген — Киркенес за периода от 1 януари 2012 г. до 31 декември 2019 г. По силата на този договор Hurtigruten извършва целогодишно ежедневни курсове с 32 акостирации в определени междинни пристанища между Берген и Киркенес. По маршрутите Tromsø — Киркенес и Киркенес — Tromsø се извършват и товарни превози. Услугите се осъществяват в съответствие с определени изисквания за капацитета и плавателните съдове, както е предвидено в договора. Плавателните съдове, използвани по крайбрежния маршрут, имат най-малко пътнически капацитет от 320 пътници, спални каюти с капацитет 120 пътници и багажно отделение с товарен капацитет 150 европалета при нормална височина на товара. Те също така отговарят на правните и техническите изисквания, както е посочено в раздел 4.4 от спецификациите за обществената поръчка.

⁽¹⁾ Документ № 793209.

⁽²⁾ Документ № 798816.

⁽³⁾ Документи № 827472 и № 833077.

⁽⁴⁾ ОВ L 175, 5.7.2012 г., стр. 19 и Притурка за ЕИП № 37, 5.7.2012 г., стр. 1. Вж. също съединени дела E-10/11 и E-11/11, *Hurtigruten ASA и Кралство Норвегия/Надзорен орган на ЕАСТ*, [2012 г.] EFTA Ct. Rep. 758, което потвърждава решението на Надзорния орган.

⁽⁵⁾ Вж. www.doffin.no.

- (11) Услугите за морски транспорт за маршрута Берген — Киркенес се основават на максимални тарифи по отношение на пътниците между пристанища (т.е. пътниците по маршрути, обслужвани като обществена услуга), които трябва да бъдат одобрени от норвежките органи. Съгласно Споразумението с Hurtigruten „[п]ътниците между пристанища“ са пътници, които купуват билети за пътуване по избран маршрут в съответствие с нормалната тарифа, с добавка за спални каюти и/или храна по техен избор. Цените за допълнителни услуги трябва да съответстват на публикуваните цени за избрания стандарт на каютите и храната. Общата цена трябва в такива случаи да бъде равна на сумата от цената на билета и отделните цени на избраните допълнителни услуги.“ Приема се, че одобрена тарифа означава нормалната тарифа, която се е прилагала за този маршрут на 1 октомври 2004 г., коригирана в съответствие с индекса на потребителските цени. Всякакви последващи промени в нормалната тарифа трябва да бъдат одобрени от норвежките органи.
- (12) За другите пътници Hurtigruten е свободно да определя своите цени. Съгласно Споразумението с Hurtigruten „[д]руги пътници“ са тези, които не са „пътници между пристанища“. С други думи те са пътници, които купуват пътнически продукти за конкретни маршрути, определени от доставчика, и които включват най-малко една нощувка в спална кабина и най-малко едно хранене на борда, за които доставчикът е публикувал комбинирана цена за включените продукти и услуги, която не може да бъде разделена на отделните публикувани цени за същите тези продукти и услуги. В допълнение пътниците нямат право на определени отстъпки върху пътния компонент на продукта. Другите пътници също така включват тези, които купуват пътнически продукт, определен от доставчика, включващ най-малко описаните по-горе допълнителни услуги на комбинирана цена, определена на ден, но самите пътници избират маршрута, за който тези условия се прилагат.“ Същото се отнася за цените на каютите и храната, както и за товарния транспорт.
- (13) За услугите, обхванати от Споразумението с Hurtigruten, норвежките органи плащат обща компенсация в размер на 5 120 милиона NOK за осемгодишния срок на Споразумението, изразени в цени от 2011 г. и коригирани в съответствие с индекса на разходите за вътрешен морски транспорт на Statistics Norway ⁽¹⁾. Разпределението на компенсацията за всяка отделна година е следното:

Таблица 1

Годишна компенсация съгласно Споразумението с Hurtigruten

2012 г.	700 милиона NOK
2013 г.	683 милиона NOK
2014 г.	666 милиона NOK
2015 г.	649 милиона NOK
2016 г.	631 милиона NOK
2017 г.	614 милиона NOK
2018 г.	597 милиона NOK
2019 г.	580 милиона NOK

- (14) Съгласно Споразумението с Hurtigruten, Hurtigruten е задължено да води отделни сметки за дейностите по маршрута Берген — Киркенес и за другите дейности и маршрути извън обхвата на Споразумението ⁽²⁾. В допълнение на това Hurtigruten е задължено да води отделни сметки за маршрутите по задължението, свързано с извършване на обществена услуга („ЗИОУ“) от основния крайбрежен маршрут Берген — Киркенес и за търговската част от същия маршрут.

⁽¹⁾ Ако индексът на разходите на Statistics Norway не е достъпен, ще се използва индексът на потребителските цени на Statistics Norway.

⁽²⁾ Както е посочено в Решение на Надзорния орган на ЕАСТ № 205/11/COL относно допълнителното споразумение за услугите на Hurtigruten (ОВ L 175, 5.7.2012 г., стр. 19 и Притурка за ЕИП № 37, 5.7.2012 г., стр. 1), раздел I.2: „[в] допълнение към услугите, попадащи в обхвата на споразумението Hurtigruten, Hurtigruten е търговски оператор, който предлага двупосочни пътувания, екскурзии и кетъринг по маршрута Берген — Киркенес. Освен това във връзка с този маршрут Hurtigruten също така извършва транспортни услуги в областта на фиорда Geiranger, които не попадат в обхвата на споразумението Hurtigruten. Нещо повече, Hurtigruten извършва редица различни туристически пътувания по море в различни европейски държави, Русия, Антарктика, Шпицберген и Гренландия.“

3. ЖАЛБИТЕ ⁽¹⁾

- (15) И двамата жалбоподатели са поискали поверително третиране.
- (16) Аргументът на жалбоподателите, че Hurtigruten получава държавна помощ под формата на свръхкомпенсация, като нарушава по този начин членове 61 и 59 от Споразумението за ЕИП, се основава на следните твърдения:
1. Компенсацията за задължението, свързано с извършване на обществена услуга (ЗИОУ) по определените маршрути, се е увеличила значително в сравнение с предходния договорен период.
 2. Hurtigruten продължава да получава компенсация за услуги, които не извършва:
 - а) Hurtigruten е отменило всички плавателни курсове до и от пристанище Mehamn (едно от междинните пристанища, включени в обхвата на Споразумението с Hurtigruten) от януари 2014 г. до септември 2014 г. без каквато и да е обективна обосновка или професионална проверка, след като самото то частично е разрушило кея терминал през април 2012 г., който Hurtigruten действително е използвало за закотвяне в продължение на повече от 20 месеца. В същото време съответната компенсация, предоставена от норвежките органи, не е била намалена, което е позволило на Hurtigruten да реализира месечни икономии на разходи, възлизащи на 314 500 NOK. В резултат на това и второто, и третото условия по делото *Altmark* не са изпълнени. Второто условие не е изпълнено, тъй като норвежките органи не са създали рамка или политика за обективно и професионално оценяване на прекъсване на услугата, което според дружеството се дължи на технически или оперативни причини, и не са ангажирали субект, който да извърши проверка на оспорваните причини. Третото условие няма да бъде изпълнено според жалбоподателите, защото Hurtigruten получава плащане на пълна компенсация за маршрути по ЗИОУ, където то се ползва със значително намаление на разходите в резултат на прекъсването на услугите.
 - б) Многобройни жалби от няколко пристанища и регионални органи относно честа и произволна отмяна на курсове от Hurtigruten са били отхвърлени от норвежките органи и не са довели до намаляване на компенсацията. Според жалбоподателите някои пристанища са особено тежко засегнати от отмяната на курсове поради малкия брой пътници и ниската рентабилност, особено през зимния сезон.

Жалбоподателите по-специално поставят под въпрос определението за *непреодолима сила* от раздел 8 на Споразумението с Hurtigruten, в което се посочват „екстремни метеорологични условия“ без използването на обективни критерии ⁽²⁾. Те също така твърдят, че тези условия не представляват *непреодолима сила* в съответствие с раздел 8 на Споразумението с Hurtigruten, който по-специално гласи, че „[п]репятствията, които договарящата се страна е следвало да има предвид при сключването на споразумението или може разумно да се очаква да избегне или заобиколи, не се считат за непреодолима сила“. В същото време жалбоподателите поставят под въпрос правото на Hurtigruten на преценка да злоупотребява с абсолютния суверенитет на капитана на кораба, когато обосновава отмяната на курсове, които не се дължат на планирано техническо обслужване или технически причини съгласно раздел 4-1, параграф 3 от Споразумението с Hurtigruten.

В заключение жалбоподателите твърдят, че отменените курсове, които не водят до намаляване на компенсацията, имат неблагоприятен ефект върху обслужването на маршрутите по ЗИОУ и не отговарят на второто и третото условия по делото *Altmark*.

3. Hurtigruten показва нежелание да плаща пристанищни такси, наем и такси за обслужване. То спря да плаща в периода от януари 2014 г. до май 2014 г. Освен това то се опитва да си осигури специални ценови споразумения и търси възстановяване на такива разходи от всички съответни пристанища, връщайки се назад до 2011 г., като същевременно запазва компенсацията си за извършване на обществена услуга на същото равнище.
4. Hurtigruten не резервира капацитет за пътници по маршрути, обслужвани като обществена услуга, а продава спални каюти на круизни пътници. Следователно Hurtigruten получава заплащане два пъти за един и същи капацитет, което му осигурява предимство в размер от 50 до 100 милиона NOK на година.

⁽¹⁾ Документи № 748323 и № 715314.

⁽²⁾ Жалбоподателите изтъкват факта, че в поканата за представяне на оферти за договорния период 2005—2012 г. *непреодолимата сила* в резултат на екстремни метеорологични условия е била определена като скорост на вятъра над 25 m/s (буря, разразила се с пълна сила). Въпреки това в настоящото Споразумение с Hurtigruten „екстремните метеорологични условия“ са определени като „условия, при които океанът и/или условията на вятъра са такива, че капитанът на кораба преценява, че е опасно да се продължи с плаването и/или да се пристигне в конкретно пристанище“. Според жалбоподателите поради тази причина по-голямата част от отменените курсове през периода 2012—2013 г. в избрани пристанища са били в условия на вятър под 15 m/s.

4. ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ЗА РАЗСЛЕДВАНЕ

- (17) В решението за откриване на процедурата Надзорният орган оцени четирите условия от решението по делото *Altmark* и изрази съмнения, че нито едно от тях не изглежда да е изпълнено, като по този начин е предоставено изборително предимство на Hurtigruten по смисъла на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП ⁽¹⁾.
- (18) По отношение на първото условие за ясно определение на ЗИОУ Надзорният орган изрази съмнения дали изискването за резервен капацитет от раздел 4-2 на Споразумението с Hurtigruten може да бъде класифицирано от Норвегия като услуга от общ икономически интерес („УОИИ“), като се има предвид ниската степен на използване на капацитета за извършване на обществената услуга и сезонните колебания в транспорта на пътници с търговска цел. В допълнение на това Надзорният орган постави под въпрос определението за УОИИ предвид липсата на информация относно използването на каютите и факта, че товарният транспорт за маршрута Тромсьо — Киркенес — Тромсьо не е бил регулиран ценово, както се изисква в член 4, параграф 2 от Регламента за морския каботаж ⁽²⁾.
- (19) Що се отнася до второто условие и изискването, че параметрите, въз основа на които се изчислява компенсацията, трябва да бъдат установени предварително по обективен и прозрачен начин, на този етап Надзорният орган изрази съмнения дали изискването за резервен капацитет е свързано с действителния брой на пътниците по задължение, свързано с извършване на обществена услуга. Така например, няма обективна и прозрачна методология за предварително изчисляване на разходите на пътник/километър. Hurtigruten е създало отделен бюджет, включващ всички разходи и приходи, свързани с маршрутите, до които се отнася задължението, свързано с извършване на обществена услуга. Според Надзорния орган целта на това отделно счетоводство обаче не е да се установят предварително параметрите на компенсацията, която следва да бъде пряко свързана с действителните загуби и разходи (капацитет и пътнически разходи), понесени от Hurtigruten.
- (20) Надзорният орган също така изрази съмнения относно начина, по който са били изчислени разходите на Hurtigruten, и начина, по който са били определени точните параметри при коригирането на компенсацията, както е предвидено в раздели 4-1 (точка 3), 6 и 7 от Споразумението с Hurtigruten (т.е. в случай на загуба на производство, промени в производството или в случай на непредвидени събития). В допълнение на това Надзорният орган отбелязва, че не са били определени параметри за изчисляване на разумен марж на печалбата, а размерът на компенсацията не отговаря напълно на параметрите, установени при опита на Hurtigruten да договори по-ниски пристанищни такси при запазване на компенсацията на същото равнище.
- (21) Що се отнася до третото условие, Надзорният орган изрази съмнения дали норвежките органи са взели мерки предоставената компенсация да не превишава необходимото за пълното или частичното покриване на разходите по изпълнението на задължението, свързано с извършване на обществена услуга, като се отчитат съответните приходи и разумната печалба при изпълнението на тези задължения.
- (22) За да достигане до това предварително заключение, Надзорният орган разгледа следните твърдения, изложени от жалбоподателите:
- i) Hurtigruten не резервира капацитет за пътнически обществени услуги, а по-скоро продава капацитет на круизни пътници, като същевременно поддържа компенсацията за обществена услуга на същото равнище;
 - ii) компенсацията за предоставяне на обществена услуга се е увеличила значително в сравнение с предходния договорен период;
 - iii) Hurtigruten продължава да получава компенсация за услуги, които не извършва; както и
 - iv) Hurtigruten прави по-нататъшни опити да получи по-ниски цени за пристанищните такси при поддържане на компенсацията за извършване на обществена услуга на същото равнище.
- (23) И накрая, що се отнася до четвъртото условие по делото *Altmark*, което изисква започването на процедура за възлагане на обществена поръчка или съпоставителен анализ спрямо ефективен оператор, Надзорният орган изрази съмнения дали процедура за възлагане на обществена поръчка като въпросната може да се счита за достатъчна, за да се гарантира предоставянето на услугата при „най-ниски разходи за общността“, като се има предвид, че вследствие на проведената процедура за обществена поръчка е получена само една оферта — от Hurtigruten. Това по-специално е така, защото Hurtigruten е имало значително конкурентно предимство, което е укрепило позицията му при процедурата за възлагане на обществена поръчка, тъй като дружеството вече е притежавало плавателни съдове, адаптирани към изискванията на спецификациите за обществената поръчка.

⁽¹⁾ Решение по дело *Altmark Trans GmbH u. Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Altmark)*, C-280/00, EU:C:2003:415, точка 75.

⁽²⁾ Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета относно прилагането на принципа за свободно предоставяне на услуги в областта на морския превоз в рамките на държавите членки (морски каботаж) (ОВ L 364, 12.12.1992 г., стр. 7), включен в Споразумението за ЕИП с Решение на Съвместния комитет № 70/97 (ОВ L 30, 5.2.1998 г., стр. 42, и Притурка за ЕИП № 5, 5.2.1998 г., стр. 175).

- (24) Освен това, в съответствие със спецификациите за обществената поръчка задачата за обществена услуга е била формулирана под формата на три алтернативи. Това би могло да свидетелства за наличието на допълнителна информация и/или критерии за тежест на тези алтернативи. С оглед на факта, че тази информация не е била включена в документацията за възлагане на обществената поръчка, Надзорният орган изрази съмнения дали обществената поръчка така, както е замислена, е създала стимули за потенциални оференти, различни от Hurtigruten, които биха били склонни да представят оферти в съответствие с изискванията на трите различни алтернативи и за различна алтернатива от избраната в действителност.
- (25) Надзорният орган накрая изрази съмнения дали Споразумението с Hurtigruten е съвместимо с функционирането на Споразумението за ЕИП, тъй като не е получил никаква информация от норвежките органи по отношение на съображенията за съвместимост.

5. МНЕНИЯ НА НОРВЕЖКИТЕ ОРГАНИ

- (26) Норвежките органи потвърждават своята позиция, че Споразумението с Hurtigruten не включва държавна помощ за Hurtigruten, тъй като всичките четири условия по делото *Altmark* са изпълнени.

5.1. УСЛОВИЯ ПО ДЕЛОТО ALTMARK

- (27) По отношение на първото условие по делото *Altmark* норвежките органи твърдят, че съответната услуга от общ икономически интерес (УОИИ) е непрекъснатият и ежедневен транспорт на пътници и товари по протежението на целия норвежки бряг с повече от 30 междинни пристанища, при което се гарантира, че има достатъчно капацитет за пътници, обслужвани по ЗИОУ, за всички отсечки през цялата година. Фактът, че има излишен капацитет, например за някои участъци и особено през зимния сезон, е неизбежен, и не следва да поставя под въпрос определението на УОИИ. Освен това този резервен капацитет не показва, че подобни транспортни услуги биха били предоставени в отсъствието на ЗИОУ, особено като се има предвид липсата на съответни алтернативи поради особеностите на услугата (т.е. дълги разстояния, малка гъстота на населението, лошо време, предимно постоянни разходи и т.н.). Вместо това, според норвежките органи, въпросът за Надзорния орган следва да бъде да прецени дали е била налице явна грешка при определяне на изисквания капацитет на 320 за пътници, обслужвани по ЗИОУ, и 120 за пътници, настанявани в каюти.
- (28) В отговор си на аргумента на Надзорния орган в решението за откриване на процедурата относно използването на капацитета и сезонните колебания ⁽¹⁾ норвежките органи се позовават на Решение 2013/435/ЕС на Комисията относно държавна помощ, приведена в действие от Франция в полза на Société Nationale Corse Méditerranée и Compagnie Méridionale de Navigation (SNCM), в което се посочва, че „[...] Комисията счита, че установяването за всяка разглеждана линия на липса на частна инициатива спрямо добре идентифицирана нужда от транспорт само през ненатоварените периоди е достатъчно да оправдае включването в обхвата на обществената услуга на основната услуга за цялата година за всички тези линии.“ ⁽²⁾.
- (29) По време на разследването Надзорният орган обърна внимание на възможността Hurtigruten да има гъвкав флот по отношение на големината според сезонните колебания (напр. по-малки плавателни съдове през зимата и по-големи през лятото). Норвежките органи отговориха, че това, макар и теоретично възможно, на практика е икономически неосъществимо, защото ще изисква много голям флот с възможност за пренасочване на по-малките кораби другата през лятото и на по-големите кораби — през зимата.
- (30) В допълнение на това, що се отнася до въпрос, повдигнат от Надзорния орган относно необходимия минимален размер на плавателните съдове, които ще обслужват крайбрежния маршрут Берген—Киркенес, норвежките органи считат, че изискване за определена големина е необходимо предвид суровите метеорологични условия по маршрута, за да се гарантира редовността на услугата и безопасността на пътниците и екипажа.
- (31) При всички случаи, според норвежките органи разходите за извършване на услугите с по-малки плавателни съдове няма да бъдат значително по-малки. Предоставената информация показва, че разходите се увеличават с големината на съдовете, но не и пропорционално на увеличаването на капацитета и спалните места в каютите, и този увеличен капацитет ще бъде продаван на търговски пазар и ще има положителен принос (ще покрива всички променливи разходи и част от постоянните разходи) и по този начин ще намали необходимостта от компенсация за извършването на обществената услуга.

⁽¹⁾ Решение за откриване на процедурата, точка 43.

⁽²⁾ ОВ L 220, 17.8.2013 г., стр. 20, точка 147.

- (32) Освен това норвежките органи подчертават, че ако всички плавателни съдове във флота бяха от най-малкия възможен размер, позволяващ обслужване на крайбрежния маршрут, предоставената компенсация щеше очевидно да е недостатъчна. Напротив, използването на по-големи съдове, които биха могли да бъдат използвани също и за търговски цели, ще позволи разпределяне на разходите, а по този начин и по-ниски разходи за ЗИОУ.
- (33) По отношение на нуждата от зададения капацитет, норвежките органи твърдят, че капацитетът е зададен на подходящо равнище (вж. раздел 5.3 по-долу относно първия доклад на BDO от 2016 г.).
- (34) И накрая, по отношение на съмненията на Надзорния орган във връзка с товарния транспорт за маршрута Тромсø — Киркенес — Тромсø и факта, че тази услуга не е регулирана ценово, норвежките органи твърдят, че от член 4, параграф 2 от Регламента за морския каботаж не следва, че всички включени в него изисквания трябва да бъдат наложени. Hurtigruten е сключило споразумение с Nor Lines AS, при което целият капацитет за транспортиране на стоки е бил продаден, а годишното възнаграждение съгласно това споразумение е отразено пряко в бюджета на Hurtigruten, представен в процедурата за възлагане на обществена поръчка.
- (35) Що се отнася до второто условие по делото *Altmark*, норвежките органи цитират, наред с другото, решението на Общия съд по делото *TV2/Denmark/Европейска комисия*, където Общият съд постановява, че второто условие по делото *Altmark* няма за цел да се наложи задължение на националните органи да следят сумата на разходите, направени от получателя на компенсацията ⁽¹⁾. Следователно според норвежките органи това условие не налага ограничения върху това какви увеличения на разходите могат да бъдат компенсирани. Вместо това различните категории разходи, определени в спецификациите за обществената поръчка, които са в основата на отделните сметки, комбинирани с подходящи кодове на разпределение за отделяне на ЗИОУ от търговските разходи, явно имат за цел и като резултат определяне на параметрите на компенсацията, докато конкретното базово изчисление на разходите е оставено на оферентите по време на процедурата за възлагане на обществена поръчка.
- (36) Според норвежките органи съгласно решението по делото *Altmark* не се изисква на органите да се позволи да основат техните изчисления на параметрите на компенсацията изключително на модел от типа „разход на пътнико-километър“. В настоящия случай, предвид сложността на предоставената УОИИ това просто не би било от значение, тъй като размерът на компенсацията е бил определен предварително на годишна основа за целия срок на Споразумението с Hurtigruten, докато Hurtigruten ще носи риска както за увеличаване, така и за намаляване на разходите и приходите.
- (37) Според Норвегия този нетен подход към договора на Споразумението с Hurtigruten не нарушава второто условие по делото *Altmark*. Както се твърди, този механизъм служи като стимул за дружеството да извършва услугата по икономически най-ефективен начин, предоставяйки му възможността да влияе върху неговите маржове на печалба. В противен случай, без наличието на стимул да влияе върху разходите, това би довело до по-високи разходи за услугата, тъй като за дружеството не би имало полза да изпълнява услугата по икономически по-ефективен начин. Следователно според норвежките органи въпросът не е дали един нетен договор, каквото е Споразумението с Hurtigruten, отговаря на второто условие по делото *Altmark*, а по-скоро дали нивото на реално постигнатата печалба е разумно като се вземе предвид, наред с другото, нивото на риска, свързан с предоставянето на УОИИ.
- (38) Що се отнася до проведените между страните преговори, норвежките органи посочват, че макар действителното ниво на компенсацията да е било променено вследствие на тези преговори, параметрите и методологията за изчисляване на компенсацията по никакъв начин не си били изменени. Тези преговори са довели до намаляване на компенсацията с [...] милиона NOK спрямо първоначалната оферта, т.е. от [...] милиона NOK на 5 120 милиона NOK, като обаче са отразени и някои промени, направени по договора за обществената поръчка.
- (39) Що се отнася до съмненията на Надзорния орган относно няколко договорни клаузи, позволяващи коригиране на компенсацията например в случай на промени в производството или в случай на непредвидени събития, норвежките органи твърдят, че те не следва да се оценяват самостоятелно, а като част от договора като цяло ⁽²⁾. Освен това съгласно Споразумението с Hurtigruten тези клаузи не могат да доведат до съществени промени в производството, а окончателната компенсация трябва да отразява нарасналите разходи или приходи, произтичащи от промените. В представеното от Норвегия становище също така се отбелязва, че тези клаузи не целят да се покрият евентуални непредвидени загуби или разходи, а просто да се гарантира, че икономическият баланс на Споразумението с Hurtigruten е запазен ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Решение по дело T-674/11, EU:T:2015:684, т. 103.

⁽²⁾ Вж. решение по Съединени дела E-10/11 и E-11/11 *Hurtigruten* [2012] EFTA, Ct. Rep. 758, т. 122.

⁽³⁾ SNCM, т. 197.

- (40) Позовавайки се на разпоредбата за периода на неизползване, включена в Споразумението с Hurtigruten, раздел 4-1 (точка 3), норвежките органи считат, че поради опита на Hurtigruten с предоставянето на услугата са необходими най-малко 110 работни дни (10 за всеки кораб) на година за планирано техническо обслужване и непредвидени прекъсвания в работата, за да може дружеството да бъде в пълно съответствие с всички приложими изисквания за безопасна работа в морето. Беше предоставена информация, показваща че през периода 2007—2014 г. в повечето случаи таванът от 110 дни е бил превъзнесен, което показва, че този таван не е бил зададен високо.
- (41) По отношение на пристанищните такси норвежките органи отбелязват, че те представляват разходен елемент за Hurtigruten. Равнището на пристанищните и другите такси се основава на Норвежкия закон за пристанищата („НЗП“) от 2009 г. и като такива те са били включени в документацията за обществената поръчка. Въпреки това, след като Споразумението с Hurtigruten е влязло в сила, Hurtigruten е било уведомено за значителни увеличения на цените в някои пристанища и общо увеличение на цените в много други, извън обхвата на инфлационния индекс, предвиден от Споразумението с Hurtigruten. Според норвежките органи е било налице общо увеличение от 40,4 % в пристанищните такси след 2009 г. (включително търговските операции) ⁽¹⁾. По този начин всякакви намаления на новото и увеличено ниво на пристанищните такси не може да се счита, че включва елементи на държавна помощ, тъй като компенсацията се основава на по-ниските първоначални пристанищни такси.
- (42) И накрая, що се отнася до съмненията на Надзорния орган, че не е съществувала методология за изчисляване на разумна печалба, норвежките органи посочват, че тя се изчислява чрез съотношението на печалбата преди данъци към общите приходи („ЕВТ“), като се вземат предвид конкретните рискове, свързани с предоставянето на определената УОИИ, и в съответствие с приложение Г към спецификациите за обществената поръчка, което подробно определя как се изчислява компенсацията за ЗИОУ, включително и принципите за разпределение на разходите. След преговори окончателният размер на компенсацията е бил определен като печалба преди данъци (ЕВТ) от [...] %. Действителният марж на печалбата обаче очевидно е бил по-нисък: [...] % (2012 г.), [...] % (2013 г.) и [...] % (2014 г.). Освен това, когато тази печалба преди данъци е била заменена с по-подходящ показател за възвращаемост, като например възвращаемост на вложения капитал („ROCE“), норвежките органи обясниха, че очакваната възвращаемост ROCE по договора е била в рамките на разумен интервал (вж. точки 73 и 74 по-долу относно втория доклад на BDO от 2016 г.).
- (43) Що се отнася до третото условие по делото *Altmark*, отговорът на норвежките органи се основава на аргумента за широки права на преценка, с каквито те се ползват, когато става въпрос за модела за разпределение на разходите, и че оценката на Надзорния орган е ограничена до въпроса дали е налице явна грешка в оценката.
- (44) Норвежките органи също така изтъкват, че това условие не означава непременно, че винаги трябва да се предвиждат механизми за възвръщане на предоставени средства или договорни споразумения за промяна на равнището на компенсация, за да се избегне свръхкомпенсация. По-скоро „[...] всеки механизъм относно избора на доставчик на услуги трябва да бъде решен по такъв начин, че нивото на компенсация да се определя въз основа на тези елементи“ ⁽²⁾. Тъй като Hurtigruten досега не е получавало компенсация, надвишаваща покриването на разходите и маржа на печалба, свързан с договорената компенсация, не е имало нужда от такъв механизъм за възвръщане на предоставени средства.
- (45) Що се отнася до нивото на разумната печалба, норвежките органи твърдят, че печалбата може да варира през годините, а договорите, които предоставят стимули за доставчика на услугата, не са непременно знак за свръхкомпенсация.
- (46) В допълнение на това норвежките органи обясниха, че финансова оценка е била извършена преди поканите за участие в процедурата за възлагане на обществената поръчка, в която са описани очакваните разходи и приходи, както и очакванията за норма на възвращаемост от капитала („RoC“), представена като среднопретеглена цена на капитала („WACC“), която да бъде в рамките на интервал от [...] % до [...] % върху общия капитал ⁽³⁾. Била е извършена и последваща финансова оценка, за да се проучи офертата на Hurtigruten, заключението от която е, че тя би довела до по-висока RoC, която би могла да доведе до кръстосано субсидиране на търговските операции ⁽⁴⁾. В резултат на това норвежките органи са започнали преговори, които са довели до намаляване на компенсацията, което е било счтено за приемливо (както е описано в точка (42)). Постигнатите чрез преговорите резултати са били разгледани и обосновани в последната финансова оценка на BDO (вж. раздел 5.4 по-долу относно втория доклад на BDO от 2016 г.).

⁽¹⁾ Жалбоподателите посочват, че според Асоциацията на норвежките пристанища увеличението на разходите по крайбрежния маршрут от периода 2009—2014 г. е било около 17 %. Увеличението се дължи отчасти на увеличение на цените като цяло, отчасти на увеличение на средния брутен тонаж на флота на Hurtigruten и отчасти на по-високи разходи за поддръжка и развитие на инфраструктурата, резултат от по-строги разпоредби и стандарти за инфраструктурни проекти.

⁽²⁾ Прилагане на правилата за държавната помощ към компенсацията за предоставяне на услуги от общ икономически интерес (ОВ L 161, 13.6.2013 г., стр. 12 (приложение I) и Притурка за ЕИП № 34, 13.6.2013 г., стр. 1), параграф 60.

⁽³⁾ Бележка на BDO, „Price estimates, accounting separation and reporting“ [„Ценови оценки, счетоводно разделяне и отчетност“], Осло, 22 февруари 2010 г.

⁽⁴⁾ Бележка на BDO, „The Bergen - Kirkenes route – New alternatives for price estimates“ [„Маршрутът Берген — Киркенес — Нови алтернативи за ценови оценки“], Осло, 9 юни 2010 г.

- (47) По отношение на опасението на Надзорния орган в решението за откриване на процедурата, че Hurtigruten не резервира капацитет за пътници, обслужвани по задължението, свързано с извършване на обществена услуга, а вместо това продава капацитет на круизни пътници, като в същото време запазва компенсацията за извършване на обществена услуга на същото равнище, норвежките органи подчертават, че в Споразумението с Hurtigruten не се забранява на Hurtigruten да продава билети на круизни пътници, стига да няма търсене от страна на пътници, обслужвани по ЗИОУ.
- (48) Във всеки случай според норвежките органи Hurtigruten има относително ниска степен на използване на капацитета на своите кораби ([...] %). В резултат на това в по-голямата част от случаите е налице свободен капацитет. Освен това броят на продадените допълнителни търговски билети като цяло е малък (вж. раздел 5.3 по-долу относно първия доклад на BDO от 2016 г.).
- (49) Норвежките органи признават, че в редки случаи пътниците, обслужвани по ЗИОУ, в рамките на запазения капацитет от 120, не са в състояние да получат спално място в каюта. Все пак това се компенсира от гаранцията за пътуване, въведена на 24 септември 2014 г. ⁽¹⁾.
- (50) По отношение на въпроса за същественото увеличение на компенсацията съгласно Споразумението с Hurtigruten в сравнение с предишния договор за периода 2005—2012 г., норвежките органи твърдят, че текущото споразумение с Hurtigruten трябва да се оценява независимо от предишното, като се отчитат действителните разходи за поддържане на услугата и предвид принципите за разделяне на сметките, обяснени в доклада на BDO от 2015 г. (вж. раздел 5.2 по-долу).
- (51) Освен това, що се отнася до аргумента на Надзорния орган, че Hurtigruten продължава да получава компенсация за услуги, които не се извършват, норвежките органи подчертават, че голяма част от разходите, произтичащи от задължения за ЗИОУ, са разходи за капацитет, които остават незасегнати от броя на пътниците на борда във всеки един момент. В допълнение на това затварянето на пристанища, например поради извънредни метеорологични условия, не намалява постоянните разходи (с изключение на пристанищните такси), а по-скоро генерира допълнителни разходи за дружеството ⁽²⁾.
- (52) В представеното от Норвегия становище също така се твърди, че нивото на компенсацията съгласно Споразумението с Hurtigruten се основава на разделянето на рисковете и задълженията между страните. Тоест, рискът от неизпълнение поради екстремни метеорологични условия е бил прехвърлен на предоставящия орган в преговорите между страните и нивото на компенсация по този начин е било съответно намалено, без това да създава затруднения във връзка с третото условие по делото *Altmark*.
- (53) И накрая, във връзка с отменените услуги за пристанище Mehamn норвежките органи предоставят описание на събитията, което показва, че щетите за пристанището са били компенсирани от дружеството през есента на 2012 г. и че пристанището не е било ремонтирано въпреки молбата на Hurtigruten. Неотстраняването на щетите от страна на пристанищния орган е довело до постепенно влошаване на състоянието на кея, резултатът от което е бил, че въз основа на споразумение с предоставящия орган дружеството е спряло да посещава пристанището от януари 2014 г. до неговото ремонтиране и официално отваряне за Hurtigruten отново през септември 2014 г. Междувременно е бил установен сухоземен транспорт на товари и пристанищното време в Kjøllefjord е било увеличено.
- (54) Във всеки случай норвежките органи твърдят, че като част от финансовия преглед за 2014 г., поради факта, че предоставящият орган и Hurtigruten са постигнали споразумение да отменят посещенията в пристанището, тази отмяна се счита за промяна в обслужването съгласно раздел 6 на Споразумението с Hurtigruten, водеща до коригиране на окончателната компенсация. Следователно тази отмяна не може да се счита за нарушаване на Споразумението с Hurtigruten и не води до свръхкомпенсация съгласно Споразумението с Hurtigruten.
- (55) Що се отнася до четвъртото условие по делото *Altmark* и изразените от Надзорния орган съмнения дали процедура за възлагане на обществена поръчка като тази в настоящия случай, където има само една представена оферта, може да се счита за достатъчна, за да се гарантира предоставянето на услугата при най-ниски разходи за общността, норвежките органи твърдят, че настоящата процедура за възлагане на обществена поръчка е била проведена като открита процедура в съответствие с правилата за обществените поръчки.

⁽¹⁾ В ситуация, в която пътник, обслужван по ЗИОУ, не е в състояние да получи спално място в каюта, съгласно гаранцията за пътуване той може да поиска или безплатно пътуване без спално място в каюта при планирания курс, или безплатно пътуване със спално място в каюта при следващия курс. Пътната гаранция не е била упражнена през 2014 г., но е била използвана 15 пъти през 2015 г.

⁽²⁾ Отнасящи се, наред с другото, до промени в резервациите на пътниците, намиране на алтернативен превоз за пътници и товари, разходи за възстановяване на средства, самолетни билети, хотели, таксите и чартърни автобуси.

- (56) Норвежките органи също така твърдят, че използването на „най-ниската цена“ като единствен критерий за оценка на офертите не може да означава, че е нарушено четвъртото условие по делото *Altmark* ⁽¹⁾.
- (57) Освен това, във връзка с посочените в търга три алтернативни маршрута, норвежките органи обясняват, че съгласно съдебната практика на Норвежкия съвет за жалби по обществени поръчки („KOFA“), ако на оферентите не са дадени указания относно алтернативите, възлагането на поръчката трябва да се основава на оценка на това коя оферта като цяло изглежда икономически най-изгодна. Норвежките органи също така се позовават и на спецификациите за обществената поръчка в раздел 2.14, където е посочено, че възлагащият орган си запазва правото да избира свободно между алтернативните тържни оферти ⁽²⁾.
- (58) По въпроса за това, че е била представена само една оферта, което по принцип не е достатъчно, за да се гарантира изпълнението на четвъртото условие по делото *Altmark*, норвежките органи считат, че това само по себе си не може да се разбира като общо изключване. В действителност трябва да бъде извършена допълнителна оценка на това дали процедурата за възлагане на обществената поръчка все пак е довела до достатъчно открита и реална конкуренция. По мнението на норвежките органи действително са били взети няколко мерки с цел да се стимулира конкуренцията между различните оператори (напр. алтернативни модели, намален капацитет, достатъчно време между подаването на офертите и началната дата, удължаване на срока за подаване на оферти). Освен това Hurtigruten е знаело, че и други дружества най-малкото са проявили интерес за участие в процедурата за възлагане на обществена поръчка.
- (59) Що се отнася до условията за съвместимост, норвежките органи признават, че решението за УОИИ не е приложимо, тъй като Споразумението с Hurtigruten е превишило прага от 300 000 пътници през двете финансови години преди възлагането на ЗИОУ ⁽³⁾.
- (60) Въпреки че според Норвегия мярката не представлява държавна помощ съгласно делото *Altmark*, ако тя трябваше да се оценява съгласно рамката на Надзорния орган за държавна помощ под формата на компенсация за обществена услуга (наричана по-долу „рамката“) ⁽⁴⁾, тя би изпълнявала всички условия за съвместимост, предвидени в нея.
- (61) По-специално по отношение на пропорционалността норвежките органи твърдят, че направените изчисления са в съответствие с изискванията на съдебната практика и с практиката за вземане на решения на Европейската комисия, тъй като са взети предвид само действителните разходи за изпълнение на задълженията за ЗИОУ, следвайки правилно разпределение на разходите и приходите между ЗИОУ и услугите с търговска цел, и като се взема предвид разумна норма на печалба от [...] % (ЕБТ).

5.2. ДОКЛАД НА BDO ОТ 2015 Г. ⁽⁵⁾

- (62) Норвежките органи възложили на консултантската фирма BDO да изготви доклад, в който бяха разгледани бюджетните и действителните финансови резултати на Hurtigruten през 2012 г. и 2013 г., поотделно за: а) закупените от правителството услуги по маршрута Берген — Киркенес; и б) съвкупността от услуги, предоставяни от Hurtigruten по същия маршрут (т.е. и търговските, и поръчаните от правителството услуги).
- (63) В тази си задача BDO направи разграничение между разходи за капацитет, разходи за пътници и разходи, свързани с маркетингови и продажбени дейности.
- (64) Разходите за капацитет, които се приемат за фиксирани разходи, са определени като разходите, направени от плавателните съдове, плаващи по западения маршрут с конкретни междинни пристанища, и включват всички дейности, свързани с управлението на плавателните съдове по крайбрежието. Разходите за капацитет се състоят от следните елементи: екипаж по безопасността, масло и гориво, ремонт и поддръжка, пристанищни разходи, разходи

⁽¹⁾ Прилагане на правилата за държавната помощ към компенсацията за предоставяне на услуги от общ икономически интерес (ОВ L 161, 13.6.2013 г., стр. 12 (приложение I) и Притурка за ЕИП № 34, 13.6.2013 г., стр. 1), параграф 67.

⁽²⁾ В раздел 2.14 текстът продължава: „Изборът ще бъде направен въз основа на оценка на нивото на цените на различните алтернативи в сравнение с различията по отношение на честотата на извършване на услугата между различните алтернативи. След като бъде избрана алтернатива, възлагащият орган ще избере офертата, в която се предлага най-ниската цена за целия срок на договора (по цени от 2011 г.).“

⁽³⁾ Решение 2012/21/ЕС на Комисията от 20 декември 2011 г. относно прилагането на член 106, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз за държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга, предоставяна на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес (ОВ L 7, 11.1.2012 г., стр. 3), включено в точка 1, буква з) от приложение XV към Споразумението за ЕИП.

⁽⁴⁾ ОВ L 161, 13.6.2013 г., стр. 12 (приложение II) и Притурка за ЕИП № 34, 13.6.2013 г., стр. 1.

⁽⁵⁾ Бележка на BDO, „An assessment of Hurtigruten's reported income statements“, („Оценка на представените от Hurtigruten отчети за приходите и разходите“), Осло, 14 януари 2015 г.

за застраховки, амортизация/лизинг на плавателния съд и нетни финансови разходи. Разходите за пътници, както и разходите, свързани с маркетингови и продажбени дейности, се разглеждат като променливи разходи. Те включват всички дейности, пряко или непряко свързани с пътническия трафик. Пътническите разходи се състоят от следните елементи: разходите за продадените стоки, екипажа, който не е включен в екипажа по безопасността, разходите за маркетинг и извършване на продажбите, административни разходи и други разходи.

- (65) Разходите за капацитет след това са били разпределени на поръчаните от правителството услуги въз основа на дела на резервираните от правителството капацитет спрямо общия капацитет на флота, докато пътническите разходи са били разпределени въз основа на очакваните пътнически километри, изминати от пътниците на разстояние, спрямо общия брой на пътнически километри за всички пътници на флота. Разходите за маркетинг и продажби са били разпределени на поръчаните от правителството услуги въз основа на дела на очаквания нетен приход от пътници, определен чрез съотношението на пътниците по ЗИОУ към общия брой на пътниците.
- (66) Съгласно доклада и в двата сегмента а) и б), посочени по-горе в точка 62, и през двете години 2012 и 2013 г. е имало изоставане на реалните резултати на Hurtigruten в сравнение със стойностите, предвидени в бюджета от дружеството в неговата документация за обществената поръчка. BDO твърди, че фактът, че Hurtigruten е отчело нетна загуба от своите търговски операции, не следва да се разглежда като доказателство за кръстосано субсидиране. Това е така защото брутният марж по дейностите за пътници с търговска цел е положителен, но недостатъчен за покриване на съответните фиксирани разходи за капацитет (тъй като действителният брой на пътниците с търговска цел е бил под планираните в бюджета нива), от където идва общата нетна загуба от търговски операции.

5.3. ПЪРВИ ДОКЛАД НА BDO ОТ 2016 Г. ⁽¹⁾

- (67) Във втория доклад, възложен от норвежките органи, се анализира целесъобразността на изискването за минимален капацитет в Споразумението с Hurtigruten за периода 2012—2019 г. С цел да се стигне до заключение, в доклада се оценяват всички курсове на всички кораби между всички междинни пристанища в годините преди търга, т.е. годините 2008—2010 г., въз основа на подробни статистически данни, получени от Hurtigruten, относно броя на пътниците, пътували на всеки кораб на различните дати и участъци през 2015 г., като се вземат предвид резултатите от проведено от ТØI проучване през 2002 г. за същата цел в контекста на споразумението, обхващашо периода 2005—2012 г. ⁽²⁾.
- (68) В доклада се приема, че тъй като степента на използване на участъците изглежда е една и съща през 2015 г. и 2002 г., и тъй като е имало малка промяна в сезонните колебания, тази ситуация е останала постоянна и в периода 2008—2010 г.
- (69) Съгласно доклада за всички участъци през годината, обслужвани по ЗИОУ, има значителен брой пътници. Въпреки това цифрите очевидно са по-високи през летните месеци. По-специално през периода от юни до август около 1/3 от курсовете са извършени с 320 или повече пътници, обслужвани по ЗИОУ, поне за един участък. Средният максимален брой пътници, обслужвани по ЗИОУ, през тези месеци е около 285, докато през периодите от януари до май и от септември до декември този брой е около 142 ⁽³⁾.
- (70) В доклада също така се заключава, че има големи разлики в броя на пътниците, обслужвани по ЗИОУ, за всеки участък. От общо 70 участъка (както е показано на фигурите, представени в доклада) при 14 участъка максималният брой на пътниците по ЗИОУ е превишавал 320 за годините 2008 и 2010 г. През 2009 г. е имало 7 участъка, при които максималният брой на пътниците, обслужвани по ЗИОУ, е превишавал 320.

⁽¹⁾ Бележка на BDO, „Analysis of Distance Travellers using Hurtigruten“ („Анализ на пътуващите на разстояние, които използват Hurtigruten“), Осло, 12 февруари 2016 г.

⁽²⁾ ТØI rapport 609/2002 — Utredning av transportstandarden for kysten Bergen — Kirkenes.

⁽³⁾ В доклада също така се посочва, че средният брой на пътниците, обслужвани по ЗИОУ (като се отчитат всички участъци), през периода от юни до август, е около 112, докато през периодите от януари до май и от септември до декември този брой е около 55. „Плавателният курс“ се определя като един кораб, плаващ по целия маршрут Берген — Киркенес — Берген, докато „участък“ е еднопосочно плаване между две пристанища по маршрута.

- (71) Що се отнася до използването на спалните каюти, в доклада се посочва, че за 2015 г. за всеки участък средният максимален брой на спалните места в каютите, използвани от пътниците по ЗИОУ, е бил 225, докато средният брой на спалните места в каютите, използвани от пътниците, обслужвани по ЗИОУ, е бил около 60 ⁽¹⁾.
- (72) И накрая, в доклада се посочва, че по-голямата част от курсовете са били с капацитет за най-малко 320 пътници, обслужвани по ЗИОУ, за всички участъци.

5.4. ВТОРИ ДОКЛАД НА BDO ОТ 2016 Г. ⁽²⁾

- (73) Норвежките органи възложиха на BDO изготвянето на втори доклад от през есента на 2016 г., като поискаха от консултантите да създадат алтернативен модел за оценка на разумната печалба, основана на ROCE, и методологията за разпределяне на разходите, представена в документацията за обществената поръчка, — приложение Г. Целта е била на първо място да се оцени очакваното ниво на ROCE по договора, както е било договорено (т.е. за целия срок на договора), и второ, да се определи интервал на разумната печалба по договора въз основа на набор от целеви показатели.
- (74) BDO оценява, че възвращаемостта на вложения капитал (ROCE) по договора за ЗИОУ е била [...] %. BDO сравни тази стойност с три различни целеви показатели: WACC в размер на [...] %, изчислена от независимо брокерско дружество през 2009 г., когато е следяло Hurtigruten на фондовата борса; дисконтовия процент в размер на [...] %, прилаган в амортизационните тестове, използвани във финансовите отчети на Hurtigruten през 2009 г.; и целеви показател в размер на [...] %, основан на четири публично търгувани дружества, занимаващи се с пътнически круизи. BDO също така изчисли текущата средна действителна възвръщаемост на вложения капитал (ROCE) от периода 2012—2015 г. като [...] %.

6. МНЕНИЯ НА ЖАЛБОПОДАТЕЛИТЕ ОТНОСНО СТАНОВИЩЕТО НА НОРВЕЖКИТЕ ОРГАНИ

- (75) Жалбоподателите са получили неуповителен вариант на представеното от норвежките органи становище чрез искане за публична информация пред съответните органи.
- (76) Жалбоподателите подкрепят предвиденото определение на Споразумението с Hurtigruten като УОИИ по отношение на обслужването на маршрута поради факта, че тази услуга не може да бъде предоставена само от пазара като се има предвид малката гъстота на населението, липсата на инфраструктура и отдалечеността на северните норвежки региони.
- (77) Що се отнася до изискването за капацитет, жалбоподателите считат, че за по-голямата част от обслужваните пристанища това е от второстепенно значение, тъй като важен е фактът, че има ежедневни и редовни курсове, предоставящи пътнически и товарни услуги по крайбрежния маршрут.
- (78) Въпреки това жалбоподателите твърдят, че предвидената в текущото Споразумение с Hurtigruten компенсация е твърде висока на фона на намаления брой на пътниците, обслужвани по ЗИОУ (увеличението на разходите по крайбрежния маршрут за периода 2009—2014 г. е било около 17 %), и като се има предвид, че общият капацитет на използване е бил увеличен, компенсацията е предназначена за покриване на потенциалния недостиг в търговското използване на капацитета с цел да се поддържа същото ниво на услугата, извършвана по ЗИОУ.
- (79) И накрая, жалбоподателите изразяват критика относно липсата на механизъм за възстановяване на средства в Споразумението с Hurtigruten или на ясен таван на компенсацията, който, ако съществуваше, щеше да предоставя достатъчно стимули за ефективност, като в същото време гарантира, че няма наличие на свръхкомпенсация.

II. ОЦЕНКА

1. НАЛИЧИЕ НА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ

1.1. ПОНЯТИЕ ЗА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ

- (80) Съгласно член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП дадена мярка представлява държавна помощ, ако са изпълнени кумулативно посочените по-долу условия. Мярката: i) се предоставя от държавата или чрез ресурси на държавата; ii) предоставя избирателно икономическо предимство на получателя; iii) е в състояние да окаже въздействие върху търговията между договарящите се страни и да наруши конкуренцията.

⁽¹⁾ Информацията относно спалните места в каютите, използвани от пътници, обслужвани по ЗИОУ, през периода 2008—2010 г., не беше на разположение.

⁽²⁾ Бележка на BDO, „An assessment of the rate of return“ („Оценка на нормата на възвръщаемост“), Осло, 19 декември 2016 г.

- (81) В своето решение за откриване на процедурата Надзорният орган заключи, че точки i) и iii) са изпълнени. Норвежките органи не са предоставили никаква допълнителна информация, оспорваща тази констатация. Следователно Надзорният орган тук ще оцени само дали Споразумението с Hurtigruten е предоставило на Hurtigruten избирателно икономическо предимство.

1.2. ИЗБИРАТЕЛНО ИКОНОМИЧЕСКО ПРЕДИМСТВО В ПОЛЗА НА HURTIGRUTEN

- (82) За да представлява държавна помощ, мярката за помощ трябва да предоставя на Hurtigruten предимство, което го освобождава от някои разходи, които обикновено са за сметка на неговия бюджет.
- (83) От решението по делото *Altmark* следва, че когато държава предоставя компенсация за услуги, предоставени от предприятията получатели на помощта за изпълнение на ЗИОУ, такава мярка не попада в обхвата на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП. В решението си по делото *Altmark* Съдът на Европейския съюз постанови, че компенсацията за ЗИОУ не представлява държавна помощ, ако са изпълнени четири кумулативни критерия:
- i) „Първо, предприятието бенефициер трябва да бъде действително натоварено с изпълнението на задължения за обществена услуга и тези задължения трябва да бъдат ясно определени;
 - ii) Второ, параметрите, въз основа на които е изчислена компенсацията, трябва да бъдат предварително установени по обективен и прозрачен начин [...];
 - iii) Трето, компенсацията не би могла да надхвърля необходимото за покриване изцяло или отчасти на разходите, направени при изпълнението на задълженията за обществена услуга, като се имат предвид свързаните с тях приходи, както и разумна печалба за изпълнението на тези задължения;
 - iv) Четвърто, когато изборът на предприятие, което да бъде натоварено да изпълнява задължения за обществена услуга, не е направен в рамките на процедура по възлагане на обществена поръчка, която да позволи избирането на оферент, който е в състояние да предостави тези услуги при най-ниски разходи за общността, равнището на необходимата компенсация трябва да бъде определено въз основа на анализ на разходите, които добре управлявано и подходящо оборудвано с цел да може да удовлетвори необходимите изисквания за обществена услуга средно предприятие би направило, за да изпълни тези задължения, като има предвид свързаните с това приходи, както и разумна печалба за изпълнението на тези задължения.“⁽¹⁾.

1.2.1. Първото условие по делото *Altmark*

- (84) В решението за откриване на процедурата Надзорният орган е заявил, че ЗИОУ са ясно определени в раздел 4—1 от Споразумението с Hurtigruten по отношение на изискванията за обслужване на маршрута (т.е. ежедневните извършваните целогодишно и редовните курсове между Берген и Киркенес с 32 акостирации в определени междинни пристанища, както и товарния транспорт между Тромсьо и Киркенес), в раздел 4—2 от Споразумението с Hurtigruten, по отношение на изискванията за плавателните съдове, и в раздел 4—3 от Споразумението с Hurtigruten, по отношение на изискванията за тарифи и отстъпки, с изключение на товарния транспорт.
- (85) Надзорният орган обаче изрази съмнения дали изискването за резервен капацитет в раздел 4—2 от Споразумението с Hurtigruten може да бъде класифицирано от Норвегия като УОИИ, като се вземат предвид сезонните колебания в превоза на пътници с търговска цел. Съгласно Споразумението с Hurtigruten плавателните съдове, използвани по крайбрежния маршрут, имат най-малко пътнически капацитет 320 пътници, спални каюти с капацитет 120 пътници и багажно отделение с товарен капацитет 150 европалета при нормална височина на товара.
- (86) В допълнение на това Надзорният орган не е получил никаква информация относно използването на кейовете, докато по отношение на товарния транспорт за маршрута Тромсьо — Киркенес — Тромсьо Надзорният орган се е съмнявал дали ЗИОУ за товарния транспорт е ясно определено съгласно Споразумението с Hurtigruten предвид факта, че то не е регулирано ценово, както се изисква от член 4, параграф 2 от Регламента за морския каботаж. Съгласно раздел 4—3 от Споразумението с Hurtigruten, Hurtigruten има пълна свобода в определянето на тарифите.
- (87) Изпълнението на първото условие по делото *Altmark* трябва да бъде оценено по отношение на член 4, параграф 2 от Регламента за морския каботаж, в който се определят спецификациите, които следва да бъдат част от определението на ЗИОУ, а именно: пристанища, които трябва да бъдат обслужвани, регулярност, продължителност, честота, капацитет за предоставяне на услугата, прилагани тарифи и наемане на екипажа на плавателния съд.

⁽¹⁾ Решение по дело *Altmark*, C-280/00, EU:C:2003:415, т. 87—93.

- (88) Освен това, в съответствие с раздел 9 от Насоките за морски транспорт на Надзорния орган „[з]адължения за обществени услуги могат да бъдат налагани или договори за обществени услуги могат да бъдат сключвани за услугите, посочени в член 4 от Регламент (ЕИО) № 3577/92“ ⁽¹⁾.
- (89) При липса на конкретни правила на ЕИП, определящи обхвата за съществуването на УОИИ, норвежките органи разполагат с голяма свобода да определят дадена услуга като УОИИ и да предоставят компенсация на доставчика на услугата. Компетентността на Надзорния орган в това отношение се ограничава до проверка на това Норвегия не е допуснала явна грешка при определянето на услугата като УОИИ ⁽²⁾. Например, в контекста на определянето на специфични маршрути, в Съобщението относно тълкуването на Регламента за морския каботаж се потвърждава, че „[з]адълженията за обществени услуги по определени маршрути се определят [...] от държавите членки [...]“. По-специално такива задължения могат да бъдат предвидени за редовни (по разписание) услуги за островен каботаж в случай на невъзможност на пазара да предостави услуги на задоволително равнище“ ⁽³⁾.
- (90) Съгласно съдебната практика ЗИОУ могат да се налагат само ако са оправдани от необходимостта да се осигурят подходящи редовни услуги за морски транспорт, които не могат да бъдат осигурени единствено от пазарните сили. Поради това за националните органи е важно да покажат, че съществува реална необходимост от обществена услуга по отношение на ЗИОУ ⁽⁴⁾.
- (91) Въпросът е дали норвежките органи са допуснали явна грешка при определянето на минималния резервен капацитет на 320 пътници, обслужвани по ЗИОУ, спални места в каюти за 120 пътници и товарен капацитет за 150 европалета.
- (92) В решението за откриване на процедурата Надзорният орган подчертава, въз основа на предоставената информация ⁽⁵⁾, че компенсацията, получена от Hurtigruten за запазване на капацитет за пътници, обслужвани по ЗИОУ, значително е надвишавала реалното търсене на пътнически услуги по ЗИОУ. Поради това Надзорният орган не може да изключи вероятността тази разпоредба за резервиране на капацитет за пътници, обслужвани по ЗИОУ, да е ненужна, особено през зимния сезон, когато използването на услугата от търговски пътници естествено би било много по-слабо.
- (93) В хода на разследването норвежките органи представиха допълнителна информация относно използването на капацитета от двата типа пътници (включително каютите) и товарите, като посочиха факта, че целта на услугата е да се гарантира, че има достатъчен капацитет на разположение по *всички* отсечки от крайбрежния маршрут през цялото време (вж. по-горе в раздел 5.3 относно първия доклад на BDO от 2016 г.).
- (94) Надзорният орган отбелязва, че около 60 % от дела на очакваните разходи за капацитет се покриват от компенсацията за извършване на обществена услуга, докато едва около 30 % от дела на очакваните разходи за пътници са разпределени за пътници, обслужвани по ЗИОУ (въз основа на очакваното използване на кораби съответно от пътници, обслужвани по ЗИОУ, и круизни пътници), което следователно е признак за потенциално кръстосано субсидиране на търговските дейности, произтичащо от определения минимален резервен капацитет.
- (95) Въпреки това Надзорният орган признава, че поради естеството на въпросната услуга използването на капацитета може да има значителни регионални и сезонни колебания, тъй като пътниците, обслужвани по ЗИОУ, често плават по по-кратки отсечки, отколкото пътниците с търговска цел. Освен това през пиковите периоди по-специално степента на използване на търговския капацитет е висока в сравнение със степента на използване през слабия сезон. Следователно осигуряването на необходимия капацитет в пиковите периоди и по всички отсечки има

⁽¹⁾ ОВ L 240, 13.9.2007 г., стр. 9 и Притурка за ЕИП № 43, 13.9.2007 г., стр. 1, на разположение също и на адрес: www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/.

⁽²⁾ Решение по дело FFSA/Комисия, T-106/95, EU:T:1997:23, т. 99; Решение по дело *British United Provident Association Ltd (BUPA), BUPA Insurance Ltd и BUPA Ireland Ltd/Комисия на Европейските общности*, T-289/03, EU:T:2008:29, т. 268.

⁽³⁾ Съобщение на Комисията за тълкуване на Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета относно прилагането на принципа за свободно предоставяне на услуги в областта на морския превоз в рамките на държавите членки (морски каботаж), COM(2014) 232 final, 22.4.2014 г., раздел 5.2.

⁽⁴⁾ Решение по дело *Analir и други*, C-205/1999, EU:C:2001:107, т. 34.

⁽⁵⁾ Бележка на BDO от 2011 г., стр. 7.

неизбежния резултат, че плавателните съдове в слабите периоди имат значителен резервен капацитет в рамките на минималните изисквания, определени в Споразумението с Hurtigruten. Това се илюстрира от факта, че максималният брой на пътниците, обслужвани по ЗИОУ през ненатоварените периоди, като се вземат предвид всички участъци, е средно около 142, докато средният брой е около 55, тъй като няколко участъка имат много малко пътници, обслужвани по ЗИОУ.

- (96) В допълнение на това Надзорният орган признава, че услуга, подобна на извършваната съгласно Споразумението с Hurtigruten, не може да бъде предоставена на търговска основа, като се има предвид, че повечето оперативни разходи, като например разходи за кораби, заплати и гориво, са до голяма степен постоянни за целия срок на Споразумението с Hurtigruten и не могат да бъдат намалени или елиминирани през ненатоварените периоди. В тази връзка Надзорният орган е съгласен с аргумента на норвежките органи, че пренасочването на част от корабите през годината (т.е. използването на по-малки кораби през ненатоварения период и по-големи плавателни съдове в пиковите периоди) не би намалило значително оперативните разходи. От друга страна, това би създавало допълнителна икономическа тежест за Hurtigruten, тъй като то ще трябва да намери други пазари за преразпределение на неизползваните плавателни съдове.
- (97) Освен това, що се отнася до минималната необходима големина на плавателните съдове, които ще обслужват крайбрежния маршрут, Надзорният орган взема предвид факта, че редовността на услугата, както и съображенията за безопасност, биха оправдали определена големина на плавателните съдове.
- (98) Както беше посочено по-горе, държавите от ЕАСТ имат право на преценка при определянето на УОИИ, като се вземат предвид и специфичните ЗИОУ съгласно член 4, параграф 2 от Регламента за морския каботаж и другите характеристики (напр. техническите особености), определени в спецификациите за обществената поръчка в този случай, доколкото не е направена явна грешка. С оглед на гореизложеното, като по-специално се взема предвид фактът, както е показано по-горе в точка 69, че има значителен брой пътници, обслужвани по ЗИОУ, за всички участъци по крайбрежната линия през цялата година, Надзорният орган счита, че няма явна грешка в определения от норвежките органи минимален резервен капацитет, въпреки че той надвишава средното очаквано търсене за услуги, извършвани по ЗИОУ.
- (99) Надзорният орган също така отбелязва, че в мненията си жалбоподателите подкрепят даденото определение на Споразумението с Hurtigruten като УОИИ, която не би могла да бъде предоставена от пазара самостоятелно, като се имат предвид ниската гъстота на населението, липсата на инфраструктура и отдалечеността на северните норвежки региони.
- (100) Що се отнася до съмненията, изразени в решението за откриване на процедурата, свързани с липсата на ценово регулиране на товарните услуги, Надзорният орган е съгласен с норвежките органи, че в член 4, параграф 2 от Регламента за морския каботаж от държавите не се изисква да налагат всички посочени в него задължения на операторите, извършващи услугите. И наистина, публичните органи разполагат със значително право на преценка по отношение на начина, по който те избират да управляват, организират и финансират своите УОИИ ⁽¹⁾.
- (101) Следователно като се вземе предвид липсата на частна инициатива по отношение на обслужването на крайбрежния маршрут Берген — Киркенес, икономическите, техническите и географските съображения, посочени по-горе, както и съображенията относно използването на капацитета, представени в първия доклад на BDO от 2016 г., Надзорният орган не може да заключи, че определянето на минималния резервен капацитет на 320 пътници, обслужвани по ЗИОУ, каюти за 120 пътници и товарен капацитет за 150 европалета, излиза извън онова, което е било необходимо и пропорционално за действителните нужди на обществената услуга.
- (102) С оглед на гореизложеното Надзорният орган счита, че ЗИОУ по изискването за резервен капацитет от раздел 4—2 на Споразумението с Hurtigruten е достатъчно ясно определено и следователно е изпълнено първото условие по делото *Altmark*.
- (103) Надзорният орган сега ще оцени дали четвъртото условие по делото *Altmark* е изпълнено.

⁽¹⁾ Както беше посочено по-рано в точка 34, Hurtigruten е сключило споразумение с Nor Lines AS във връзка с наличието на товарен капацитет на корабите на Hurtigruten. По силата на това споразумение Nor Lines получава правото да използва товарното пространство на Hurtigruten за превоза на товари по маршрута Берген — Киркенес срещу възнаграждение, което е договорено между страните и е отразено в бюджета, представен за процедурата за възлагане на обществената поръчка.

1.2.2. Четвъртото условие по делото *Altmark*

- (104) В решението за откриване на процедурата Надзорният орган изрази съмнения относно това дали процедура за възлагане на обществена поръчка, при която е представена само една оферта, може да се счита за достатъчна, за да се гарантира предоставянето на услугата при „най-ниски разходи за общността“⁽¹⁾. Както беше споменато, Hurtigruten вече е извършвало тази конкретна услуга за морски транспорт, състояща се от комбиниран превоз на лица и стоки по протежението на норвежкия бряг от Берген до Киркенес в продължение на години⁽²⁾. Като заварен оператор по този начин Hurtigruten е имало значително конкурентно предимство, което е укрепило допълнително неговата позиция в процедурата за възлагане на обществена поръчка, като се има предвид, че то вече е притежавало плавателни съдове, адаптирани към изискванията на спецификациите за обществената поръчка.
- (105) С оглед на информацията, предоставена от норвежките органи по време на разследването, Надзорният орган поддържа становището, че процедурата за възлагане на обществена поръчка, която е довела до избора на Hurtigruten, не е дала възможност за открита и реална конкуренция. Това е независимо от факта, норвежките органи са предприели няколко мерки, за да се привлекат потенциални участници в търга, а именно като
- i) са предвидили в поканата за подаване на оферти алтернативни модели на плаване;
 - ii) са намалили изискването за минимален капацитет от 400 на 320 пътници и от 150 на 120 спални места в каюти; както и
 - iii) са предоставили на оферентите достатъчно време от крайния срок за представяне на оферти (30 септември 2010 г.) до датата за стартиране на услугата (1 януари 2013 г.), за да закупят или построят плавателни съдове за услугата, като се взема предвид и удължаването на крайния срок до 8 ноември 2010 г.
- (106) Трябва да се подчертае в тази връзка, че от много дълго време конкретният крайбрежен маршрут традиционно се е обслужвал от Hurtigruten по силата на договор за обществена услуга (дори преди сключването на Споразумението за ЕИП през 1994 г.)⁽³⁾.
- (107) За някои договорни периоди (напр. 1991—2001 г. и 2002—2004 г.) договорът за поръчката е бил пряко възлаган на Hurtigruten, докато за периодите 2005—2012 г. и 2012—2019 г. извършването на услугата е било предмет на процедура за възлагане на обществена поръчка, където Hurtigruten е бил единственият кандидат и по този начин победител в търга⁽⁴⁾.
- (108) Постоянната липса на конкуренция в съответния сектор, дори и със стартирането на процедурата за възлагане на обществена поръчка през 2005 г., показва неспособността на пазара да осигури достатъчен брой оператори с необходимия финансов капацитет, за да се отговори на техническите изисквания (по отношение на изискванията за капацитет и плавателни съдове) по договора.
- (109) Що се отнася до алтернативните модели на плаване до всички 34 пристанища, според спецификациите за обществената поръчка те са били публикувани, както следва:
- i) алтернатива 1: ежедневен плавателен курс през цялата година;
 - ii) алтернатива 2: плавателни курсове 7 дни в седмицата през лятото (8 месеца), 5 дни в седмицата през зимата (4 месеца); както и
 - iii) алтернатива 3: плавателни курсове 5 дни в седмицата през цялата година.
- (110) В спецификациите за обществената поръчка в точка 2.14 се подчертава: „[и]зборът ще бъде направен въз основа на оценка на нивото на цените на различните алтернативи в сравнение с различията по отношение на честотата между различните алтернативи. След като бъде избрана алтернатива, възложителят ще избере офертата, която предлага най-ниската цена за целия срок на договора (по цени от 2011 г.).“ В спецификациите за обществената поръчка допълнително се описват по-подробно определени качествени стандарти, които трябва да бъдат спазени от всички икономически оператори, независимо от избраната алтернатива.

⁽¹⁾ Прилагане на правилата за държавната помощ към компенсацията за предоставяне на услуги от общ икономически интерес (ОВ L 161, 13.6.2013 г., стр. 12 (приложение I) и Притурка за ЕИП № 34, 13.6.2013 г., стр. 1), параграф 68. В този контекст в миналото Комисията е смятала, че за да се изключи държавна помощ, размерът на компенсацията за изпълнение на ЗИОУ следва да съответства на пазарната цена, като съответният пазар е ефективно позволяващ конкуренция пазар с достатъчен брой потенциални оференти (вж. Европейската комисия, Неофициален документ относно услугите от общ икономически интерес и държавната помощ, 12.11.2002 г., параграф 87).

⁽²⁾ За обща информация относно Споразумението с Hurtigruten вж. Решение № 205/11/COL относно допълнителното споразумение за услугите на Hurtigruten, раздел 2 (ОВ L 175, 5.7.2012 г., стр. 19 и Притурка за ЕИП № 37, 5.7.2012 г., стр. 1).

⁽³⁾ Вж. Решение № 417/01/COL на Надзорния орган на ЕИП от 19 декември 2001 г. относно компенсациите за морски транспортни услуги съгласно „Споразумението Hurtigruten“, на разположение на <http://www.eftasurv.int>.

⁽⁴⁾ До 2006 г. услугата е била поддържана от две морски дружества, Ofotens или Vesteraalens Dampskipsselskap ASA и Troms Fylkes Dampskipsselskap. Двете дружества са се слели през март 2006 г., за да образуват Hurtigruten, което понастоящем предлага услугата.

- (111) Може да се твърди, че потенциалните кандидати не са били изключени от избора на някоя от посочените алтернативи с използването на неразходни критерии, както и че във всички случаи възложителят е поканил открито оферентите да изберат някоя от алтернативите, като е бил осведомен за факта, че избраният оферент ще бъде този, който предлага най-ниската цена за целия срок на договора.
- (112) Въпреки това, като има се предвид историята на предоставяне на съответната услуга и общите условия на договора, които предвид обстоятелствата са насочвали към първия алтернативен модел на плаване (този, който в крайна сметка е бил избран) и избора на Hurtigruten, другите потенциални кандидати може да са били обезкуражени да участват дори и при избора на друга алтернатива (въпреки че разликите между различните алтернативи не са били значителни), въпреки че възлагащият орган не е показал пряко предпочитание към първата алтернатива ⁽¹⁾.
- (113) Поради това Надзорният орган отбелязва, че процесът на възлагане на обществената поръчка, както е бил структуриран (включително и за предишните договорни периоди), въпреки че директно и необосновано не е изключил потенциални кандидати, не е постигнал възможно най-широко отваряне за реална конкуренция ⁽²⁾. За това може да са необходими такива мерки като по-ограничено възлагане по отношение на продължителността или обхвата, или отделно възлагане, например чрез разделяне на маршрута на различни отсечки или дневни разписания, и в съчетание с удължаване на срока от крайния срок за представяне на офертите до начална дата за предоставяне на услугата.
- (114) Вследствие на това полученият резултат от само една представена оферта не може да се счита за подходящо отражение на конкурентни пазарни условия.
- (115) Надзорният орган следователно заключи, че процедурата за възлагане на обществена поръчка, при която е била представена само офертата на Hurtigruten, не се счита за достатъчна, за да се гарантира предоставянето на услугата при „най-ниски разходи за общността“.
- (116) По отношение на втората част на четвъртото условие по делото *Altmark* норвежките органи не са представили информация, която да показва, че предоставената компенсация е била определена въз основа на анализ на разходите на типично предприятие.
- (117) В резултат на това, с оглед на гореизложеното, Надзорният орган отбелязва, че четвъртото условие по делото *Altmark* не е изпълнено.
- (118) Тъй като четирите условия по делото *Altmark* следва да се оценяват кумулативно, не е необходимо да се разглеждат второто и третото условие.

1.2.3. **Заключение относно условията по делото *Altmark***

- (119) Надзорният орган заключава, че компенсацията, предоставена съгласно Споразумението с Hurtigruten, не отговаря на всичките четири условия от решението по делото *Altmark*. Надзорният орган следователно заключава, че на Hurtigruten е предоставено предимство по смисъла на член 61, параграф 1 от ЕИП за извършване на съответната услуга.

2. ЗАКЛЮЧЕНИЕ ОТНОСНО НАЛИЧИЕТО НА ПОМОЩ

- (120) Надзорният орган счита, че компенсацията, предоставена съгласно Споразумението с Hurtigruten, е свързана с държавна помощ по смисъла на член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП.

3. ПРОЦЕДУРНИ ИЗИСКВАНИЯ

- (121) Съгласно член 1, параграф 3 от част I на протокол 3: „Надзорният орган на ЕАСТ следва да бъде информиран в разумен срок, който да му даде възможност да представи своето становище по отношение на всякакви планове за предоставянето или изменението на помощта. [...] Заинтересованата държава членка не може да започне прилагането на предложените мерки, докато тази процедура не доведе до постановяването на окончателно решение.“
- (122) Норвежките органи не са уведомили Надзорния орган за Споразумението с Hurtigruten. Поради това Надзорният орган стига до заключението, че норвежките органи не са спазили своите задължения съгласно член 1, параграф 3 от част I на протокол 3, без да се засяга прилагането на Решението за УОИИ.

⁽¹⁾ В действителност, съгласно представената информация, дружеството Boreal/Veolia Transport е зададо въпроси по време на сесията с въпроси и отговори от процедурата за възлагане на обществената поръчка и е обмисляло да участва.

⁽²⁾ Решение по дело CoNISMa, C-305/08, EU:C:2009:807, т. 37; Решение по дело Assitur, C-538/07, EU:C:2009:317, т. 26.

3.1. ПРИЛОЖИМОСТ НА РЕШЕНИЕТО ЗА УОИИ ⁽¹⁾

- (123) В Решението за УОИИ се определят условията, при които някои видове компенсации за обществени услуги ще се считат за съвместими с функционирането на Споразумението за ЕИП съгласно член 59, параграф 2 и освободени от изискването за предварително уведомяване съгласно член 1, параграф 3 от част I на Протокол 3 към Споразумението за надзорен орган и съд.
- (124) Има едно изключение от изискването за уведомяване съгласно член 2 от Решението за УОИИ, което може да е от значение в настоящия случай:
- „г) компенсация за предоставяне на услуги от общ икономически интерес във връзка с въздушни или морски връзки към острови, за които средният годишен трафик през двете финансови години, предшестващи годината на възлагане на услугата от общ икономически интерес, не надвишава 300 000 пътници;“
- (125) Съгласно представената информация прагът от 300 000 пътници е превишен.
- (126) Следователно Решението за УОИИ не може да бъде приложено.

4. СЪВМЕСТИМОСТ НА ПОМОЩТА

4.1. ПРАВНА РАМКА

- (127) Съвместимостта на компенсацията за обществени услуги за морски транспорт се оценява въз основа на член 59, параграф 2 от Споразумението за ЕИП в съчетание с рамката на Надзорния орган ⁽²⁾.
- (128) Принципите, определени в настоящата рамка, се прилагат само за компенсации за обществени услуги дотолкова, доколкото те представляват държавна помощ, която не попада в обхвата на Решението за УОИИ.
- (129) Съгласно съдебната практика на Съда на Европейския съюз държавите членки трябва да изтъкнат възможни основания за съвместимост и да докажат, че условията за такава съвместимост са изпълнени ⁽³⁾.

4.2. ПРИЛОЖИМОСТ НА РАМКата

- (130) Съвместимостта на Споразумението с Hurtigruten се оценява въз основа на следните условия, както е предвидено в рамката:
- а) истинска УОИИ;
- б) акт за възлагане и период на възлагане;
- в) размер на компенсацията и липса на свръхкомпенсация;
- г) да не се засяга развитието на търговията в степен, която противоречи на интересите на ЕИП.
- (131) Рамката освен това включва определени други условия, като например съответствие с обществената консултация на ЕИП, за да се вземат предвид нуждите за обществени услуги (параграф 14), правилата за обществени поръчки (параграф 19), липсата на дискриминация (параграф 20), използването на методологията на нетните избегнати разходи (параграф 24), стимули за ефективност (параграф 39) и прозрачност (параграф 60), които трябва да бъдат изпълнени, за да може една мярка за компенсация да бъде съвместима с член 59, параграф 2 от Споразумението за ЕИП.
- (132) Както е посочено в параграф 69 от рамката, органът ще прилага принципите, посочени в настоящата рамка, „за неправомерна помощ, по отношение на която е взето решение след 31 януари 2012 г., дори ако помощта е предоставена преди тази дата. Когато обаче помощта е предоставена преди 31 януари 2012 г., принципите, посочени в точки 14, 19, 20, 24, 39 и 60, не се прилагат“.

⁽¹⁾ Решение 2012/21/ЕС на Комисията, включено в точка 1, буква з) от приложение XV към Споразумението за ЕИП.

⁽²⁾ Рамка за държавна помощ под формата на компенсация за обществени услуги (ОВ L 161, 13.6.2013 г., стр. 12 (приложение II) и притурка за ЕИП № 34, 13.6.2013 г., стр. 1.

⁽³⁾ Решение по дело Италия/Котисия, C-364/90, EU:C:1993:157, т. 20.

- (133) Тъй като Споразумението с Hurtigruten е влязло в сила на 13 април 2011 г. и в него е посочена цялата сума на компенсацията за целия срок на договора предварително, като е подлежала само на годишна индексационна корекция, посочените по-горе условия в параграф 131 не са приложими, тъй като помощта е предоставена преди 31 януари 2012 г.

4.2.1. Истински УОИИ

- (134) Както е посочено в параграфи 84—102, изискването в Споразумението с Hurtigruten за минимален резервен капацитет представлява истинска УОИИ.
- (135) Въпреки това е необходимо да се провери дали другите условия на рамката са изпълнени за Споразумението с Hurtigruten.

4.2.2. Акт за възлагане

- (136) В Споразумението с Hurtigruten се описват подробно задълженията за обществената услуга, предприятието, което извършва услугата, както и съответната територия.
- (137) Освен това едно от условията за съвместимост, които трябва да бъдат изпълнени, както е посочено в параграф 16 от рамката, е актът за възлагане да включва „[...] г) описание на компенсационния механизъм и параметрите за изчисляване, наблюдение и преразглеждане на компенсацията“.
- (138) Компенсацията се изчислява въз основа на параметрите, посочени в приложение Г към спецификациите за обществената поръчка, заедно с приложимите кодове на разпределение за разграничаване между УОИИ и търговските дейности ⁽¹⁾. В приложение Г се предвижда следното:

Таблица 2

Параметри в бюджетната схема за обществената услуга ⁽¹⁾

А:	Общо приходи — от пътници на разстояние
Б:	Разходи за пътници — за пътници на разстояние
В:	Нетни приходи от пътници (А+Б)
Г:	Приходи от продажби на борда
Д:	Нетни приходи от стоки и автомобили
Е:	Други приходи
Ж:	Общо собствени приходи (В+Г+Д+Е)
З:	Държавни поръчки на услуги
И:	Общо приходи (Ж+З)
Й:	Екип по безопасността
К:	Масло и гориво
Л:	Ремонт и поддръжка
М:	Пристанищни разходи
Н:	Застрахователни разходи
О:	Амортизация на собствени плавателни съдове/беърбоут
П:	Нетни финансови разходи
Р:	Общо разходи за капацитет (Й+К+Л+М+Н+О)
С:	Стойност на продадената стока
Т:	Екипаж, който не е включен в екипажа по безопасността
У:	Разходи за маркетинг и извършване на продажбите

⁽¹⁾ От приложение В към спецификациите за обществената поръчка следва, че разходите за крайбрежния маршрут са разделени на разходи за капацитет и разходи за пътници, като всяка категория разходи има отделен код на разпределение. Формулата за разпределение на разходите за капацитет е изчислена чрез определяне на съотношението между броя на пътничкилометрите, изисквани със споразумението с правителството относно обществената поръчка, и реалния капацитет за пътничкилометри. Формулата за разпределение на разходите за пътници е изчислена чрез определяне на съотношението между броя на пътничкилометрите, очаквани за пътниците на разстояние, и броя на пътничкилометрите за други пътници.

-
- Ф: Административни разходи
- Х: Други разходи
- Ц: Общо разходи за пътници (C+T+Y+Ф+Х)
- Ч: Общо разходи за обществени услуги (P+Ц)
- Ш: Нетен резултат преди данъци (И-Ч)
-

(¹) Норвежките органи потвърдиха, че тези параметри не включват очакваните суми за възстановяване, получени по схемата за възстановяване на данъци за моряци (вж. Решение на Надзорния орган на ЕАСТ № 085/16/COL, в което не се повдигат възражения относно схемата за възстановяване на данъци за наемане на морски лица, за периода 2016—2026 г., на разположение на: <http://www.eftasurv.int/media/esa-docs/physical/085-16-COL.pdf>).

- (139) Hurtigruten, в съответствие със спецификациите за обществената поръчка, е изготвило отделен бюджет, включващ всички разходи и приходи, приписвани на маршрута по ЗИОУ (при използване на цени от 2011 г., коригиран в съответствие с индекса на разходите на Statistics Norway). Съгласно раздел 4.9.2 от спецификациите за обществената поръчка това отделно счетоводство цели да осигури предвидимост относно това кои разходи и приходи могат да послужат като основа за преговаряне, както е предвидено в раздели 6 и 7 от Споразумението с Hurtigruten (¹). Допълнителна цел е да се документира, че процедурата за възлагане на обществени поръчки не води до неправомерно кръстосано субсидиране между услугите, извършвани по ЗИОУ, и търговските услуги.
- (140) Както е посочено в решението за откриване на процедурата, в Споразумението с Hurtigruten е фиксирана годишната компенсация, която се плаща за услугите за морски транспорт за всяка отделна година от 2012 до 2019 г. въз основа на минимален резервен капацитет и разходи, разпределени въз основа на очаквания дял на пътничокилометрите по ЗИОУ на година. Тази сума е основана на разходните категории от приложение Г, както е показано по-горе в таблица 2, и на последващите преговори. Тези преговори доведоха до намаляване на компенсацията спрямо първоначалното предложение на Hurtigruten (²).
- (141) Що се отнася до раздел 4-1, точка 3 от Споразумението с Hurtigruten, в която се предвижда, че „[п]ропускане на до 10 дни от договореното обслужване на кораб на година поради планирано техническото обслужване и непредвидено прекъсване на работата, свързано с договореното обслужване (период на неизползване съгласно договора), се счита за правилно изпълнение и не води до отчисления от договореното възнаграждение в съответствие с раздел 9—2“, Надзорният орган отбелязва, че таванът от 10 дни (110 дни на година за фюта) се основава на документирани доказателства през предходните години, които потвърждават необходимостта от поне 110 работни дни на година за планирана поддръжка и непредвидени прекъсвания в работата. Освен това този параметър е включен в проекта на споразумение в документацията за обществената поръчка и е останал непроменен в окончателното споразумение.
- (142) Що се отнася до раздели 6 и 7 от Споразумението с Hurtigruten, Надзорният орган отбелязва, че и двата раздела съдържат някои разпоредби относно коригирането на компенсацията в случай на промени в производството или в случай на непредвидени събития.

(¹) Раздел 6 гласи: „И двете страни могат да поискат преговори за промени в производството през срока на договора. Промените не трябва да се считат за значителни и могат да включват увеличения или намаления в производството, промени в качеството или капацитета, или добавяне и премахване на отделни междинни пристанища. Промените могат да се прилагат за останалата част от срока на договора или за по-кратки периоди. Възнаграждението се коригира според разходите и приходите, произтичащи от промените. Разпределението на разходите и приходите следва да се основава на отделно счетоводство“. Раздел 7 гласи: 1. „В случай на изменения в закони, подзаконовни актове или нормативни разпореджания, които страните не биха могли разумно да се очаква да предвидят при подписването на договора, и които водят до значителни допълнителни разходи или спестявания по договора за възлагане на обществена поръчка за услугата, всяка от страните може да поиска преговори за извънредно коригиране на възнаграждението от възложителя, промяна на производството или други мерки [...]“. Разделянето на сметките формира основата за всяко преговаряне на договора. То се счита от съществено значение за страната, когато представлява повече от 5 % от годишното договорено възнаграждение за въпросната година [...]“.

(²) Преговорите също така доведоха и до някои промени, включени в проекта на договора, вж. Споразумението с Hurtigruten, раздел 4.1, трети параграф (изисквания за обслужване на маршрута, раздел 7 (преоговаряне), раздел 8 (непреодолима сила) и раздел 9.2 (неизпълнение на обслужването).

- (143) В този контекст, както Съдът на ЕАСТ посочва по делото *Hurtigruten*: „[л]огично е оценката на държавна помощ, отпусната съгласно клаузата за предоговаряне в договор за обществена услуга, като например член 8 на Споразумението от 2004 г., надлежно да отчита дали параметрите на договора като цяло са установени по обективен и прозрачен начин, тъй като клаузата е неразделна част от договора за обществена услуга“⁽¹⁾.
- (144) Съдът на ЕАСТ също така подчерта, че принципът на прозрачност винаги трябва да бъде спазван: „[...] (Норвегия, при необходимост, е могла да предвиди в обявлението за процедурата за възлагане на обществена поръчка възможността за изменение на условията за плащане на спечелилите търга оференти при определени обстоятелства чрез установяване по-специално на точните условия за евентуална допълнителна компенсация, предназначена за покриване на непредвидени загуби и разходи“⁽²⁾.
- (145) Надзорният орган счита, че в Споразумението с *Hurtigruten* подходящо се описва компенсаторният механизъм и се определят параметрите на компенсацията по обективен и прозрачен начин чрез създаването на отделен бюджет, в който са включени всички разходи и приходи, приписвани на маршрутите, обслужвани по ЗИОУ, и по този начин се изключва злоупотреба с прибягване към концепцията за УОИИ⁽³⁾, както е показано по-горе. Следователно, по отношение на разпоредбите относно коригирането на компенсацията в случай на промени в обслужването или в случай на непредвидени събития, включени в раздели 6 и 7 на Споразумението с *Hurtigruten*, следва да се подчертае, че никоя от тези разпоредби не променя значително механизма за определяне на компенсацията, нито поставя под въпрос нейните параметри.
- (146) Освен това в параграф 16, буква д) от рамката се посочва, че актът за възлагане трябва да включва „мерките за избягване и възстановяване на свръхкомпенсации“.
- (147) В решението за откриване на процедурата Надзорният орган не е изключил възможността *Hurtigruten* да е получило свръхкомпенсация за предоставянето на обществената услуга поради факта, че, наред с другото, Споразумението с *Hurtigruten* не съдържа клауза за възстановяване на средства, така че ако договорен марж на печалбата бъде превишен, разликата трябва да бъде възстановена на държавата или да се приспадне от компенсацията, платена през следващата година или евентуално в течение на срока на договора⁽⁴⁾. Норвежките органи наистина потвърдиха, че Споразумението с *Hurtigruten* не включва такива конкретни договорености, с изключение на разпоредбата за предоговаряне от параграф 7 на Споразумението с *Hurtigruten*, която може до известна степен да доведе до избягване и възстановяване на евентуални свръхкомпенсации.
- (148) Жалбоподателите също така изтъкнаха липсата в Споразумението с *Hurtigruten* на таван на компенсацията, който би гарантирал, че няма да се допусне свръхкомпенсация.
- (149) Надзорният орган вече няма съмнения по отношение на липсата на такива разпоредби в Споразумението с *Hurtigruten*. Въпреки че включването в акта на възлагане на процедура за възстановяване на евентуална свръхкомпенсация допринася за обективността и прозрачността на процеса, от рамката следва, че това не е строго необходимо: „[к]огато държавата на ЕАСТ е определила предварително фиксирано равнище на компенсация, чрез което по подходящ начин се предвижда и включва увеличената ефективност, която се очаква да постигне доставчикът на обществена услуга през времетраенето на възлагането, въз основа на правилно разпределение на разходите и приходите и разумни хипотези [...], проверката за свръхкомпенсация по принцип се ограничава до контролиране на това, че равнището на печалба, на което има право доставчикът съгласно акта за възлагане, е наистина разумно от *ex ante* гледна точка“⁽⁵⁾.
- (150) Споразумението с *Hurtigruten* се основава на определянето на обща компенсация, която е предоставена авансово за целия срок на Споразумението и намалява във времето, с цел постоянното стимулиране на дружеството да подобрява ефективността си, за да получава същия реален икономически резултат от договора във времето.
- (151) Надзорният орган въпреки това отбелязва плановете на норвежките органи да включат такъв механизъм за възвръщане на предоставените средства в бъдещия договор за ЗИОУ по отношение на услугите за морски транспорт за маршрута Берген—Киркенес. Това ще помогне да се гарантира, че всяка предоставена в бъдеще помощ е съвместима и подлежи на възстановяване.

⁽¹⁾ Решение по съединени дела Е-10/11 и Е-11/11 *Hurtigruten* [2012], Ct. Rep. 758, т. 122.

⁽²⁾ Решение по съединени дела Е-10/11 и Е-11/11 *Hurtigruten* [2012], Ct. Rep. 758, т. 127.

⁽³⁾ Вж. в този контекст: Решение по дело *Coordination bruxelloise d'institutions sociales et de santé (CBI)/Европейската комисия*, T-137/10, EU:T:2012:584, т. 191.

⁽⁴⁾ Решение за откриване на процедурата, точка 75.

⁽⁵⁾ ОВ L 161, 13.6.2013 г., стр. 12 (приложение II) и Притурка за ЕИП № 34, 13.6.2013 г., стр. 1, параграф 50.

4.2.3. Период на възлагане

- (152) Периодът на възлагане от седем години е в съответствие с изискването в рамката и Регламента за морския каботаж ⁽¹⁾.

4.2.4. Размер на компенсацията и липса на свръхкомпенсиране

- (153) Съгласно условията в параграф 21 от рамката „[р]азмерът на компенсацията не трябва да надвишава това, което е необходимо за покриване на нетните разходи, понесени при изпълнение на задълженията за обществена услуга, включително разумна печалба“.
- (154) Параграф 23 от рамката гласи, че „[к]огато компенсацията се основава [както в настоящия случай] на част или всички очаквани разходи и приходи, те трябва да се уточнят в акта за възлагане. Те трябва да се основават на правдоподобни и видими параметри относно икономическата среда, в която се предоставя УОИИ [...]“.
- (155) Освен това, както е посочено по-горе в точка 149, в случаите, на предварително определяне на фиксирано равнище на компенсация, подобни на настоящия, рамката ограничава проверката за свръхкомпенсация до проверка дали нивото на печалбата е разумно от предварителна гледна точка.
- (156) И накрая, съгласно точка 44 от рамката „[к]огато предприятие извършва дейности, попадащи както в обхвата, така и извън обхвата на УОИИ, вътрешните сметки трябва да показват поотделно разходите и приходите, свързани с УОИИ, и разходите и приходите от другите услуги в съответствие с принципите, посочени в точка 31“.
- (157) С оглед на гореизложеното Надзорният орган първо ще оцени аргументите на жалбоподателя и след това ще разгледа дали Споразумението с Hurtigruten води до свръхкомпенсация под формата на евентуално кръстосано субсидиране на търговски дейности или чрез запазване на прекалено голяма печалба.

4.2.4.1. Аргументи на жалбоподателите

- (158) Накратко, съгласно твърденията на жалбоподателите, представени по-подобно в точка 16 по-горе:
- i) Hurtigruten не резервира капацитет за пътнически обществени услуги, а по-скоро продава капацитет на круизни пътници, като същевременно поддържа компенсацията за обществена услуга на същото равнище;
 - ii) компенсацията за предоставяне на обществена услуга се е увеличила значително в сравнение с предходния договорен период;
 - iii) Hurtigruten продължава да получава компенсация за услуги, които не извършва; и накрая,
 - iv) Hurtigruten прави по-нататъшни опити да получи по-ниски цени за пристанишните такси при поддържане на компенсацията за извършване на обществена услуга на същото равнище.
- (159) По отношение на първата точка, съгласно точка 21 от рамката, само разходите, направени при изпълнение на ЗИОУ, се покриват при изплащане на компенсации. С оглед на това не може да се счита, че всяка компенсация, предоставена за покриване на разходи извън сферата на обществените услуги, представлява компенсация за ЗИОУ.
- (160) В решението за откриване на процедурата Надзорният орган е посочил, че когато капацитет (места и спални каюти) за пътници, обслужвани по ЗИОУ, е продаден на круизни пътници с търговска цел, Hurtigruten очевидно получава заплащане два пъти за същата услуга, което по принцип представлява форма на свръхкомпенсация. В резултат на това, като се има предвид, че може да има периоди през годината, когато използването на капацитета за пътници по обществената услуга е било в по-висока степен, Надзорният орган не може да изключи възможността механизмът, използван в Споразумението с Hurtigruten, да предоставя свръхкомпенсация на Hurtigruten поради това, че при него не се вземат предвид различни (напр. сезонни) нива на използване на капацитета през годината ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Вж. също Съобщение на Комисията за тълкуване на Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета относно прилагането на принципа за свободно предоставяне на услуги в областта на морския превоз в рамките на държавите членки (морски каботаж), COM(2014) 232 final, 22.4.2014 г., раздел 5.5.2.

⁽²⁾ Точки 65—66.

- (161) Както вече беше посочено по-горе в раздел 1.2.1, целта на Споразумението с Hurtigruten е да се гарантира, че е налице достатъчен капацитет за задоволяване на търсенето от страна на пътници, обслужвани по ЗИОУ, през цялата година по крайбрежната линия Берген—Киркенес. При наличие на свободен капацитет по ЗИОУ, в Споразумението с Hurtigruten, което е нетен договор, не се съдържа необоснована забрана Hurtigruten да продава билети на круизни пътници, стига обществената услуга да не е застрашена.
- (162) Също така се признава и приема като част от определението на УОИИ, че поради естеството на въпросната услуга в използването на капацитета може, да има значителни регионални и сезонни колебания с неизбежния резултат, по-специално в слабите периоди, че плавателните съдове имат свободен капацитет в рамките на минималните изисквания, определени в Споразумението с Hurtigruten.
- (163) Норвежките органи са документирали и представили данни, че Hurtigruten има относително ниска степен на усвояване на корабния капацитет ([...] %). Следователно в по-голямата част от случаите е налице свободен капацитет по ЗИОУ, който потенциално би могъл да бъде продаден на търговски пътници, ако е необходимо (вж. по-горе в раздел 5.3 относно първия доклад на BDO от 2016 г.). Въпреки това, както беше обяснено от норвежките органи, ефектът от резервния капацитет е, че Hurtigruten няма възможността да оптимизира своите операции и да увеличи максимално печалбата си, например чрез пренасочване на плавателни съдове другаде през слабите периоди.
- (164) Също така се твърди, че само в редки случаи пътници, обслужвани по ЗИОУ, не са били в състояние да получат билет в рамките на минималния резервен капацитет. Въпреки това, според норвежките органи това се е компенсирано от използването на гаранцията за пътуване ⁽¹⁾.
- (165) Въпреки че използването на гаранцията за пътуване за пътниците, обслужвани по ЗИОУ, които не са успели да получат билет в рамките на минималния резервен капацитет, не отговаря напълно на изискванията на възложеното ЗИОУ, не може да се счита, че това е довело до свръхкомпенсация над разумното ниво на печалбата.
- (166) По отношение на втората точка Надзорният орган подчертава, че за да прецени дали текущото Споразумение с Hurtigruten води до свръхкомпенсация, той ще вземе предвид всички разходи, необходими за поддържането на конкретната обществена услуга, както и всички получени приходи. Тази оценка се извършва независимо от компенсаторните плащания, направени по време на предишни договорни периоди ⁽²⁾.
- (167) Както е подчертано по-горе в точки 136—151, в акта за възлагане, т.е. в Споразумението с Hurtigruten, се описват подробно параметрите на компенсацията, както и методологията за разделяне на сметките, с отделни кодове на разпределение за различните категории разходи, като се прави разграничение между разходите и приходите на УОИИ и на търговските дейности, които водят до нетна компенсаторна сума преди данъци.
- (168) Поради това Надзорният орган заключава, че значителното увеличение на компенсацията в сравнение с предишния срок на договора само по себе си не предполага свръхкомпенсация, ако са взети предвид всички съответни разходи и приходи, освен за евентуално кръстосано субсидиране или прекомерно високо ниво на печалба, които Надзорният орган оценява по-долу в раздели 4.2.4.2 и 4.2.4.3.
- (169) По отношение на твърдението, че Hurtigruten продължава да получава компенсация за услуги, които не се предоставят, Надзорният орган вече не счита, че съществува риск от свръхкомпенсация. С оглед на това той приема представените от Норвегия мнения, посочени по-горе в точки 51—54.
- (170) Що се отнася до последната точка относно опитите на Hurtigruten да договори по-ниски пристанищни такси, като същевременно норвежките органи запазят компенсацията на същото равнище, трябва да се подчертае, че в нетни договори като въпросния, където операторът носи риска, свързан с разходите и приходите, за целия срок на договора, Надзорният орган е ограничен до оценката на това дали има свръхкомпенсация над нивото на разумната печалба (вж. по-долу раздел 4.2.4.3).

⁽¹⁾ Вж. точка 49.

⁽²⁾ Норвежките органи са платили на Hurtigruten обща компенсация от 1 899,7 милиона NOK, за да обслужва едни и същи маршрути по ЗИОУ през периода 2005—2012 г. По-специално годишната компенсация за 2011 г. е възлизала на 236,8 милиона NOK. Вж. Решение на Надзорния орган на ЕАСТ № 205/11/COL относно допълнителното споразумение за услугите на Hurtigruten (ОВ L 175, 5.7.2012 г., стр. 19 и Притурка за ЕИП № 37, 5.7.2012 г., стр. 1), раздел 2.

4.2.4.2. Възможно кръстосано субсидиране на търговските дейности

- (171) Когато едно предприятие извършва както УОИИ, така и търговски дейности, следва да е въведена разходна счетоводна система, за да се гарантира, че търговските дейности на Hurtigruten не са субсидирани чрез компенсацията за обществената услуга, определена за неговите дейности, свързани с УОИИ.
- (172) Съгласно параграф 31 от рамката „[к]огато предприятието извършва също така дейности, попадащи извън обхвата на УОИИ, разходите, които трябва да се вземат предвид, могат да включват всички преки разходи, необходими за изпълнението на задълженията за услуга от общ икономически интерес, и съответна част от непреките разходи, които са общи както за УОИИ, така и за другите дейности. Разходите, свързани с други дейности извън обхвата на УОИИ, трябва да включват всички преки разходи и съответна част от общите разходи“.
- (173) Освен това, Съдът на ЕС в решението по делото BUPA по отношение на необходимостта и пропорционалността на компенсацията постановява, че „[...] предвид оперативната самостоятелност, с която разполага държавата членка по отношение на определението на задача за УОИИ и условията за прилагането ѝ, включително за преценка на допълнителните разходи, породени от нейното изпълнение, което зависи от комплексни икономически факти, обхватът на контрола, който Комисията може да упражнява на това основание, е ограничен до контрол за наличие на явна грешка [...]“, както и че „[...] контролът, който Комисията е призована да упражнява, [...] по необходимост е ограничен до проверка на това дали тази система, от една страна, се основава на явно погрешни икономически и фактически предпоставки и от друга страна, е явно неподходяща за достигане на преследваните цели“⁽¹⁾.
- (174) По-горе в точка 94 беше посочено, че около 60 % от дела на Hurtigruten във фиксираните разходи за капацитет са били покривани от компенсацията за обществена услуга, докато едва около 30 % от променливите разходи за пътници са били разпределени по сметката на ЗИОУ (въз основа на прогнозните данни за пътници/километри по ЗИОУ). Следователно въпросът, на който Надзорният орган трябва да отговори, е дали системата, при която резервният капацитет за пътници, обслужвани по ЗИОУ (т.е. 320 пътници), води до разпределяне на 60 % от фиксираните разходи за капацитет за сметка на ЗИОУ, се счита за непропорционална и неподходяща за постигане на преследваните цели.
- (175) Норвежките органи са въвели методология за разпределение, основана на формула за разпределение за различните категории разходи, както е обяснено в точки 64 и 65 по-горе.
- (176) По-специално, когато става въпрос за фиксирани общи разходи, те се разпределят съгласно дела от общия пътнически капацитет, запазен за пътници, обслужвани по ЗИОУ.
- (177) Надзорният орган вече е приел този минимален резервен капацитет като част от ясно определена УОИИ независимо от ниската средна степен на използване на капацитета на обществената услуга (вж. по-горе в раздел 1.2.1). В допълнение на това се е считало, че в обхвата на такава УОИИ регионалните и сезонните колебания са неизбежни, и в резултат на това също така е неизбежно, че значителна част от разходната база, която до голяма степен се състои от фиксирани разходи, ще бъде разпределена за сметка на ЗИОУ.
- (178) Трябва освен това да се подчертае, че прилаганата от Hurtigruten счетоводна система, както е показано по-горе в точки 138, 139, 144 и 145, позволява да се идентифицират различните разходи и приходи за ЗИОУ и за търговските дейности. Това се извършва по обективен и прозрачен начин чрез определяне на параметрите на компенсацията предварително в отделни сметки, като по този начин се прави разграничение между различните категории разходи, за да може крайната компенсация да отразява само разходите и приходите, произтичащи от дейността по ЗИОУ.
- (179) С оглед на гореизложеното Надзорният орган заключава, че с оглед на определението за УОИИ разпределението на разходите изглежда приемливо и че няма достатъчно доказателства, че разпределението на постоянните общи разходи е явно грешно, което позволява кръстосано субсидиране на търговските дейности.

⁽¹⁾ Решение по дело *British United Provident Association Ltd (BUPA), BUPA Insurance Ltd и BUPA Ireland Ltd/Комисия на Европейските общности (BUPA)*, T-289/03, EU:T:2008:29, т. 220 и 222.

4.2.4.3. Разумна печалба

- (180) Надзорният орган трябва да оцени дали нормата на възвръщаемост от капитала е в съответствие с изискваната, [...] за типично предприятие, което обмисля дали да предоставя или не услуга от общ икономически интерес за цялата продължителност на акта на възлагане, като се взема предвид равнището на риска [...]“ (параграф 33 от рамката).
- (181) В решението си за откриване на процедурата Надзорният орган изрази съмнения относно методологията, използвана от норвежките органи за изчисляване, че маржът на печалбата на Hurtigruten от Споразумението с Hurtigruten е възлизал на [...] % ⁽¹⁾.
- (182) Съгласно параграф 37 от рамката, „[к]огато предоставянето на УОИИ е свързано със значителен търговски или договорен риск, например поради това, че компенсацията е под формата на еднократна фиксирана сума, включваща очакваните нетни разходи и разумна печалба, а предприятието извършва дейност в конкурентна среда, разумната печалба не може да надхвърля равнището, отговарящо на процент на възвръщаемост на капитала, съизмерим с равнището на риска. Този процент следва да се определи при възможност чрез позоваване на процента на възвръщаемост на капитала, постигнат в подобни видове договори за обществени поръчки, възложени при конкурентни условия (напр. договори, възложени в рамките на търг). Когато прилагането на такъв метод не е възможно, могат да се използват други методи за установяване на възвръщаемостта на капитала, след като използването им бъде обосновано“.
- (183) В хода на разследването норвежките органи представиха допълнителна информация за финансовите оценки, извършени преди публикуването на поканата за участие в търга, като описаха оценките за очакваните разходи и приходи, както и прогнозите за норма на възвръщаемост от капитала. Те твърдят, че стойността от [...] % за показателя ЕВТ не представлява норма на възвръщаемост, а е остатъчен резултат от договорената компенсация по отношение на предвидените в бюджета разходи и приходи и не е подходяща за използване като мярка за разумната печалба.
- (184) Според тези предварителни оценки, извършени от BDO (вж. по-горе в раздел 5.4), нормата на възвръщаемост беше представена като средна претеглена цена на капитала (WACC) след данъци и се е очаквало да бъде в рамките на интервала (но в горната част) от [...] % до [...] %. Тези резултати са били използвани впоследствие за оценка на офертата на Hurtigruten и са накарали норвежките органи да започнат преговори с дружеството, които са довели до намаляване на компенсацията. Договорената компенсация се е считало, че представлява възвръщаемост на вложения капитал (ROCE) от около [...] %, основана на очакваните разходи и приходи на Hurtigruten, представени в офертата. Тази стойност е била разгледана и обоснована във втория доклад на BDO от 2016 г., в който се констатира, че предварителната очаквана възвръщаемост от [...] % е била в рамките на диапазона на съответните критерии и че действителната средна възвръщаемост на вложения капитал (ROCE) по договора за ЗИОУ от 2012—2015 г. е [...] % (вж. по-горе точки 73 и 74).
- (185) С оглед на гореизложеното (т.е. предварителния анализ на ROCE чрез сравняване с WACC, използването на подходящ дисконтов процент и сравнителния анализ с други круизни оператори), Надзорният орган приема очакваната печалба, договорена предварително като разумно ниво за този вид дейност, като се отчитат, наред с другото, съответните рискове (напр. големи постоянни разходи, нисък доход, допълнителни разходи от потенциални отклонения в производство и т.н.).
- (186) Освен това, предвиденият марж на печалбата е бил резултат от процес на възлагане на обществена поръчка (включително преговори), при който макар и да не е било възможно да се избере оператор, способен да предоставя услугата за морски транспорт при най-ниски разходи за общността, са взети предвид някои предпазни мерки срещу свръхкомпенсация за изпълнението на ЗИОУ ⁽²⁾.

4.2.5. Допълнителни изисквания, които може да са необходими, за да се гарантира, че развитието на търговията не е засегнато до степен, която противоречи на интересите на ЕИП

- (187) Надзорният орган взема предвид факта, че норвежките органи са организирали процедура за възлагане на обществена поръчка за избор на доставчик на услуги, който да обслужва крайбрежния маршрут Берген — Киркенес за периода 2012—2019 г. Въпреки че по търга за възлагане на обществената поръчка е имало само една оферта, няма индикация, че този процес е довел до нарушаване на конкуренцията в сектора на морския транспорт, нито Надзорният орган е получил подобни твърдения от съответните конкуренти.

⁽¹⁾ Точка 59.

⁽²⁾ Въпреки че договорът за обществената поръчка не включва механизъм за възвръщане на предоставени средства, който обикновено е предпочитаният механизъм, за да се гарантира, че всяка потенциална свръхкомпенсация се връща на норвежките органи, разпоредбата за преговаряне от параграф 7 на Споразумението с Hurtigruten все пак е от помощ, най-малкото в известна степен, за да се избегне и възстанови такава свръхкомпенсация.

- (188) Освен това се отбелязва, че компенсацията по Споразумението с Hurtigruten не позволява на оператора да извърши кръстосано субсидиране на своите търговски дейности, например чрез явно непропорционално разпределение на постоянните общи разходи, нито пък позволява на оператора да направи това чрез получаване на прекалено голяма печалба. Вместо това в Споразумението с Hurtigruten се обхващат само разходите за обществената услуга, включително и разумна печалба.
- (189) Надзорният орган следователно не намира за задължително да налага допълнителни условия, за да се гарантира съвместимостта на Споразумението с Hurtigruten със Споразумението за ЕИП, но въпреки това приканва норвежките органи да разгледат неговата препоръка, посочена в точка 113.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (190) С оглед на гореизложеното Надзорният орган счита, че компенсацията, получена от Hurtigruten съгласно Споразумението с Hurtigruten, представлява съвместима помощ съгласно член 59, параграф 2 от Споразумението за ЕИП,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Изплатената съгласно Споразумението с Hurtigruten компенсация представлява държавна помощ съгласно член 61, параграф 1 от Споразумението за ЕИП. Тази помощ е предоставена в нарушение на задължението за уведомяване съгласно член 1, параграф 3 от част I на Протокол 3.

Член 2

Предоставената съгласно Споразумението с Hurtigruten компенсация се счита за съвместима въз основа на член 59, параграф 2 от Споразумението за ЕИП.

Член 3

Адресат на настоящото решение е Кралство Норвегия.

Член 4

Само текстът на английски език на настоящото решение е автентичен.

Съставено в Брюксел на 29 март 2017 година.

За Надзорния орган на ЕАСТ

Sven Erik SVEDMAN

Председател

За Frank J. BÜCHEL

Член на колегията

ПОПРАВКИ

Поправка на Протокол за определяне на възможностите за риболов и финансовите средства, предвидени в Споразумението за партньорство в областта на рибарството между Европейската общност и Република Мозамбик,

подписан в Брюксел на 1 февруари 2012 г.

(Официален вестник на Европейския съюз L 46 от 17 февруари 2012 г.)

1. Допълнение 2 към приложението

(18058/11, 11.1.2012 г., стр. P/EU/MZ/Приложение/Допълнение 2/bg 1)

(ОВ L 46, 17.2.2012 г., стр. 23)

вместо:

„Географски координати:

Точка	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Географска ширина	26° 50'S	26° 00'S	25° 10'S	24° 45'S	22° 42'S	21° 34'S	20° 03'S	16° 38'S	15° 40'S	11° 50'S	10° 26'S
Географска дължина	37° 36'E	38° 15'E	38° 38'E	38° 24'E	37° 54'E	37° 30'E	37° 58'E	41° 18'E	42° 31'E	41° 45'E	42° 05'E"

да се четат:

„Географски координати:

ТОЧКА №	ГЕОГР. ШИРИНА	ГЕОГР. ШИРИНА В ГРАДУСИ, МИНУТИ И СЕКУНДИ (Южна ширина)	ГЕОГР. ДЪЛЖИНА	ГЕОГР. ДЪЛЖИНА В ГРАДУСИ, МИНУТИ И СЕКУНДИ (Източна дължина)
1	– 10,46944444	10° 28' 10.000" ю.ш.	40,43777778	40° 26' 16.000" и.д.
2	– 10,41638889	10° 24' 59.000" ю.ш.	40,49194444	40° 29' 31.000" и.д.
3	– 10,31444444	10° 18' 52.000" ю.ш.	40,66777778	40° 40' 04.000" и.д.
4	– 10,09277778	10° 05' 34.000" ю.ш.	41,03305556	41° 01' 59.000" и.д.
5	– 10,09277778	10° 05' 34.000" ю.ш.	42,15693917	42° 09' 24.981" и.д.
6	– 10,09277778	10° 05' 34.000" ю.ш.	42,15693917	42° 09' 24.981" и.д.
7	– 10,09277778	10° 05' 34.000" ю.ш.	42,21689500	42° 13' 00.822" и.д.
8	– 10,12710556	10° 07' 37.580" ю.ш.	42,20790500	42° 12' 28.458" и.д.
9	– 10,13310250	10° 07' 59.169" ю.ш.	42,20633528	42° 12' 22.807" и.д.
10	– 10,16656333	10° 09' 59.628" ю.ш.	42,19775861	42° 11' 51.931" и.д.
11	– 10,19950667	10° 11' 58.224" ю.ш.	42,18962222	42° 11' 22.640" и.д.
12	– 10,21023611	10° 12' 36.850" ю.ш.	42,18703944	42° 11' 13.342" и.д.

ТОЧКА №	ГЕОГР. ШИРИНА	ГЕОГР. ШИРИНА В ГРАДУСИ, МИНУТИ И СЕКУНДИ (Южна ширина)	ГЕОГР. ДЪЛЖИНА	ГЕОГР. ДЪЛЖИНА В ГРАДУСИ, МИНУТИ И СЕКУНДИ (Източна дължина)
13	– 10,31172833	10° 18' 42.222" ю.ш.	42,16274667	42° 09' 45.888" и.д.
14	– 10,36773083	10° 22' 03.831" ю.ш.	42,14933500	42° 08' 57.606" и.д.
15	– 10,38388861	10° 23' 01.999" ю.ш.	42,14550806	42° 08' 43.829" и.д.
16	– 10,41273611	10° 24' 45.850" ю.ш.	42,13887861	42° 08' 19.963" и.д.
17	– 10,44124750	10° 26' 28.491" ю.ш.	42,13259028	42° 07' 57.325" и.д.
18	– 10,45759944	10° 27' 27.358" ю.ш.	42,12910250	42° 07' 44.769" и.д.
19	– 10,49183639	10° 29' 30.611" ю.ш.	42,12188917	42° 07' 18.801" и.д.
20	– 10,50810333	10° 30' 29.172" ю.ш.	42,11841722	42° 07' 06.302" и.д.
21	– 10,52127139	10° 31' 16.577" ю.ш.	42,11554250	42° 06' 55.953" и.д.
22	– 10,54227250	10° 32' 32.181" ю.ш.	42,11090722	42° 06' 39.266" и.д.
23	– 10,55342806	10° 33' 12.341" ю.ш.	42,10846611	42° 06' 30.478" и.д.
24	– 10,57999750	10° 34' 47.991" ю.ш.	42,10282694	42° 06' 10.177" и.д.
25	– 10,60631139	10° 36' 22.721" ю.ш.	42,09748194	42° 05' 50.935" и.д.
26	– 10,63237861	10° 37' 56.563" ю.ш.	42,09242444	42° 05' 32.728" и.д.
27	– 10,65820361	10° 39' 29.533" ю.ш.	42,08764972	42° 05' 15.539" и.д.
28	– 10,68379750	10° 41' 01.671" ю.ш.	42,08315167	42° 04' 59.346" и.д.
29	– 10,69226694	10° 41' 32.161" ю.ш.	42,08171194	42° 04' 54.163" и.д.
30	– 10,73608056	10° 44' 09.890" ю.ш.	42,07433917	42° 04' 27.621" и.д.
31	– 10,75470389	10° 45' 16.934" ю.ш.	42,07114111	42° 04' 16.108" и.д.
32	– 10,77944806	10° 46' 46.013" ю.ш.	42,06669667	42° 04' 00.108" и.д.
33	– 10,80390806	10° 48' 14.069" ю.ш.	42,06207694	42° 03' 43.477" и.д.
34	– 10,82809750	10° 49' 41.151" ю.ш.	42,05728917	42° 03' 26.241" и.д.
35	– 10,85201861	10° 51' 07.267" ю.ш.	42,05233250	42° 03' 08.397" и.д.
36	– 10,87568250	10° 52' 32.457" ю.ш.	42,04721000	42° 02' 49.956" и.д.
37	– 10,89909361	10° 53' 56.737" ю.ш.	42,04192556	42° 02' 30.932" и.д.
38	– 10,92225889	10° 55' 20.132" ю.ш.	42,03647944	42° 02' 11.326" и.д.
39	– 10,94518694	10° 56' 42.673" ю.ш.	42,03087417	42° 01' 51.147" и.д.
40	– 10,96788000	10° 58' 04.368" ю.ш.	42,02511361	42° 01' 30.409" и.д.
41	– 10,99034750	10° 59' 25.251" ю.ш.	42,01919833	42° 01' 09.114" и.д.
42	– 11,01259583	11° 00' 45.345" ю.ш.	42,01312778	42° 00' 47.260" и.д.

ТОЧКА №	ГЕОГР. ШИРИНА	ГЕОГР. ШИРИНА В ГРАДУСИ, МИНУТИ И СЕКУНДИ (Южна ширина)	ГЕОГР. ДЪЛЖИНА	ГЕОГР. ДЪЛЖИНА В ГРАДУСИ, МИНУТИ И СЕКУНДИ (Източна дължина)
43	– 11,03462694	11° 02' 04.657" ю.ш.	42,00690694	42° 00' 24.865" и.д.
44	– 11,05645028	11° 03' 23.221" ю.ш.	42,00053583	42° 00' 01.929" и.д.
45	– 11,07807250	11° 04' 41.061" ю.ш.	41,99401611	41° 59' 38.458" и.д.
46	– 11,09949333	11° 05' 58.176" ю.ш.	41,98734833	41° 59' 14.454" и.д.
47	– 11,12072167	11° 07' 14.598" ю.ш.	41,98053250	41° 58' 49.917" и.д.
48	– 11,14176222	11° 08' 30.344" ю.ш.	41,97357278	41° 58' 24.862" и.д.
49	– 11,15162444	11° 09' 05.848" ю.ш.	41,97023778	41° 58' 12.856" и.д.
50	– 11,17495139	11° 10' 29.825" ю.ш.	41,96229667	41° 57' 44.268" и.д.
51	– 11,18981944	11° 11' 23.350" ю.ш.	41,95728639	41° 57' 26.231" и.д.
52	– 11,21052444	11° 12' 37.888" ю.ш.	41,95048167	41° 57' 01.734" и.д.
53	– 11,23117722	11° 13' 52.238" ю.ш.	41,94389694	41° 56' 38.029" и.д.
54	– 11,25177972	11° 15' 06.407" ю.ш.	41,93752333	41° 56' 15.084" и.д.
55	– 11,27233611	11° 16' 20.410" ю.ш.	41,93136333	41° 55' 52.908" и.д.
56	– 11,29285139	11° 17' 34.265" ю.ш.	41,92541194	41° 55' 31.483" и.д.
57	– 11,31332528	11° 18' 47.971" ю.ш.	41,91966722	41° 55' 10.802" и.д.
58	– 11,33376417	11° 20' 01.551" ю.ш.	41,91412444	41° 54' 50.848" и.д.
59	– 11,35417083	11° 21' 15.015" ю.ш.	41,90878167	41° 54' 31.614" и.д.
60	– 11,37454722	11° 22' 28.370" ю.ш.	41,90364111	41° 54' 13.108" и.д.
61	– 11,39489528	11° 23' 41.623" ю.ш.	41,89869583	41° 53' 55.305" и.д.
62	– 11,41522000	11° 24' 54.792" ю.ш.	41,89394389	41° 53' 38.198" и.д.
63	– 11,43552528	11° 26' 07.891" ю.ш.	41,88938722	41° 53' 21.794" и.д.
64	– 11,45581389	11° 27' 20.930" ю.ш.	41,88501917	41° 53' 06.069" и.д.
65	– 11,47608528	11° 28' 33.907" ю.ш.	41,88084417	41° 52' 51.039" и.д.
66	– 11,49634861	11° 29' 46.855" ю.ш.	41,87685333	41° 52' 36.672" и.д.
67	– 11,51660167	11° 30' 59.766" ю.ш.	41,87305139	41° 52' 22.985" и.д.
68	– 11,53684861	11° 32' 12.655" ю.ш.	41,86943556	41° 52' 09.968" и.д.
69	– 11,55709639	11° 33' 25.547" ю.ш.	41,86600417	41° 51' 57.615" и.д.
70	– 11,57734278	11° 34' 38.434" ю.ш.	41,86275444	41° 51' 45.916" и.д.
71	– 11,59759444	11° 35' 51.340" ю.ш.	41,85968889	41° 51' 34.880" и.д.

ТОЧКА №	ГЕОГР. ШИРИНА	ГЕОГР. ШИРИНА В ГРАДУСИ, МИНУТИ И СЕКУНДИ (Южна ширина)	ГЕОГР. ДЪЛЖИНА	ГЕОГР. ДЪЛЖИНА В ГРАДУСИ, МИНУТИ И СЕКУНДИ (Източна дължина)
72	– 11,61785306	11° 37' 04.271" ю.ш.	41,85680306	41° 51' 24.491" и.д.
73	– 11,63812167	11° 38' 17.238" ю.ш.	41,85409917	41° 51' 14.757" и.д.
74	– 11,65840417	11° 39' 30.255" ю.ш.	41,85157472	41° 51' 05.669" и.д.
75	– 11,67858306	11° 40' 42.899" ю.ш.	41,84924583	41° 50' 57.285" и.д.
76	– 11,67870056	11° 40' 43.322" ю.ш.	41,84923250	41° 50' 57.237" и.д.
77	– 11,69901750	11° 41' 56.463" ю.ш.	41,84706750	41° 50' 49.443" и.д.
78	– 11,71935750	11° 43' 09.687" ю.ш.	41,84508222	41° 50' 42.296" и.д.
79	– 11,73972250	11° 44' 23.001" ю.ш.	41,84327667	41° 50' 35.796" и.д.
80	– 11,76011667	11° 45' 36.420" ю.ш.	41,84165083	41° 50' 29.943" и.д.
81	– 11,78054278	11° 46' 49.954" ю.ш.	41,84020222	41° 50' 24.728" и.д.
82	– 11,80100500	11° 48' 03.618" ю.ш.	41,83893333	41° 50' 20.160" и.д.
83	– 11,82150306	11° 49' 17.411" ю.ш.	41,83784639	41° 50' 16.247" и.д.
84	– 11,82326639	11° 49' 23.759" ю.ш.	41,83776111	41° 50' 15.940" и.д.
85	– 11,84239361	11° 50' 32.617" ю.ш.	41,83684472	41° 50' 12.641" и.д.
86	– 11,84811639	11° 50' 53.219" ю.ш.	41,83656861	41° 50' 11.647" и.д.
87	– 11,86264306	11° 51' 45.515" ю.ш.	41,83591944	41° 50' 09.310" и.д.
88	– 11,88329583	11° 52' 59.865" ю.ш.	41,83514917	41° 50' 06.537" и.д.
89	– 11,88944250	11° 53' 21.993" ю.ш.	41,83495611	41° 50' 05.842" и.д.
90	– 11,90391833	11° 54' 14.106" ю.ш.	41,83565222	41° 50' 08.348" и.д.
91	– 11,92451917	11° 55' 28.269" ю.ш.	41,83679972	41° 50' 12.479" и.д.
92	– 11,94513194	11° 56' 42.475" ю.ш.	41,83812944	41° 50' 17.266" и.д.
93	– 11,96575833	11° 57' 56.730" ю.ш.	41,83964528	41° 50' 22.723" и.д.
94	– 11,98640306	11° 59' 11.051" ю.ш.	41,84134750	41° 50' 28.851" и.д.
95	– 12,00706833	12° 00' 25.446" ю.ш.	41,84323389	41° 50' 35.642" и.д.
96	– 12,02776083	12° 01' 39.939" ю.ш.	41,84530917	41° 50' 43.113" и.д.
97	– 12,04847833	12° 02' 54.522" ю.ш.	41,84757500	41° 50' 51.270" и.д.
98	– 12,06922722	12° 04' 09.218" ю.ш.	41,85002972	41° 51' 00.107" и.д.
99	– 12,09000972	12° 05' 24.035" ю.ш.	41,85267528	41° 51' 09.631" и.д.
100	– 12,11082833	12° 06' 38.982" ю.ш.	41,85551389	41° 51' 19.850" и.д.

ТОЧКА №	ГЕОГР. ШИРИНА	ГЕОГР. ШИРИНА В ГРАДУСИ, МИНУТИ И СЕКУНДИ (Южна ширина)	ГЕОГР. ДЪЛЖИНА	ГЕОГР. ДЪЛЖИНА В ГРАДУСИ, МИНУТИ И СЕКУНДИ (Източна дължина)
101	- 12,13168722	12° 07' 54.074" ю.ш.	41,85854583	41° 51' 30.765" и.д.
102	- 12,15259111	12° 09' 09.328" ю.ш.	41,86177528	41° 51' 42.391" и.д.
103	- 12,17354167	12° 10' 24.750" ю.ш.	41,86520222	41° 51' 54.728" и.д.
104	- 12,19454361	12° 11' 40.357" ю.ш.	41,86883139	41° 52' 07.793" и.д.
105	- 12,21559694	12° 12' 56.149" ю.ш.	41,87266056	41° 52' 21.578" и.д.
106	- 12,23671028	12° 14' 12.157" ю.ш.	41,87669611	41° 52' 36.106" и.д.
107	- 12,25788167	12° 15' 28.374" ю.ш.	41,88093861	41° 52' 51.379" и.д.
108	- 12,27911750	12° 16' 44.823" ю.ш.	41,88538972	41° 53' 07.403" и.д.
109	- 12,30042250	12° 18' 01.521" ю.ш.	41,89005417	41° 53' 24.195" и.д.
110	- 12,32179611	12° 19' 18.466" ю.ш.	41,89493417	41° 53' 41.763" и.д.
111	- 12,34324750	12° 20' 35.691" ю.ш.	41,90003222	41° 54' 00.116" и.д.
112	- 12,36477444	12° 21' 53.188" ю.ш.	41,90535028	41° 54' 19.261" и.д.
113	- 12,38638583	12° 23' 10.989" ю.ш.	41,91089500	41° 54' 39.222" и.д.
114	- 12,40808139	12° 24' 29.093" ю.ш.	41,91666667	41° 55' 00.000" и.д.
115	- 12,42986778	12° 25' 47.524" ю.ш.	41,92267194	41° 55' 21.619" и.д.
116	- 12,43369056	12° 26' 01.286" ю.ш.	41,92374778	41° 55' 25.492" и.д.
117	- 12,45688083	12° 27' 24.771" ю.ш.	41,93028972	41° 55' 49.043" и.д.
118	- 12,48502083	12° 29' 06.075" ю.ш.	41,93823083	41° 56' 17.631" и.д.
119	- 12,49624194	12° 29' 46.471" ю.ш.	41,94142444	41° 56' 29.128" и.д.
120	- 12,51871389	12° 31' 07.370" ю.ш.	41,94798417	41° 56' 52.743" и.д.
121	- 12,54131583	12° 32' 28.737" ю.ш.	41,95480028	41° 57' 17.281" и.д.
122	- 12,56405278	12° 33' 50.590" ю.ш.	41,96187667	41° 57' 42.756" и.д.
123	- 12,58692444	12° 35' 12.928" ю.ш.	41,96922278	41° 58' 09.202" и.д.
124	- 12,60993972	12° 36' 35.783" ю.ш.	41,97684028	41° 58' 36.625" и.д.
125	- 12,63310278	12° 37' 59.170" ю.ш.	41,98473667	41° 59' 05.052" и.д.
126	- 12,65641778	12° 39' 23.104" ю.ш.	41,99291583	41° 59' 34.497" и.д.
127	- 12,67989194	12° 40' 47.611" ю.ш.	42,00138917	42° 00' 05.001" и.д.
128	- 12,70352694	12° 42' 12.697" ю.ш.	42,01015667	42° 00' 36.564" и.д.
129	- 12,72732972	12° 43' 38.387" ю.ш.	42,01923194	42° 01' 09.235" и.д.

ТОЧКА №	ГЕОГР. ШИРИНА	ГЕОГР. ШИРИНА В ГРАДУСИ, МИНУТИ И СЕКУНДИ (Южна ширина)	ГЕОГР. ДЪЛЖИНА	ГЕОГР. ДЪЛЖИНА В ГРАДУСИ, МИНУТИ И СЕКУНДИ (Източна дължина)
130	– 12,75130639	12° 45' 04.703" ю.ш.	42,02861694	42° 01' 43.021" и.д.
131	– 12,77546139	12° 46' 31.661" ю.ш.	42,03832333	42° 02' 17.964" и.д.
132	– 12,78370944	12° 47' 01.354" ю.ш.	42,04169417	42° 02' 30.099" и.д.
133	– 12,79827639	12° 47' 53.795" ю.ш.	42,04767472	42° 02' 51.629" и.д.
134	– 12,80924778	12° 48' 33.292" ю.ш.	42,05215306	42° 03' 07.751" и.д.
135	– 12,83401000	12° 50' 02.436" ю.ш.	42,06207944	42° 03' 43.486" и.д.
136	– 12,85914861	12° 51' 32.935" ю.ш.	42,07190000	42° 04' 18.840" и.д.
137	– 12,88467028	12° 53' 04.813" ю.ш.	42,08161306	42° 04' 53.807" и.д.
138	– 12,91058583	12° 54' 38.109" ю.ш.	42,09121833	42° 05' 28.386" и.д.
139	– 12,93690861	12° 56' 12.871" ю.ш.	42,10071139	42° 06' 02.561" и.д.
140	– 12,96364694	12° 57' 49.129" ю.ш.	42,11008972	42° 06' 36.323" и.д.
141	– 12,99081611	12° 59' 26.938" ю.ш.	42,11935139	42° 07' 09.665" и.д.
142	– 12,99773556	12° 59' 51.848" ю.ш.	42,12166667	42° 07' 18.000" и.д.
143	– 13,06305222	13° 03' 46.988" ю.ш.	42,14345778	42° 08' 36.448" и.д.
144	– 13,49294833	13° 29' 34.614" ю.ш.	42,33850444	42° 20' 18.616" и.д.
145	– 13,51596194	13° 30' 57.463" ю.ш.	42,35528722	42° 21' 19.034" и.д.
146	– 13,54042972	13° 32' 25.547" ю.ш.	42,37281556	42° 22' 22.136" и.д.
147	– 13,56516306	13° 33' 54.587" ю.ш.	42,39021361	42° 23' 24.769" и.д.
148	– 13,59017083	13° 35' 24.615" ю.ш.	42,40747917	42° 24' 26.925" и.д.
149	– 13,61487917	13° 36' 53.565" ю.ш.	42,42422833	42° 25' 27.222" и.д.
150	– 13,84526472	13° 50' 42.953" ю.ш.	42,57916306	42° 34' 44.987" и.д.
151	– 13,86822139	13° 52' 05.597" ю.ш.	42,59474444	42° 35' 41.080" и.д.
152	– 13,89613833	13° 53' 46.098" ю.ш.	42,61402444	42° 36' 50.488" и.д.
153	– 13,92417472	13° 55' 27.029" ю.ш.	42,63376278	42° 38' 01.546" и.д.
154	– 13,95233694	13° 57' 08.413" ю.ш.	42,65396806	42° 39' 14.285" и.д.
155	– 13,98062972	13° 58' 50.267" ю.ш.	42,67464944	42° 40' 28.738" и.д.
156	– 14,00905472	14° 00' 32.597" ю.ш.	42,69582500	42° 41' 44.970" и.д.
157	– 14,03762111	14° 02' 15.436" ю.ш.	42,71750361	42° 43' 03.013" и.д.
158	– 14,05400306	14° 03' 14.411" ю.ш.	42,73011583	42° 43' 48.417" и.д.

ТОЧКА №	ГЕОГР. ШИРИНА	ГЕОГР. ШИРИНА В ГРАДУСИ, МИНУТИ И СЕКУНДИ (Южна ширина)	ГЕОГР. ДЪЛЖИНА	ГЕОГР. ДЪЛЖИНА В ГРАДУСИ, МИНУТИ И СЕКУНДИ (Източна дължина)
159	– 14,14823389	14° 08' 53.642" ю.ш.	42,80309722	42° 48' 11.150" и.д.
160	– 14,15231444	14° 09' 08.332" ю.ш.	42,80625722	42° 48' 22.526" и.д.
161	– 14,18301639	14° 10' 58.859" ю.ш.	42,82977944	42° 49' 47.206" и.д.
162	– 14,21434722	14° 12' 51.650" ю.ш.	42,85335806	42° 51' 12.089" и.д.
163	– 14,24632861	14° 14' 46.783" ю.ш.	42,87699722	42° 52' 37.190" и.д.
164	– 14,27897806	14° 16' 44.321" ю.ш.	42,90069694	42° 54' 02.509" и.д.
165	– 14,31231444	14° 18' 44.332" ю.ш.	42,92445972	42° 55' 28.055" и.д.
166	– 14,34636194	14° 20' 46.903" ю.ш.	42,94828750	42° 56' 53.835" и.д.
167	– 14,38114194	14° 22' 52.111" ю.ш.	42,97218278	42° 58' 19.858" и.д.
168	– 14,41184056	14° 24' 42.626" ю.ш.	42,99288667	42° 59' 34.392" и.д.
169	– 14,42729390	14° 25' 38.258" ю.ш.	43,02429793	43° 01' 27.472" и.д.
170	– 14,71757790	14° 43' 03.280" ю.ш.	42,84175093	42° 50' 30.303" и.д.
171	– 15,24873190	15° 14' 55.438" ю.ш.	42,57367993	42° 34' 25.247" и.д.
172	– 15,35883890	15° 21' 31.820" ю.ш.	42,52400093	42° 31' 26.403" и.д.
173	– 15,40079590	15° 24' 02.865" ю.ш.	42,47546793	42° 28' 31.684" и.д.
174	– 15,67631790	15° 40' 34.744" ю.ш.	42,16577593	42° 09' 56.793" и.д.
175	– 15,89294390	15° 53' 34.598" ю.ш.	41,92722893	41° 55' 38.024" и.д.
176	– 16,19500890	16° 11' 42.032" ю.ш.	41,68920793	41° 41' 21.148" и.д.
177	– 16,53923290	16° 32' 21.238" ю.ш.	41,41631893	41° 24' 58.748" и.д.
178	– 17,04432890	17° 02' 39.584" ю.ш.	41,27318693	41° 16' 23.472" и.д.
179	– 17,40353490	17° 24' 12.725" ю.ш.	41,17071993	41° 10' 14.591" и.д.
180	– 17,83734890	17° 50' 14.456" ю.ш.	41,06789493	41° 04' 04.421" и.д.
181	– 18,25089090	18° 15' 03.207" ю.ш.	41,00661293	41° 00' 23.806" и.д.
182	– 18,46797190	18° 28' 04.698" ю.ш.	40,98888393	40° 59' 19.982" и.д.
183	– 18,72085890	18° 43' 15.090" ю.ш.	40,96804393	40° 58' 04.958" и.д.
184	– 18,99704790	18° 59' 49.372" ю.ш.	40,94406393	40° 56' 38.640" и.д.
185	– 19,07889290	19° 04' 44.014" ю.ш.	40,94491793	40° 56' 41.704" и.д.
186	– 19,12114290	19° 07' 16.114" ю.ш.	40,49821793	40° 29' 53.584" и.д.
187	– 19,14275890	19° 08' 33.932" ю.ш.	40,33221493	40° 19' 55.973" и.д.

ТОЧКА №	ГЕОГР. ШИРИНА	ГЕОГР. ШИРИНА В ГРАДУСИ, МИНУТИ И СЕКУНДИ (Южна ширина)	ГЕОГР. ДЪЛЖИНА	ГЕОГР. ДЪЛЖИНА В ГРАДУСИ, МИНУТИ И СЕКУНДИ (Източна дължина)
188	– 19,15014390	19° 09' 00.158" ю.ш.	40,27538093	40° 16' 31.371" и.д.
189	– 19,21233290	19° 12' 44.398" ю.ш.	39,91531093	39° 54' 55.119" и.д.
190	– 19,22234390	19° 13' 20.438" ю.ш.	39,85706493	39° 51' 25.433" и.д.
191	– 19,24453990	19° 14' 40.343" ю.ш.	39,74102293	39° 44' 27.682" и.д.
192	– 19,42185090	19° 25' 18.663" ю.ш.	38,79469793	38° 47' 40.912" и.д.
193	– 19,43315890	19° 25' 59.372" ю.ш.	38,73342293	38° 44' 00.322" и.д.
194	– 19,43614990	19° 26' 10.139" ю.ш.	38,72930293	38° 43' 45.490" и.д.
195	– 19,59229190	19° 35' 32.250" ю.ш.	38,52460493	38° 31' 28.577" и.д.
196	– 19,62519790	19° 37' 30.712" ю.ш.	38,48408693	38° 29' 02.712" и.д.
197	– 19,70593190	19° 42' 21.354" ю.ш.	38,38511393	38° 23' 06.410" и.д.
198	– 19,71590490	19° 42' 57.257" ю.ш.	38,37292393	38° 22' 22.526" и.д.
199	– 19,73360590	19° 44' 00.981" ю.ш.	38,35152793	38° 21' 05.500" и.д.
200	– 20,02869690	20° 01' 43.308" ю.ш.	38,08570893	38° 05' 08.552" и.д.
201	– 20,08653590	20° 05' 11.529" ю.ш.	38,03375393	38° 02' 01.514" и.д.
202	– 20,12934190	20° 07' 45.630" ю.ш.	37,99523693	37° 59' 42.852" и.д.
203	– 20,64126890	20° 38' 28.568" ю.ш.	37,55384993	37° 33' 13.859" и.д.
204	– 21,43417090	21° 26' 03.015" ю.ш.	37,57989693	37° 34' 47.628" и.д.
205	– 21,45378690	21° 27' 13.532" ю.ш.	37,58070393	37° 34' 50.534" и.д.
206	– 21,55561690	21° 33' 20.220" ю.ш.	37,58479793	37° 35' 05.272" и.д.
207	– 21,56295890	21° 33' 46.652" ю.ш.	37,58512593	37° 35' 06.453" и.д.
208	– 21,56440490	21° 33' 51.857" ю.ш.	37,58523893	37° 35' 06.860" и.д.
209	– 21,71008990	21° 42' 36.323" ю.ш.	37,59760393	37° 35' 51.374" и.д.
210	– 21,76500590	21° 45' 54.021" ю.ш.	37,60234793	37° 36' 08.452" и.д.
211	– 21,88639090	21° 53' 11.007" ю.ш.	37,62820393	37° 37' 41.534" и.д.
212	– 22,15843990	22° 09' 30.383" ю.ш.	37,68024293	37° 40' 48.874" и.д.
213	– 22,26569290	22° 15' 56.494" ю.ш.	37,70086293	37° 42' 03.106" и.д.
214	– 22,32541091	22° 19' 31.479" ю.ш.	37,71493593	37° 42' 53.769" и.д.
215	– 22,32902991	22° 19' 44.507" ю.ш.	37,71581693	37° 42' 56.940" и.д.
216	– 22,42410991	22° 25' 26.795" ю.ш.	37,73891793	37° 44' 20.104" и.д.

ТОЧКА №	ГЕОГР. ШИРИНА	ГЕОГР. ШИРИНА В ГРАДУСИ, МИНУТИ И СЕКУНДИ (Южна ширина)	ГЕОГР. ДЪЛЖИНА	ГЕОГР. ДЪЛЖИНА В ГРАДУСИ, МИНУТИ И СЕКУНДИ (Източна дължина)
217	– 23,20135991	23° 12' 04.895" ю.ш.	37,98768893	37° 59' 15.680" и.д.
218	– 23,31436991	23° 18' 51.731" ю.ш.	38,02801293	38° 01' 40.846" и.д.
219	– 23,38419191	23° 23' 03.090" ю.ш.	38,05293993	38° 03' 10.583" и.д.
220	– 23,45079691	23° 27' 02.868" ю.ш.	38,07776993	38° 04' 39.971" и.д.
221	– 23,89896091	23° 53' 56.259" ю.ш.	38,24723093	38° 14' 50.031" и.д.
222	– 24,05334691	24° 03' 12.048" ю.ш.	38,30605793	38° 18' 21.808" и.д.
223	– 24,49255091	24° 29' 33.183" ю.ш.	38,47369593	38° 28' 25.305" и.д.
224	– 24,59264091	24° 35' 33.507" ю.ш.	38,51763193	38° 31' 03.474" и.д.
225	– 24,98297491	24° 58' 58.709" ю.ш.	38,68834493	38° 41' 18.041" и.д.
226	– 25,40013391	25° 24' 00.482" ю.ш.	38,87194493	38° 52' 19.001" и.д.
227	– 25,71633611	25° 42' 58.810" ю.ш.	38,71936389	38° 43' 09.710" и.д.
228	– 25,77523056	25° 46' 30.830" ю.ш.	38,69031389	38° 41' 25.130" и.д.
229	– 26,67473333	26° 40' 29.040" ю.ш.	38,02259167	38° 01' 21.330" и.д.
230	– 27,11109167	27° 06' 39.930" ю.ш.	37,56190556	37° 33' 42.860" и.д.
231	– 27,47158333	27° 28' 17.700" ю.ш.	37,01349444	37° 00' 48.580" и.д.
232	– 27,60703333	27° 36' 25.320" ю.ш.	36,74037500	36° 44' 25.350" и.д.
233	– 27,70189444	27° 42' 06.820" ю.ш.	36,53316667	36° 31' 59.400" и.д.
234	– 27,78917500	27° 47' 21.030" ю.ш.	36,51560833	36° 30' 56.190" и.д.
235	– 27,77694167	27° 46' 36.990" ю.ш.	36,45250000	36° 27' 09.000" и.д.
236	– 26,91694444	26° 55' 00.990" ю.ш.	33,33694444	33° 20' 12.990" и.д.
237	– 26,91444444	26° 54' 51.990" ю.ш.	33,32861111	33° 19' 42.990" и.д.
238	– 26,85277780	26° 51' 10.000" ю.ш.	33,11972222	33° 07' 10.990" и.д.
239	– 26,85222222	26° 51' 07.990" ю.ш.	33,11777778	33° 07' 04.000" и.д.
240	– 26,84638889	26° 50' 47.000" ю.ш.	33,00000000	33° 00' 00.000" и.д.
Сухоземна база	26,85861111	26° 51' 31"	32,89210833	32° 53' 31.59" ^и

2. Допълнение 4 към приложението

а) в заглавието

(18058/11, 11.1.2012 г., стр. P/EU/MZ/Приложение/Допълнение 4/bg 1)

(ОВ L 46, 17.2.2012 г., стр. 25)

вместо: „... В ИИЗ НА МОЗАМБИК“

да се чете: „... В РИБОЛОВНИТЕ ВОДИ НА МОЗАМБИК“

б) в раздели 1 и 2

(18058/11, 11.1.2012 г., стр. P/EU/MZ/Приложение/Допълнение 4/bg 2-3)

(ОВ L 46, 17.2.2012 г., стр. 25-26)

вместо: „ИИЗ“

да се чете: „риболовните води на Мозамбик“

в) в раздел 3

(18058/11, 11.1.2012 г., стр. P/EU/MZ/Приложение/Допълнение 4/bg 4)

(ОВ L 46, 17.2.2012 г., стр. 26)

вместо: „Улов в ИИЗ на Мозамбик (kg)“

да се чете: „Улов в риболовните води на Мозамбик (kg)“

ISSN 1977-0618 (електронно издание)
ISSN 1830-3617 (печатно издание)



Служба за публикации на Европейския съюз
2985 Люксембург
ЛЮКСЕМБУРГ

BG