Diario Oficial de la Unión Europea

L 158

Edición en lengua española

Legislación

61.º año

21 de junio de 2018

Sumario

II *Actos no legislativos*

REGLAMENTOS

★ **Reglamento (UE) 2018/885 de la Comisión, de 20 de junio de 2018, por el que se modifica el anexo VI del Reglamento (CE) n.º 1223/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los productos cosméticos** [1] 1

★ **Reglamento de Ejecución (UE) 2018/886 de la Comisión, de 20 de junio de 2018, sobre determinadas medidas de política comercial relativas a determinados productos originarios de los Estados Unidos de América y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/724** 5

III *Otros actos*

ESPACIO ECONÓMICO EUROPEO

★ **Decisión del Órgano de Vigilancia de la AELC n.º 70/17/COL, de 29 de marzo de 2017, sobre el acuerdo costero 2012-2019 para Hurtigruten Maritime Services (Noruega) [2018/887]** 19

Corrección de errores

★ **Corrección de errores del Protocolo por el que se fijan las posibilidades de pesca y la contrapartida financiera previstas en el Acuerdo de colaboración en el sector pesquero entre la Comunidad Europea y la República de Mozambique** (DO L 46 de 17.2.2012) 45

[1] Texto pertinente a efectos del EEE.

ES

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres finos son actos de gestión corriente, adoptados en el marco de la política agraria, y que tienen generalmente un período de validez limitado.

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres gruesos y precedidos de un asterisco son todos los demás actos.

II

(Actos no legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO (UE) 2018/885 DE LA COMISIÓN

de 20 de junio de 2018

por el que se modifica el anexo VI del Reglamento (CE) n.º 1223/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los productos cosméticos

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n.º 1223/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, sobre los productos cosméticos ([1]), y en particular su artículo 31, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

(1) La sustancia 2,2′-metileno-bis-(6-(2*H*-benzotriazol-2-il)-4-(1,1,3,3-tetrametil-butil)fenol)/bisoctrizol, que aparece en la Nomenclatura Internacional de Ingredientes de Cosméticos con el nombre «Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbutylphenol» (MBBT) está autorizada para su uso como filtro ultravioleta en productos cosméticos con arreglo a la entrada 23 del anexo VI del Reglamento (CE) n.º 1223/2009. Actualmente, no está regulado el uso de MBBT (nano) como filtro ultravioleta en productos cosméticos.

(2) En su dictamen de 25 de marzo de 2015 ([2]), el Comité Científico de Seguridad de los Consumidores (CCSC) concluyó que el uso de MBBT (nano) como filtro ultravioleta, con las características indicadas en el dictamen y una concentración de hasta un 10 % w/w en productos cosméticos aplicados en la piel no supone ningún riesgo para la salud humana tras su aplicación en una piel sana e intacta, ni tampoco en la piel lesionada. Las características indicadas por el CCSC en dicho dictamen hacen referencia a las propiedades fisicoquímicas del material (como la pureza, la mediana del tamaño de las partículas o la distribución por tamaño del número de partículas).

(3) El CCSC consideró asimismo que las conclusiones de su dictamen de 25 de marzo de 2015 no son aplicables a los usos que puedan llevar a una exposición de los pulmones del usuario final al MBBT (nano) por inhalación.

(4) A la luz del dictamen del CCSC y con objeto de tomar en consideración el progreso científico y técnico, procede autorizar el uso de MBBT (nano) como filtro ultravioleta en productos cosméticos, conforme a las especificaciones del CCSC, a una concentración máxima del 10 % w/w, excepto en usos que puedan llevar a una exposición de los pulmones del usuario final al MBBT (nano) por inhalación.

(5) A tal efecto, debe modificarse el anexo VI del Reglamento (CE) n.º 1223/2009.

(6) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité Permanente de Productos Cosméticos.

([1]) DO L 342 de 22.12.2009, p. 59.
([2]) CCSC/1546/15, Revisión de 25 de junio de 2015: https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/scientific_committees/consumer_safety/docs/sccs_o_168.pdf.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El anexo VI del Reglamento (CE) n.º 1223/2009 se modifica de conformidad con el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 20 de junio de 2018.

Por la Comisión

El Presidente

Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

El anexo VI del Reglamento (CE) n.º 1223/2009 queda modificado como sigue:

1) La entrada 23 se sustituye por el texto siguiente:

Número de referencia	Identificación de las sustancias				Condiciones			Texto de las condiciones de uso y advertencias
	Nombre químico/DCI/XAN	Nombre común del ingrediente recogido en el glosario	Número CAS	Número CE	Tipo de producto, partes del cuerpo	Concentración máxima en el producto preparado para el uso	Otras condiciones	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
«23	2,2′-Metileno-bis-(6-(2*H*-benzotriazol-2-il)-4-(1,1,3,3-tetrametil-butil)fenol/bisoctrizol	Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbutylphenol	103597-45-1	403-800-1		10 % (*)		

(*) En caso de que se utilice una combinación de Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbutylphenol y Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbutylphenol (nano), la suma no superará el límite indicado en la columna g.»

2) Se inserta la siguiente entrada 23 *bis*:

Número de referencia	Identificación de las sustancias				Condiciones			Texto de las condiciones de uso y advertencias
	Nombre químico/DCI/XAN	Nombre común del ingrediente recogido en el glosario	Número CAS	Número CE	Tipo de producto, partes del cuerpo	Concentración máxima en el producto preparado para el uso	Otras condiciones	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
«23 *bis*	2,2′-Metileno-bis-(6-(2*H*-benzotriazol-2-il)-4-(1,1,3,3-tetrametil-butil)fenol/bisoctrizol	Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbutylphenol (nano)	103597-45-1	403-800-1		10 % (*)	No utilizar en aplicaciones que puedan dar lugar a una exposición de los pulmones del usuario final por inhalación. Solo están permitidos los nanomateriales que reúnan las características siguientes: — Pureza ≥ 98,5 %, con una fracción de isómeros 2,2′-Metileno-bis-[6-(2H-benzotriazol-2-il)-4-(isooctilo)fenol] que no exceda del 1,5 %;	

Número de referencia	Identificación de las sustancias				Condiciones			Texto de las condiciones de uso y advertencias
	Nombre químico/DCI/XAN	Nombre común del ingrediente recogido en el glosario	Número CAS	Número CE	Tipo de producto, partes del cuerpo	Concentración máxima en el producto preparado para el uso	Otras condiciones	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
							— Solubilidad < 5 ng/L en agua a 25 °C. — Coeficiente de reparto (Log Pow): 12,7 a 25 °C. — Sin revestimiento. — Mediana del tamaño de las partículas D50 (50 % del número inferior a este diámetro): ≥ 120 nm de la distribución de la masa y/o ≥ 60 nm de la distribución por tamaño del número.	

(*) En caso de que se utilice una combinación de Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbutylphenol y Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbutylphenol (nano), la suma no superará el límite indicado en la columna g.»

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2018/886 DE LA COMISIÓN

de 20 de junio de 2018

sobre determinadas medidas de política comercial relativas a determinados productos originarios de los Estados Unidos de América y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/724

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n.º 654/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, sobre el ejercicio de los derechos de la Unión para aplicar y hacer cumplir las normas comerciales internacionales ([1]), y en particular su artículo 4, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

(1) El Reglamento de Ejecución (UE) 2018/724 de la Comisión ([2]) otorgó a la Comisión el mandato de notificar por escrito, no más tarde del 18 de mayo de 2018, al Consejo del Comercio de Mercancías de la Organización Mundial del Comercio («OMC») que, si este no lo desaprobaba, la Unión suspendería la aplicación al comercio de los Estados Unidos de América («Estados Unidos») de las concesiones de derechos de importación con arreglo al GATT de 1994 en relación con los productos que figuran en el anexo I y el anexo II de dicho Reglamento, con el fin de permitir la aplicación de derechos de aduana adicionales a la importación de estos productos originarios de los Estados Unidos.

(2) El 18 de mayo de 2018, la Comisión presentó la mencionada notificación por escrito y el Consejo del Comercio de Mercancías de la OMC no desaprobó la suspensión en el plazo de treinta días. La Unión suspendió de este modo, en la OMC, la aplicación de las concesiones de derechos de importación al comercio con los Estados Unidos, con arreglo al GATT de 1994, de los mencionados productos.

(3) El 8 de marzo de 2018, los Estados Unidos adoptaron medidas de salvaguardia en forma de incremento de los aranceles sobre las importaciones de determinados productos de acero y de aluminio, con efectos a partir del 23 de marzo de 2018 y de duración ilimitada. Tras dos aplazamientos de la fecha efectiva del incremento arancelario con respecto a la Unión Europea, dicho incremento se hizo efectivo con respecto a la Unión Europea el 1 de junio de 2018 con una duración ilimitada.

(4) En consecuencia, visto el artículo 2 del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/724, la Comisión debe imponer derechos de aduana adicionales a los productos que figuran en el anexo I y el anexo II, tal como se expone en los considerandos 6 y 12 a 15 de dicho Reglamento, y teniendo en cuenta las modalidades establecidas en sus considerandos 7 y 16 a 19, que reflejen los requisitos en materia de plazos descritos en el considerando 5 de dicho Reglamento, de forma que:

a) los derechos adicionales *ad valorem* de un tipo del 10 % y del 25 % sobre las importaciones de los productos enumerados en el anexo I deben aplicarse desde la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento hasta que los Estados Unidos dejen de aplicar sus medidas de salvaguardia a los productos procedentes de la Unión.

b) los derechos *ad valorem* de un tipo del 10 %, del 25 %, del 35 % y del 50 % sobre las importaciones de los productos enumerados en el anexo II deben aplicarse a partir del 1 de junio de 2021 o a partir de la adopción por el Órgano de Solución de Diferencias de la OMC, o la notificación a este, de una resolución en la que se afirme que las medidas de salvaguardia de los Estados Unidos son incompatibles con las disposiciones pertinentes del Acuerdo de la OMC, si esto se produce en una fecha anterior, hasta que los Estados Unidos dejen de aplicar sus medidas de salvaguardia a la Unión.

(5) Debido a un error material, debe modificarse el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/724. El error material se refiere al derecho adicional máximo correspondiente al código NC 9504 40 00 en el anexo I, que debería ser del 10 % en lugar del 25 %. El considerando 12, el artículo 2, letra a), y el anexo I de dicho Reglamento deben modificarse en consecuencia. Los productos y el nivel de los derechos adicionales enumerados en el anexo I y el anexo II son idénticos en el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/724, modificado, y en el presente Reglamento.

(6) El presente Reglamento se entiende sin perjuicio de la cuestión de la compatibilidad de las medidas de salvaguardia de los Estados Unidos con las disposiciones pertinentes del Acuerdo de la OMC.

([1]) Reglamento (UE) n.º 654/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, sobre el ejercicio de los derechos de la Unión para aplicar y hacer cumplir las normas comerciales internacionales y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 3286/94 del Consejo por el que se establecen procedimientos comunitarios en el ámbito de la política comercial común con objeto de asegurar el ejercicio de los derechos de la Comunidad en virtud de las normas comerciales internacionales, particularmente las establecidas bajo los auspicios de la Organización Mundial del Comercio (DO L 189 de 27.6.2014, p. 50).

([2]) Reglamento de Ejecución (UE) 2018/724 de la Comisión, de 16 de mayo de 2018, sobre determinadas medidas de política comercial relativas a determinados productos originarios de los Estados Unidos de América (DO L 122 de 17.5.2018, p. 14).

(7) La Comisión puede modificar el presente Reglamento, si lo considera oportuno, para tener en cuenta cualquier modificación o enmienda de las medidas de salvaguardia de los Estados Unidos, por ejemplo mediante la exclusión de productos o de empresas.

(8) El artículo 4 del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/724 establece que los productos enumerados en los anexos de dicho Reglamento para los cuales se haya expedido una licencia de importación con una exención o una reducción de derechos antes de la entrada en vigor del mencionado Reglamento no estarán sujetos a derechos adicionales. Dicho Reglamento establece también que los productos enumerados en sus anexos en relación con cuales los importadores puedan demostrar que se han exportado desde los Estados Unidos a la Unión antes de la fecha en la que se les aplica un derecho adicional no estarán sujetos a ese derecho adicional.

(9) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Obstáculos Técnicos al Comercio, creado en virtud del Reglamento (UE) 2015/1843 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]).

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

La Unión aplicará derechos de aduana adicionales a las importaciones en la Unión de los productos enumerados en el anexo I y el anexo II del presente Reglamento y originarios de los Estados Unidos de América («Estados Unidos»).

Artículo 2

La aplicación de derechos de aduana adicionales a los mencionados productos se hará de la manera siguiente:

a) en la primera fase, se aplicará un derecho *ad valorem* del 10 % y del 25 % a las importaciones de los productos enumerados en el anexo I, tal como se especifica en él, a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento;

b) en la segunda fase, se aplicará otro derecho *ad valorem* adicional del 10 %, del 25 %, del 35 % y del 50 % a las importaciones de los productos enumerados en el anexo II, tal como se especifica en él:

— a partir del 1 de junio de 2021, o

— a partir del quinto día siguiente a la fecha de la adopción por el Órgano de Solución de Diferencias de la OMC, o la notificación a este, de una resolución en la que se afirme que las medidas de salvaguardia de los Estados Unidos son incompatibles con las disposiciones pertinentes del Acuerdo de la OMC, si esto se produce en una fecha anterior. En este último caso, la Comisión publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* un anuncio en el que se indique la fecha en la que se adopte o notifique dicha resolución.

Artículo 3

El Reglamento de Ejecución (UE) 2018/724 queda modificado como sigue:

1) El considerando 12 se sustituye por el texto siguiente:

«En aplicación de los requisitos en materia de plazos descritos en el considerando 5, los derechos de aduana adicionales deben aplicarse, en caso necesario o en la medida en que sea necesario, en dos fases. En la primera fase, los derechos *ad valorem* de un tipo máximo del 10 % y del 25 % sobre las importaciones de los productos enumerados en el anexo I podrán aplicarse de inmediato y hasta que los Estados Unidos dejen de aplicar sus medidas de salvaguardia a los productos procedentes de la Unión.».

2) En el artículo 2, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«en la primera fase, se aplicará un derecho *ad valorem* adicional de un tipo máximo del 10 % y del 25 % a las importaciones de los productos enumerados en el anexo I a partir del 20 de junio de 2018;».

3) En el anexo I, el derecho adicional correspondiente al código NC 9504 40 00 se modifica como sigue:

«25 %» se sustituye por «10 %».

([1]) Reglamento (UE) 2015/1843 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de octubre de 2015, por el que se establecen procedimientos de la Unión en el ámbito de la política comercial común con objeto de asegurar el ejercicio de los derechos de la Unión en virtud de las normas comerciales internacionales, particularmente las establecidas bajo los auspicios de la Organización Mundial del Comercio (texto codificado) (DO L 272 de 16.10.2015, p. 1).

Artículo 4

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 20 de junio de 2018.

Por la Comisión

El Presidente

Jean-Claude JUNCKER

ANEXO I

Productos objeto derechos adicionales en la primera fase

NC 2018 (1)	Derecho adicional
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 %

NC 2018 ([1])	Derecho adicional
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 %

NC 2018 ([1])	Derecho adicional
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 %

NC 2018 ([1])	Derecho adicional
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 %

NC 2018 ([1])	Derecho adicional
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 %

NC 2018 ([1])	Derecho adicional
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]) Los códigos de la nomenclatura proceden de la nomenclatura combinada, tal como se define en el artículo 1, apartado 2, del Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo, de 23 de julio de 1987, relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común (DO L 256 de 7.9.1987, p. 1), y tal como se establece en su anexo I, que sean válidos en el momento de la publicación del presente Reglamento y, *mutatis mutandis*, tal como hayan sido modificados por legislación posterior, incluido, muy recientemente, el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1925 de la Comisión, de 12 de octubre de 2017, por el que se modifica el anexo I del Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común (DO L 282 de 31.10.2017, p. 1).

ANEXO II

Productos sujetos a derechos adicionales en la segunda fase

NC 2018 (1)	Derecho adicional
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 %

NC 2018 ([1])	Derecho adicional
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 %

NC 2018 ([1])	Derecho adicional
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 %

NC 2018 (1)	Derecho adicional
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 %

NC 2018 ([1])	Derecho adicional
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]) Los códigos de la nomenclatura proceden de la nomenclatura combinada, tal como se define en el artículo 1, apartado 2, del Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo, de 23 de julio de 1987, relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común (DO L 256 de 7.9.1987, p. 1), y tal como se establece en su anexo I, que sean válidos en el momento de la publicación del presente Reglamento y, *mutatis mutandis*, tal como hayan sido modificados por legislación posterior, incluido, muy recientemente, el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1925 de la Comisión, de 12 de octubre de 2017, por el que se modifica el anexo I del Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común (DO L 282 de 31.10.2017, p. 1).

III

(Otros actos)

ESPACIO ECONÓMICO EUROPEO

DECISIÓN DEL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC

N.º 70/17/COL

de 29 de marzo de 2017

sobre el acuerdo costero 2012-2019 para Hurtigruten Maritime Services (Noruega) [2018/887]

EL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC («Órgano»),

Vistos:

el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (en lo sucesivo denominado «Acuerdo EEE»), y en particular su artículo 59, apartado 2, y su artículo 61,

el Protocolo 26 del Acuerdo EEE,

el Acuerdo entre los Estados de la AELC sobre la creación de un Órgano de Vigilancia y un Tribunal de Justicia (en lo sucesivo denominado «Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción»), y en particular su artículo 24,

el Protocolo 3 del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción (en lo sucesivo denominado «Protocolo 3»), y en particular el artículo 1 de la parte I, y el artículo 4, apartado 4, y los artículos 6 y 13, de la parte II,

Considerando lo siguiente:

I. HECHOS

1. *PROCEDIMIENTO*

(1) El 28 de abril de 2014, el Órgano recibió por correo electrónico una denuncia en relación con la supuesta ayuda incompatible concedida a Hurtigruten ASA («Hurtigruten») en el marco del acuerdo costero para la ruta Bergen – Kirkenes («Acuerdo Hurtigruten» o «AH») para el período comprendido entre el 1 de enero de 2012 y el 31 de diciembre de 2019.

(2) El 9 de julio de 2014 se recibió una segunda denuncia respecto al AH. Ambas denuncias son independientes, aunque existen determinadas cuestiones que se solapan. Puesto que las dos denuncias atañen al AH, la presente Decisión las tratará conjuntamente y se referirá a ellas como «las denuncias» (asimismo, se hará referencia a «los denunciantes») a lo largo del texto.

(3) Por carta de 13 de junio de 2014 (complementada por otra de 10 de julio de 2014), el Órgano solicitó información a las autoridades noruegas. Mediante carta de 22 de septiembre de 2014, las autoridades noruegas respondieron a esta solicitud de información. El 21 de noviembre de 2014 se envió a las autoridades noruegas una solicitud adicional de información, a la cual respondieron mediante carta de 16 de enero de 2015.

(4) El 9 de diciembre de 2015, el Órgano adoptó la Decisión n.º 490/15/COL por la que se incoa el procedimiento de investigación formal de la supuesta ayuda ilegal concedida en el marco del AH («la decisión de incoación»). La decisión de incoación se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y en su Suplemento EEE el 30 de junio de 2016 ([1]).

([1]) DO C 236 de 30.6.2016, p. 29, y Suplemento EEE n.º 36 de 30.6.2016, p. 14.

(5) Las autoridades noruegas presentaron observaciones a la decisión de incoación mediante carta de 16 de febrero de 2016 ([1]). Los denunciantes facilitaron información adicional en respuesta a las observaciones de las autoridades noruegas ([2]). El Órgano no recibió ninguna otra observación por parte de terceros a la decisión de incoación.

(6) En carta de 12 de octubre de 2016, el Órgano solicitó información a las autoridades noruegas. Mediante cartas de 21 de noviembre de 2016 y de 21 de diciembre de 2016, las autoridades noruegas respondieron a la solicitud de información ([3]).

2. *CONTEXTO: EL ACUERDO HURTIGRUTEN*

(7) Hurtigruten presta servicios de transporte que consisten en el transporte combinado de personas y mercancías en la línea costera de Noruega, entre Bergen y Kirkenes, tal como ilustra el siguiente diagrama:

La ruta costera Bergen – Kirkenes

(8) La explotación del servicio durante partes del período comprendido entre el 1 de enero de 2005 y el 31 de diciembre de 2012 fue objeto de la Decisión del Órgano n.º 205/11/COL ([4]). En dicha Decisión, el Órgano concluyó que Hurtigruten había recibido una ayuda estatal incompatible con el funcionamiento del Acuerdo EEE, en la medida en que constituía una forma de compensación excesiva por una obligación de servicio público, y exigió la recuperación de la ayuda.

(9) La explotación del servicio para el período comprendido entre el 1 de enero de 2012 y el 31 de diciembre de 2019 fue objeto de un procedimiento de licitación abierto el 30 de junio de 2010, fecha en que se publicó el pliego de condiciones en Doffin (base de datos en línea de contratación pública) ([5]).

(10) Tras este procedimiento de licitación, y sobre la base de una oferta presentada el 8 de noviembre de 2010, se suscribió un contrato con Hurtigruten el 13 de abril de 2011 por el que se le adjudicaban los servicios correspondientes a la ruta costera Bergen – Kirkenes durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2012 y el 31 de diciembre de 2019. En virtud de dicho contrato, Hurtigruten debe realizar a lo largo de todo el año servicios diarios con escala en 32 puertos intermedios definidos entre Bergen y Kirkenes. Para los trayectos Kirkenes – Tromsø y Tromsø – Kirkenes también debe ofrecer transporte de mercancías. Los servicios se prestan de acuerdo con determinadas capacidades y requisitos aplicables a los buques, tal como estipula el contrato. Los buques destinados a las rutas costeras deben tener, como mínimo, una capacidad de 320 pasajeros, con 120 plazas en camarotes, y una capacidad de carga de 150 europalés en bodega de carga de altura normal. Deben asimismo cumplir los requisitos legales y técnicos indicados en la sección 4.4 del pliego de condiciones.

([1]) Documento n.º 793209.
([2]) Documento n.º 798816.
([3]) Documentos n.º 827472 y n.º 833077.
([4]) DO L 175 de 5.7.2012, p. 19 y Suplemento EEE n.º 37 de 5.7.2012, p. 1. Véanse asimismo los asuntos acumulados E-10/11 y E-11/11 Hurtigruten, Rec. AELC 2012, p. 758, sobre los que se sustenta la Decisión del Órgano.
([5]) Véase www.doffin.no

(11) Los servicios marítimos para la ruta Bergen – Kirkenes se basan en tarifas máximas en lo que respecta a los pasajeros de puerto a puerto (es decir, los pasajeros de servicio público) que deben ser aprobadas por las autoridades noruegas. Según el AH, «por "pasajeros de puerto a puerto" se entienden los pasajeros que adquieren sus billetes para viajar en la ruta elegida de acuerdo con la tarifa normal, junto con los posibles suplementos por los camarotes y/o comidas de su elección. Los precios por los servicios suplementarios deben corresponderse con los precios publicados para la comida y categoría de camarote seleccionadas. En tales casos, el precio global debe equivaler a la suma del precio del billete y de los precios individuales de los servicios suplementarios seleccionados». Por «tarifa aprobada» se entienden las tarifas normales que se aplicaban en esta ruta el 1 de octubre de 2004, ajustadas en función del índice de precios de consumo. Toda modificación ulterior de la tarifa normal debe ser aprobada por las autoridades noruegas.

(12) Para el resto de pasajeros, Hurtigruten tiene libertad para fijar sus precios. Según el AH, «por "otros pasajeros" se entienden aquellos que no son "pasajeros de puerto a puerto", es decir, pasajeros que adquieren productos de viaje para rutas específicas, definidas por el proveedor, y que incluyen al menos una pernoctación en camarote y al menos una comida a bordo, cuando el proveedor haya publicado un precio combinado por los elementos incluidos y que no pueda desglosarse en los precios publicados individuales para los mismos elementos, así como que los pasajeros no tendrán derecho a descuentos definidos en el componente de viaje del producto. En esta categoría también se incluyen los pasajeros que adquieren un producto de viaje, definido por el proveedor, con al menos los servicios suplementarios antes mencionados a un precio combinado, especificado por día, pero en el que los propios pasajeros seleccionan la ruta en que se aplican estas condiciones». Lo mismo se aplica a los precios de los camarotes y las comidas, así como al transporte de mercancías.

(13) Para los servicios cubiertos por el AH, las autoridades noruegas pagan una compensación total de 5 120 millones NOK por sus ocho años de vigencia, expresados a precios de 2011, y ajustados en función del índice de costes para el transporte marítimo nacional de Statistics Norway ([1]). La asignación de la compensación por cada año es la siguiente:

Cuadro 1

Compensación anual contemplada en el AH

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

(14) Con arreglo al AH, Hurtigruten está obligada a llevar contabilidades separadas de las actividades que realiza en la ruta Bergen – Kirkenes y de las demás actividades y rutas fuera del ámbito de aplicación del AH ([2]). Además, Hurtigruten está obligada a llevar contabilidades separadas de las rutas sujetas a la obligación de servicio público (OSP) de la principal ruta costera Bergen – Kirkenes y de la parte comercial de la misma ruta.

([1]) Si el índice de costes de Statistics Norway no está disponible, se utilizaría el índice de precios de consumo que elabora este mismo organismo.

([2]) Tal como se menciona en la Decisión del Órgano n.º 205/11/COL relativa al Acuerdo Adicional sobre el servicio Hurtigruten (DO L 175 de 5.7.2012, p. 19 y Suplemento EEE n.º 37 de 5.7.2012, p. 1), sección I.2: «[a]demás de los servicios cubiertos por el Acuerdo, Hurtigruten es un operador comercial que ofrece viajes de ida y vuelta, excursiones y restauración en la ruta Bergen-Kirkenes. Asimismo, en relación con esta ruta, Hurtigruten también presta servicios de transporte en el fiordo Geiranger, fuera del ámbito del Acuerdo Hurtigruten. Igualmente, opera una serie de cruceros en distintos Estados europeos, Rusia, la Antártida, Spitsbergen y Groenlandia».

3. *LAS DENUNCIAS* ([1])

(15) Ambos denunciantes han solicitado trato confidencial.

(16) La tesis de los denunciantes de que Hurtigruten recibe una ayuda estatal en forma de compensación excesiva, violando, por tanto, los artículos 59 y 61 del Acuerdo EEE, se centra en las siguientes alegaciones:

1. La compensación por la prestación de las rutas sujetas a OSP ha aumentado sustancialmente en comparación con el anterior período contractual.

2. Hurtigruten sigue recibiendo una compensación por servicios no prestados:

a) la compañía canceló todos los servicios con destino y origen en el puerto de Mehamn (uno de los puertos de escala cubiertos por el AH) desde enero de 2014 hasta septiembre de 2014 sin justificación objetiva ni verificación profesional, tras haber demolido parcialmente ella misma el muelle de la terminal en abril de 2012, muelle que de hecho Hurtigruten había estado utilizando durante más de veinte meses para atracar. Al mismo tiempo, la correspondiente compensación concedida por las autoridades noruegas no se ha reducido, lo que ha permitido a Hurtigruten obtener un ahorro mensual en costes por importe de 314 500 NOK. Como resultado de ello, no se cumplirían ni el segundo requisito Altmark ni el tercero. El segundo requisito no se cumple porque las autoridades noruegas no han establecido un marco o una política para evaluar de manera objetiva y profesional la pérdida de servicio tras las alegaciones técnicas u operativas de la empresa, y no han involucrado a ninguna agencia para que verifique las alegaciones en disputa. A juicio de los denunciantes, el tercer requisito no se cumpliría, ya que Hurtigruten recibe la compensación íntegra por las rutas sujetas a OSP, en las que obtiene una considerable reducción de costes como resultado de la interrupción de los servicios;

b) numerosas denuncias presentadas por varios puertos y autoridades regionales relativas a la frecuencia y arbitrariedad de las cancelaciones de Hurtigruten han sido desestimadas por las autoridades noruegas y no han dado lugar a ninguna reducción de la compensación. Según los denunciantes, las cancelaciones se producen especialmente en algunos puertos en concreto por la escasa cantidad de pasajeros y la baja rentabilidad, sobre todo durante la temporada de invierno.

En particular, los denunciantes ponen en duda la definición de «fuerza mayor» recogida en la sección 8 del AH, en la que se hace referencia a «condiciones meteorológicas extremas» sin utilizar criterios objetivos ([2]). Asimismo, tampoco creen que dichas condiciones constituyan un motivo de «fuerza mayor» en consonancia con la sección 8 del AH, que, concretamente, afirma que «los obstáculos que la parte contratante debería haber considerado antes de la celebración del acuerdo, o que quepa esperar que sean evitados o sorteados, no se considerarán constitutivos de fuerza mayor». Al mismo tiempo, los denunciantes cuestionan el criterio de Hurtigruten para abusar de la soberanía absoluta del capitán del buque a la hora de justificar cancelaciones que no se deben a un mantenimiento programado o a razones técnicas con arreglo a la sección 4-1(3) del AH.

En conclusión, los denunciantes sostienen que las cancelaciones que no llevan aparejada una reducción de la compensación perjudican el rendimiento de las rutas sujetas a OSP y no cumplen el segundo y tercer requisitos Altmark.

3. Hurtigruten se ha mostrado reticente a abonar las tasas portuarias, el alquiler y los cánones por la prestación de servicios. Dejó de pagar entre enero de 2014 y mayo de 2014. Por otro lado, intenta conseguir acuerdos de precios especiales y pretende que todos los puertos pertinentes le devuelvan tales costes con carácter retroactivo hasta 2011, al tiempo que mantiene la compensación por servicio público al mismo nivel.

4. Hurtigruten no reserva capacidad para los pasajeros de servicio público y, en su lugar, vende la capacidad en camarotes a pasajeros de crucero. Por consiguiente, Hurtigruten recibe dos veces el pago por la misma capacidad, lo que le confiere una ventaja de entre 50 y 100 millones NOK cada año.

([1]) Documentos n.º 748323 y n.º 715314.

([2]) Los denunciantes señalan que, en la licitación para el período contractual 2005-2012, el concepto de «fuerza mayor» como resultado de condiciones meteorológicas extremas se definía como vientos con una velocidad superior a 25 m/s (temporal duro). Sin embargo, en el contrato actual, las «condiciones meteorológicas extremas» se definen como «condiciones en las que el estado del océano y/o el viento es tal que el capitán del buque considera inseguro proseguir con el viaje y/o llegar a un puerto específico». Según los denunciantes, esta definición ha provocado que la mayoría de las cancelaciones que han tenido lugar durante el período 2012-2013 en puertos seleccionados se haya producido con vientos con una velocidad inferior a 15 m/s.

4. *RAZONES PARA LA INCOACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL*

(17) El Órgano evaluó, en la decisión de incoación, los cuatro requisitos de la sentencia Altmark y expresó sus dudas porque parecía que ninguno de ellos se había cumplido, lo cual confería a Hurtigruten una ventaja selectiva en el sentido del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE ([1]).

(18) Con respecto al primer requisito, que establece la necesidad de definir claramente la OSP, el Órgano tenía dudas sobre si Noruega podía clasificar el requisito de capacidad de reserva de la sección 4-2 del AH como un servicio de interés económico general (SIEG), habida cuenta de la baja utilización de la capacidad para el servicio público y las fluctuaciones estacionales del transporte comercial de pasajeros. Además, el Órgano cuestionó la definición de SIEG dada la falta de información sobre la utilización de plazas en camarote y considerando que el transporte de mercancías para la ruta Tromsø – Kirkenes – Tromsø no ha sido objeto de una regulación de precios, tal como exige el artículo 4, apartado 2, del Reglamento sobre cabotaje marítimo ([2]).

(19) Con respecto al segundo requisito y a la obligación de que los parámetros para el cálculo de la compensación se establezcan previamente de forma objetiva y transparente, el Órgano dudaba de si el requisito de reserva de capacidad está vinculado al número real de pasajeros en régimen de OSP. No ha habido, por ejemplo, una metodología objetiva y transparente para calcular de antemano el coste por pasajero/kilómetro. Hurtigruten ha establecido un presupuesto aparte con todos los costes e ingresos de las rutas OSP, pero esta contabilidad separada, a entender del Órgano, no ha perseguido establecer previamente los parámetros de la compensación, que debería estar directamente vinculada a las pérdidas y los costes en que haya incurrido realmente Hurtigruten.

(20) El Órgano, asimismo, ha expresado sus dudas por la forma en que se han calculado los costes de Hurtigruten y cómo se han establecido los parámetros exactos a la hora de ajustar la compensación, tal como se prevé en las secciones 4-1 (elemento 3), 6 y 7 del AH, esto es, en caso de pérdida de producción, cambios en la producción o acontecimientos imprevistos). Por otro lado, el Órgano ha detectado que no se ha instaurado ningún parámetro para calcular un margen de beneficio razonable, así como que el importe de la compensación no refleja totalmente los parámetros establecidos cuando Hurtigruten intenta negociar una reducción de las tasas portuarias al tiempo que mantiene la compensación al mismo nivel.

(21) En lo que respecta al tercer requisito, el Órgano dudaba de que las autoridades noruegas hubiesen garantizado que la compensación concedida no superaba el nivel necesario para cubrir total o parcialmente los gastos ocasionados por la ejecución de la OSP, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por el cumplimiento de esta obligación.

(22) Para llegar a esta conclusión preliminar, el Órgano atendió las siguientes alegaciones presentadas por los denunciantes:

i) Hurtigruten no reserva capacidad para pasajeros de servicio público, sino que vende dicha capacidad a pasajeros de crucero, mientras mantiene al mismo nivel la compensación por servicio público,

ii) la compensación por la prestación del servicio público ha aumentado sustancialmente en comparación con el anterior período contractual,

iii) Hurtigruten sigue recibiendo una compensación por servicios no prestados; y

iv) Hurtigruten sigue intentando conseguir precios más bajos para las tasas portuarias, mientras mantiene al mismo nivel la compensación por servicio público.

(23) Por último, en lo que respecta al cuarto requisito Altmark, que exige la apertura de un procedimiento de contratación pública o un análisis comparativo de los costes con un operador eficiente, el Órgano observó que a la licitación se presentó una sola oferta, la de Hurtigruten, y dudó de que tal procedimiento pudiese considerarse suficiente para garantizar «el menor coste para la colectividad». En efecto, Hurtigruten tenía una ventaja competitiva importante que reforzó su posición en el procedimiento de licitación, pues ya disponía de buques adaptados a los requisitos del pliego de condiciones.

([1]) Sentencia en Altmark Trans GmbH y Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Altmark), C-280/00, EU:C:2003:415, apartado 75.

([2]) Reglamento (CEE) n.º 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) (DO L 364 de 12.12.1992, p. 7), incorporado al Acuerdo EEE mediante Decisión del Comité Mixto n.º 70/97 (DO L 30 de 5.2.1998, p. 42, y Suplemento EEE n.º 5 de 5.2.1998, p. 175).

(24) Además, según el pliego de condiciones, la asignación de la ejecución de la OSP se publicó con tres alternativas, lo que da a entender la existencia de más información o criterios de ponderación entre dichas alternativas. Dado que esta información no se incluyó, el Órgano dudó de que el diseño de la licitación ofreciese incentivos a potenciales licitadores, aparte de Hurtigruten, que hubieran estado dispuestos a presentar ofertas de conformidad con los requisitos de las tres diferentes alternativas y para otra alternativa que la realmente escogida.

(25) Por último, el Órgano mostró sus reservas en cuanto a la compatibilidad del AH con el funcionamiento del Acuerdo EEE, ya que no recibió ninguna información de las autoridades noruegas en lo que respecta a las consideraciones de compatibilidad.

5. *OBSERVACIONES DE LAS AUTORIDADES NORUEGAS*

(26) Las autoridades noruegas reiteran su postura de que el AH no implica ninguna ayuda estatal a Hurtigruten, toda vez que se cumplen los cuatro requisitos Altmark.

5.1. LOS REQUISITOS ALTMARK

(27) En lo que respecta al primer requisito Altmark, las autoridades noruegas alegan que el SIEG pertinente es el transporte continuo y diario de pasajeros y mercancías a lo largo de la costa de Noruega con más de treinta puertos de escala, garantizando que se disponga de suficiente capacidad para los pasajeros en régimen de OSP en todos los tramos durante todo el año. El hecho de que haya un exceso de capacidad en determinados tramos y especialmente durante la temporada de invierno, por ejemplo, es inevitable y no debería poner en tela de juicio la definición del SIEG. Además, esta capacidad excedente no indica que, a falta de la OSP, se hubiesen prestado servicios de transporte similares, especialmente teniendo en cuenta la ausencia de las correspondientes alternativas por las peculiaridades del servicio (grandes distancias, escasa densidad demográfica, climatología adversa, base de costes principalmente fija, etc.). Por el contrario, las autoridades noruegas creen que lo que debería examinar el Órgano es si se ha producido un error manifiesto a la hora de fijar los requisitos de capacidad en 320 para los pasajeros en régimen de OSP y 120 para las plazas en camarotes.

(28) En su respuesta al argumento del Órgano en la decisión de incoación sobre la utilización de la capacidad y las variaciones estacionales ([1]), las autoridades noruegas remiten a la Decisión 2013/435 de la Comisión relativa a la ayuda estatal ejecutada por Francia en favor de la Société Nationale Corse Méditerranée y la Compagnie Méridionale de Navigation, en la que se afirma que «[…] la Comisión considera que la constatación, en cada línea, de una carencia de la iniciativa privada en relación con una necesidad de transporte claramente identificada durante los únicos períodos bajos del año, es suficiente para justificar la inclusión, en el ámbito del servicio público, del servicio básico para todo el año y para el conjunto de estas líneas» ([2]).

(29) Durante la investigación, el Órgano abordó la posibilidad de que Hurtigruten contase con una flota de tamaño flexible en función de las variaciones estacionales (por ejemplo, buques más pequeños durante el invierno y buques mayores durante el verano). Las autoridades noruegas respondieron que, aunque en teoría sería posible, en la práctica resultaría inviable desde el punto de vista comercial, ya que requeriría una flota muy grande y la posibilidad de destinar los buques más pequeños a otras rutas durante el verano, y los buques mayores a otras rutas durante el invierno.

(30) Asimismo, en relación con una cuestión planteada por el Órgano con respecto al tamaño mínimo necesario de los buques que prestan servicio en la ruta costera Bergen – Kirkenes, las autoridades noruegas consideran que es necesario un tamaño determinado, habida cuenta de la adversidad de las condiciones meteorológicas de la ruta en algunos momentos, para garantizar la regularidad del servicio y la seguridad de los pasajeros y de la tripulación.

(31) En cualquier caso, a juicio de las autoridades noruegas, los costes de utilizar buques más pequeños no serían considerablemente inferiores. La información presentada muestra que los costes aumentan con el tamaño de los buques, pero no de forma proporcional al incremento de capacidad y plazas en camarote, y esta mayor capacidad se venderá en un mercado comercial y ofrecerá una contribución positiva (cubrirá todos los costes variables y una parte de los fijos), reduciendo así la necesidad de una compensación por servicio público.

([1]) Decisión de incoación, apartado 43.
([2]) DO L 220 de 17.8.2013, p. 20, apartado 147.

(32) Además, las autoridades noruegas destacan que si todos los buques de la flota fuesen del menor tamaño posible para prestar servicio en la ruta costera, la compensación concedida sería claramente insuficiente. Por el contrario, la utilización de buques mayores que también se pudiesen utilizar con fines comerciales permitiría distribuir los costes, reduciendo así el coste para la OSP.

(33) Con respecto a la necesidad de la capacidad fijada, las autoridades noruegas sostienen que la capacidad se fijó en un nivel adecuado (véase la sección 5.3 sobre el primer informe BDO 2016).

(34) Por último, con respecto a las dudas expresadas por el Órgano en relación con el transporte de mercancías para la ruta Tromsø – Kirkenes – Tromsø y al hecho de que no se hubiese regulado el precio de este servicio, las autoridades noruegas sostienen que del artículo 4, apartado 2, del Reglamento sobre cabotaje marítimo no se desprende que deban imponerse todos los requisitos indicados en él. Hurtigruten ha celebrado un acuerdo con Nor Lines AS, por el cual se ha cedido toda la capacidad para transportar mercancías, y la remuneración anual contemplada en dicho acuerdo se refleja directamente en el presupuesto de Hurtigruten, tal como se expuso en el procedimiento de licitación.

(35) En relación con el segundo requisito Altmark, las autoridades noruegas citan, entre otras fuentes, la decisión del Tribunal General en TV2/Dinamarca contra la Comisión Europea, asunto en el que el Tribunal sostuvo que el segundo requisito Altmark no está concebido de modo que las autoridades nacionales estén obligadas a controlar el importe de los gastos en que haya incurrido el beneficiario de la compensación ([1]). Esta condición, por consiguiente, no impone, a juicio de las autoridades noruegas, ningún límite a los incrementos de costes susceptibles de recibir compensación. Por el contrario, las diversas categorías de costes expuestas en el pliego de condiciones, que forman la base de la contabilidad separada, combinadas con las claves de reparto oportunas para separar los costes amparados por la OSP de los comerciales, tienen claramente el objetivo y el efecto de establecer los parámetros de la compensación, mientras que correspondía a los licitadores llevar a cabo el cálculo subyacente específico de los costes durante el proceso de licitación.

(36) Según las autoridades noruegas, la sentencia Altmark no obliga a las autoridades responsables de la concesión a que basen sus cálculos de los parámetros de la compensación exclusivamente en un modelo de «coste por pasajero/kilómetro». En el presente caso, dada la complejidad del SIEG prestado, este aspecto sería sencillamente irrelevante, ya que el importe de la compensación se estableció de antemano con carácter anual para toda la vigencia del AH, mientras que Hurtigruten asumiría el riesgo tanto de los incrementos como de las reducciones de costes e ingresos.

(37) Este enfoque de contrato neto del AH no vulnera, a juicio de Noruega, el segundo requisito Altmark. Como se ha sostenido, este mecanismo ejerce de incentivo para que la empresa explote el servicio de la manera más rentable, brindándole la posibilidad de influir en sus márgenes de beneficio. De lo contrario, el hecho de no haber incluido un incentivo para influir en los costes habría resultado presumiblemente en un coste mayor del servicio, ya que la empresa no obtendría ningún beneficio por prestar el servicio de un modo más eficiente. Por consiguiente, la cuestión, según las autoridades noruegas, no es si un contrato neto, como es el caso, cumple el segundo requisito Altmark, sino si el nivel de beneficio efectivamente alcanzado es razonable, teniendo en cuenta, entre otros aspectos, el nivel de riesgo asociado a la prestación del SIEG.

(38) Con respecto a las negociaciones celebradas entre las partes, las autoridades noruegas afirman que, aunque el nivel de compensación en sí se alteró durante las negociaciones, los parámetros y la metodología de cálculo de la compensación no se modificaron en forma alguna. Estas negociaciones culminaron en una reducción de la compensación de […] millones NOK con respecto a la oferta inicial, es decir, de […] millones NOK a 5 120 millones NOK, lo que también refleja, no obstante, ciertos cambios introducidos en el contrato de la licitación.

(39) En lo que respecta a las dudas del Órgano en relación con varias cláusulas del contrato que permiten realizar ajustes en la compensación, por ejemplo, en caso de cambios en la producción o de acontecimientos imprevistos, las autoridades noruegas sostienen que tales cláusulas no deben examinarse en solitario, sino como parte integrante del contrato ([2]). Además, con arreglo al AH, estas cláusulas no pueden provocar ninguna modificación significativa de la producción, y la compensación final debe reflejar el aumento de costes o ingresos derivado de los cambios. En las observaciones formuladas por Noruega también se indica que estas cláusulas no pretenden cubrir ninguna pérdida o coste imprevistos, sino simplemente garantizar que se mantenga el equilibrio económico del AH ([3]).

([1]) Sentencia dictada en el asunto T-674/11, ECLI:EU:T:2015:684, apartado 103.
([2]) Véase la sentencia en los asuntos acumulados E-10/11 y E-11/11 Hurtigruten, Rec. AELC 2012, p. 758, apartado 122.
([3]) SNCM, apartado 197.

(40) Con respecto a la cláusula de averías recogida en la sección 4-1 (elemento 3) del AH, las autoridades noruegas consideran que, por la experiencia anterior de Hurtigruten en el servicio, son necesarios al menos 110 días operativos (10 por cada buque) al año para mantenimiento programado y alteraciones operativas imprevistas, a fin de que la empresa pueda cumplir todos los requisitos aplicables de funcionamiento seguro en el mar. La información que se ha presentado muestra que, en la mayoría de los casos, en el período 2007-2014 se superó el umbral de 110 días, lo que es indicativo de que dicho umbral no es muy elevado.

(41) Con respecto a las tasas portuarias, las autoridades noruegas indican que estas representan una partida de costes para Hurtigruten. El nivel de las tasas portuarias y otras cargas se ha basado en la Ley noruega de puertos de 2009 y, como tal, estas se incluían en los documentos de la licitación. No obstante, tras la entrada en vigor del AH, Hurtigruten recibió notificación de un aumento considerable de precios en algunos puertos y de un aumento general de precios en muchos otros, más allá del alcance del índice de inflación cubierto por el AH. Según las autoridades noruegas, se ha producido un aumento total del 40,4 % en las tasas portuarias desde 2009 (incluidas las operaciones comerciales) ([1]). Por consiguiente, toda reducción del nuevo nivel de tasas portuarias, más elevado, no puede considerarse constitutiva de un elemento de ayuda estatal, ya que la compensación se basa en las tasas portuarias originales, más bajas.

(42) Por último, con respecto a las dudas expresadas por el Órgano en cuanto a la existencia de una metodología para calcular un beneficio razonable, las autoridades noruegas indican que este se calcula en función de los beneficios antes de impuestos (EBT, por sus siglas en inglés) en relación con los ingresos totales, teniendo en cuenta los riesgos concretos asociados a la prestación del SIEG definido, y con arreglo al anexo D del pliego de condiciones, que detalla la forma de calcular la compensación por la OSP, incluidos los principios de reparto de costes. Tras las negociaciones, la compensación final se fijó en un EBT del […] %. No obstante, el margen de beneficio real ha sido claramente inferior: […] % (2012), […] % (2013) y […] % (2014). Por otro lado, cuando este EBT se convirtió a una medida de rentabilidad más apropiada, como la tasa de rendimiento sobre el capital invertido (ROCE, por sus siglas en inglés), las autoridades noruegas explicaron que la ROCE estimada del contrato se encontraba dentro de un intervalo razonable (véanse los apartados 73 y 74 sobre el segundo informe BDO 2016).

(43) Con respecto al tercer criterio Altmark, la respuesta de las autoridades noruegas se articula en torno al argumento del amplio margen de apreciación de que disponen en relación con el modelo de reparto de costes, y que el examen del Órgano se limita a la cuestión de si se ha producido un error manifiesto en la evaluación.

(44) Las autoridades noruegas también señalan que este requisito no implica necesariamente que deba haber siempre cláusulas de devolución o disposiciones contractuales para alterar el nivel de compensación con el fin de evitar compensaciones excesivas. Por el contrario, «[…] cualquier mecanismo relativo a la selección del prestador del servicio debe ser decidido de forma tal que el nivel de la compensación se determine sobre la base de estos elementos» ([2]). Puesto que Hurtigruten no ha recibido hasta el momento una compensación que exceda de la cobertura de los costes y el margen de beneficio en relación con la compensación acordada, no ha sido necesaria una cláusula de devolución de estas características.

(45) En relación con el nivel de beneficio razonable, las autoridades noruegas han alegado que los beneficios pueden variar a lo largo de los años, y que el hecho de que un contrato ofrezca incentivos para el prestador de servicios no implica necesariamente una compensación excesiva.

(46) Además, las autoridades noruegas explicaron que previamente a las invitaciones a licitar se había llevado a cabo una evaluación financiera, en la que se describían estimaciones de los costes e ingresos previstos, así como las previsiones de un coeficiente de rendimiento del capital (ROC, por sus siglas en inglés), presentado como coste medio ponderado del capital (WACC, por sus siglas en inglés), que oscilaría entre un […] % y un […] % del capital total ([3]). Posteriormente se efectuó una evaluación financiera para examinar la oferta de Hurtigruten, en la que se concluyó que conllevaría un ROC superior, lo que podría crear una situación de subvención cruzada de las operaciones comerciales ([4]). Como resultado de ello, las autoridades noruegas entablaron una serie de negociaciones que culminaron en una reducción de la compensación que se consideró aceptable (tal como se describe en el apartado 42). Los resultados alcanzados a través de las negociaciones han sido examinados y corroborados por la evaluación financiera más reciente de BDO (véase la sección 5.4 en relación con el segundo informe BDO 2016).

([1]) Los denunciantes afirman que, según la Asociación Noruega de Puertos, el incremento de costes en la ruta costera a partir del período 2009-2014 fue de aproximadamente un 17 %. El incremento se debe, en parte, a un aumento general de precios, en parte al aumento del arqueo bruto medio de la flota de Hurtigruten y en parte a unos costes mayores de mantenimiento y desarrollo de infraestructuras por el endurecimiento de las reglamentaciones y las normas aplicables a los proyectos de infraestructura.

([2]) Aplicación de las normas sobre ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general [DO L 161 de 13.6.2013, p. 12 (anexo I) y Suplemento EEE n.º 34 de 13.6.2013, p. 1], apartado 60.

([3]) Nota BDO, *«Estimaciones de precio, contabilidades separadas y presentación de informes»*, Oslo, 22 de febrero de 2010.

([4]) Nota BDO, *«La ruta Bergen-Kirkenes: nuevas alternativas para estimaciones de precio»*, Oslo, 9 de junio de 2010.

(47) Con respecto a las inquietudes expresadas por el Órgano en su decisión de incoación sobre que Hurtigruten no reserva capacidad para los pasajeros de servicio público, sino que en su lugar vende la capacidad a pasajeros de crucero, al tiempo que mantiene la compensación por servicio público al mismo nivel, las autoridades noruegas hacen hincapié en que el AH no prohíbe que Hurtigruten venda billetes a los pasajeros de crucero, siempre y cuando no haya demanda de billetes en régimen de OSP.

(48) En cualquier caso, según las autoridades noruegas, Hurtigruten tiene una utilización de capacidad de sus buques relativamente baja ([…] %). Como resultado, en la inmensa mayoría de casos hay capacidad libre. Por otro lado, normalmente el número de billetes comerciales adicionales vendidos es reducido (véase la sección 5.3 sobre el primer informe BDO 2016).

(49) Las autoridades noruegas reconocen que, en casos excepcionales, los pasajeros de OSP no pueden conseguir una plaza en camarote dentro de la capacidad reservada de 120 plazas. No obstante, esta situación se compensa con la garantía de viaje introducida el 24 de septiembre de 2014 ([1]).

(50) En relación con la cuestión del incremento significativo de la compensación contemplada en el AH, en comparación con el contrato previo para el período 2005-2012, las autoridades noruegas afirman que el AH actual debe evaluarse independientemente del anterior, teniendo en cuenta los costes efectivos de la explotación del servicio y los principios de contabilidad separada explicados en el informe BDO 2015 (véase la sección 5.2).

(51) Además, al argumento del Órgano de que Hurtigruten sigue recibiendo una compensación por servicios no prestados, las autoridades noruegas responden que un porcentaje muy importante de los costes derivados de las obligaciones impuestas por la OSP son costes de capacidad en los que no influye el número de pasajeros a bordo en un momento dato. Por otro lado, la cancelación de puertos, por ejemplo a causa de condiciones meteorológicas extraordinarias, no reduce los costes fijos (salvo las tasas portuarias), sino que genera costes adicionales para la empresa ([2]).

(52) En las observaciones presentadas por Noruega también se alega que el nivel de compensación contemplado en el AH se basa en el reparto de riesgos y obligaciones entre las partes. En resumidas cuentas, el riesgo de incumplimiento por condiciones meteorológicas extremas se transfirió a la autoridad responsable de la concesión en las negociaciones entre las partes y, por ende, el nivel de la compensación se redujo en consecuencia, sin que ello plantee problemas con respecto al tercer requisito Altmark.

(53) En referencia, por último, a la cancelación de los servicios prestados al puerto de Mehamn, las autoridades noruegas aportan un relato de los acontecimientos, en el que indican que la empresa compensó los daños causados al puerto en otoño de 2012 y que el puerto no fue reparado a pesar de la petición de Hurtigruten. La negativa de la autoridad portuaria a reparar los daños provocó un deterioro gradual del muelle, lo que hizo que la empresa, tras llegar a un acuerdo con la autoridad responsable de la concesión, dejase de hacer escalas en el puerto desde enero de 2014 hasta que este fue reparado y reabierto oficialmente para Hurtigruten en septiembre de 2014. Mientras tanto, se organizó el transporte por tierra de las mercancías y se incrementó el tiempo de estancia en el puerto en Kjøllefjord.

(54) En cualquier caso, las autoridades noruegas han alegado que, como parte de la revisión financiera de 2014, dado que la autoridad responsable de la concesión y Hurtigruten acordaron cancelar las escalas en el puerto, esta cancelación se considera un cambio en la producción con arreglo a la sección 6 del AH, lo que se traduce en un ajuste de la compensación final. Por consiguiente, esta cancelación no puede considerarse una vulneración del AH y no implica ninguna compensación excesiva en el marco de este.

(55) Con respecto al cuarto requisito Altmark y a las dudas expresadas por el Órgano sobre si un procedimiento de licitación como el que nos ocupa, en el que solo se presenta una oferta, puede considerarse suficiente para garantizar el menor coste para la colectividad, las autoridades noruegas esgrimen que dicha licitación se llevó a cabo en régimen de procedimiento abierto, en consonancia con las normas sobre contratación pública.

([1]) En virtud de esta garantía, en las situaciones en que un pasajero de OSP no pueda obtener una plaza en camarote, puede exigir un viaje gratuito sin plaza en camarote en el trayecto previsto, o un viaje gratuito con plaza en camarote en el próximo trayecto programado. La garantía de viaje no se invocó en 2014, pero se utilizó en quince ocasiones en 2015.

([2]) Vinculados, entre otros, a los cambios en las reservas de los pasajeros, la organización de transporte alternativo para los pasajeros y las mercancías, costes para cubrir reembolsos, billetes de avión, taxis o flete de autobuses.

(56) Las autoridades noruegas sostienen asimismo que la utilización del criterio del «precio más bajo» como único criterio de adjudicación no puede entenderse como un incumplimiento del cuarto requisito Altmark ([1]).

(57) Por otro lado, en referencia a las tres rutas alternativas mencionadas en la licitación, las autoridades noruegas explican que según la jurisprudencia de la Junta noruega de denuncias en el ámbito de la contratación pública (KOFA), si los licitadores no reciben ninguna instrucción sobre las alternativas, la adjudicación debe basarse en una evaluación de la oferta que, en su conjunto, parece ser económicamente más ventajosa. Las autoridades noruegas hacen referencia asimismo a la sección 2.14 del pliego de condiciones, en la que se indica que el órgano de contratación se reserva el derecho de escoger libremente entre las alternativas licitadas ([2]).

(58) Sobre la cuestión de que solo se presentase una oferta, lo que en principio no basta para garantizar el cumplimientos del cuarto requisito Altmark, las autoridades noruegas consideran que este hecho en sí mismo no puede entenderse como una exclusión general. De hecho, debe evaluarse además si el procedimiento de licitación propició, no obstante, una competencia suficientemente abierta y genuina. En opinión de las autoridades noruegas, se adoptaron efectivamente varias medidas para favorecer la competencia entre los distintos operadores (por ejemplo, modelos alternativos, capacidad reducida, plazos suficientes entre el momento de presentación de las ofertas y la fecha de inicio, prórrogas para la presentación de las ofertas). Además, Hurtigruten tenía constancia de que otras empresas, como mínimo, habían mostrado interés en participar en el proceso de licitación.

(59) Con respecto a las condiciones de compatibilidad, las autoridades noruegas reconocen que la Decisión SIEG no es aplicable, ya que el AH superó el umbral de 300 000 pasajeros durante los dos ejercicios previos a la concesión de la OSP ([3]).

(60) Aunque a juicio de Noruega la medida no constituye una ayuda estatal con arreglo a la sentencia Altmark, si se examinase a la luz del Marco del Órgano sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio púbico («el Marco») ([4]), esta reuniría todas las condiciones de compatibilidad recogidas en él.

(61) En alusión, concretamente, a la proporcionalidad, las autoridades noruegas alegan que los cálculos elaborados son conformes con los requisitos de la jurisprudencia y la práctica decisoria de la Comisión Europea, toda vez que solo se han tenido en cuenta los costes efectivos del cumplimiento de las obligaciones de servicio público, con arreglo a un reparto adecuado de costes e ingresos entre los servicios en régimen de OSP y los comerciales, y teniendo en cuenta un beneficio razonable del […] % (EBT).

5.2. *EL INFORME BDO 2015* ([5])

(62) Las autoridades noruegas encargaron un informe a la consultora BDO, que analizó el rendimiento financiero presupuestado y real de Hurtigruten en 2012 y 2013 en lo que respecta: a) por un lado, a los servicios contratados por el Gobierno en la ruta Bergen-Kirkenes, b) y por otro, a la totalidad de los servicios prestados por Hurtigruten en la misma ruta (es decir, tanto los servicios comerciales como los licitados por el Gobierno).

(63) En este ejercicio, BDO distinguió entre los costes de capacidad, los costes de pasajeros y los costes relativos a las actividades de comercialización y venta.

(64) Los costes de capacidad, que se consideran costes fijos, se definen como los costes en que incurren los buques que recorren la ruta fijada haciendo escala en puertos específicos y deben incluir todas las actividades asociadas a la explotación de los buques a lo largo de la costa. Los costes de capacidad consisten en las siguientes partidas:

([1]) Aplicación de las normas sobre ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general [DO L 161 de 13.6.2013, p. 12 (anexo I) y Suplemento EEE n.º 34 de 13.6.2013, p. 1], apartado 67.

([2]) La sección 2.14 continúa: «La elección se hará a partir de una evaluación del nivel de precios de las distintas alternativas en comparación con las diferencias de frecuencia que cada alternativa represente. Una vez seleccionada una alternativa, el órgano de contratación elegirá la oferta que proponga el precio más bajo para todo el período de vigencia del contrato (a precios de 2011)».

([3]) Decisión 2012/21/UE de la Comisión, de 20 de diciembre de 2011, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 106, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general (DO L 7 de 11.1.2012, p. 3), incorporada al punto 1h del anexo XV del Acuerdo EEE.

([4]) DO L 161 de 13.6.2013, p. 12 (anexo II) y Suplemento EEE n.º 34 de 13.6.2013, p. 1.

([5]) Nota BDO, *«Evaluación de los estados de resultados presentados por Hurtigruten»*, Oslo, 14 de enero de 2015.

personal de seguridad, aceite y combustible, reparaciones y mantenimiento, costes portuarios, costes de seguro, depreciación/arrendamiento de los buques y costes financieros netos. Los costes de pasajeros, así como los costes relativos a las actividades de comercialización y venta, se consideran costes variables. Incluyen todas las actividades relacionadas, de manera directa o indirecta, con el tráfico de pasajeros. Los costes de pasajeros constan de las partidas siguientes: costes de los bienes vendidos, personal no incluido en el personal de seguridad, costes de comercialización y provisiones de ventas, costes administrativos y otros costes.

(65) Posteriormente, los costes de capacidad se asignaron a los servicios licitados por el Gobierno en función del porcentaje de la capacidad reservada por el Gobierno con respecto a la capacidad total de la flota, mientras que los costes de pasajeros se asignaron en función del número estimado de pasajeros-kilómetro recorridos por los viajeros de distancia con respecto al número total de pasajeros-kilómetro para todos los viajeros de la flota. Los costes de comercialización y venta se asignaron a los servicios licitados por el Gobierno en función del porcentaje de los ingresos netos estimados por pasaje relativos a los pasajeros en régimen de OSP con respecto al número total de viajeros.

(66) Según el informe, en los segmentos a) y b) mencionados en el apartado (62), tanto en 2012 como en 2013, existía un déficit en los resultados reales de Hurtigruten con respecto a las cifras presupuestadas por la empresa en la documentación de la licitación. BDO afirma que el hecho de que Hurtigruten registrase una pérdida neta en sus operaciones comerciales no debería considerarse una prueba de la existencia de subvenciones cruzadas. La explicación es que el margen bruto de las actividades comerciales de transporte de pasajeros es positivo, pero insuficiente para cubrir los correspondientes costes fijos de capacidad (porque el número real de pasajeros comerciales ha sido inferior a los niveles presupuestados), de ahí la pérdida neta global de las operaciones comerciales.

5.3. *EL PRIMER INFORME BDO 2016* ([1])

(67) Este segundo informe, encargado por las autoridades noruegas, analiza la idoneidad del requisito de capacidad mínima del AH para el período 2012-2019. Para llegar a una conclusión, el informe evalúa todos los servicios en todos los buques entre todos los puertos de escala en los años previos a la licitación, es decir, el período 2008-2010, sobre la base de las estadísticas detalladas facilitadas por Hurtigruten, en relación con el número de pasajeros que viajaron en cada buque en las distintas fechas y trayectos en 2015, teniendo en cuenta asimismo los resultados de un estudio realizado por TØI en 2002 con el mismo fin en el contexto del acuerdo que cubría el período 2005-2012 ([2]).

(68) El informe parte de la hipótesis de que, puesto que las utilizaciones de los trayectos parecían ser las mismas en 2015 y 2002, y dado que no se han producido grandes cambios en las variaciones estacionales, esta situación también se mantuvo constante entre 2008 y 2010.

(69) Según el informe, a lo largo del año hay un número considerable de pasajeros en régimen de OSP en todos los trayectos. No obstante, las cifras son claramente superiores durante los meses estivales. Más concretamente, en el período de junio a agosto, cerca de la tercera parte de los servicios se realizan con 320 pasajeros en régimen de OSP o más en al menos un trayecto. El número máximo medio de pasajeros en régimen de OSP durante estos meses asciende a unos 285, mientras que durante los períodos de enero a mayo y de septiembre a diciembre el número se sitúa en 142 aproximadamente ([3]).

(70) El informe también considera que existe una gran variación en el número de pasajeros en régimen de OSP por trayecto. En 14 de los 70 trayectos realizados en total (como muestran las cifras presentadas en el informe), el número máximo de pasajeros en régimen de OSP superó los 320 en 2008 y 2010. En 2009, hubo 7 trayectos en los que el número máximo de pasajeros en régimen de OSP excedió de 320.

([1]) Nota BDO, *«Análisis de los viajeros de distancia que utilizan Hurtigruten»*, Oslo, 12 de febrero de 2016.
([2]) Informe TØI 609/2002 – *Utredning av transportstandarden for kysten Bergen – Kirkenes.*
([3]) El informe afirma asimismo que el número medio de pasajeros en régimen de OSP (todos los trayectos incluidos) durante los meses de junio a agosto asciende a cerca de 112, mientras que durante los períodos de enero a mayo y de septiembre a diciembre el número se sitúa en 55 aproximadamente. «Servicio» se define como un buque que recorre toda la ruta Bergen – Kirkenes – Bergen, mientras que «trayecto» es el servicio de ida entre dos puertos a lo largo de la ruta.

(71) En lo que respecta a la utilización de las plazas en camarote, el informe considera que, para el año 2015, en cada trayecto el número máximo medio de plazas en camarote utilizadas por los pasajeros en régimen de OSP fue de 225, mientras que el número medio de plazas en camarote utilizadas por pasajeros en régimen de OSP se situó en torno a 60 ([1]).

(72) Por último, el informe afirma que en la inmensa mayoría de los servicios había capacidad para, al menos, 320 pasajeros en régimen de OSP en todos los trayectos.

5.4. *EL SEGUNDO INFORME BDO 2016* ([2])

(73) Las autoridades noruegas encargaron un segundo informe a BDO en otoño de 2016 y pidieron a la consultora que crease un modelo alternativo para evaluar el beneficio razonable sobre la base de la ROCE y la metodología de reparto de costes presentada en el anexo D del pliego de condiciones. La finalidad era, en primer lugar, calcular el nivel de la ROCE previsto en el contrato tal como se convino (es decir, para todo el período contractual) y, en segundo lugar, definir un intervalo de beneficio razonable en el contrato sobre la base de una serie de niveles de referencia.

(74) BDO calcula que la ROCE en el contrato de OSP era del […] %. BDO lo comparó con tres niveles de referencia distintos: WACC del […] %, calculado por una empresa de corretaje independiente en 2009 cuando realizó un seguimiento de Hurtigruten en bolsa; la tasa de descuento del […] % aplicada en las pruebas de depreciación utilizadas en los estados financieros de Hurtigruten en 2009; y un nivel de referencia del […] % basado en cuatro empresas cotizadas activas en el sector de los cruceros de pasajeros. Asimismo, BDO calculó que la ROCE media real corriente entre 2012 y 2015 fue del […] %.

6. *OBSERVACIONES DE LOS DENUNCIANTES A LAS OBSERVACIONES PLANTEADAS POR LAS AUTORIDADES NORUEGAS*

(75) Los denunciantes obtuvieron una versión no confidencial de las observaciones presentadas por las autoridades noruegas mediante una solicitud de información pública a las autoridades respectivas.

(76) Los denunciantes convienen en la definición facilitada del AH como SIEG en términos de elaboración de la ruta, dado que un servicio de estas características no podría ser prestado por el mercado en solitario dada la baja densidad de población, la falta de infraestructuras y la lejanía de las regiones septentrionales de Noruega.

(77) Respecto del requisito de capacidad, los denunciantes opinan que reviste una importancia secundaria en la mayoría de los puertos en que se presta el servicio, puesto que lo que importa es que haya servicios diarios y regulares de transporte de pasajeros y mercancías en la ruta costera.

(78) Sin embargo, los denunciantes sostienen que la compensación prevista en el AH vigente es demasiado elevada en comparación con el reducido número de pasajeros en régimen de OSP (el incremento de los costes en la ruta costera a partir del período 2009-2014 fue de cerca del 17 %), y habida cuenta de que ha aumentado la capacidad de utilización total, la compensación está destinada a cubrir cualquier posible reducción de la utilización comercial de la capacidad, a fin de mantener el mismo nivel de servicios sujeto a OSP.

(79) Por último, los denunciantes critican la ausencia de una cláusula de devolución en el AH o de un límite claro de la compensación, lo que, de existir, ofrecería suficientes incentivos de eficiencia, garantizando al mismo tiempo que la compensación no sea excesiva.

II. **EVALUACIÓN**

1. *PRESENCIA DE AYUDA ESTATAL*

1.1. CONCEPTO DE AYUDA ESTATAL

(80) De acuerdo con el artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE, una medida constituye una ayuda estatal cuando concurran las siguientes condiciones. La medida: i) la conceda el Estado o sea concedida mediante fondos estatales; ii) confiera una ventaja económica selectiva al beneficiario; iii) pueda afectar al comercio entre las Partes Contratantes y falsear la competencia.

([1]) No se disponía de información sobre las plazas en camarote utilizadas por los pasajeros en régimen de OSP durante el período 2008-2010.

([2]) Nota BDO, «*Evaluación del coeficiente de rendimiento*», Oslo, 19 de diciembre de 2016.

(81) En su decisión de incoación, el Órgano concluyó que se cumplían los puntos i) y iii). Las autoridades noruegas no han aportado ninguna información adicional que refute esta constatación. Por tanto, el Órgano solo evaluará si el AH ha conferido una ventaja económica selectiva a Hurtigruten.

1.2. VENTAJA ECONÓMICA SELECTIVA A HURTIGRUTEN

(82) Para constituir ayuda estatal, la medida de ayuda debe conferir a Hurtigruten una ventaja que le libere de cargas que normalmente gravan su presupuesto.

(83) De la sentencia Altmark se desprende que, cuando un Estado conceda una compensación por los servicios prestados por las empresas beneficiarias a fin de cumplir una OSP, tal medida no se inscribe en el ámbito de aplicación del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE. En la sentencia Altmark, el Tribunal de Justicia mantiene que una compensación por servicio público no constituye ayuda estatal cuando se cumplen cuatro criterios acumulativos.

i) «[E]n primer lugar, la empresa beneficiaria debe estar efectivamente encargada de la ejecución de obligaciones de servicio público y estas deben estar claramente definidas […];

ii) en segundo lugar, los parámetros para el cálculo de la compensación deben establecerse previamente, de forma objetiva y transparente […];

iii) en tercer lugar, la compensación no puede superar el nivel necesario para cubrir total o parcialmente los gastos ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de estas obligaciones […];

iv) en cuarto lugar, cuando la elección de la empresa encargada de ejecutar obligaciones de servicio público […] no se haya realizado en el marco de un procedimiento de contratación pública que permita seleccionar al candidato capaz de prestar estos servicios originando el menor coste para la colectividad, el nivel de la compensación necesaria debe calcularse sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada en medios de transporte para poder satisfacer las exigencias de servicio público requeridas, habría soportado para ejecutar estas obligaciones, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de estas obligaciones» ([1]).

1.2.1. ***Primer requisito Altmark***

(84) En la decisión de incoación, el Órgano afirmó que las OSP se definen claramente en la sección 4-1 del AH en lo que respecta a los requisitos de elaboración de la ruta (es decir, servicios de transporte de pasajeros diarios y durante todo el año entre Bergen y Kirkenes con escalas en 32 puertos intermedios definidos, así como transporte de mercancías entre Tromsø y Kirkenes), en la sección 4-2 del AH, en lo que respecta a los requisitos de los buques, y en la sección 4-3 del AH, en relación con los requisitos de las tarifas y los descuentos, con excepción del transporte de mercancías.

(85) No obstante, el Órgano mostró dudas en cuanto a si el requisito de capacidad de reserva recogido en la sección 4-2 del AH puede ser catalogado por Noruega como un SIEG, teniendo en cuenta las fluctuaciones estacionales del transporte comercial de pasajeros. Según el AH, los buques destinados a las rutas costeras deben tener, como mínimo, una capacidad de 320 pasajeros, con 120 plazas en camarotes, y una capacidad de carga de 150 europalés en bodega de carga de altura normal.

(86) Además, el Órgano no había recibido ninguna información sobre la utilización de las plazas en camarote, mientras que en lo que respecta al transporte de mercancías para la ruta Tromsø – Kirkenes – Tromsø, el Órgano dudaba de que la OSP para el transporte de mercancías se hubiese definido claramente en el AH, teniendo en cuenta que los precios de este no están regulados, tal como requiere el artículo 4, apartado 2, del Reglamento sobre cabotaje marítimo. De acuerdo con la sección 4-3 del AH, Hurtigruten goza de total libertad para fijar las tarifas.

(87) El cumplimiento del primer criterio Altmark debe examinarse a la luz del artículo 4, apartado 2, del Reglamento sobre cabotaje marítimo, que dispone las especificaciones que deberían formar parte de la definición de una OSP, a saber: puertos a los que se debe prestar el servicio, regularidad, continuidad, frecuencia, capacidad de prestación del servicio, tarifas practicadas y tripulación del buque.

([1]) Sentencia en el asunto Altmark, C-280/00, EU:C:2003:415, apartados 87 a 93.

(88) Por otro lado, con arreglo a la sección 9 de las Directrices marítimas del Órgano, «pueden imponerse obligaciones de servicio público o celebrarse contratos de servicio público con respecto a los servicios indicados en el artículo 4 del Reglamento (CEE) n.º 3577/92» ([1]).

(89) Al no existir unas normas del EEE específicas que definan el alcance de la existencia de un SIEG, las autoridades noruegas disponen de un amplio margen de apreciación a la hora de definir un determinado servicio como SIEG y de conceder una compensación al proveedor del servicio. La competencia del Órgano a este respecto se limita a comprobar si Noruega ha cometido un error manifiesto a la hora de definir el servicio como un SIEG ([2]). Por ejemplo, en el contexto de la definición de rutas específicas, la Comunicación sobre la interpretación del Reglamento sobre cabotaje marítimo confirma que «[l]a determinación de las rutas que requieren obligaciones de servicio público corresponde a los Estados miembros […]. Concretamente, pueden preverse obligaciones de servicio público para los servicios de cabotaje insular regulares donde el mercado resulta insuficiente para proveer unos servicios adecuados» ([3]).

(90) De acuerdo con la jurisprudencia, solo pueden imponerse OSP si estas están justificadas por la necesidad de garantizar unos servicios regulares de transporte marítimo adecuados que no pueden garantizarse únicamente mediante las fuerzas del mercado. Por consiguiente, es importante que las autoridades nacionales demuestren la existencia de una necesidad real de servicio público para la OSP ([4]).

(91) La cuestión es si las autoridades noruegas han cometido un error manifiesto a la hora de fijar la reserva de capacidad mínima en 320 pasajeros en régimen de OSP, 120 plazas en camarote y una capacidad de carga de 150 europalés.

(92) En su decisión de incoación, el Órgano destacaba que, a partir de la información facilitada ([5]), la compensación recibida por Hurtigruten por reservar capacidad para los pasajeros en régimen de OSP superaba con creces la demanda real de servicios de pasajeros en el marco de la OSP. Por tanto, el Órgano no podía descartar que dicha disposición de reserva de capacidad para los pasajeros en régimen de OSP pudiese ser innecesaria, sobre todo durante los meses de invierno, momento en que la utilización por parte de los pasajeros comerciales sería naturalmente mucho más baja.

(93) En el transcurso de la investigación, las autoridades noruegas aportaron más información sobre la utilización de capacidad por ambos tipos de pasajeros (incluidas las plazas en camarote) y mercancías, señalando el hecho de que el objetivo del servicio es garantizar que se disponga de suficiente capacidad en *todos* los tramos de la ruta costera en *todo* momento (véase la sección 5.3 sobre el primer informe BDO 2016).

(94) El Órgano observa que cerca del 60 % de la cuota de los costes de capacidad estimados está cubierta por la compensación por servicio público, mientras que apenas el 30 % aproximadamente de la cuota de los costes de pasajeros estimados se ha asignado a los pasajeros en régimen de OSP (sobre la base de la utilización prevista de los buques por parte de los pasajeros de OSP y de crucero, respectivamente), lo que apunta, por tanto, a una posible subvención cruzada de las actividades comerciales cuyo origen sería la reserva de capacidad mínima definida.

(95) Con todo, el Órgano reconoce que la utilización de la capacidad, por la naturaleza del servicio en cuestión, puede sufrir variaciones regionales y estacionales considerables, ya que los pasajeros de OSP suelen recorrer trayectos más cortos que los pasajeros comerciales. Por otro lado, en temporada alta, la tasa de utilización de capacidad

([1]) DO L 240 de 13.9.2007, p. 9 y Suplemento EEE n.º 43 de 13.9.2007, p. 1, disponible asimismo en www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/.
([2]) Sentencia en el asunto FFSA/Comisión, T-106/95, EU:T:1997:23, apartado 99; sentencia en el asunto British United Provident Association Ltd (BUPA), BUPA Insurance Ltd y BUPA Ireland Ltd/Comisión de las Comunidades Europeas, T-289/03, EU:T:2008:29, apartado 268.
([3]) Comunicación de la Comisión relativa a la interpretación del Reglamento (CEE) n.º 3577/92 del Consejo por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo), COM(2014) 232 final, de 22.4.2014, sección 5.2.
([4]) Sentencia en el asunto Alanir y otros, C-205/99, EU:C:2001:107, apartado 34.
([5]) Nota BDO 2011, p. 7.

comercial en particular es elevada en comparación con las tasas de utilización en temporada baja. Por consiguiente, la obligación de garantizar la capacidad necesaria en temporada alta y en todos los tramos se traduce necesariamente en que, en temporada baja, los buques disponen de capacidad excedente dentro de los requisitos mínimos fijados en el AH. Esta situación se ilustra con un dato: el número máximo de pasajeros de OSP en temporada baja (todos los trayectos incluidos) asciende, de media, a unos 142, mientras que la media se sitúa en 55, ya que varios trayectos solo cuentan con unos pocos pasajeros de OSP.

(96) Además, el Órgano reconoce que un servicio como el prestado con arreglo al AH no se puede prestar con criterios comerciales, habida cuenta de que la mayoría de los costes de explotación, como el coste de los buques, los salarios y el combustible, son fijos en gran medida para todo el período de vigencia del AH y no pueden reducirse o eliminarse en temporada baja. A este respecto, el Órgano está de acuerdo con el argumento de las autoridades noruegas de que el hecho de modificar el destino de algunos buques durante el año (es decir, utilizar buques más pequeños en temporada baja y buques mayores en temporada alta) no reduciría significativamente los costes de explotación. Por otro lado, impondría a Hurtigruten una carga económica adicional, ya que obligaría a la empresa a encontrar otros mercados a los que destinar los buques no utilizados.

(97) Asimismo, en lo que respecta al tamaño mínimo necesario de los buques para navegar por la ruta costera, el Órgano toma nota de que la regularidad del servicio, así como otras consideraciones relacionadas con la seguridad, justificarían que los buques tengan un tamaño específico.

(98) Como ya se ha mencionado, los Estados de la AELC tienen discreción para definir un SIEG, teniendo también en cuenta OSP específicas con arreglo al artículo 4, apartado 2, del Reglamento sobre cabotaje marítimo y otras características (por ejemplo, especificidades técnicas), tal como se definen en este caso en el pliego de condiciones, en la medida en que no se cometa un error manifiesto. En vista de lo anterior, considerando en particular el hecho de que, como se ha demostrado en el apartado 69, hay una cantidad considerable de pasajeros de OSP en todos los trayectos a lo largo de la costa durante todo el año, el Órgano considera que la definición de las autoridades noruegas de la reserva de capacidad mínima, si bien excede la demanda media prevista de los servicios de OSP, no es manifiestamente errónea.

(99) El Órgano señala asimismo que los denunciantes respaldan en sus contribuciones la definición facilitada del contrato como un SIEG, que no podría ser prestado por el mercado en solitario dada la baja densidad de población, la falta de infraestructuras y la lejanía de las regiones septentrionales de Noruega.

(100) En lo que respecta a las dudas expresadas en la decisión de incoación en relación con que el precio del servicio de mercancías no esté regulado, el Órgano conviene con las autoridades noruegas en que el artículo 4, apartado 2, del Reglamento sobre cabotaje marítimo no obliga a los Estados a imponer a los operadores de un servicio todas las obligaciones contempladas en él. De hecho, las autoridades públicas gozan de un margen de maniobra considerable en lo que respecta a la forma en que eligen gestionar, organizar y financiar sus SIEG ([1]).

(101) Teniendo en cuenta, por tanto, la ausencia de iniciativa privada para la prestación de un servicio en la ruta costera Bergen – Kirkenes, las consideraciones económicas, técnicas y geográficas mencionadas anteriormente, así como las consideraciones de la utilización de la capacidad presentadas en el primer informe BDO 2016, el Órgano no puede concluir que fijar la reserva de capacidad mínima en 320 pasajeros de OSP, 120 plazas en camarotes y una capacidad de carga de 150 europalés vaya más allá de lo necesario y proporcional con respecto a la necesidad real de servicio público.

(102) En vista de lo expuesto, el Órgano considera que la OSP para el requisito de capacidad de reserva recogido en la sección 4-2 del AH se definió con suficiente claridad y, por tanto, cumple el primer requisito Altmark.

(103) El Órgano pasará ahora a examinar si se cumple el cuarto requisito Altmark.

([1]) Como se menciona en el apartado 34, Hurtigruten ha celebrado un acuerdo con Nor Lines AS para la cesión de capacidad de carga en los buques de Hurtigruten. Mediante este acuerdo, Nor Lines obtiene el derecho a utilizar el espacio de carga de Hurtigruten para el transporte de mercancías en la ruta Bergen-Kirkenes a cambio de una remuneración pactada por las partes contratantes y que se refleja en el presupuesto presentado en el marco de la licitación.

1.2.2. ***Cuarto requisito Altmark***

(104) En su decisión de incoación, el Órgano dudaba de que un procedimiento de licitación en el que solo se presenta una oferta pudiese considerarse suficiente para garantizar «el menor coste para la colectividad» ([1]). Como ya se ha mencionado, Hurtigruten ya venía prestando durante años este servicio marítimo específico de transporte combinado de personas y mercancías a lo largo de la costa noruega desde Bergen a Kirkenes ([2]). En cuanto operador histórico, Hurtigruten gozaba, por tanto, de una ventaja competitiva considerable que reforzaba su posición en el procedimiento de licitación, dado que ya poseía buques adaptados a los requisitos previstos en el pliego de condiciones.

(105) A la luz de la información presentada por las autoridades noruegas durante el transcurso de la investigación, el Órgano se reafirma en su opinión de que el procedimiento de contratación pública, que culminó en la selección de Hurtigruten, no ha permitido una competencia abierta y verdadera, a pesar de que las autoridades noruegas adoptaron varias medidas para invitar a posibles licitadores:

i) previendo en la convocatoria modelos alternativos para la prestación del servicio,

ii) reduciendo el requisito de capacidad mínima de 400 a 320 pasajeros y de 150 a 120 plazas en camarote, y

iii) concediendo a los licitadores tiempo suficiente desde la fecha límite para la presentación de las ofertas (30 de septiembre de 2010) hasta la fecha de inicio del servicio (1 de enero de 2013) para comprar o construir los buques destinados al servicio, teniendo en cuenta asimismo la prórroga del plazo hasta el 8 de noviembre de 2010.

(106) Debe hacerse hincapié, a este respecto, en que Hurtigruten ha prestado tradicionalmente servicios en la ruta costera específica en el marco de un contrato de servicio público durante muchos años (incluso con anterioridad a la celebración del Acuerdo EEE en 1994) ([3]).

(107) Para determinados períodos contractuales (por ejemplo, 1991-2001 y 2002-2004), el contrato había sido directamente adjudicado a Hurtigruten, mientras que para los períodos 2005-2012 y 2012-2019, la explotación del servicio fue objeto de un procedimiento de licitación en el que Hurtigruten fue el único candidato y, por consiguiente, el adjudicatario del contrato ([4]).

(108) La ausencia continuada de competencia en el sector en cuestión, incluso con el lanzamiento de un procedimiento de licitación desde 2005, revela la incapacidad del mercado de ofrecer un número suficiente de operadores con la capacidad financiera necesaria para cumplir los requisitos técnicos (en lo que respecta a los requisitos de capacidad y de los buques) del contrato.

(109) En referencia a los modelos alternativos de prestación del servicio a los 34 puertos, según el pliego de condiciones estos se anunciaron de la siguiente forma:

i) alternativa 1: servicios diarios durante todo el año;

ii) alternativa 2: servicios diarios durante el verano (ocho meses) y cinco días por semana en invierno (cuatro meses): y

iii) alternativa 3: servicios cinco días por semana durante todo el año.

(110) El pliego de condiciones destaca en el punto 2.14: «[l]a elección se hará a partir de una evaluación del nivel de precios de las distintas alternativas en comparación con las diferencias de frecuencia que cada alternativa representa. Una vez seleccionada una alternativa, el órgano de contratación elegirá la oferta que proponga el precio más bajo para todo el período de vigencia del contrato (a precios de 2011)». El pliego de condiciones especifica asimismo con todo detalle determinados patrones cualitativos que deben cumplir todos los operadores económicos, independientemente de la alternativa seleccionada.

([1]) Aplicación de las normas sobre ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general [DO L 161 de 13.6.2013, p. 12 (anexo I) y Suplemento EEE n.º 34 de 13.6.2013, p. 1], apartado 68. Anteriormente, en este contexto, la Comisión ha afirmado que, a fin de descartar una ayuda estatal, el importe de la compensación por la ejecución de la OSP debe corresponderse con el precio de mercado, cuando el mercado considerado sea un mercado abierto a la competencia con un número suficiente de posibles participantes (véase Comisión Europea, Documento no oficial sobre servicios de interés económico general y ayudas estatales, de 12.11.2002, apartado 87).

([2]) Para obtener información sobre el contexto del Acuerdo Hurtigruten, véase la Decisión del Órgano n.º 205/11/COL relativa al Acuerdo Adicional sobre el servicio Hurtigruten (DO L 175 de 5.7.2012, p. 19 y Suplemento EEE n.º 37 de 5.7.2012, p. 1).

([3]) Véase la Decisión del Órgano n.º 417/01/COL, de 19 de diciembre de 2001, sobre la compensación de los servicios de transporte marítimo en el marco del Acuerdo Hurtigruten, disponible en http://www.eftasurv.int

([4]) Hasta 2006, la prestación del servicio estaba en manos de dos empresas marítimas, Ofotens or Vesteraalens Dampskipsselskap ASA y Troms Fylkes Dampskipsselskap. Estas dos empresas se fusionaron en 2006 para formar Hurtigruten, actual explotadora del servicio.

(111) Podría alegarse que no se impidió a los posibles participantes que eligiesen cualquiera de las alternativas mencionadas con el uso de criterios que no fuesen de costes y que el órgano de contratación, en cualquier caso, había invitado abiertamente a los participantes a que seleccionasen cualquier alternativa sabiendo que la oferta seleccionada sería aquella que ofreciese el precio más bajo para todo el período de vigencia del contrato.

(112) No obstante, dado el historial del servicio afectado y la amplitud de las condiciones del contrato, que, dadas las circunstancias, apuntaban al primer modelo alternativo de prestación del servicio (el que se seleccionó finalmente) y la selección de Hurtigruten, otros posibles participantes podrían haberse visto disuadidos de participar incluso con la elección de otra alternativa (aunque las variaciones entre las distintas alternativas no eran importantes), a pesar de que el órgano de contratación no mostró una preferencia directa por la primera alternativa ([1]).

(113) El Órgano señala, por tanto, que el proceso de contratación pública, en la forma en que se había diseñado (también para los períodos contractuales previos), si bien no excluía de manera injustificada y directa a posibles participantes, no alcanzaba la apertura a la competencia más amplia posible ([2]). Ello podría pasar por adoptar medidas como una atribución más limitada en términos de duración o alcance, o atribuciones separadas, por ejemplo segmentando la ruta en distintos tramos o calendarios diarios, y en combinación con la ampliación del tiempo transcurrido entre la fecha límite para la presentación de ofertas y la fecha de inicio del servicio.

(114) Por ello, no puede considerarse que el resultado obtenido con la presentación de una única oferta sea adecuado para reflejar unas condiciones de mercado competitivas.

(115) El Órgano concluye, por tanto, que el proceso de contratación pública, en el que la única oferta recibida fue la de Hurtigruten, no se considera suficiente para garantizar «el menor coste para la colectividad».

(116) En lo que respecta a la segunda vertiente del cuarto requisito Altmark, las autoridades noruegas no presentaron ninguna información para demostrar que la compensación concedida se estableció a partir de un análisis del coste de una empresa media.

(117) Como resultado de ello, el Órgano observa que, en vista de lo anterior, no se cumple el cuarto criterio Altmark.

(118) Puesto que es necesario que concurran los cuatro requisitos Altmark, no es necesario examinar los requisitos segundo y tercero.

1.2.3. ***Conclusión sobre los requisitos Altmark***

(119) El Órgano concluye que la compensación concedida en el marco del AH no cumple los cuatro requisitos de la sentencia Altmark. Por ello, el Órgano determina que se ha concedido a Hurtigruten una ventaja en el sentido del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE por la prestación del servicio en cuestión.

2. *CONCLUSIÓN SOBRE LA EXISTENCIA DE AYUDA*

(120) El Órgano determina que la compensación adjudicada en el marco del AH supone una ayuda estatal en el sentido del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE.

3. *REQUISITOS DE PROCEDIMIENTO*

(121) De conformidad con el artículo 1, apartado 3, de la parte I del Protocolo 3: «[e]l Órgano de Vigilancia será informado de los proyectos dirigidos a conceder o modificar ayudas con la suficiente antelación para poder presentar sus observaciones. El Estado interesado no podrá ejecutar las medidas proyectadas antes de que en dicho procedimiento haya recaído decisión definitiva».

(122) Las autoridades noruegas no notificaron el AH al Órgano. Por tanto, el Órgano concluye que las autoridades noruegas no han acatado sus obligaciones con arreglo al artículo 1, apartado 3, de la parte I del Protocolo 3, sin perjuicio de la aplicación de la Decisión SIEG.

([1]) De hecho, de acuerdo con la información presentada, la empresa Boreal/Veolia Transport había planteado preguntas durante el proceso de preguntas y respuestas del procedimiento de contratación y estaba estudiando la posibilidad de participar.

([2]) Sentencia en el asunto CoNISMa, C-305/08, EU:C:2009:807, apartado 37; sentencia en el asunto Assitur, C-538/07, EU:C:2009:317, apartado 26.

3.1. *APLICABILIDAD DE LA DECISIÓN SIEG* ([1])

(123) La Decisión SIEG establece las condiciones en que determinados tipos de compensación por servicio público deben considerarse compatibles con el funcionamiento del Acuerdo EEE con arreglo a su artículo 59, apartado 2, y exentos del requisito de notificación previa conforme a lo dispuesto en el artículo 1, apartado 3, de la parte I del Protocolo 3 del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción.

(124) Hay una excepción al requisito de notificación del artículo 2 de la Decisión SIEG que puede ser pertinente en el caso que nos ocupa:

«d) compensación por la prestación de servicios de interés económico general en lo relativo a conexiones aéreas o marítimas con islas en las que el tráfico medio anual durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se atribuyó el carácter de servicio de interés económico general no hubiere superado los 300 000 pasajeros».

(125) De acuerdo con la información presentada, el umbral de 300 000 pasajeros se ha superado.

(126) En consecuencia, no es aplicable la Decisión SIEG.

4. *COMPATIBILIDAD DE LA AYUDA*

4.1. MARCO JURÍDICO

(127) La compatibilidad de una compensación por servicio público para el transporte marítimo debe examinarse con arreglo al artículo 59, apartado 2, del Acuerdo EEE junto con el Marco del Órgano ([2]).

(128) Los principios expuestos en el Marco solo se aplican a las compensaciones por servicio público en la medida en que constituyan ayuda estatal que no esté cubierta por la Decisión SIEG.

(129) Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, corresponde al Estado miembro aducir posibles razones de compatibilidad con el mercado interior y demostrar que se cumplen las condiciones de dicha compatibilidad ([3]).

4.2. APLICABILIDAD DEL MARCO

(130) La compatibilidad del AH habrá de examinarse a la luz de las siguientes condiciones previstas en el Marco:

a) verdadero SIEG,

b) acto de atribución y período de atribución;

c) importe de la compensación y ausencia de compensación excesiva;

d) ausencia de efectos sobre el desarrollo de los intercambios de forma contraria al interés del EEE.

(131) El Marco comprende, asimismo, otras condiciones específicas, como la realización de una consulta pública en el EEE para tomar en consideración las necesidades de servicio público (punto 14), las normas sobre contratación pública (punto 19), la ausencia de discriminación (punto 20), el empleo del método de coste evitado neto (punto 24), los incentivos de eficiencia (punto 39) y la transparencia (punto 60), que han de cumplirse para que una medida compensatoria sea compatible con el artículo 59, apartado 2, del Acuerdo EEE.

(132) Tal como se menciona en el punto 69 del Marco, «[e]l Órgano de Vigilancia aplicará los principios expuestos en el presente Marco a las ayudas ilegales sobre las que adopte una decisión después del 31 de enero de 2012, aunque la ayuda haya sido concedida antes de dicha fecha. No obstante, cuando la ayuda haya sido concedida antes del 31 de enero de 2012, no se aplicarán los principios expuestos en los puntos 14, 19, 20, 24, 39 y 60».

([1]) Decisión 2012/21/UE, incorporada al punto 1h del anexo XV del Acuerdo EEE.
([2]) Marco sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público [DO L 161 de 13.6.2013, p. 12 (anexo II), y Suplemento EEE n.º 34 de 13.6.2013, p. 1].
([3]) Sentencia en el asunto Italia/Comisión, C-364/90, EU:C:1993:157, apartado 20.

(133) Puesto que el AH entró en vigor el 13 de abril de 2011 y especificaba de antemano el importe total de la compensación para todo el período de vigencia del contrato, supeditado únicamente a un ajuste anual de indexación, no son aplicables las condiciones mencionadas en el apartado 131 anterior, toda vez que la ayuda se concedió antes del 31 de enero de 2012.

4.2.1. ***Verdadero SIEG***

(134) *Como se expone en los apartados 84 a 102, el hecho de que el* AH *exija una capacidad de reserva mínima constituye un verdadero SIEG.*

(135) *No obstante, cabe examinar si el* AH *cumple las demás condiciones del Marco.*

4.2.2. ***Acto de atribución***

(136) El AH especifica detalladamente las obligaciones del servicio público, la empresa que presta el servicio y el territorio comprendido.

(137) Por otro lado, una de las condiciones de compatibilidad que deben cumplirse, tal como se indica en el punto 16 del Marco, es que el acto de atribución incluya «[…] d) [una] descripción del mecanismo de compensación y los parámetros aplicados al cálculo, control y revisión de la compensación».

(138) La compensación se calcula a partir de los parámetros especificados en el anexo D del pliego de condiciones, junto con las claves de reparto aplicables para diferenciar entre las actividades de SIEG y las comerciales ([1]). El anexo D prevé lo siguiente:

Cuadro 2

Parámetros incluidos en el presupuesto para el servicio público ([1])

A:	Ingresos totales de los pasajeros de distancia
B:	Coste de pasajeros de los pasajeros de distancia
C:	Ingresos de pasaje netos (A+B)
D:	Ingresos de las ventas a bordo
E:	Ingresos netos por mercancías y automóviles
F:	Otros ingresos
G:	Total ingresos propios (C+D+E+F)
H:	Licitación gubernamental del servicio
I:	Total de ingresos (G+H)
J:	Personal de seguridad
K:	Aceite y combustible
L:	Reparación y mantenimiento
M:	Costes portuarios
N:	Costes de seguro
O:	Depreciación de buques propios/fletado
P:	Costes financieros netos
Q:	Total costes de capacidad (J+K+L+M+N+P)
R:	Coste de bienes vendidos
S:	Personal distinto del de seguridad
T:	Costes de comercialización y disposición de ventas

([1]) Del anexo C del pliego de condiciones se desprende que los costes de la ruta costera se dividen en costes de capacidad y costes de pasajeros, y que cada categoría de costes cuenta con una clave de reparto independiente. La fórmula de distribución de los costes de capacidad se ha calculado determinando la relación entre el número de pasajeros-kilómetro requeridos a través del contrato licitado por el Gobierno y la capacidad real de pasajeros-kilómetro de Hurtigruten. La fórmula de distribución de los costes de pasajeros se ha calculado determinando la relación entre el número previsto de pasajeros-kilómetro para los viajeros de distancia y el número de pasajeros-kilómetro para los demás viajeros.

U: Costes de administración

V: Otros costes

W: Total costes de pasajeros (R+S+T+U+V)

X: Total costes servicio público (Q+W)

Y: Resultado neto antes de impuestos (I-X)

([1]) Las autoridades noruegas han confirmado que estos parámetros no incluyen las devoluciones previstas derivadas del régimen de devoluciones de impuestos para el empleo de marineros (véase la Decisión n.º 085/16/COL del Órgano de Vigilancia de la AELC de no formular objeciones al régimen de devoluciones de impuestos para el empleo de marineros 2016–2026, disponible en: http://www.eftasurv.int/media/esa-docs/physical/085-16-COL.pdf)

(139) Hurtigruten, de conformidad con el pliego de condiciones, ha establecido un presupuesto separado que incorpora todos los costes e ingresos imputables a la ruta sujeta a OSP (utilizando precios de 2011, ajustados en función del índice de costes de Statistics Norway). De acuerdo con el punto 4.9.2 del pliego de condiciones, la finalidad de esta contabilidad separada es garantizar la previsibilidad, para lo cual los costes y los ingresos pueden constituir la base de toda renegociación, tal como se prevé en las secciones 6 y 7 del AH ([1]). Otra finalidad es documentar que el proceso de contratación pública no implica ninguna subvención cruzada ilegal entre los servicios sujetos a OSP y los servicios comerciales.

(140) Tal como se mencionó en la decisión de incoación, el AH ha fijado la compensación anual que ha de abonarse por los servicios marítimos para cada año del período 2012-2019 sobre la base de una reserva de capacidad mínima y los costes asignados a partir de un porcentaje estimado de pasajeros-kilómetro sujetos a OSP por año. Este importe se ha basado en las categorías de costes que figuran en el anexo D, ilustrados en el cuadro 2 de la presente Decisión, y las negociaciones posteriores. Estas negociaciones culminaron en una reducción de la compensación en comparación con la oferta inicial presentada por Hurtigruten ([2]).

(141) En lo que respecta a la sección 4-1, elemento 3, del AH, que prevé que la «omisión de hasta 10 días de operación en la producción acordada por buque y por año a causa de mantenimiento programado y alteraciones operativas imprevistas vinculadas a la producción acordada (tiempo fuera de servicio) se considerará un desempeño correcto y no implicará una deducción en la remuneración acordada con arreglo a la sección 9-2», el Órgano señala que el umbral de 10 días (110 días por año para toda la flota) se ha basado en pruebas documentadas a lo largo de los años precedentes que vienen a confirmar la necesidad de disponer de por lo menos 110 días operativos por año para mantenimiento programado y alteraciones operativas imprevistas. Además, este parámetro se había incluido en el borrador de acuerdo de la licitación y se mantuvo sin cambios en el acuerdo definitivo.

(142) Con respecto a las secciones 6 y 7 del AH, el Órgano observa que ambas secciones contienen determinadas disposiciones sobre el ajuste de la compensación en caso de cambios en la producción de acontecimientos imprevistos.

([1]) La sección 6 reza así: «[a]mbas partes podrán solicitar negociaciones por cambios de producción durante el período contractual. Los cambios no han de considerarse significativos y podrán incluir incrementos o reducciones en la producción, cambios de calidad o capacidad, o la incorporación o eliminación de puertos de escala específicos. Los cambios podrán aplicarse al resto del período contractual o por períodos más breves. La remuneración se ajustará de acuerdo con los costes e ingresos derivados de los cambios. La distribución de costes e ingresos se basará en la separación de contabilidades». La sección 7 reza así: 1. «[e]n caso de modificación de leyes, reglamentos o decretos que las partes no hubiesen podido razonablemente prever en el momento de la firma del contrato y que impliquen costes adicionales importantes o un ahorro para el contrato de prestación pública del servicio, cada una de las partes podrá requerir al órgano de contratación que se negocie un ajuste extraordinario de la remuneración, un cambio en la producción u otras medidas […]. La separación de la contabilidad constituirá la base de toda renegociación del contrato. Se considerará de importancia significativa para la parte cuando constituya más del 5 % de la remuneración anual acordada para el año en cuestión […].»

([2]) Las negociaciones también supusieron la introducción de determinados cambios en el borrador del contrato de la licitación [véase la sección 4.1, párrafo tercero (requisitos de elaboración de la ruta), la sección 7 (renegociaciones), la sección 8 (fuerza mayor) y la sección 9.2 (incumplimiento en términos de producción) del AH].

(143) En este contexto, como señaló el Tribunal de Justicia de la AELC en el asunto Hurtigruten: «es totalmente lógico que la evaluación de la ayuda estatal concedida con arreglo a la cláusula de renegociación de un contrato de servicio público, como es el artículo 8 del acuerdo de 2004, preste la debida atención a si los parámetros del contrato en su conjunto se han establecido de manera objetiva y transparente, ya que la cláusula es una parte inherente del contrato de servicio público» ([1]).

(144) El Tribunal de Justicia de la AELC también hizo hincapié en que siempre debe observarse el principio de transparencia: «[…] Noruega podría, en caso necesario, haber previsto en el anuncio de la invitación a licitar la posibilidad de modificar las condiciones para el pago de los adjudicatarios en determinadas circunstancias estableciendo, en particular, las disposiciones concretas para cualquier compensación suplementaria destinada a cubrir pérdidas y costes imprevistos». ([2]).

(145) El Órgano considera que el AH describe adecuadamente el mecanismo de compensación y definía los parámetros de la compensación de manera objetiva y transparente estableciendo un presupuesto separado que incorporaba todos los costes e ingresos imputables a las rutas sujetas a OSP, evitando así que se recurra abusivamente al concepto del SIEG ([3]), tal y como se ha ilustrado anteriormente. En consecuencia, en lo que respecta a las disposiciones sobre el ajuste de la compensación en caso de cambios en la producción o de acontecimientos imprevistos incluidas en las secciones 6 y 7 del AH, cabe destacar que ninguna de estas disposiciones altera significativamente el mecanismo de compensación ni pone en tela de juicio sus parámetros.

(146) Además, el punto 16, letra e), del Marco menciona que el acto de atribución debe indicar «las modalidades para evitar y recuperar las posibles compensaciones excesivas».

(147) En la decisión de incoación, el Órgano no descartaba que Hurtigruten hubiese podido recibir una compensación excesiva por la prestación del servicio público, por el hecho de que el AH, entre otras cosas, no incluye ninguna cláusula de devolución por la cual, por ejemplo, en caso de superar el margen de beneficio acordado, el excedente debiera devolverse al Estado o deducirse de la compensación abonada al año siguiente o quizá a lo largo del período contractual ([4]). Las autoridades noruegas han confirmado, efectivamente, que el AH no incluye ninguna disposición específica en este sentido, aparte de la disposición de renegociación del apartado 7 del AH, que, en cierta medida, permite evitar y recuperar las compensaciones excesivas.

(148) Los denunciantes también han señalado la ausencia de un límite a la compensación en el AH que garantice que no se produzca ninguna compensación excesiva.

(149) El Órgano ya no alberga dudas en relación con la ausencia de disposiciones de estas características en el AH. Aunque la inclusión en el acto de atribución de un procedimiento para recuperar cualquier compensación excesiva contribuye a la objetividad y transparencia del proceso, del Marco se desprende que esto no es estrictamente necesario: «[c]uando el Estado de la AELC haya definido desde un principio un nivel fijo de compensación que prevea e incorpore adecuadamente el incremento de la eficiencia que el prestador del servicio público puede esperar lograr durante [el] período de atribución, sobre la base de una correcta asignación de costes e ingresos y de previsiones razonables […], en principio el control de la compensación excesiva se limitará a verificar que el nivel de beneficio al que tiene derecho el prestador de conformidad con dicho acto es verdaderamente razonable desde una perspectiva *ex ante*» ([5]).

(150) El AH se basa en la definición de una compensación total que se concede de antemano para toda la vigencia del acuerdo y se reduce con el tiempo, cuyo efecto es alentar continuamente a la empresa a mejorar su eficiencia para recibir el mismo resultado económico real del contrato a lo largo del tiempo.

(151) No obstante, el Órgano toma nota de los planes de las autoridades noruegas de incorporar una cláusula de devolución de estas características en el futuro contrato de OSP para los servicios marítimos de la ruta Bergen – Kirkenes. Esto contribuirá a garantizar la compatibilidad de toda ayuda concedida en el futuro y que no esté sujeta a devolución.

([1]) Sentencia en los asuntos E-10/11 y E-11/11 Hurtigruten, Rec. AELC 2012, p. 758, apartado 122.
([2]) Sentencia en los asuntos E-10/11 y E-11/11 Hurtigruten, Rec. AELC 2012, p. 758, apartado 127.
([3]) Véase en este contexto: sentencia en el asunto Coordination bruxelloise d'institutions sociales et de santé (CBI)/Comisión Europea, T-137/10, EU:T:2012:584, apartado 191.
([4]) Decisión de incoación, apartado 75.
([5]) DO L 161 de 13.6.2013, p. 12 (anexo II) y suplemento EEE n.º 34 de 13.6.2013, p. 1, apartado 50.

4.2.3. ***Período de atribución***

(152) El período de atribución de siete años es conforme con el requisito del Marco y del Reglamento sobre cabotaje marítimo ([1]).

4.2.4. ***Importe de la compensación y ausencia de compensación excesiva***

(153) De acuerdo con el punto 21 del Marco, «[e]l importe de la compensación no debe superar lo necesario para cubrir el coste neto de la ejecución de las obligaciones de servicio público, incluido un beneficio razonable».

(154) El punto 23 del Marco afirma que «[c]uando la compensación se base [como en el caso que nos ocupa], total o parcialmente, en los costes e ingresos previstos, estos deben especificarse en el acto de atribución. Deben basarse en parámetros plausibles y observables relativos al entorno económico en el que se presta el SIEG».

(155) Por otro lado, como se ha mencionados en el apartado 149, en los casos en que se defina de antemano un nivel de compensación fijo, como en el caso que nos ocupa, el Marco limita el control de la compensación excesiva a la verificación de que el nivel de beneficio es razonable desde una perspectiva *ex ante*.

(156) Por último, conforme a lo dispuesto en el punto 44 del Marco, «[c]uando una empresa realice actividades que se hallen tanto dentro como fuera del SIEG, la contabilidad interna deberá reflejar por separado los costes e ingresos asociados al SIEG y los de los otros servicios de acuerdo con los principios expuestos en el punto 31».

(157) En vista de lo anterior, el Órgano examinará en primer lugar los argumentos de los denunciantes y a continuación analizará si el AH conduce a una compensación excesiva, bien a través de una posible subvención cruzada de las actividades comerciales, bien mediante la reserva de un beneficio excesivo.

4.2.4.1. Argumentos de los denunciantes

(158) Brevemente, según los argumentos de los denunciantes presentados en mayor detalle en el apartado 16:

i) Hurtigruten no reserva capacidad para pasajeros de servicio público, sino que vende dicha capacidad a pasajeros de crucero, mientras mantiene al mismo nivel la compensación por servicio público;

ii) la compensación por la prestación del servicio público ha aumentado sustancialmente en comparación con el anterior período contractual;

iii) Hurtigruten sigue recibiendo una compensación por servicios no prestados; y, por último,

iv) Hurtigruten sigue intentando conseguir precios más bajos para las tasas portuarias, mientras mantiene al mismo nivel la compensación por servicio público.

(159) En lo que respecta a la primera observación, con arreglo al punto 21 del Marco, el pago de una compensación solo cubrirá los gastos ocasionados por la ejecución de la OSP. Dicho esto, no cabe sostener que una compensación concedida para cubrir costes fuera del ámbito del servicio público constituye una compensación por una OSP.

(160) En la decisión de incoación, el Órgano afirma que cuando se vende la capacidad (pasajeros y plazas en camarote) para pasajeros de OSP a pasajeros de crucero comerciales, aparentemente Hurtigruten recibe dos veces el pago por un mismo servicio, lo que en principio constituiría una forma de compensación excesiva. Como resultado, dado que podría haber períodos a lo largo del año en que la utilización de la capacidad para pasajeros de servicio público fuese superior, el Órgano no pudo descartar que el mecanismo utilizado en el AH compensase excesivamente a Hurtigruten, en la medida en que no tiene en cuenta los distintos niveles (por ejemplo, estacionales) de utilización de la capacidad a lo largo del año ([2]).

([1]) Véase asimismo la Comunicación de la Comisión relativa a la interpretación del Reglamento (CEE) n.º 3577/92 del Consejo por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo), COM (2014) 232 final, de 22.4.2014, punto 5.5.2.

([2]) Apartados 65 y 66.

(161) Como ya se ha afirmado en la sección 1.2.1, el objetivo del AH es garantizar la disponibilidad de capacidad suficiente para satisfacer la demanda de pasajeros de OSP a lo largo de todo el año en la línea costera Bergen – Kirkenes. En caso de excedente de capacidad OSP, el AH, que es un contrato neto, no prohíbe injustificadamente que Hurtigruten venda billetes a los pasajeros de crucero, siempre que el servicio público no se vea comprometido.

(162) Asimismo, se reconoce y acepta como parte de la definición SIEG que la utilización de la capacidad puede sufrir, por la naturaleza del servicio en cuestión, variaciones regionales y estacionales considerables, con el resultado inevitable de que los buques, especialmente en temporada baja, tengan capacidad libre dentro de los requisitos mínimos fijados en el AH.

(163) Las autoridades noruegas han sostenido y documentado que Hurtigruten presenta una utilización bastante baja de la capacidad de sus buques ([…] %). Por consiguiente, en la inmensa mayoría de los casos se dispone de capacidad OSP libre que podría venderse a pasajeros comerciales en caso de ser necesario (véase la sección 5.3 sobre el primer informe BDO 2016). No obstante, tal como explicaron las autoridades noruegas, la implicación de la reserva de capacidad es que Hurtigruten no tiene la posibilidad de optimizar sus operaciones ni maximizar sus beneficios, por ejemplo destinando buques a otras partes durante la temporada baja.

(164) También se ha indicado que ha habido pocos casos en que los pasajeros OSP no hayan podido conseguir un billete dentro de la reserva de capacidad mínima. No obstante, según las autoridades noruegas, esto se ha compensado mediante el uso de la garantía de viaje ([1]).

(165) Aunque el uso de la garantía de viaje para los pasajeros de OSP que no han podido conseguir un billete dentro de la reserva de capacidad mínima no satisface plenamente los requisitos de la OSP encomendada, no cabe sostener que esto haya producido una compensación excesiva por encima del nivel de beneficio razonable.

(166) Con respecto al segundo punto, el Órgano hace hincapié en que para examinar si el AH en vigor conduce a un exceso de compensación, tendrá en cuenta todos los costes necesarios para prestar el servicio público específico, así como todos los ingresos obtenidos. Este examen se efectúa obviando los pagos compensatorios realizados durante períodos contractuales previos ([2]).

(167) Como ya se destacó en los apartados 136 a 151, el acto de atribución, es decir, el AH, describe en detalle los parámetros de la compensación, así como la metodología de separación de contabilidades, con claves de reparto separadas para las distintas categorías de costes, distinguiendo entre los costes e ingresos del SIEG y los de las actividades comerciales, dando como resultado un importe compensatorio neto antes de impuestos.

(168) Por consiguiente, el Órgano concluye que el incremento significativo de la compensación en comparación con los períodos contractuales previos no implica, por sí mismo, una compensación excesiva, si se tienen en cuenta todos los costes e ingresos pertinentes, salvo por la posible subvención cruzada o beneficio excesivo, aspectos que el Órgano examina en los puntos 4.2.4.2 y 4.2.4.3.

(169) En relación con el argumento de que Hurtigruten sigue recibiendo una compensación por servicios no prestados, el Órgano ya no considera que exista riesgo de compensación excesiva. Así, acepta las observaciones presentadas por Noruega y que se mencionan en los apartados 51 a 54.

(170) Con respecto al último punto, sobre los intentos de Hurtigruten de negociar tasas portuarias más bajas al tiempo que las autoridades noruegas mantienen la compensación al mismo nivel, ha de señalarse que en los contratos netos de este tipo, cuando el operador soporta el riesgo de los costes e ingresos durante todo el período de vigencia del contrato, el Órgano solo puede examinar si existe una compensación excesiva por encima del nivel de beneficio razonable (véase el punto 4.2.4.3).

([1]) Véase el apartado 49.

([2]) Las autoridades noruegas habían pagado a Hurtigruten una compensación total de 1 899,7 millones NOK por la explotación de las mismas rutas OSP durante el período 2005-2012. Más concretamente, la compensación anual correspondiente a 2011 ascendió a 236,8 millones NOK: Véase la Decisión del Órgano n.º 205/11/COL relativa al Acuerdo Adicional sobre el servicio Hurtigruten (DO L 175 de 5.7.2012, p. 19 y Suplemento EEE n.º 37 de 5.7.2012, p. 1), sección 2.

4.2.4.2. Posible subvención cruzada de las actividades comerciales

(171) Cuando una entidad realice actividades SIEG y también actividades comerciales, debe existir un sistema de contabilidad de costes para garantizar que las actividades comerciales de Hurtigruten no reciban una subvención a través de la compensación por servicio público asignada a sus actividades SIEG.

(172) Con arreglo al apartado 31 del Marco, «[c]uando la empresa realice también actividades ajenas al SIEG, los costes a tener en cuenta pueden cubrir todos los costes directos necesarios para la ejecución de las obligaciones de servicio público y una contribución adecuada a los costes indirectos que sean comunes al SIEG y a otras actividades. Los costes asignados a posibles actividades ajenas al SIEG deben incluir todos los costes directos y una contribución adecuada a los costes comunes».

(173) Por otro lado, el Tribunal de Justicia, con respecto a la necesidad y carácter proporcionado de la compensación, sostuvo en la sentencia BUPA que «a la vista de la potestad discrecional de que disponen los Estados miembros con respecto a la definición de una misión SIEG y a las condiciones de su realización, incluyendo la apreciación de los costes adicionales ocasionados por su ejecución que depende de hechos económicos complejos, el alcance del control que la Comisión está facultada a ejercer a este respecto se limita a aquel del error manifiesto», y que «[…] el control [de] la Comisión […] necesariamente se limita a comprobar, por una parte, si dicho sistema se basa en premisas económicas y fácticas manifiestamente erróneas y, por otra parte, si dicho sistema resulta manifiestamente inapropiado para alcanzar los objetivos perseguidos» ([1]).

(174) En el apartado 94 se hacía referencia a que cerca del 60 % de la cuota de costes de capacidad fijos de Hurtigruten está cubierto por la compensación por servicio público, mientras que solo el 30 % aproximadamente de los costes de pasajeros variables habían sido asignados a la contabilidad de la OSP (sobre la base de cifras estimadas de los pasajeros-kilómetro de la OSP). La cuestión que el Órgano debe evaluar, por tanto, es si el sistema según el cual la capacidad de reserva para los pasajeros de la OSP (es decir, 320 pasajeros) supone la asignación del 60 % de los costes de capacidad fijos a la contabilidad de la OSP se considera desproporcionado e inadecuado para alcanzar los objetivos que se persiguen.

(175) Las autoridades noruegas han aplicado una metodología de asignación basada en una fórmula de distribución para las distintas categorías de costes, tal como se explica en los apartados 64 y 65.

(176) En concreto, en lo que atañe a los costes comunes fijos, estos se asignan en función de la cuota de la capacidad de pasajeros total reservada a los pasajeros de la OSP.

(177) El Órgano ya ha aceptado esta reserva de capacidad mínima como parte de un SIEG claramente definido, a pesar de la baja utilización media de la capacidad del servicio público (véase el punto 1.2.1). Por otro lado, se ha considerado que en el ámbito de un SIEG de estas características es inevitable que se produzcan fluctuaciones regionales y estacionales, y, por consiguiente, también es inevitable que una parte significativa de la base de costes, formada en gran medida por costes fijos, se asigne a la contabilidad de la OSP.

(178) Asimismo, cabe destacar que el sistema de contabilidad aplicado por Hurtigruten, tal como se ilustra en los apartados 138, 139, 144 y 145, permite identificar los distintos costes e ingresos de las actividades de la OSP y de las actividades comerciales. Esto se hace de manera objetiva y transparente estableciendo los parámetros de la compensación de antemano en contabilidades separadas, distinguiendo así entre las distintas categorías de coste a fin de que la compensación final refleje únicamente los costes e ingresos derivados de la actividad de la OSP.

(179) A la luz de lo anterior, el Órgano concluye que la asignación de costes, según la definición SIEG, parece aceptable y que no hay pruebas suficientes que sugieran que la asignación de los costes comunes fijos sea manifiestamente errónea, permitiendo que se produzca una subvención cruzada de las actividades comerciales.

([1]) Sentencia en el asunto British United Provident Association Ltd (BUPA), BUPA Insurance Ltd y BUPA Ireland Ltd/Comisión de las Comunidades Europeas, T-289/03, EU:T:2008:29, apartados 220 y 222.

4.2.4.3. Beneficio razonable

(180) El Órgano debe examinar si el coeficiente de rendimiento del capital se ajusta a lo «[…] que requeriría una empresa media que estuviera considerando si prestar o no el servicio de interés económico general durante toda la duración de la atribución, teniendo en cuenta el nivel de riesgo» (apartado 33 del Marco).

(181) En su decisión de incoación, el Órgano expresó sus dudas en cuanto a la metodología utilizada por las autoridades noruegas para calcular que el margen de beneficio de Hurtigruten en el AH representaba el […] % ([1]).

(182) De acuerdo con el apartado 37 del Marco, «[c]uando la prestación de un SIEG conlleve un riesgo contractual o comercial importante, por ejemplo porque la compensación consiste en el pago de un importe fijo que cubra los costes netos previstos y un beneficio razonable y la empresa opere en un entorno competitivo, el beneficio razonable no puede exceder el nivel que corresponda a un coeficiente de rendimiento del capital que guarde proporción con el nivel de riesgo. Este coeficiente se determinará cuando sea posible por referencia al coeficiente de rendimiento del capital que se obtiene en tipos similares de contratos de servicio público otorgados en condiciones competitivas (por ejemplo, contratos adjudicados mediante licitación). Cuando no sea posible utilizar dicho método, podrán usarse otros métodos para determinar el [coeficiente] de rendimiento del capital, debidamente justificados».

(183) En el transcurso de la investigación, las autoridades noruegas presentaron más información sobre las evaluaciones financieras llevadas a cabo antes de la publicación de la invitación a licitar, en las que se describían las estimaciones de los costes e ingresos previstos, así como previsiones relativas al coeficiente de rendimiento del capital. Alegaron que la cifra del […] % EBT no representa un coeficiente de rendimiento, sino que es el resultado residual de la compensación acordada en relación con los costes e ingresos presupuestados y no conviene utilizarla como medida de un beneficio razonable.

(184) De acuerdo con las evaluaciones *ex ante* realizadas por BDO (véase la sección 5.4), el coeficiente de rendimiento se presentó como WACC después de impuestos y estaba previsto que se situase en entre el […] % y el […] % (aunque en el tramo superior del intervalo). Posteriormente, estos resultados se utilizaron para evaluar la oferta de Hurtigruten y llevaron a las autoridades noruegas a negociar con la empresa, tras lo cual se redujo la compensación. Se consideró que la compensación acordada se traduciría en una ROCE en torno al […] %, sobre la base de los costes e ingresos estimados de Hurtigruten y presentados en la oferta. Esta cifra ha sido revisada y corroborada por el segundo informe BDO 2016, que concluyó que el rendimiento *ex ante* estimado del […] % se encontraba dentro del intervalo de los niveles de referencia pertinentes y que la ROCE media efectiva del contrato OSP del período 2012-2015 es del […] % (véanse los apartados 73 y 74).

(185) A la luz de lo anterior (es decir, del análisis *ex ante* de la ROCE y su comparación con el WACC, el uso de una tasa de descuento apropiada y el análisis comparativo con otros operadores de cruceros), el Órgano cree que el nivel de beneficio previsto acordado *ex ante* es razonable para este tipo de actividad, considerando, entre otros aspectos, los riesgos presentes (por ejemplo, amplia base de costes fijos, ingresos bajos, costes adicionales derivados de posibles desviaciones en la producción, etc.).

(186) Por otro lado, el margen de beneficio previsto fue el resultado de un proceso de contratación pública (negociaciones incluidas) que, si bien no permitió seleccionar un operador capaz de prestar el servicio marítimo al menor coste para la colectividad, tuvo en cuenta determinadas salvaguardias frente a una compensación excesiva por la ejecución de las OSP ([2]).

4.2.5. ***Requisitos adicionales que pueden ser necesarios para garantizar que el desarrollo de los intercambios no se vea afectado de forma contraria al interés del EEE***

(187) El Órgano toma nota de que las autoridades noruegas organizaron un proceso de licitación para la selección del prestador de servicios que explotase la ruta costera Bergen – Kirkenes durante el período 2012-2019. Aunque la licitación solo atrajo una oferta, nada indica que el proceso haya resultado en una distorsión de la competencia en el sector del transporte marítimo, ni el Órgano ha recibido alegaciones en este sentido de los competidores pertinentes.

([1]) Apartado 59.

([2]) Aunque el contrato público no incluye una cláusula de devolución, que generalmente es el mecanismo preferido para garantizar que cualquier posible compensación excesiva se devuelva a las autoridades noruegas, la disposición de renegociación recogida en el apartado 7 del AH sí ayuda, al menos hasta cierto punto, a evitar y recuperar dichas compensaciones excesivas.

(188) Se observa asimismo que la compensación por el AH no permite que se produzcan subvenciones cruzadas con las actividades comerciales del operador, por ejemplo, mediante una asignación manifiestamente desproporcionada de los costes comunes fijos, ni tampoco permite que lo haga el operador obteniendo un beneficio excesivo. En su lugar, el AH solo cubre los costes del servicio público más un beneficio razonable.

(189) Por consiguiente, el Órgano no cree que sea necesario imponer condiciones adicionales para garantizar la compatibilidad del AH con el Acuerdo EEE, aunque, con todo, invita a las autoridades noruegas a que consideren la recomendación formulada en el apartado 113.

5. *CONCLUSIÓN*

(190) En vista de todo lo expuesto, el Órgano considera que la compensación recibida por Hurtigruten en el marco del AH constituye una ayuda compatible con arreglo al artículo 59, apartado 2, del Acuerdo EEE.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La compensación abonada en el marco del AH constituye una ayuda estatal de conformidad con el artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE. La ayuda se concedió infringiendo la obligación de notificación con arreglo al artículo 1, apartado 3, de la parte I del Protocolo 3.

Artículo 2

La compensación concedida en el marco del AH se considera compatible sobre la base del artículo 59, apartado 2, del Acuerdo EEE.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión es el Reino de Noruega.

Artículo 4

El texto en lengua inglesa es el único auténtico.

Hecho en Bruselas, el 29 de marzo de 2017.

Por el Órgano de Vigilancia de la AELC

Sven Erik SVEDMAN	Frank J. BÜCHEL
Presidente	*Miembro del Colegio*

CORRECCIÓN DE ERRORES

Corrección de errores del Protocolo por el que se fijan las posibilidades de pesca y la contrapartida financiera previstas en el Acuerdo de colaboración en el sector pesquero entre la Comunidad Europea y la República de Mozambique,

firmado en Bruselas el 1 de febrero de 2012

(18058/11, 11.1.2012)

(Diario Oficial de la Unión Europea L 46 de 17 de febrero de 2012)

1. En el apéndice 2 del anexo

(18058/11 de 11.1.2012, página P/EU/MZ/Anexo/Apéndice 2/es 1)

(DO L 46 de 17.2.2012, p. 23)

donde dice:

«Coordenadas geográficas:

Punto	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Latitud	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
Longitud	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»,

debe decir:

«Coordenadas geográficas:

PUNTO N.º	LATITUD	LATITUD EN GRADOS, MINUTOS Y SEGUNDOS (Latitud sur)	LONGITUD	LONGITUD EN GRADOS, MINUTOS Y SEGUNDOS (Longitud este)
1	– 10,46944444	10° 28′ 10.000″ S	40,43777778	40° 26′ 16.000″ E
2	– 10,41638889	10° 24′ 59.000″ S	40,49194444	40° 29′ 31.000″ E
3	– 10,31444444	10° 18′ 52.000″ S	40,66777778	40° 40′ 04.000″ E
4	– 10,09277778	10° 05′ 34.000″ S	41,03305556	41° 01′ 59.000″ E
5	– 10,09277778	10° 05′ 34.000″ S	42,15693917	42° 09′ 24.981″ E
6	– 10,09277778	10° 05′ 34.000″ S	42,15693917	42° 09′ 24.981″ E
7	– 10,09277778	10° 05′ 34.000″ S	42,21689500	42° 13′ 00.822″ E
8	– 10,12710556	10° 07′ 37.580″ S	42,20790500	42° 12′ 28.458″ E
9	– 10,13310250	10° 07′ 59.169″ S	42,20633528	42° 12′ 22.807″ E
10	– 10,16656333	10° 09′ 59.628″ S	42,19775861	42° 11′ 51.931″ E
11	– 10,19950667	10° 11′ 58.224″ S	42,18962222	42° 11′ 22.640″ E
12	– 10,21023611	10° 12′ 36.850″ S	42,18703944	42° 11′ 13.342″ E

PUNTO N.º	LATITUD	LATITUD EN GRADOS, MINUTOS Y SEGUNDOS (Latitud sur)	LONGITUD	LONGITUD EN GRADOS, MINUTOS Y SEGUNDOS (Longitud este)
13	– 10,31172833	10° 18′ 42.222″ S	42,16274667	42° 09′ 45.888″ E
14	– 10,36773083	10° 22′ 03.831″ S	42,14933500	42° 08′ 57.606″ E
15	– 10,38388861	10° 23′ 01.999″ S	42,14550806	42° 08′ 43.829″ E
16	– 10,41273611	10° 24′ 45.850″ S	42,13887861	42° 08′ 19.963″ E
17	– 10,44124750	10° 26′ 28.491″ S	42,13259028	42° 07′ 57.325″ E
18	– 10,45759944	10° 27′ 27.358″ S	42,12910250	42° 07′ 44.769″ E
19	– 10,49183639	10° 29′ 30.611″ S	42,12188917	42° 07′ 18.801″ E
20	– 10,50810333	10° 30′ 29.172″ S	42,11841722	42° 07′ 06.302″ E
21	– 10,52127139	10° 31′ 16.577″ S	42,11554250	42° 06′ 55.953″ E
22	– 10,54227250	10° 32′ 32.181″ S	42,11090722	42° 06′ 39.266″ E
23	– 10,55342806	10° 33′ 12.341″ S	42,10846611	42° 06′ 30.478″ E
24	– 10,57999750	10° 34′ 47.991″ S	42,10282694	42° 06′ 10.177″ E
25	– 10,60631139	10° 36′ 22.721″ S	42,09748194	42° 05′ 50.935″ E
26	– 10,63237861	10° 37′ 56.563″ S	42,09242444	42° 05′ 32.728″ E
27	– 10,65820361	10° 39′ 29.533″ S	42,08764972	42° 05′ 15.539″ E
28	– 10,68379750	10° 41′ 01.671″ S	42,08315167	42° 04′ 59.346″ E
29	– 10,69226694	10° 41′ 32.161″ S	42,08171194	42° 04′ 54.163″ E
30	– 10,73608056	10° 44′ 09.890″ S	42,07433917	42° 04′ 27.621″ E
31	– 10,75470389	10° 45′ 16.934″ S	42,07114111	42° 04′ 16.108″ E
32	– 10,77944806	10° 46′ 46.013″ S	42,06669667	42° 04′ 00.108″ E
33	– 10,80390806	10° 48′ 14.069″ S	42,06207694	42° 03′ 43.477″ E
34	– 10,82809750	10° 49′ 41.151″ S	42,05728917	42° 03′ 26.241″ E
35	– 10,85201861	10° 51′ 07.267″ S	42,05233250	42° 03′ 08.397″ E
36	– 10,87568250	10° 52′ 32.457″ S	42,04721000	42° 02′ 49.956″ E
37	– 10,89909361	10° 53′ 56.737″ S	42,04192556	42° 02′ 30.932″ E
38	– 10,92225889	10° 55′ 20.132″ S	42,03647944	42° 02′ 11.326″ E
39	– 10,94518694	10° 56′ 42.673″ S	42,03087417	42° 01′ 51.147″ E
40	– 10,96788000	10° 58′ 04.368″ S	42,02511361	42° 01′ 30.409″ E
41	– 10,99034750	10° 59′ 25.251″ S	42,01919833	42° 01′ 09.114″ E
42	– 11,01259583	11° 00′ 45.345″ S	42,01312778	42° 00′ 47.260″ E

PUNTO N.º	LATITUD	LATITUD EN GRADOS, MINUTOS Y SEGUNDOS (Latitud sur)	LONGITUD	LONGITUD EN GRADOS, MINUTOS Y SEGUNDOS (Longitud este)
43	– 11,03462694	11° 02′ 04.657″ S	42,00690694	42° 00′ 24.865″ E
44	– 11,05645028	11° 03′ 23.221″ S	42,00053583	42° 00′ 01.929″ E
45	– 11,07807250	11° 04′ 41.061″ S	41,99401611	41° 59′ 38.458″ E
46	– 11,09949333	11° 05′ 58.176″ S	41,98734833	41° 59′ 14.454″ E
47	– 11,12072167	11° 07′ 14.598″ S	41,98053250	41° 58′ 49.917″ E
48	– 11,14176222	11° 08′ 30.344″ S	41,97357278	41° 58′ 24.862″ E
49	– 11,15162444	11° 09′ 05.848″ S	41,97023778	41° 58′ 12.856″ E
50	– 11,17495139	11° 10′ 29.825″ S	41,96229667	41° 57′ 44.268″ E
51	– 11,18981944	11° 11′ 23.350″ S	41,95728639	41° 57′ 26.231″ E
52	– 11,21052444	11° 12′ 37.888″ S	41,95048167	41° 57′ 01.734″ E
53	– 11,23117722	11° 13′ 52.238″ S	41,94389694	41° 56′ 38.029″ E
54	– 11,25177972	11° 15′ 06.407″ S	41,93752333	41° 56′ 15.084″ E
55	– 11,27233611	11° 16′ 20.410″ S	41,93136333	41° 55′ 52.908″ E
56	– 11,29285139	11° 17′ 34.265″ S	41,92541194	41° 55′ 31.483″ E
57	– 11,31332528	11° 18′ 47.971″ S	41,91966722	41° 55′ 10.802″ E
58	– 11,33376417	11° 20′ 01.551″ S	41,91412444	41° 54′ 50.848″ E
59	– 11,35417083	11° 21′ 15.015″ S	41,90878167	41° 54′ 31.614″ E
60	– 11,37454722	11° 22′ 28.370″ S	41,90364111	41° 54′ 13.108″ E
61	– 11,39489528	11° 23′ 41.623″ S	41,89869583	41° 53′ 55.305″ E
62	– 11,41522000	11° 24′ 54.792″ S	41,89394389	41° 53′ 38.198″ E
63	– 11,43552528	11° 26′ 07.891″ S	41,88938722	41° 53′ 21.794″ E
64	– 11,45581389	11° 27′ 20.930″ S	41,88501917	41° 53′ 06.069″ E
65	– 11,47608528	11° 28′ 33.907″ S	41,88084417	41° 52′ 51.039″ E
66	– 11,49634861	11° 29′ 46.855″ S	41,87685333	41° 52′ 36.672″ E
67	– 11,51660167	11° 30′ 59.766″ S	41,87305139	41° 52′ 22.985″ E
68	– 11,53684861	11° 32′ 12.655″ S	41,86943556	41° 52′ 09.968″ E
69	– 11,55709639	11° 33′ 25.547″ S	41,86600417	41° 51′ 57.615″ E
70	– 11,57734278	11° 34′ 38.434″ S	41,86275444	41° 51′ 45.916″ E
71	– 11,59759444	11° 35′ 51.340″ S	41,85968889	41° 51′ 34.880″ E

PUNTO N.º	LATITUD	LATITUD EN GRADOS, MINUTOS Y SEGUNDOS (Latitud sur)	LONGITUD	LONGITUD EN GRADOS, MINUTOS Y SEGUNDOS (Longitud este)
72	– 11,61785306	11° 37′ 04.271″ S	41,85680306	41° 51′ 24.491″ E
73	– 11,63812167	11° 38′ 17.238″ S	41,85409917	41° 51′ 14.757″ E
74	– 11,65840417	11° 39′ 30.255″ S	41,85157472	41° 51′ 05.669″ E
75	– 11,67858306	11° 40′ 42.899″ S	41,84924583	41° 50′ 57.285″ E
76	– 11,67870056	11° 40′ 43.322″ S	41,84923250	41° 50′ 57.237″ E
77	– 11,69901750	11° 41′ 56.463″ S	41,84706750	41° 50′ 49.443″ E
78	– 11,71935750	11° 43′ 09.687″ S	41,84508222	41° 50′ 42.296″ E
79	– 11,73972250	11° 44′ 23.001″ S	41,84327667	41° 50′ 35.796″ E
80	– 11,76011667	11° 45′ 36.420″ S	41,84165083	41° 50′ 29.943″ E
81	– 11,78054278	11° 46′ 49.954″ S	41,84020222	41° 50′ 24.728″ E
82	– 11,80100500	11° 48′ 03.618″ S	41,83893333	41° 50′ 20.160″ E
83	– 11,82150306	11° 49′ 17.411″ S	41,83784639	41° 50′ 16.247″ E
84	– 11,82326639	11° 49′ 23.759″ S	41,83776111	41° 50′ 15.940″ E
85	– 11,84239361	11° 50′ 32.617″ S	41,83684472	41° 50′ 12.641″ E
86	– 11,84811639	11° 50′ 53.219″ S	41,83656861	41° 50′ 11.647″ E
87	– 11,86264306	11° 51′ 45.515″ S	41,83591944	41° 50′ 09.310″ E
88	– 11,88329583	11° 52′ 59.865″ S	41,83514917	41° 50′ 06.537″ E
89	– 11,88944250	11° 53′ 21.993″ S	41,83495611	41° 50′ 05.842″ E
90	– 11,90391833	11° 54′ 14.106″ S	41,83565222	41° 50′ 08.348″ E
91	– 11,92451917	11° 55′ 28.269″ S	41,83679972	41° 50′ 12.479″ E
92	– 11,94513194	11° 56′ 42.475″ S	41,83812944	41° 50′ 17.266″ E
93	– 11,96575833	11° 57′ 56.730″ S	41,83964528	41° 50′ 22.723″ E
94	– 11,98640306	11° 59′ 11.051″ S	41,84134750	41° 50′ 28.851″ E
95	– 12,00706833	12° 00′ 25.446″ S	41,84323389	41° 50′ 35.642″ E
96	– 12,02776083	12° 01′ 39.939″ S	41,84530917	41° 50′ 43.113″ E
97	– 12,04847833	12° 02′ 54.522″ S	41,84757500	41° 50′ 51.270″ E
98	– 12,06922722	12° 04′ 09.218″ S	41,85002972	41° 51′ 00.107″ E
99	– 12,09000972	12° 05′ 24.035″ S	41,85267528	41° 51′ 09.631″ E
100	– 12,11082833	12° 06′ 38.982″ S	41,85551389	41° 51′ 19.850″ E

PUNTO N.º	LATITUD	LATITUD EN GRADOS, MINUTOS Y SEGUNDOS (Latitud sur)	LONGITUD	LONGITUD EN GRADOS, MINUTOS Y SEGUNDOS (Longitud este)
101	– 12,13168722	12° 07′ 54.074″ S	41,85854583	41° 51′ 30.765″ E
102	– 12,15259111	12° 09′ 09.328″ S	41,86177528	41° 51′ 42.391″ E
103	– 12,17354167	12° 10′ 24.750″ S	41,86520222	41° 51′ 54.728″ E
104	– 12,19454361	12° 11′ 40.357″ S	41,86883139	41° 52′ 07.793″ E
105	– 12,21559694	12° 12′ 56.149″ S	41,87266056	41° 52′ 21.578″ E
106	– 12,23671028	12° 14′ 12.157″ S	41,87669611	41° 52′ 36.106″ E
107	– 12,25788167	12° 15′ 28.374″ S	41,88093861	41° 52′ 51.379″ E
108	– 12,27911750	12° 16′ 44.823″ S	41,88538972	41° 53′ 07.403″ E
109	– 12,30042250	12° 18′ 01.521″ S	41,89005417	41° 53′ 24.195″ E
110	– 12,32179611	12° 19′ 18.466″ S	41,89493417	41° 53′ 41.763″ E
111	– 12,34324750	12° 20′ 35.691″ S	41,90003222	41° 54′ 00.116″ E
112	– 12,36477444	12° 21′ 53.188″ S	41,90535028	41° 54′ 19.261″ E
113	– 12,38638583	12° 23′ 10.989″ S	41,91089500	41° 54′ 39.222″ E
114	– 12,40808139	12° 24′ 29.093″ S	41,91666667	41° 55′ 00.000″ E
115	– 12,42986778	12° 25′ 47.524″ S	41,92267194	41° 55′ 21.619″ E
116	– 12,43369056	12° 26′ 01.286″ S	41,92374778	41° 55′ 25.492″ E
117	– 12,45688083	12° 27′ 24.771″ S	41,93028972	41° 55′ 49.043″ E
118	– 12,48502083	12° 29′ 06.075″ S	41,93823083	41° 56′ 17.631″ E
119	– 12,49624194	12° 29′ 46.471″ S	41,94142444	41° 56′ 29.128″ E
120	– 12,51871389	12° 31′ 07.370″ S	41,94798417	41° 56′ 52.743″ E
121	– 12,54131583	12° 32′ 28.737″ S	41,95480028	41° 57′ 17.281″ E
122	– 12,56405278	12° 33′ 50.590″ S	41,96187667	41° 57′ 42.756″ E
123	– 12,58692444	12° 35′ 12.928″ S	41,96922278	41° 58′ 09.202″ E
124	– 12,60993972	12° 36′ 35.783″ S	41,97684028	41° 58′ 36.625″ E
125	– 12,63310278	12° 37′ 59.170″ S	41,98473667	41° 59′ 05.052″ E
126	– 12,65641778	12° 39′ 23.104″ S	41,99291583	41° 59′ 34.497″ E
127	– 12,67989194	12° 40′ 47.611″ S	42,00138917	42° 00′ 05.001″ E
128	– 12,70352694	12° 42′ 12.697″ S	42,01015667	42° 00′ 36.564″ E
129	– 12,72732972	12° 43′ 38.387″ S	42,01923194	42° 01′ 09.235″ E

PUNTO N.º	LATITUD	LATITUD EN GRADOS, MINUTOS Y SEGUNDOS (Latitud sur)	LONGITUD	LONGITUD EN GRADOS, MINUTOS Y SEGUNDOS (Longitud este)
130	– 12,75130639	12° 45′ 04.703″ S	42,02861694	42° 01′ 43.021″ E
131	– 12,77546139	12° 46′ 31.661″ S	42,03832333	42° 02′ 17.964″ E
132	– 12,78370944	12° 47′ 01.354″ S	42,04169417	42° 02′ 30.099″ E
133	– 12,79827639	12° 47′ 53.795″ S	42,04767472	42° 02′ 51.629″ E
134	– 12,80924778	12° 48′ 33.292″ S	42,05215306	42° 03′ 07.751″ E
135	– 12,83401000	12° 50′ 02.436″ S	42,06207944	42° 03′ 43.486″ E
136	– 12,85914861	12° 51′ 32.935″ S	42,07190000	42° 04′ 18.840″ E
137	– 12,88467028	12° 53′ 04.813″ S	42,08161306	42° 04′ 53.807″ E
138	– 12,91058583	12° 54′ 38.109″ S	42,09121833	42° 05′ 28.386″ E
139	– 12,93690861	12° 56′ 12.871″ S	42,10071139	42° 06′ 02.561″ E
140	– 12,96364694	12° 57′ 49.129″ S	42,11008972	42° 06′ 36.323″ E
141	– 12,99081611	12° 59′ 26.938″ S	42,11935139	42° 07′ 09.665″ E
142	– 12,99773556	12° 59′ 51.848″ S	42,12166667	42° 07′ 18.000″ E
143	– 13,06305222	13° 03′ 46.988″ S	42,14345778	42° 08′ 36.448″ E
144	– 13,49294833	13° 29′ 34.614″ S	42,33850444	42° 20′ 18.616″ E
145	– 13,51596194	13° 30′ 57.463″ S	42,35528722	42° 21′ 19.034″ E
146	– 13,54042972	13° 32′ 25.547″ S	42,37281556	42° 22′ 22.136″ E
147	– 13,56516306	13° 33′ 54.587″ S	42,39021361	42° 23′ 24.769″ E
148	– 13,59017083	13° 35′ 24.615″ S	42,40747917	42° 24′ 26.925″ E
149	– 13,61487917	13° 36′ 53.565″ S	42,42422833	42° 25′ 27.222″ E
150	– 13,84526472	13° 50′ 42.953″ S	42,57916306	42° 34′ 44.987″ E
151	– 13,86822139	13° 52′ 05.597″ S	42,59474444	42° 35′ 41.080″ E
152	– 13,89613833	13° 53′ 46.098″ S	42,61402444	42° 36′ 50.488″ E
153	– 13,92417472	13° 55′ 27.029″ S	42,63376278	42° 38′ 01.546″ E
154	– 13,95233694	13° 57′ 08.413″ S	42,65396806	42° 39′ 14.285″ E
155	– 13,98062972	13° 58′ 50.267″ S	42,67464944	42° 40′ 28.738″ E
156	– 14,00905472	14° 00′ 32.597″ S	42,69582500	42° 41′ 44.970″ E
157	– 14,03762111	14° 02′ 15.436″ S	42,71750361	42° 43′ 03.013″ E
158	– 14,05400306	14° 03′ 14.411″ S	42,73011583	42° 43′ 48.417″ E

PUNTO N.º	LATITUD	LATITUD EN GRADOS, MINUTOS Y SEGUNDOS (Latitud sur)	LONGITUD	LONGITUD EN GRADOS, MINUTOS Y SEGUNDOS (Longitud este)
159	– 14,14823389	14° 08′ 53.642″ S	42,80309722	42° 48′ 11.150″ E
160	– 14,15231444	14° 09′ 08.332″ S	42,80625722	42° 48′ 22.526″ E
161	– 14,18301639	14° 10′ 58.859″ S	42,82977944	42° 49′ 47.206″ E
162	– 14,21434722	14° 12′ 51.650″ S	42,85335806	42° 51′ 12.089″ E
163	– 14,24632861	14° 14′ 46.783″ S	42,87699722	42° 52′ 37.190″ E
164	– 14,27897806	14° 16′ 44.321″ S	42,90069694	42° 54′ 02.509″ E
165	– 14,31231444	14° 18′ 44.332″ S	42,92445972	42° 55′ 28.055″ E
166	– 14,34636194	14° 20′ 46.903″ S	42,94828750	42° 56′ 53.835″ E
167	– 14,38114194	14° 22′ 52.111″ S	42,97218278	42° 58′ 19.858″ E
168	– 14,41184056	14° 24′ 42.626″ S	42,99288667	42° 59′ 34.392″ E
169	– 14,42729390	14° 25′ 38.258″ S	43,02429793	43° 01′ 27.472″ E
170	– 14,71757790	14° 43′ 03.280″ S	42,84175093	42° 50′ 30.303″ E
171	– 15,24873190	15° 14′ 55.438″ S	42,57367993	42° 34′ 25.247″ E
172	– 15,35883890	15° 21′ 31.820″ S	42,52400093	42° 31′ 26.403″ E
173	– 15,40079590	15° 24′ 02.865″ S	42,47546793	42° 28′ 31.684″ E
174	– 15,67631790	15° 40′ 34.744″ S	42,16577593	42° 09′ 56.793″ E
175	– 15,89294390	15° 53′ 34.598″ S	41,92722893	41° 55′ 38.024″ E
176	– 16,19500890	16° 11′ 42.032″ S	41,68920793	41° 41′ 21.148″ E
177	– 16,53923290	16° 32′ 21.238″ S	41,41631893	41° 24′ 58.748″ E
178	– 17,04432890	17° 02′ 39.584″ S	41,27318693	41° 16′ 23.472″ E
179	– 17,40353490	17° 24′ 12.725″ S	41,17071993	41° 10′ 14.591″ E
180	– 17,83734890	17° 50′ 14.456″ S	41,06789493	41° 04′ 04.421″ E
181	– 18,25089090	18° 15′ 03.207″ S	41,00661293	41° 00′ 23.806″ E
182	– 18,46797190	18° 28′ 04.698″ S	40,98888393	40° 59′ 19.982″ E
183	– 18,72085890	18° 43′ 15.090″ S	40,96804393	40° 58′ 04.958″ E
184	– 18,99704790	18° 59′ 49.372″ S	40,94406393	40° 56′ 38.640″ E
185	– 19,07889290	19° 04′ 44.014″ S	40,94491793	40° 56′ 41.704″ E
186	– 19,12114290	19° 07′ 16.114″ S	40,49821793	40° 29′ 53.584″ E
187	– 19,14275890	19° 08′ 33.932″ S	40,33221493	40° 19′ 55.973″ E

PUNTO N.º	LATITUD	LATITUD EN GRADOS, MINUTOS Y SEGUNDOS (Latitud sur)	LONGITUD	LONGITUD EN GRADOS, MINUTOS Y SEGUNDOS (Longitud este)
188	– 19,15014390	19° 09′ 00.158″ S	40,27538093	40° 16′ 31.371″ E
189	– 19,21233290	19° 12′ 44.398″ S	39,91531093	39° 54′ 55.119″ E
190	– 19,22234390	19° 13′ 20.438″ S	39,85706493	39° 51′ 25.433″ E
191	– 19,24453990	19° 14′ 40.343″ S	39,74102293	39° 44′ 27.682″ E
192	– 19,42185090	19° 25′ 18.663″ S	38,79469793	38° 47′ 40.912″ E
193	– 19,43315890	19° 25′ 59.372″ S	38,73342293	38° 44′ 00.322″ E
194	– 19,43614990	19° 26′ 10.139″ S	38,72930293	38° 43′ 45.490″ E
195	– 19,59229190	19° 35′ 32.250″ S	38,52460493	38° 31′ 28.577″ E
196	– 19,62519790	19° 37′ 30.712″ S	38,48408693	38° 29′ 02.712″ E
197	– 19,70593190	19° 42′ 21.354″ S	38,38511393	38° 23′ 06.410″ E
198	– 19,71590490	19° 42′ 57.257″ S	38,37292393	38° 22′ 22.526″ E
199	– 19,73360590	19° 44′ 00.981″ S	38,35152793	38° 21′ 05.500″ E
200	– 20,02869690	20° 01′ 43.308″ S	38,08570893	38° 05′ 08.552″ E
201	– 20,08653590	20° 05′ 11.529″ S	38,03375393	38° 02′ 01.514″ E
202	– 20,12934190	20° 07′ 45.630″ S	37,99523693	37° 59′ 42.852″ E
203	– 20,64126890	20° 38′ 28.568″ S	37,55384993	37° 33′ 13.859″ E
204	– 21,43417090	21° 26′ 03.015″ S	37,57989693	37° 34′ 47.628″ E
205	– 21,45378690	21° 27′ 13.532″ S	37,58070393	37° 34′ 50.534″ E
206	– 21,55561690	21° 33′ 20.220″ S	37,58479793	37° 35′ 05.272″ E
207	– 21,56295890	21° 33′ 46.652″ S	37,58512593	37° 35′ 06.453″ E
208	– 21,56440490	21° 33′ 51.857″ S	37,58523893	37° 35′ 06.860″ E
209	– 21,71008990	21° 42′ 36.323″ S	37,59760393	37° 35′ 51.374″ E
210	– 21,76500590	21° 45′ 54.021″ S	37,60234793	37° 36′ 08.452″ E
211	– 21,88639090	21° 53′ 11.007″ S	37,62820393	37° 37′ 41.534″ E
212	– 22,15843990	22° 09′ 30.383″ S	37,68024293	37° 40′ 48.874″ E
213	– 22,26569290	22° 15′ 56.494″ S	37,70086293	37° 42′ 03.106″ E
214	– 22,32541091	22° 19′ 31.479″ S	37,71493593	37° 42′ 53.769″ E
215	– 22,32902991	22° 19′ 44.507″ S	37,71581693	37° 42′ 56.940″ E
216	– 22,42410991	22° 25′ 26.795″ S	37,73891793	37° 44′ 20.104″ E

PUNTO N.º	LATITUD	LATITUD EN GRADOS, MINUTOS Y SEGUNDOS (Latitud sur)	LONGITUD	LONGITUD EN GRADOS, MINUTOS Y SEGUNDOS (Longitud este)
217	– 23,20135991	23° 12′ 04.895″ S	37,98768893	37° 59′ 15.680″ E
218	– 23,31436991	23° 18′ 51.731″ S	38,02801293	38° 01′ 40.846″ E
219	– 23,38419191	23° 23′ 03.090″ S	38,05293993	38° 03′ 10.583″ E
220	– 23,45079691	23° 27′ 02.868″ S	38,07776993	38° 04′ 39.971″ E
221	– 23,89896091	23° 53′ 56.259″ S	38,24723093	38° 14′ 50.031″ E
222	– 24,05334691	24° 03′ 12.048″ S	38,30605793	38° 18′ 21.808″ E
223	– 24,49255091	24° 29′ 33.183″ S	38,47369593	38° 28′ 25.305″ E
224	– 24,59264091	24° 35′ 33.507″ S	38,51763193	38° 31′ 03.474″ E
225	– 24,98297491	24° 58′ 58.709″ S	38,68834493	38° 41′ 18.041″ E
226	– 25,40013391	25° 24′ 00.482″ S	38,87194493	38° 52′ 19.001″ E
227	– 25,71633611	25° 42′ 58.810″ S	38,71936389	38° 43′ 09.710″ E
228	– 25,77523056	25° 46′ 30.830″ S	38,69031389	38° 41′ 25.130″ E
229	– 26,67473333	26° 40′ 29.040″ S	38,02259167	38° 01′ 21.330″ E
230	– 27,11109167	27° 06′ 39.930″ S	37,56190556	37° 33′ 42.860″ E
231	– 27,47158333	27° 28′ 17.700″ S	37,01349444	37° 00′ 48.580″ E
232	– 27,60703333	27° 36′ 25.320″ S	36,74037500	36° 44′ 25.350″ E
233	– 27,70189444	27° 42′ 06.820″ S	36,53316667	36° 31′ 59.400″ E
234	– 27,78917500	27° 47′ 21.030″ S	36,51560833	36° 30′ 56.190″ E
235	– 27,77694167	27° 46′ 36.990″ S	36,45250000	36° 27′ 09.000″ E
236	– 26,91694444	26° 55′ 00.990″ S	33,33694444	33° 20′ 12.990″ E
237	– 26,91444444	26° 54′ 51.990″ S	33,32861111	33° 19′ 42.990″ E
238	– 26,85277780	26° 51′ 10.000″ S	33,11972222	33° 07′ 10.990″ E
239	– 26,85222222	26° 51′ 07.990″ S	33,11777778	33° 07′ 04.000″ E
240	– 26,84638889	26° 50′ 47.000″ S	33,00000000	33° 00′ 00.000″ E
Base terrestre	26,85861111	26° 51′ 31″	32,89210833	32° 53′ 31.59″».

2. En el apéndice 4 del anexo

a) En el título

(18058/11, 11.1.2012, página P/EU/MZ/Anexo/Apéndice 4/es 1)

(DO L 46 de 17.2.2012, p. 25)

donde dice: «[…] EN LA ZEE DE MOZAMBIQUE»,

debe decir: «[…] EN LAS AGUAS PESQUERAS DE MOZAMBIQUE».

b) En las secciones 1 y 2

(18058/11 de 11.1.2012, páginas P/EU/MZ/Anexo/Apéndice 4/es 2 y 3)

(DO L 46 de 17.2.2012, p. 25-26)

donde dice: «la ZEE»,

debe decir: «las aguas pesqueras de Mozambique».

c) En la sección 3

(18058/11 de 11.1.2012, página P/EU/MZ/Anexo/Apéndice 4/es 4)

(DO L 46 de 17.2.2012, p. 26)

donde dice: «Capturas en la ZEE de Mozambique (kg)»,

debe decir: «Capturas en las aguas pesqueras de Mozambique (kg)».

ISSN 1977-0685 (edición electrónica)
ISSN 1725-2512 (edición papel)

Oficina de Publicaciones de la Unión Europea
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

ES