



Eestikeelne väljaanne

Õigusaktid

61. aastakäik

21. juuni 2018

Sisukord

II Muud kui seadusandlikud aktid

MÄÄRUSED

- ★ Komisjoni määrus (EL) 2018/885, 20. juuni 2018, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1223/2009 (kosmeetikatoodete kohta) VI lisa ⁽¹⁾ 1
- ★ Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2018/886, 20. juuni 2018, milles käsitletakse teatavaid kaubanduspoliitika meetmeid, mida kohaldatakse Ameerika Ühendriikidest pärit teatavate toodete suhtes, ning millega muudetakse rakendusmäärust (EL) 2018/724 5

III Muud aktid

EUROOPA MAJANDUSPIIRKOND

- ★ EFTA järelevalveameti otsus nr 70/17/COL, 29. märts 2017, Hurtigruteni rannikuäärsete mereveeteenuste lepingu (2012–2019) kohta (Norra) [2018/887] 19

Parandused

- ★ Protokoll, millega määratakse kindlaks Euroopa Ühenduse ja Mosambiigi Vabariigi vahelise kalanduslase partnerluslepinguga ette nähtud kalapüügivõimalused ja rahaline toetus, alla kirjutatud Brüsselis 1. veebruaril 2012 – parandused (ELT L 46, 17.2.2012) 45

⁽¹⁾ EMPs kohaldatav tekst

II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

MÄÄRUSED

KOMISJONI MÄÄRUS (EL) 2018/885,

20. juuni 2018,

millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1223/2009 (kosmeetikatoodete kohta) VI lisa

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. novembri 2009. aasta määrust (EÜ) nr 1223/2009 kosmeetikatoodete kohta, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 31 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

- (1) 2,2'-metüleen-bis(6-(2H-bensotriasool-2-üül)-4-(1,1,3,3-tetrametüülbutyl)fenool)/bisoktrisool, mille kosmeetikatoodete koostisainete rahvusvahelise nomenklatuuri nimetus on metüleen-bis-bensotriasool-2-üül-tetrametüülbutüülfenool (MBBT), on lubatud kasutamiseks kosmeetikatoodetes UV-filtrina määruse (EÜ) nr 1223/2009 VI lisa kande 23 kohaselt. MBBT nanovormi kasutamist kosmeetikatoodetes UV-filtrina praegu ei reguleerita.
- (2) Tarbijaohutuse komitee (SCCS) leidis oma 25. märtsil 2015 vastu võetud arvamuses, ⁽²⁾ et nanovormis MBBT kasutamine UV-filtrina ei kujuta endast arvamuses osutatud omaduste korral ja kuni 10 massiprotsenti kontsentratsiooni juures tervele, vigastamata ega ka kahjustatud nahale kandmisel ohtu inimeste tervisele. Tarbijaohutuse komitee arvamuses osutatud omadused on seotud materjali füüsikalise-keemiliste omadustega (nt puhtus, osakeste mediaansuurus ja osakeste arvuline suurusjaotus).
- (3) Lisaks märkis tarbijaohutuse komitee, et tema 25. märtsi 2015. aasta arvamuses esitatud järeldused ei kehti valmististe suhtes, mis võivad sissehingamisel kaasa tuua lõppkasutaja kopsude kokkupuute nanovormis MBBTga.
- (4) Võttes arvesse tarbijaohutuse komitee arvamust ning teaduse ja tehnika arengut, tuleks tarbijaohutuse komitee spetsifikatsioonide kohaselt lubada nanovormis MBBT kasutamist kosmeetikatoodetes UV-filtrina kontsentratsioonis kuni 10 massiprotsenti, välja arvatud valmististes, mille puhul võib sissehingamisel kaasneda nanovormis MBBT kokkupuude lõppkasutaja kopsudega.
- (5) Seepärast tuleks määruse (EÜ) nr 1223/2009 VI lisa vastavalt muuta.
- (6) Käesoleva määrusega ette nähtud meetmed on kooskõlas alalise kosmeetikavahendite komitee arvamusega,

⁽¹⁾ ELT L 342, 22.12.2009, lk 59.

⁽²⁾ SCCS/1546/15, läbi vaadatud 25. juunil 2015: https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/scientific_committees/consumer_safety/docs/sccs_o_168.pdf.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määruse (EÜ) nr 1223/2009 VI lisa muudetakse käesoleva määruse lisa kohaselt.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 20. juuni 2018

Komisjoni nimel
president
Jean-Claude JUNCKER

Määruse (EÜ) nr 1223/2009 VI lisa muudetakse järgmiselt.

1) Kanne 23 asendatakse järgmise kandega:

Viite-number	Aine määratlus				Tingimused			Kasutustingimuste ja hoia-tuste sõnastus
	Keemiline nimetus/INN/XAN	Koostisainete ühtses nimestikus kasu-tatav nimetus	CASi number	EÜ number	Toote liik, kehaosa	Maksimaalne sisaldus kasutus-valmis tootes	Muud	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
„23	2,2'-metüleen-bis-(6-(2H-benso-triasool-2-üül)-4-(1,1,3,3-tetrame-tüülbutüül)fe-nool)/Bisotrizole	Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbu-tylphenol	103597-45-1	403-800-1		10 % (*)		

(*) Koostisainete Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbutylphenol ja Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbutylphenol (nano) kombineeritud kasutamise korral ei tohi nende summa ületada veerus g osutatud piirmäära.“

2) Lisatakse kanne 23a:

Viite-number	Aine määratlus				Tingimused			Kasutustingimuste ja hoia-tuste sõnastus
	Keemiline nimetus/INN/XAN	Koostisainete ühtses nimestikus kasu-tatav nimetus	CASi number	EÜ number	Toote liik, kehaosa	Maksimaalne sisaldus kasutus-valmis tootes	Muud	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
„23a	2,2'-metüleen-bis-(6-(2H-benso-triasool-2-üül)-4-(1,1,3,3-tetrame-tüülbutüül)fe-nool)/Bisotrizole	Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbu-tylphenol (nano)	103597-45-1	403-800-1		10 % (*)	Mitte kasutada valmististes, mille puhul võib sis-sehingamisel kaasneda kokkupuude lõppkasu-taja kopsudega. Kasutada on lubatud ainult järgmiste omadus-tega nanomaterjale: — puhtus $\geq 98,5$ %, nii et 2,2'-metüleen-bis-(6(2H-bensotriasool-2-üül)-4-(isooktüül)fe-nool) isomeeride osakaal ei ületa 1,5 %;	

Viite- number	Aine määratlus				Tingimused			Kasutustingi- muste ja hoia- tuste sõnastus
	Keemiline nimetus/INN/XAN	Koostisainete ühtses nimestikus kasu- tatav nimetus	CASi number	EÜ number	Toote liik, kehaosa	Maksimaalne sisaldus kasutus- valmis tootes	Muud	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
							— lahustuvus < 5 ng/L vees (25 °C); — jaotustegur (log P_{ow}): 12,7 (25 °C); — katmata; — osakeste mediaansuurus D50 (50 % osa- keste on antud läbimõõdust väiksemad): ≥ 120 nm massijaotuse korral ja/või ≥ 60 nm arvulise suurusjaotuse korral.	

(*) Koostisainete Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbutylphenol ja Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbutylphenol (nano) kombineeritud kasutamise korral ei tohi nende summa ületada veerus g osutatud piirmäära.“

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2018/886,**20. juuni 2018,****milles käsitletakse teatavaid kaubanduspoliitika meetmeid, mida kohaldatakse Ameerika Ühendriikidest pärit teatavate toodete suhtes, ning millega muudetakse rakendusmäärust (EL) 2018/724**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. mai 2014. aasta määrust (EL) nr 654/2014, milles käsitletakse liidu õiguste rakendamist rahvusvaheliste kaubanduseeskirjade kohaldamisel ja jõustamisel, (⁽¹⁾) eriti selle artikli 4 lõiget 1,

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2018/724 (⁽²⁾) anti komisjonile volitus saata Maailma Kaubandusorganisatsiooni (edaspidi „WTO“) kaubavahetuse nõukogule hiljemalt 18. mail 2018 kirjalik teade selle kohta, et kui kaubavahetuse nõukogu seda ei tauni, peatab liit I ja II lisas loetletud toodete suhtes 1994. aasta üldise tolli- ja kaubanduskokkuleppe kohaste imporditollimaksukontsessioonide kohaldamise liidu ja Ameerika Ühendriikide (edaspidi „USA“) vahelises kaubanduses, et kehtestada täiendavad tollimaksud kõnealuste toodete USAst pärit impordi suhtes.
- (2) Komisjon esitas 18. mail 2018 eespool nimetatud kirjaliku teate ja WTO kaubavahetuse nõukogu ei väljendanud selle suhtes 30 päeva jooksul taunivat seisukohta. Seega peatas liit WTOs 1994. aasta üldise tolli- ja kaubanduskokkuleppe kohaste imporditollimaksukontsessioonide kohaldamise kõnealuste toodete suhtes liidu ja USA vahelises kaubanduses.
- (3) USA võttis 8. märtsil 2018 vastu tähtajatud kaitsemeetmed, mis jõustusid 23. märtsil 2018 ning millega suurendati teatavate teras- ja alumiiniumtoodete imporditariife. Pärast seda, kui Euroopa Liidu suhtes kohaldatavate suurendatud tariifide jõustumise kuupäeva oli kaks korda edasi lükatud, hakkasid suurendatud tariifid Euroopa Liidu suhtes tähtajatult kehtima 1. juunil 2018.
- (4) Sellest tulenevalt ja võttes arvesse rakendusmääruse (EL) 2018/724 artiklit 2, peaks komisjon kehtestama täiendavad tollimaksud I ja II lisas loetletud toodetele vastavalt kõnealuse määruse põhjendustele 6 ja 12–15 ning võttes arvesse kõnealuse määruse põhjendustes 7 ja 16–19 esitatut, samuti arvestades kõnealuse määruse põhjenduses 5 nimetatud ajapiiranguid järgmiselt:
 - a) I lisas loetletud toodete impordi suhtes tuleks kohaldada 10 % ja 25 % suurust täiendavat väärtuselist tollimaksu alates käesoleva määruse jõustumise kuupäevast seni, kuni USA lõpetab kaitsemeetmete kohaldamise liidust pärit toodete suhtes;
 - b) II lisas loetletud toodete impordi suhtes tuleks kohaldada 10 %, 25 %, 35 % ja 50 % suurust täiendavat väärtuselist tollimaksu alates 1. juunist 2021 või kuupäevast, mil WTO vaidluste lahendamise organ võtab vastu otsuse, et USA kaitsemeetmed ei ole kooskõlas WTO lepingu asjakohaste sätetega, või esitab sellekohase teate, kui see toimub varasemal kuupäeval, ja täiendavat tollimaksu tuleks kohaldada seni, kuni USA lõpetab kaitsemeetmete kohaldamise liidu suhtes.
- (5) Tehnilise vea tõttu tuleks rakendusmäärust (EL) 2018/724 muuta. Tehniline viga puudutab I lisas CN-koodi 9504 40 00 alla kuuluvate kaupade suhtes sätestatud maksimaalset täiendavat tollimaksu, mis peaks olema 25 % asemel 10 %. Kõnealuse määruse põhjendust 12, artikli 2 punkti a ja I lisa tuleks vastavalt muuta. I ja II lisas loetletud tooted ja täiendavate tollimaksude suurus on muudetavas rakendusmääruses (EL) 2018/724 ja käesolevas määruses ühesugused.
- (6) Käesolev määrus ei mõjuta küsimust, kas USA kaitsemeetmed on kooskõlas WTO asjakohaste sätetega.

(⁽¹⁾) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. mai 2014. aasta määrus (EL) nr 654/2014, milles käsitletakse liidu õiguste rakendamist rahvusvaheliste kaubanduseeskirjade kohaldamisel ja jõustamisel ning millega muudetakse nõukogu määrust (EÜ) nr 3286/94, millega kehtestatakse ühenduse meetmed ühise kaubanduspoliitika vallas, et tagada rahvusvahelistest kaubanduseeskirjadest, eeskätt Maailma Kaubandusorganisatsiooni egiidi all kehtestatud eeskirjadest tulenevate ühenduse õiguste kasutamine (ELT L 189, 27.6.2014, lk 50).

(⁽²⁾) Komisjoni 16. mai 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/724, milles käsitletakse teatavaid kaubanduspoliitika meetmeid, mida kohaldatakse Ameerika Ühendriikidest pärit teatavate toodete suhtes (ELT L 122, 17.5.2018, lk 14).

- (7) Komisjon võib käesolevat määrust muuta, kui ta peab seda asjakohaseks, et võtta arvesse USA kaitsemeetmete mis tahes parandust või muudatust, sh teatava toote või äriühingu väljajätmist.
- (8) Rakendusmääruse (EL) 2018/724 artiklis 4 on sätestatud, et kõnealuse määruse lisades loetletud tooted, millele on tollimaksuvabastusega või vähendatud tollimaksuga impordilitsents välja antud enne nimetatud määruse jõustumist, ei kuulu täiendavate tollimaksudega maksustamisele. Samuti on rakendusmääruses (EL) 2018/724 sätestatud, et kõnealuse määruse lisades loetletud tooted, mille puhul importijad saavad tõendada, et kõnealused kaubad eksporditi USAst liitu enne kuupäeva, mil asjaomase toote suhtes hakati kohaldama täiendavaid tollimakse, ei kuulu täiendavate tollimaksudega maksustamisele.
- (9) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2015/1843 ⁽¹⁾ kohaselt moodustatud kaubandustöketekomitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Liit kohaldab täiendavaid tollimakse käesoleva määruse I ja II lisas loetletud ja Ameerika Ühendriikidest (edaspidi „USA“) pärit toodete impordi suhtes.

Artikkel 2

Kõnealuste toodete suhtes kohaldatakse täiendavaid tollimakse järgmiselt:

- a) esimeses etapis kohaldatakse I lisas loetletud toodete impordi suhtes vastavalt samas lisas täpsustatule 10 % ja 25 % suurust täiendavat väärtuselist tollimaksu alates käesoleva määruse jõustumise kuupäevast;
- b) teises etapis kohaldatakse II lisas loetletud toodete impordi suhtes vastavalt samas lisas täpsustatule 10 %, 25 %, 35 % ja 50 % suurust täiendavat väärtuselist tollimaksu
- alates 1. juunist 2021 või
- alates viiendast päevast pärast kuupäeva, mil WTO vaidluste lahendamise organ võtab vastu otsuse, et USA kaitsemeetmed ei ole kooskõlas WTO lepingu asjakohaste sätetega, kui see toimub varasemal kuupäeval. Viimasel juhul avaldab komisjon *Euroopa Liidu Teatajas* teate, kus on märgitud kõnealuse otsuse vastuvõtmise või sellest teatamise kuupäev.

Artikkel 3

Rakendusmäärust (EL) 2018/724 muudetakse järgmiselt.

- 1) Põhjendus 12 asendatakse järgmisega:

„Põhjenduses 5 kirjeldatud ajapiiranguid arvesse võttes tuleks täiendavaid tollimakse kohaldada vajaduse korral või vajalikul määral kahes etapis. Esimeses etapis võib I lisas loetletud toodete impordi suhtes viivitamata kehtestada kuni 10 % ja 25 % suuruse väärtuselise tollimaksu, mida kohaldatakse seni, kuni USA lõpetab kaitsemeetmete kohaldamise liidust pärit toodete suhtes.“

- 2) Artikli 2 punkt a asendatakse järgmisega:

„Esimeses etapis kohaldatakse I lisas loetletud toodete impordi suhtes alates 20. juunist 2018 kuni 10 % ja 25 % suurust väärtuselist tollimaksu.“

- 3) I lisas muudetakse CN-koodi 9504 40 00 alla kuuluvate kaupade täiendavat tollimaksu järgmiselt:

„25 %“ asendatakse määraga „10 %“.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. oktoobri 2015. aasta määrus (EL) 2015/1843, millega kehtestatakse liidu meetmed ühise kaubanduspoliitika vallas, et tagada rahvusvahelistest kaubandusreeglitest, eeskätt Maailma Kaubandusorganisatsiooni egiidi all kehtestatud reeglitest tulenevate liidu õiguste kasutamine (ELT L 272, 16.10.2015, lk 1).

Artikkel 4

Käesolev määrus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 20. juuni 2018

Komisjoni nimel
president
Jean-Claude JUNCKER

I LISA

Tooted, mille suhtes kohaldatakse täiendavat tollimaksu esimeses etapis

CN-kood 2018 (1)	Täiendav tollimaks
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 %

CN-kood 2018 ⁽¹⁾	Täiendav tollimaks
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 %

CN-kood 2018 ⁽¹⁾	Täiendav tollimaks
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 %

CN-kood 2018 ⁽¹⁾	Täiendav tollimaks
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 %

CN-kood 2018 ⁽¹⁾	Täiendav tollimaks
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 %

CN-kood 2018 ⁽¹⁾	Täiendav tollimaks
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⁾ Nomenklatuurikoodid on võetud nõukogu 23. juuli 1987. aasta määruse (EMÜ) nr 2658/87 (tariifi- ja statistikanomenklatuuri ning ühise tollitariifistiku kohta) (EÜT L 256, 7.9.1987, lk 1) artikli 1 lõikes 2 määratletud ja selle I lisas esitatud kombineeritud nomenklatuurist sellisel kujul, nagu need kehtivad käesoleva määruse avaldamise ajal ning *mutatis mutandis* vastavalt hilisemates õigusaktides tehtud muudatustele, sealhulgas viimati komisjoni 12. oktoobri 2017. aasta rakendusmäärusega (EL) 2017/1925 (millega muudetakse tariifi- ja statistikanomenklatuuri ning ühist tollitariifistikku käsitleva nõukogu määruse (EMÜ) nr 2658/87 I lisa) (ELT L 282, 31.10.2017, lk 1) tehtud muudatustele.

II LISA

Tooted, mille suhtes kohaldatakse täiendavat tollimaksu teises etapis

CN-kood 2018 (1)	Täiendav tollimaks
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 %

CN-kood 2018 ⁽¹⁾	Täiendav tollimaks
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 %

CN-kood 2018 ⁽¹⁾	Täiendav tollimaks
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 %

CN-kood 2018 ⁽¹⁾	Täiendav tollimaks
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 %

CN-kood 2018 ⁽¹⁾	Täiendav tollimaks
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⁾ Nomenklatuurikoodid on võetud nõukogu 23. juuli 1987. aasta määruse (EMÜ) nr 2658/87 (tariifi- ja statistikanomenklatuuri ning ühise tollitariifistiku kohta) (EÜT L 256, 7.9.1987, lk 1) artikli 1 lõikes 2 määratletud ja selle I lisas esitatud kombineeritud nomenklatuurist sellisel kujul, nagu need kehtivad käesoleva määruse avaldamise ajal ning *mutatis mutandis* vastavalt hilisemates õigusaktides tehtud muudatustele, sealhulgas viimati komisjoni 12. oktoobri 2017. aasta rakendusmäärusega (EL) 2017/1925 (millega muudetakse tariifi- ja statistikanomenklatuuri ning ühist tollitariifistikku käsitleva nõukogu määruse (EMÜ) nr 2658/87 I lisa) (ELT L 282, 31.10.2017, lk 1) tehtud muudatustele.

III

(Muud aktid)

EUROOPA MAJANDUSPIIRKOND

EFTA JÄRELEVALVEAMETI OTSUS

nr 70/17/COL,

29. märts 2017,

Hurtigruteni rannikuäärsete mereveoteenuste lepingu (2012–2019) kohta (Norra) [2018/887]

EFTA JÄRELEVALVEAMET (edaspidi „järelevalveamet“),

võttes arvesse

Euroopa Majanduspiirkonna lepingut (edaspidi „EMP leping“), eriti selle artikli 59 lõiget 2 ja artiklit 61,

EMP lepingu protokoll nr 26,

EFTA riikide vahel järelevalveameti ja kohtu asutamise kohta sõlmitud lepingut (edaspidi „järelevalve- ja kohtuleping“), eriti selle artiklit 24,

järelevalve- ja kohtulepingu protokoll nr 3 (edaspidi „protokoll nr 3“), eriti selle I osa artiklit 1 ning II osa artikli 4 lõiget 4, artiklit 6 ja artiklit 13,

ning arvestades järgmist:

I. ASJAOLUD

1. MENETLUS

- (1) Järelevalveamet sai 28. aprillil 2014 e-posti teel kaebuse väidetava EMP lepinguga kokkusobimatu abi andmise kohta ettevõtjale Hurtigruten ASA (edaspidi „Hurtigruten“) rannikuäärset marsruuti Bergen–Kirkenes käsitleva lepingu alusel (edaspidi „Hurtigruteni leping“) ajavahemikus 1. jaanuarist 2012 kuni 31. detsembrini 2019.
- (2) Teine kaebus, kus osutati Hurtigruteni lepingule, saadi 9. juulil 2014. Kõnealused kaks kaebust on teineteisest sõltumatud, kuid neis esineb teatavaid kattuvusi. Kuna mõlemas kaebuses on osutatud Hurtigruteni lepingule, käsitletakse neid käesolevas otsuses koos, viidates neile kui „kaebustele“ (viidatakse ka „kaebuse esitajatele“).
- (3) Järelevalveamet palus 13. juuni 2014. aasta kirjaga (mida täiendati 10. juuli 2014. aasta kirjaga) Norra ametiasutustelt teavet. Norra ametiasutused vastasid teabenõudele 22. septembri 2014. aasta kirjaga. 21. novembril 2014 saadeti Norra ametiasutustele täiendav teabenõue, millele Norra ametiasutused vastasid 16. jaanuari 2015. aasta kirjaga.
- (4) 9. detsembril 2015 võttis järelevalveamet vastu otsuse nr 490/15/COL, millega algatati ametlik uurimismenetlus seoses Hurtigruteni lepinguga kaasneva väidetava ebaseadusliku abiga („edaspidi „menetluse algatamise otsus“). Menetluse algatamise otsus avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* ja selle EMP kaasandes 30. juunil 2016 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ ELT C 236, 30.6.2016, lk 29, ja EMP kaasanne nr 36, 30.6.2016, lk 14.

- (5) Norra ametiasutused esitasid 16. veebruari 2016. aasta kirjaga märkused menetluse algatamise otsuse kohta ⁽¹⁾. Vastusena Norra ametiasutuste märkustele andsid kaebuse esitajad mõningast lisateavet ⁽²⁾. Järelevalveamet ei saanud menetluse algatamise otsuse kohta kolmandatelt isikutelt ühtki lisamärkust.
- (6) Järelevalveamet palus 12. oktoobri 2016. aasta kirjaga Norra ametiasutustelt teavet. Norra ametiasutused vastasid teabenõudele 21. novembri 2016. aasta ja 21. detsembri 2016. aasta kirjaga ⁽³⁾.

2. TAUSTTEAVE – HURTIGRUTENI LEPING

- (7) Hurtigruten osutab reisijate- ja kaubaveo teenuseid piki Norra rannikut Bergenist Kirkenesi kulgeval marsruudil, nagu on näidatud allpool esitatud kaardil.

Rannikuäärne marsruut Bergen–Kirkenes



- (8) Selle teenuse osutamise kohta 1. jaanuarist 2005 kuni 31. detsembrini 2012 kestnud ajavahemiku teatud osades tegi järelevalveamet otsuse nr 205/11/COL ⁽⁴⁾. Selles otsuses jõudis järelevalveamet järeldusele, et Hurtigruten sai EMP lepinguga kokkuseadmisega riigiabi, kuivõrd tegemist oli avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest makstud ülemäärase hüvitisega, ning nõudis abi tagasimaksmist.
- (9) 30. juunil 2010 algatati teenuste osutamiseks ajavahemikus 1. jaanuarist 2012 kuni 31. detsembrini 2019 hankemenetlus hanke tehnilise kirjelduse avaldamisega veebipõhises riigihangete andmebaasis Doffin ⁽⁵⁾.
- (10) Pärast seda hankemenetlust sõlmiti 13. aprillil 2011 Hurtigruteniga 8. novembril 2010 esitatud pakkumuse alusel leping teenuste osutamiseks marsruudil Bergen–Kirkenes ajavahemikus 1. jaanuarist 2012 kuni 31. detsembrini 2019. Selle lepingu alusel teostab Hurtigruten aasta ringi igapäevaseid reise Bergen ja Kirkenesi vahel, tehes vahepeatusi 32 kindlaksmääratud sadamas. Tromsø–Kirkenesi ja Kirkenesi–Tromsø liinil pakutakse ka kaubaveoteenust. Teenuseid osutatakse kooskõlas teatavate veomahtu ja laevu käsitlevate nõuetega, mis on sätestatud lepingus. Rannikuäärse marsruudil kasutatavatel laevadel peab olema vähemalt 320 reisijakohta ja 120 kajutikohta ning laevade kaubaveomaht peab olema vähemalt 150 euroalust tavapärase laadimiskõrgusega lastiruumis. Samuti peavad laevad vastama hanke tehnilise kirjelduse punktis 4.4. esitatud õiguslikele ja tehnilistele nõuetele.

⁽¹⁾ Dokument nr 793209.

⁽²⁾ Dokument nr 798816.

⁽³⁾ Dokumentid nr 827472 ja 833077.

⁽⁴⁾ ELT L 175, 5.7.2012, lk 19, ja EMP kaasanne nr 37, 5.7.2012, lk 1. Vt ka kohtuotsus Hurtigruten, liidetud kohtuasjad E-10/11 ja E-11/11, EFTA kohtu lahendid 2012, lk 758, milles toetatakse järelevalveameti otsust.

⁽⁵⁾ Vt www.doffin.no.

- (11) Mereveoteenuste osutamisel liinil Bergen–Kirkenes kohaldatakse sadamast sadamasse reisijate (st avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindatavate reisijate) suhtes maksimumhindu, mille Norra ametiasutused peavad heaks kiitma. Hurtigruteni lepingu kohaselt on sadamast sadamasse reisija selline reisija, kes ostab valitud marsruudil reisimiseks pileti tavahinnaga, millele lisandub lisatasu valitud kajuti ja/või einete eest. Lisateenuste hinnad peavad vastama valitud kajutiklassi ja eine avaldatud hinnale. Koguhind peab sellisel juhul võrduma piletihinna ja valitud lisateenuste hindade summaga. Heakskiidetud piletihinnana käsitatakse asjaomasel marsruudil 1. oktoobril 2004 kehtinud tavahinda, mida on korrigeeritud vastavalt tarbijahinnaindeksile. Tavahinna hilisematele muudatustele tuleb saada Norra ametiasutuste heakskiit.
- (12) Muude reisijate jaoks on Hurtigrutenil õigus kehtestada oma hinnad. Hurtigruteni lepingu kohaselt on muud reisijad sellised reisijad, kes ei ole sadamast sadamasse reisijad. Teisisõnu on tegemist reisijatega, kes ostavad konkreetsele marsruudile teenuseosutaja poolt kindlaks määratud reisitoote, mis sisaldab vähemalt üht ööbimist kajutis ja vähemalt üht einet laevas ning mille puhul teenuseosutaja on avaldanud asjaomaseid teenuseid hõlmava tervikhinna, mida ei saa samade teenuste avaldatud hindade kaupa lahti kirjutada; lisaks ei ole kõnealustel reisijatel õigust saada toote reisikomponendilt allahindlust. Muude reisijate hulka kuuluvad ka reisijad, kes ostavad tervik hinnaga teenuseosutaja poolt kindlaks määratud ja vähemalt eespool nimetatud lisateenuseid sisaldava reisitoote, mida saab kasutada kindlaksmääratud kuupäeval, kuid mille puhul reisijad saavad ise valida marsruudi, kus asjaomased tingimused kehtivad. Hurtigrutenil on õigus kehtestada oma hinnad ka kajutitele ja toitlustusele ning kaubaveole.
- (13) Hurtigruteni lepinguga hõlmatud teenuste eest maksavad Norra ametiasutused lepingu kaheksa-aastase kehtivuse ajal hüvitist kokku 5 120 miljonit Norra krooni väljendatuna 2011. aasta hindades ja korrigeerituna vastavalt Norra statistikaameti riigisiseste merevedude kuluindeksile ⁽¹⁾. Hüvitist makstakse asjaomaste aastate kohta järgmiselt.

Tabel 1

Hurtigruteni lepingu kohane iga-aastane hüvitis

2012	700 miljonit Norra krooni
2013	683 miljonit Norra krooni
2014	666 miljonit Norra krooni
2015	649 miljonit Norra krooni
2016	631 miljonit Norra krooni
2017	614 miljonit Norra krooni
2018	597 miljonit Norra krooni
2019	580 miljonit Norra krooni

- (14) Vastavalt Hurtigruteni lepingule on Hurtigruten kohustatud pidama liini Bergen–Kirkenes ning väljapoole Hurtigruteni lepingu kohaldamisala jääva tegevuse ja liinide kohta eraldi raamatupidamisarvestust ⁽²⁾. Peale selle on Hurtigruten kohustatud pidama eraldi raamatupidamisarvestust rannikuäärse põhimarsruudi Bergen–Kirkenes avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud liinide ja sama marsruudi kommertsteenuste osutamisega hõlmatud osa kohta.

⁽¹⁾ Kui Norra statistikaameti kuluindeks ei ole kättesaadav, kasutatakse Norra statistikaameti tarbijahinnaindeksit.

⁽²⁾ Järelevalveameti otsuse nr 205/11/COL (ettevõtja Hurtigruten osutatavat teenust käsitleva lisalepingu kohta) (ELT L 175, 5.7.2012, lk 19, ja EMP kaasanne nr 37, 5.7.2012, lk 1) punktis 1.2 on öeldud järgmist: „Ettevõtja Hurtigruten on äriettevõtte ning pakub peale Hurtigruteni lepinguga hõlmatud teenuste Bergen–Kirkenesi liinil ka edasi-tagasi reise, ekskursioone ja toitlustust. Peale selle osutab ettevõtja Hurtigruteni kõnealuse liiniga seoses Geirangeri fjordis veoteenuseid, mis jäävad väljapoole Hurtigruteni lepingut. Ettevõtja Hurtigruten korraldab ka mitmeid erinevaid ristlusi erinevates Euroopa riikides, Venemaal, Antarktikas, Lääne-Teravmägedes ja Gröönimaal“.

3. KAEBUSED ⁽¹⁾

- (15) Mõlemad kaebuse esitajad on esitanud taotluse käsitleda kaebust konfidentsiaalsena.
- (16) Kaebuse esitajate väide, et Hurtigrutenile antakse ülemäärase hüvitise vormis riigiabi, millega rikutakse EMP lepingu artikleid 61 ja 59, tugineb järgmisele.

1. Hüvitis avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud liinide teenindamise eest on võrreldes eelmise lepinguperioodiga oluliselt suurenenud.

2. Hurtigruten saab jätkuvalt hüvitist teenuste eest, mida ei ole osutatud:

- a) Hurtigruten tühistas ilma ühegi objektiivse põhjenduse või professionaalse hinnanguta alates 2014. aasta jaanuarist kuni 2014. aasta septembrini kõik reisid Mehamni sadamasse ja sadamast (üks Hurtigruteni lepinguga hõlmatud sadamatest) pärast seda, kui oli ise 2012. aasta aprillis osaliselt lõhkunud terminali kai, mida ta oli kasutanud randumiseks üle 20 kuu. Norra ametiasutuste antavat vastavat hüvitist ei ole aga samal ajal vähendatud, mis võimaldab Hurtigrutenil hoida ühes kuus kulusid kokku summas 314 500 Norra krooni. Seega ei ole täidetud ei teine ega kolmas Altmarki tingimus. Teine tingimus ei ole täidetud seetõttu, et Norra ametiasutused ei ole kehtestanud raamistikku ega poliitikat, et objektiivselt ja professionaalselt hinnata teenuse kadumist pärast ettevõtja tehnilisi või tegevuslikke nõudeid, ning ei ole palunud ühelgi asutusel kontrollida vaidlustatud nõudeid. Kolmas tingimus ei ole kaebuse esitajate sõnul täidetud seepärast, et Hurtigrutenile makstakse avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud liinide teenindamise eest täielikku hüvitist, ehkki ettevõtja kulud on teenuste osutamise katkemise tõttu oluliselt vähenenud.
- b) Norra ametiasutused on jätnud tähelepanuta mitmelt sadamalt ja piirkondlikult omavalitsuselt saadud arvukad kaebused Hurtigruteni reiside sagedase ja suvalise tühistamise kohta ning need tühistamised ei ole kaasa toonud mingit hüvitise vähendamist. Kaebuse esitajate sõnul on teatud sadamad väikese reisijate arvu ja väikese kasumlikkuse tõttu hädas iseäranis suure hulga tühistamistega, eriti talvehooajal.

Kaebuse esitajad seavad eelkõige kahtluse alla Hurtigruteni lepingu punktis 8 esitatud vääramatut jõu määratluse, kus on osutatud äärmuslikele ilmastikutingimustele, kasutamata sealjuures objektiivseid kriteeriume ⁽²⁾. Samuti märgivad nad, et sellised tingimused ei kujuta endast vääramatut jõudu vastavalt kõnealuse lepingu punktile 8, kus on eraldi öeldud, et takistusi, millega lepinguosaline oleks pidanud lepingu sõlmimisel arvestama või mille vältimist või millest kõrvalehoidmist oleks temast mõistlik eeldada, ei käsitata vääramatut jõuna. Samal ajal seavad kaebuse esitajad kahtluse alla Hurtigruteni voli kuritarvitada laeva kapteni täielikku suveräänsust selliste tühistamiste õigustamisel, mis ei ole tingitud laeva korralisest hooldusest või tehnilistest põhjustest vastavalt Hurtigruteni lepingu punktile 4–1(3).

Kokkuvõtteks väidavad kaebuse esitajad, et tühistamistel, millega ei kaasne hüvitise vähenemist, on kahjulik mõju avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud liinidele ning need ei ole kooskõlas teise ja kolmanda Altmarki tingimusega.

3. Hurtigruten on näidanud üles soovimatust maksta sadamatasusid, renti ja teenustasusid. Ettevõtja peatas maksmise ajavahemikus 2014. aasta jaanuarist kuni 2014. aasta maini. Peale selle püüab ta leppida kokku erihinnas ja saavutada selle, et kõik asjaomased sadamad sellised kulud alates 2011. aastast tagasi maksaksid, ilma et avaliku teenuse eest makstav hüvitis sealjuures väheneks.
4. Hurtigruten ei reserveeri veomahtu avalikku teenust tarbivate reisijate jaoks, vaid pigem müüb kajutikohti ristlusreisijatele. Seega makstakse Hurtigrutenile sama veomahu eest kaks korda, millega ettevõtjale antakse eelis, mis ulatub 50–100 miljoni Norra kroonini aastas.

⁽¹⁾ Dokumendid nr 748323 ja 715314.

⁽²⁾ Kaebuse esitajad osutavad sellele, et hankemenetluses, mis korraldati seoses lepinguperioodiga 2005–2012, oli äärmuslikes ilmastikutingimustes väljenduv vääramatut jõud määratletud tuulena, mille kiirus ületab 25 m/s (korralik torm). Käesolevas Hurtigruteni lepingus on äärmuslikud ilmastikutingimused aga määratletud kui sellised ookeani- ja/või tuuletingimused, mille puhul laeva kapten teeb otsuse, et reisi jätkamine ja/või konkreetses sadamas randumine on ohtlik. Kaebuse esitajate sõnul on see kaasa toonud selle, et enamik valitud sadamates ajavahemikus 2012–2013 toimunud tühistamisi leidis aset olukorras, kus tuule kiirus oli alla 15 m/s.

4. AMETLIKU UURIMISMENETLUSE ALGATAMISE PÕHJUSED

- (17) Järelevalveamet hindas menetluse algatamise otsuses nelja Altmarki kohtuotsuse tingimust ja väljendas kahtlust, et ükski neist ei näi olevat täidetud ning seega on antud Hurtigrutenile valikuline eelis EMP lepingu artikli 61 lõike 1 tähenduses ⁽¹⁾.
- (18) Seoses esimese tingimusega, mille kohaselt avaliku teenindamise kohustus peab olema selgelt määratletud, kahtles järelevalveamet, kas Norra saab liigitada Hurtigruteni lepingu punktis 4–2 esitatud reserveeritud veomahu nõude üldist majandushuvi pakkuvaks teenuseks, võttes arvesse veomahu vähest kasutamist avaliku teenuse osutamiseks ja hooajalisi kõikumisi reisijate kommertsveos. Peale selle seadis järelevalveamet kahtluse alla üldist majandushuvi pakkuva teenuse määratluse, sest puudub teave kajutikohtade kasutamise kohta ja liinil Tromsø–Kirkenes–Tromsø toimuva kaubaveo hinnad ei ole reguleeritud, nagu nõutakse merekabotaaži määrase ⁽²⁾ artikli 4 lõikes 2.
- (19) Mis puudutab teist tingimust – nõue, et parameetrid, mille alusel hüvitis arvutatakse, peavad olema eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud –, siis järelevalveametil oli kahtlus, kas reserveeritud veomahu nõue on seotud avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames tegelikult teenindatavate reisijate arvuga. Näiteks ei ole objektiivset ja läbipaistvat metoodikat, mille abil eelnevalt välja arvutada reisijakilomeetri kohta tekkiv kulu. Hurtigruten on võtnud kasutusele eraldi eelarve, millesse on koondatud kõik kulud ja tulud, mis on seotud avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud liinidega. Järelevalveameti sõnul ei ole selle eraldi arvepidamise eesmärk siiski eelnevalt kindlaks teha hüvitise parameetrid, mis peaksid olema otseselt seotud Hurtigruteni tegeliku kahjumi ja kuludega (veomahu ja reisijatega seotud kulud).
- (20) Edasi väljendas järelevalveamet kahtlust Hurtigruteni kulude arvutamise viisi üle ja selle üle, kuidas on kindlaks määratud hüvitise kohandamisel (toodangu vähenemise, toodangu muutumise või ettenägematute sündmuste korral) aluseks võetavad täpsed parameetrid, mis on ette nähtud Hurtigruteni lepingu punktides 4–1(3), 6 ja 7. Lisaks märkis järelevalveamet, et puuduvad parameetrid, mille alusel arvutada mõistlik kasumimarginaal, ja hüvitise summa ei kajasta täielikult kehtestatud parameetreid, kui Hurtigruten püüab kokku leppida väiksemates sadamatasudes, ilma et hüvitis sealjuures väheneks.
- (21) Kolmanda tingimuse puhul olid järelevalveametil kahtlused seoses sellega, kas Norra ametiasutused on taganud, et hüvitis ei ole suurem, kui on vajalik avaliku teenindamise kohustuse täitmisest tulenevate kulude täielikuks või osaliseks katmiseks, arvestades selle kohustuse täitmisega seotud tulu ja mõistlikku kasumit.
- (22) Selle esialgse järelduseni jõudmisel vaatas järelevalveamet läbi järgmised kaebuse esitajate väited:
- i) Hurtigruten ei reserveeri veomahtu avalikku teenust tarbivate reisijate jaoks, vaid pigem müüb seda ristlusreisijatele, ilma et avaliku teenuse eest makstav hüvitis sealjuures väheneks;
 - ii) hüvitis avaliku teenuse osutamise eest on võrreldes eelmise lepinguperioodiga oluliselt suurenenud;
 - iii) Hurtigruten saab jätkuvalt hüvitist teenuste eest, mida ei ole osutatud; ning
 - iv) Hurtigruten üritab jätkuvalt välja kaubelda väiksemaid sadamatasusid, ilma et avaliku teenuse eest makstav hüvitis sealjuures väheneks.
- (23) Mis puudutab neljandat Altmarki tingimust, mille kohaselt tuleb korraldada hankemenetlus või võrdlus tõhusa ettevõtjaga, siis järelevalveamet kahtles läbi viidud hankemenetluse taustal, mille tulemuseks oli vaid üks, nimelt Hurtigruteni pakkumus, kas sellist hankemenetlust saab pidada piisavaks, et tagada teenused üldsusele kõige odavamalt. Seda eeskätt põhjusel, et Hurtigrutenil oli oluline konkurentsieelis – tema valduses olevad laevad olid juba kohandatud hanke tehnilise kirjelduse nõuetele –, mis tugevdas hankemenetluses tema positsiooni.

⁽¹⁾ Kohtuotsus Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg vs. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Altmark), C-280/00, EU:C:2003:415, punkt 75.

⁽²⁾ Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta määrus (EMÜ) nr 3577/92 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž) (EÜT L 364, 12.12.1992, lk 7), mis on inkorporeeritud EMP lepingusse EMP ühiskomitee otsusega nr 70/97 (EÜT L 30, 5.2.1998, lk 42, ja EMP kaasanne nr 5, 5.2.1998, lk 175).

- (24) Lisaks pakuti tehnilises kirjelduses seoses avaliku teenindamise kohustuse täitmisega välja kolm alternatiivi. See osutab täiendava teabe ja/või kaalumiskriteeriumide olemasolule kõnealuste alternatiivide puhul. Arvestades asjaolu, et hankedokumentides sellist teavet ei esitatud, kahtles järelevalveamet, kas selliselt kavandatud hankes oleks peale Hurtigruteni olnud stiimulit osaleda ka teistel võimalikel pakkujatel, kes oleksid soovinud teha pakkumuse kolme eri alternatiivi nõuete kohaselt teistsuguse alternatiivi kohta kui see, mis tegelikult välja valiti.
- (25) Lõpetuseks väljendas järelevalveamet kahtlust ses suhtes, kas Hurtigruteni leping on kokkusobiv EMP lepinguga, sest ta ei saanud Norra ametiasutustelt mingit teavet kokkusobivuskaalutluste kohta.

5. NORRA AMETIASUTUSTE MÄRKUSED

- (26) Norra ametiasutused kinnitavad oma seisukohta, et Hurtigruten ei saa Hurtigruteni lepinguga mingit riigiabi, sest kõik neli Altmarki tingimust on täidetud.

5.1. ALTMARKI TINGIMUSED

- (27) Esimese Altmarki tingimusega seoses väidavad Norra ametiasutused, et asjaomane üldist majandushuvi pakkuv teenus on pidev ja igapäevane reisijate- ja kaubavedu piki Norra rannikut vahepeatusega enam kui 30 sadamas, mille puhul kantakse hoolt selle eest, et avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindatavatele reisijatele on kõikides marsruudi lõikudes aastaringselt piisavalt ruumi. Asjaolu, et mõnes lõigus ja eriti talvehooajal esineb ülemäärast veomahtu, on paratamatu ja ei peaks seadma kahtluse alla üldist majandushuvi pakkuva teenuse määratlust. Pealegi ei viita see vaba veomaht sellele, et avaliku teenindamise kohustuse puudumise korral oleks osutatud sarnaseid veoteenuseid, eriti arvesse võttes vastavate alternatiivide puudumist teenuse eripära tõttu (pikad vahemaad, hõre asustus, karmid ilmastikutingimused, peamiselt fikseeritud kulubaas jne). Norra ametiasutuste sõnul peaks järelevalveamet hindama pigem seda, kas sellega, et veomahu nõudeks kehtestati 320 reisijakohta avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindatavatele reisijatele ja 120 kajutikohta, on tehtud ilmne viga.
- (28) Vastates menetluse algatamise otsuses esitatud järelevalveameti väitele veomahu kasutamise ja hooajaliste kõikumiste kohta, ⁽¹⁾ viitavad Norra ametiasutused komisjoni otsusele 2013/435 riigiabi kohta, mida Prantsusmaa andis ettevõtjale Société Nationale Corse-Méditerranée, kus komisjon leiab, et „kui tuvastatakse eraettevõtjate alternatiivsete pakkumiste ebapiisavus selgelt määratletud veovajaduse rahuldamiseks iga kõnealuse liini osas üksnes väiksema teenusemahuga perioodide puhul aastas, piisab sellest, et hõlmata põhiteenus avaliku teenuse ulatusse kõikide asjaomaste liinide osas kogu aasta kestel“ ⁽²⁾.
- (29) Järelevalveamet vaatles uurimise käigus võimalust, et Hurtigruten oleks vastavalt hooajalistele kõikumistele laevastiku suuruse osas paindlik (nt kasutaks talvel väiksemaid ja suvel suuremaid laevu). Norra ametiasutused vastavad, et ehkki see on teoreetiliselt võimalik, on see praktikas äärmiselt teostatamatu, sest selleks oleks tarvis väga suurt laevastikku ning võimalust kasutada väiksemaid laevu suvel ja suuremaid laevu talvel kusagil mujal.
- (30) Lisaks leiavad Norra ametiasutused seoses järelevalveameti tõstatatud küsimusega rannikuliini Bergen–Kirkenes käitamiseks kasutatavate laevade vajaliku miinimumsuuruse kohta, et võttes arvesse marsruudil teinekord esinevaid karne ilmastikutingimusi, on teatud suurus vajalik, et tagada teenuse regulaarsus ning reisijate ja meeskonna ohutus.
- (31) Igal juhul ei ole väiksemate laevade käitamise kulud Norra ametiasutuste sõnul oluliselt väiksemad. Esitatud teabest on näha, et kulud suurenevad koos laeva suurusega, kuid ei suurene proportsionaalselt veomahu ja kajutikohtade arvu suurenemisega, ning see suurenenud veomaht müüakse kommertsturul, millega antakse positiivne panus (kaetakse kõik muutuvkulud ja osa püsikuludest) ning seega vähendatakse vajadust avaliku teenuse eest makstava hüvitise järele.

⁽¹⁾ Menetluse algatamise otsuse punkt 43.

⁽²⁾ ELT L 220, 17.8.2013, lk 20, punkt 147.

- (32) Veel rõhutavad Norra ametiasutused, et kui kõik laevastikku kuuluvad laevad oleksid nii väikesed kui rannikuliini käitamisel võimalik, oleks makstav hüvitis selgelt ebapiisav. Suuremad laevad, mida saab kasutada ka kaubanduslikul otstarbel, võimaldavad seevastu kulusid jaotada ja seega vähendada avaliku teenindamise kohustuse täitmise kulusid.
- (33) Seoses vajadusega kindlaksmääratud veomahu järele väidavad Norra ametiasutused, et veomaht oli kindlaks määratud asjakohasel tasemel (vt allpool punkt 5.3 konsultatsioonifirma BDO 2016. aasta esimese aruande kohta).
- (34) Lõpetuseks väidavad Norra ametiasutused – silmas pidades järelevalveameti kahtlusi seoses Tromsø–Kirkenesi–Tromsø liinil toimuva kaubaveoga ja asjaoluga, et selle teenuse hind ei ole reguleeritud –, et merekabotaaži määruse artikli 4 lõikest 2 ei tulene, et kehtestada tuleks kõik seal nimetatud nõuded. Hurtigruten on sõlminud lepingu ettevõtjaga Nor Lines AS, realiseerides sellega kogu kaubaveomahu, ja selle lepingu alusel saadav iga-aastane tasu kajastub otseselt Hurtigruteni eelarves, nagu näidati hankemenetluse raames.
- (35) Teise Altmarki tingimusega seoses tsiteerivad Norra ametiasutused muu hulgas Üldkohtu otsust kohtuasjas TV2/Denmark vs. Euroopa Komisjon, kus Üldkohus väidab, et teise Altmarki tingimuse mõte ei ole kehtestada riikide ametiasutustele kohustust kontrollida hüvitise saajal tekkinud kulude summat ⁽¹⁾. Seetõttu ei kehtestata selle tingimusega Norra ametiasutuste sõnul mingeid piire sellele, millist kulude kasvu võib hüvitada. Pigem on hanke tehnilises kirjelduses kindlaks määratud kulukategooriatel, mis moodustavad eraldi arvepidamise aluse, koos asjakohase jaotussüsteemiga, mille abil eristatakse avaliku teenindamise kohustuse täitmisega seotud kulud kaubanduslikest kuludest, selge hüvitise parameetrite kindlaksmääramise eesmärk ja toime, samal ajal kui aluseks olev kuluarvestus tuli teha hankemenetluse raames pakkujatel.
- (36) Norra ametiasutuste sõnul ei nõuta Altmarki kohtuotsuses, et hüvitise andja tugineks hüvitise parameetrite arvutamisel üksnes mudelile, mis lähtub kuludest reisijakilomeetri kohta. Käesoleval juhul ei oleks see osutatava üldist majandushuvi pakkuva teenuse keerukust arvesse võttes lihtsalt asjakohane, sest hüvitise suurus määrati eelnevalt kindlaks aastate kaupa kogu Hurtigruteni lepingu kehtivusajaks ning Hurtigrutenil tuli kanda nii kulude ja tulude suurenemise kui ka vähenemise risk.
- (37) Norra meelest ei rikuta sellega, et Hurtigruteni leping on kajastatud netosummas, teist Altmarki tingimust. Väidetavalt innustab see mehhanism ettevõtjat osutama teenust võimalikult kulutõhusalt, andes ettevõtjale võimaluse mõjutada oma kasumimarginaali. Kulusid mõjutava stiimuli puudumisel oleksid teenuse kulud olnud eeldatavasti suuremad, sest ettevõtja ei oleks saanud teenuse tõhusamast osutamisest mingit kasu. Seetõttu ei ole Norra ametiasutuste sõnul küsimus mitte selles, kas netosummas kajastatud leping, nagu Hurtigruteni leping, vastab teisele Altmarki tingimusele, vaid pigem selles, kas saavutatud kasumi tase on mõistlik, võttes muu hulgas arvesse üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisega kaasneva riski taset.
- (38) Lepinguosaliste vahel peetud läbirääkimistega seoses väidavad Norra ametiasutused, et ehkki hüvitise tegelikku taset läbirääkimistest tulenevalt muudeti, jäid hüvitise parameetrid ja arvutamise meetod samaks. Kõnealuste läbirääkimiste tulemusel vähendati algset pakkumist [...] miljoni Norra krooni võrra, st hüvitis vähenes [...] miljonilt Norra kroonilt 5 120 miljonile Norra kroonile, mis kajastas siiski ka teatavaid hankelepingusse tehtud muudatusi.
- (39) Seoses järelevalveameti kahtlustega mitme lepingutingimuse suhtes, mis võimaldavad hüvitist näiteks toodangu muutumise või ettenägematute sündmuste korral kohandada, väidavad Norra ametiasutused, et neid ei tuleks hinnata eraldi, vaid lepingu kui terviku osana ⁽²⁾. Pealegi ei saa sellised lepingutingimused Hurtigruteni lepingu kohaselt tuua toodangus kaasa ühtki olulist muudatust ning lõplik hüvitis peab kajastama muudatustest tulenevat kulude või tulude suurenemist. Norra kirjas on öeldud ka seda, et nende lepingutingimuste eesmärk ei ole katta ettenägematu kahjum või ettenägematud kulud, vaid lihtsalt tagada Hurtigruteni lepingu majandusliku tasakaalu säilimine ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Kohtuotsus T-674/11, ECLI:EU:T:2015:684, punkt 103.

⁽²⁾ Vt kohtuotsus Hurtigruten, liidetud kohtuasjad E-10/11 ja E-11/11, EFTA kohtu lahendid 2012, lk 758, punkt 122.

⁽³⁾ Komisjoni otsus ettevõtjale Société Nationale Corse-Méditerranée antud riigiabi kohta, punkt 197.

- (40) Seoses Hurtigruteni lepingu punkti 4–1(3) sätetega rendivaba perioodi kohta leiavad Norra ametiasutused, et võttes arvesse Hurtigruteni varasemaid kogemusi teenuse osutamisel, on korralise hoolduse ja ettenägematute talitlushäirete jaoks vaja aastas vähemalt 110 käitamispäeva (10 iga laeva jaoks), et ettevõtja saaks täielikult täita kõiki kohaldatavaid ohutu meresõidu nõudeid. On esitatud teave, millest on näha, et ajavahemikus 2007–2014 see 110 päeva piirmäär enamikul juhtudel ületati, mis viitab sellele, et kehtestatud piirmäär ei olnud kõrge.
- (41) Sadamatasude kohta märgivad Norra ametiasutused, et Hurtigruteni jaoks on need kuluelement. Sadama- ja muude tasude tase põhineb Norra 2009. aasta sadamaseadusel ning sellistena võeti need ka hankedokumentidesse. Pärast Hurtigruteni lepingu jõustumist teavitati aga Hurtigrutenit mõnes sadamas toimunud olulisest hinnatõusust ja paljudes teistes sadamates toimunud üldisest hinnatõusust, mis jäi väljapoole Hurtigruteni lepingus käsitletud inflatsiooniindeksi kohaldamisala. Norra ametiasutuste sõnul on sadamatasud (sh kaubandusliku tegevusega seotud tasud) suurenenud alates 2009. aastast kokku 40,4 %⁽¹⁾. Seega ei saa sadamatasude uue kõrgema taseme mis tahes alandamises näha riigiabi elemente, sest hüvitis põhineb algsetel väiksematel sadamatasudel.
- (42) Lõpetuseks – seoses järelevalveameti kahtlusega, et mõistliku kasumi arvutamiseks ei ole ühtki metoodikat – väidavad Norra ametiasutused, et see arvutatakse kogutulult arvestatava maksueelse kasumi põhjal, võttes arvesse üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisega kaasnevaid kindlaksmääratud riske, ning kooskõlas hanke tehnilise kirjelduse lisaga D, kus on sätestatud üksikasjalikult, kuidas avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest makstav hüvitis tuleb arvutada, sealhulgas kulude jaotamise põhimõtted. Läbirääkimiste tulemusel tõi lõplik hüvitis kaasa maksueelse kasumi suurusega [...] %. Tegelik kasumimarginaal on olnud aga selgelt väiksem: [...] % (2012. aastal), [...] % (2013. aastal) ja [...] % (2014. aastal). Pealegi, kui selle maksueelse kasumi asemel võeti kasutusele asjakohasem tulu mõõtmise vahend – rakendatud kapitali tasuvus –, jäi hinnanguline rakendatud kapitali tasuvus Norra ametiasutuste selgitusel lepingu puhul mõistlikku vahemikku (vt allpool põhjendused 73 ja 74 BDO 2016. aasta teise aruande kohta).
- (43) Kolmanda Altmarki tingimuse puhul keskenduvad Norra ametiasutused oma vastuses väitele ulatusliku kaalutusõiguse kohta, mis neil on seoses kulude jaotamise mudeliga, ja väitele, et järelevalveameti otsus piirdub küsimusega, kas hindamisel on tehtud ilmne viga.
- (44) Norra ametiasutused juhivad tähelepanu ka asjaolule, et see tingimus ei tähenda ilmtingimata seda, et ülemäärase hüvitise vältimiseks peavad alati olema tagastatismehhanismid või lepingulised kokkulepped hüvitise taseme muutmise kohta. Pigem „tuleb teenusepakkuja valimise mehhanismi käsitlev otsus vastu võtta selliselt, et hüvitise tase määratakse kindlaks kõnealuste elementide alusel“⁽²⁾. Kuna Hurtigruten ei ole seni saanud hüvitist, mis oleks ületanud kulude katmiseks vajaminevat summat ja kokkulepitud hüvitise seotud kasumimarginaali, ei ole sellise tagastatismehhanismi järele vajadust olnud.
- (45) Mõistliku kasumi taseme kohta on Norra ametiasutused väitnud, et kasum võib aastate lõikes kõikuda ja lepingud, millega antakse teenuseosutajale stiimuleid, ei tähenda tingimata ülemäärase hüvitise maksmist.
- (46) Peale selle selgitasid Norra ametiasutused, et enne pakkumiskutsete avaldamist tehti finantshindamine, mille raames kirjeldati eeldatavaid kulusid ja tulusid ning eeldust, mille kohaselt kapitali tulumäär, esitatuna kapitali kaalutud keskmise hinnana, jääb vahemikku [...]–[...] % kogukapitalist⁽³⁾. Järgmine finantshindamine korraldati selleks, et uurida Hurtigruteni pakkumust, ja selle käigus jõuti järeldusele, et kapitali tulumäär on selle lepingu puhul kõrgem, mis võib kaasa tuua kaubandusliku tegevuse ristsubsideerimise⁽⁴⁾. Selle tulemusel alustasid Norra ametiasutused läbirääkimisi, mis viisid hüvitise vähendamiseni tasemele, mida peeti vastuvõetavaks (nagu on kirjeldatud põhjenduses 42). Läbirääkimiste teel saavutatud tulemusi on uuritud ja põhjendatud kõige viimases BDO koostatud finantshinnangus (vt allpool punkt 5.4 BDO 2016. aasta teise aruande kohta).

⁽¹⁾ Kaebuse esitajad väidavad, et Norra sadamate liidu andmetel suurenesid kulud rannikuliinil 2009.–2014. aastal ligikaudu 17 %. See kasv on osaliselt põhjustatud üldisest hinnatõusust, Hurtigruteni laevastiku keskmise kogumahutavuse ja hoolduskulude suurenemisest ning rangematest eeskirjadest ja standarditest tingitud taristu arenduskulude suurenemisest.

⁽²⁾ Järelevalveameti otsus riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes (ELT L 161, 13.6.2013, lk 12 (I lisa) ja EMP kaasanne nr 34, 13.6.2013, lk 1), punkt 60.

⁽³⁾ BDO memo „Price estimates, accounting separation and reporting“, Oslo, 22. veebruar 2010.

⁽⁴⁾ BDO memo „The Bergen-Kirkenes route – New alternatives for price estimates“, Oslo, 9. juuni 2010.

- (47) Seoses menetluse algatamise otsuses väljendatud järelevalveameti murega, et Hurtigruten ei reserveeri veomahtu avalikku teenust tarbivate reisijate jaoks, vaid pigem müüb seda ristlusreisijatele, ilma et avaliku teenuse eest makstav hüvitis sealjuures väheneks, rõhutavad Norra ametiasutused, et Hurtigruteni lepingus ei keelata Hurtigrutenil müüa pileteid ristlusreisijatele, seni kuni avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindatavate reisijate poolne nõudlus puudub.
- (48) Igal juhul on veomahu kasutamise määr Hurtigruteni laevadel Norra ametiasutuste sõnul võrdlemisi madal ([...] %). Seetõttu on enamikul juhtudel olemas vaba veomaht. Lisaks on kaubanduslikel alustel müüdavate lisapiletite arv üldjuhul väike (vt allpool punkt 5.3 BDO 2016. aasta teise aruande kohta).
- (49) Norra ametiasutused tunnistavad, et harvadel juhtudel ei jätku 120 reserveeritud kajutikohast avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindatavatele reisijatele kajutikohta. See aga hüvitatakse 24. septembril 2014 kasutusele võetud reisisitatisega ⁽¹⁾.
- (50) Selle kohta, et Hurtigruteni lepingu alusel makstav hüvitis võrreldes eelmise, ajavahemikku 2005–2012 hõlmanud lepingu kohase hüvitisega oluliselt suurenes, ütlevad Norra ametiasutused, et praegust Hurtigruteni lepingut tuleb hinnata eelmisest lepingust sõltumatult, võttes arvesse teenuse osutamise tegelikke kulusid ja eraldi arvepidamise põhimõtet, nagu on selgitatud BDO 2015. aasta aruandes (vt allpool punkt 5.2).
- (51) Seoses järelevalveameti väitega, et Hurtigruten saab jätkuvalt hüvitist teenuste eest, mida ei ole osutatud, rõhutavad Norra ametiasutused, et suur osa avaliku teenindamise kohustuse täitmisest tulenevatest kuludest on veomahuga seotud kulud, mida pardal viibivate reisijate arv ei mõjuta. Pealegi ei vähene sellega, kui peatumine sadamates tühistatakse, näiteks äärmuslike ilmastikutingimuste tõttu, püsikulud (v.a sadamatasud), ning ettevõtjale tekivad pigem lisakulud ⁽²⁾.
- (52) Norra kirjas on öeldud ka seda, et Hurtigruteni lepingu kohase hüvitise taseme aluseks on riskide ja kohustuste jagunemine lepinguosaliste vahel. Teisisõnu kandus risk, et sõit jääb äärmuslike ilmastikutingimuste tõttu tegemata, lepinguosaliste vahelistel läbirääkimistel üle hüvitise andjale ja hüvitise taset vähendati vastavalt, ilma et see oleks tekitanud raskusi seoses kolmanda Altmarki tingimusega.
- (53) Viimasena – seoses Mehamn'i sadamasse suunatud reiside tühistamisega – esitavad Norra ametiasutused sündmuste kirjelduse, märkides, et ettevõtja hüvitas sadamale põhjustatud kahju 2012. aasta kevadel ja Hurtigruteni palvest hoolimata sadamat korda ei tehtud. Sadama valdaja suutmatusest kahjustused parandada tõi kaasa kai seisundi järkjärgulise halvenemise, mille tulemusel ettevõtja peatas pärast hüvitise andjaga kokkuleppele jõudmist alates 2014. aasta jaanuarist kõnealuse sadama külastamise, kuni sadam parandati ja 2014. aasta septembris Hurtigruteni jaoks uuesti avati. Seni seati sisse kaubavedu maismaad mööda ja pikendati Kjøllefjordi sadamas peatumise aega.
- (54) Igal juhul väidavad Norra ametiasutused, et kuna hüvitise andja ja Hurtigruten saavutasid kokkuleppe tühistada sadama külastused, loetakse kõnealune tühistamine 2014. aasta finantsülevaates Hurtigruteni lepingu punkti 6 kohaseks toodangus aset leidnud muudatuseks, mis toob kaasa lõpliku hüvitise kohandamise. Seepärast ei saa seda tühistamist käsitada Hurtigruteni lepingu rikkumisena ja sellega ei kaasnenud Hurtigruteni lepingu alusel ülemäärase hüvitise maksmist.
- (55) Mis puudutab neljandat Altmarki tingimust ja järelevalveameti kahtlust ses suhtes, kas sellist hankemenetlust, kus esitatakse vaid üks pakkumus, saab pidada piisavaks, et tagada teenused üldsusele kõige odavamalt, siis Norra ametiasutused väidavad, et asjaomane hange korraldati avatud menetlusena kooskõlas riigihanke-eeskirjadega.

⁽¹⁾ Olukorras, kus avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindatav reisija ei saa kajutikohta, võib ta reisisitatisel alusel kas nõuda tasuta sõitu ilma kajutikohata kavandatud reisirajooni või tasuta sõitu koos kajutikohaga järgmisel graafikujärgsel reisirajoonil. 2014. aastal reisisitatis ei kasutatud, kuid 2015. aastal kasutati seda viieteistkümnelt korral.

⁽²⁾ Need on seotud muu hulgas muudatustega reisijate broneeringutes, reisijatele ja lastele alternatiivsete veovõimaluste leidmisega, tagasimaksetega, lennupiletitega, hotellide, takso- ja bussivedudega.

- (56) Norra ametiasutused väidavad ka seda, et madalaima hinna kasutamist ainsa hankekriteeriumina ei saa käsitada neljanda Altmarki tingimuse rikkumisena ⁽¹⁾.
- (57) Viidates hankes nimetatud kolmele alternatiivile, selgitavad Norra ametiasutused, et Norra riigihankealaste kaebuste lahendamise komisjoni (KOFA) praktika kohaselt tuleb lepingu sõlmimiseks – juhul kui pakkujatele ei anta alternatiivide kohta mingeid juhtnööre – hinnata, milline pakkumine tundub kokkuvõttes majanduslikult kõige soodsam. Norra ametiasutused osutavad ka hanke tehnilise kirjelduse punktile 2.14, kus on öeldud, et hankija jätab endale õiguse teha hanke raames välja kuulutatud alternatiivide vahel vaba valik ⁽²⁾.
- (58) Seoses sellega, et esitati vaid üks pakkumus, millest neljanda Altmarki tingimuse täitmise tagamiseks põhimõtteliselt ei piisa, leiavad Norra ametiasutused, et seda ei saa iseenesest mõista üldise erandina. Tuleb täiendavalt hinnata, kas hankemenetluses tekkis sellegipoolest piisavalt avatud ja tõeline konkurents. Norra ametiasutuste meelest rakendati ettevõtjate seas konkurentsi tekitamiseks mitut abinõu (nt alternatiivsed mudelid, vähendatud veomaht, piisavalt aega pakumuste esitamise tähtaja ja teenuse osutamise alguskuupäeva vahel, pakumuste esitamise tähtaja pikendamine). Lisaks oli Hurtigruten teadlik, et teised ettevõtjad olid vähemalt näidanud üles huvi hankemenetluses osalemise vastu.
- (59) Seoses kokkusobivustingimustega tunnistavad Norra ametiasutused, et üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlev otsus ⁽³⁾ ei ole kohaldatav, sest Hurtigruten on ületanud kahel avaliku teenindamise kohustuse määramisele eelnenud majandusaastal 300 000 reisi ja künnise.
- (60) Kuigi meede ei kujuta Norra meelest Altmarki tingimuste kohaselt riigiabi, vastaks see juhul, kui seda hinnataks kooskõlas raamistikuga, mille järelevalveamet on vastu võtnud riigiabi jaoks, mida antakse avalike teenuste eest makstava hüvitisena, ⁽⁴⁾ kõikidele selles raamistikus kindlaks määratud tingimustele.
- (61) Eelkõige seoses proportsionaalsusega väidavad Norra ametiasutused, et tehtud arvutused on kooskõlas kohtupraktikas esitatud nõuetega ja Euroopa Komisjoni otsustuspraktikaga, sest arvesse on võetud vaid avaliku teenindamise kohustuse täitmise tegelikke kulusid, kulud ja tulud on avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames osutatud teenuste ja kommertsteenuste vahel korralikult ära jaotatud ning arvestatud on mõistliku kasumiga [...] % (maksueelne kasum).

5.2. BDO 2015. AASTA ARUANNE ⁽⁵⁾

- (62) Norra ametiasutused tellisid konsultatsioonifirmalt BDO aruande, milles vaadeldi Hurtigruteni eelarves ette nähtud finantstulemusi ja tegelikke finantstulemusi 2012. ja 2013. aastal eraldi teenuste puhul, mida valitsus ostis Bergen–Kirkenesi liinil, ja b) kõikide teenuste puhul, mida Hurtigruten samal liinil osutas (st nii kommertsteenused kui ka valitsuse hangitud teenused).
- (63) BDO tegi nende tulemuste vaatlemisel vahet veomahuga seotud kuludel, reisijakuludel ning turundus- ja müügitegevusega seotud kuludel.
- (64) Veomahuga seotud kulud, mida käsitatakse püsikuludena, on määratletud kui kulud, mis tekivad kindlaks määratud marsruudil konkreetseid sadamaid külastaval laeval ja hõlmavad kogu tegevust, mis on seotud laeva käitamisega piki rannikut. Veomahuga seotud kulud sisaldavad järgmisi elemente: turvameeskonnaga seotud

⁽¹⁾ Järelevalveameti otsus riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes (ELT L 161, 13.6.2013, lk 12 (II lisa) ja EMP kaasanne nr 34, 13.6.2013, lk 1), punkt 67.

⁽²⁾ Edasi on punktis 2.14 öeldud: „valiku tegemisel hinnatakse eri alternatiivide hinnataset, võttes arvesse nende puhul esinevaid erinevusi sageduses. Kui üks alternatiiv on välja valitud, valib hankija pakumuse, kus pakutakse kogu lepinguperioodiks madalaimat hinda (2011. aasta hindades).

⁽³⁾ Komisjoni 20. detsembri 2011. aasta otsus 2012/21/EL Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava riigiabi suhtes (ELT L 7, 11.1.2012, lk 3), mis on lisatud EMP lepingu XV lisa punkti 1h.

⁽⁴⁾ ELT L 161, 13.6.2013, lk 12 (II lisa) ja EMP kaasanne nr 34, 13.6.2013, lk 1.

⁽⁵⁾ BDO memo „An assessment of Hurtigruten's reported income statements“, Oslo, 14. jaanuar 2015.

kulud, õli- ja kütusekulud, remondi- ja hoolduskulud, sadamatasud, kindlustuskulud, laeva amortisatsiooni-/rendikulud ja finantseerimise kogukulud. Reisijakulud ning turundus- ja müügitegevusega seotud kulud peetakse muutuvkuludeks. Need kulud hõlmavad kogu otseselt või kaudselt reisijateveoga seotud tegevust. Reisijakulud sisaldavad järgmisi elemente: müüdü kaubaga seotud kulud, turvameeskonda mittekuuluva meeskonnaga seotud kulud, turundus- ja müügikulud, halduskulud ja muud kulud.

- (65) Veomahuga seotud kulude kandmisel riigi hangitud teenuste kulude alla võeti aluseks valitsuse reserveeritud veomahu osakaal laevastiku koguveomahus ning reisijakulude jaotamisel võeti aluseks pikamaareisijate läbitud kilomeetrite hinnanguline arv võrreldes kõikide laevastiku teenuseid kasutanud reisijate läbitud kilomeetrite koguarvuga. Turundus- ja müügikulude kandmisel riigi hangitud teenuste kulude alla võeti aluseks avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindatud reisijatega seotud hinnangulise netotulu osakaal kõikide reisijatega seotud hinnangulises netotulus.
- (66) Vastavalt aruandele jäid Hurtigruteni tegelikud tulemused eespool põhjenduses (62) nimetatud punktide a ja b puhul nii 2012. kui ka 2013. aastal allapoole näitajaid, mis ettevõtja oli esitanud oma hankedokumentides esitatud eelarves. BDO sõnul ei tuleks asjaolus, et Hurtigruten registreeris oma kaubanduslikus tegevuses puhaskahjumi, näha tõendit ristsubsideerimisest. Seda põhjusel, et kommertsreisijatega seotud tegevuse brutomarginaal on küll positiivne, kuid ebapiisav, et katta vastavad veomahuga seotud püsikulud (sest kommertsreisijate tegelik arv on olnud eelarves ette nähtust väiksem), millest tuleneb kaubandusliku tegevuse üldine puhaskahjum.

5.3. BDO 2016. AASTA ESIMENE ARUANNE ⁽¹⁾

- (67) Selles teises Norra ametiasutuste tellitud aruandes analüüsitakse Hurtigruteni lepingus ajavahemikuks 2012–2019 sätestatud minimaalse veomahu nõude asjakohasust. Järelduseni jõudmiseks hinnatakse aruandes kõikide laevade kõiki reise kõikide külastatavate sadamate vahel hankele eelnenud aastatel (2008–2010), tuginedes Hurtigrutenilt saadud üksikasjalikule statistikale, mis käsitleb laevadel eri kuupäevadel ja marsruudi eri lõikudes sõitnud reisijate arvu 2015. aastal, võttes samuti arvesse uuringut, mille TØI tegi 2002. aastal samal eesmärgil seoses ajavahemikku 2005–2012 hõlmava lepinguga ⁽²⁾.
- (68) Kuna tundub, et kasutusmäär oli marsruudi eri lõikudes 2015. ja 2002. aastal sama ning kuna hooajalistes kõikumistes on olnud vähe muutusi, oletatakse aruandes, et olukord püsis muutumatuna ka 2008. ja 2010. aasta vahel.
- (69) Aruande andmetel on aasta jooksul marsruudi kõikides lõikudes korralik hulk avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindatavaid reisijaid. Suvekuudel on nende arv siiski selgelt suurem. Ajavahemikus juunist augustini on kolmandikul reisidest vähemalt ühes lõigus 320 või enam avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindatavat reisijat. Kõnealuste reisijate maksimumarv on kõnealustel kuudel keskmiselt 285, samal ajal kui jaanuarist maini ja septembrist detsembrini on see näitaja ligikaudu 142 ⁽³⁾.
- (70) Edasi leitakse aruandes, et avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindatavate reisijate arv on marsruudi eri lõikudes väga erinev. Nagu on näha aruandes esitatud näitajatest, oli kokku 70 lõigust 14 lõigus kõnealuste reisijate maksimumarv 2008. ja 2010. aastal suurem kui 320. 2009. aastal oli seitse marsruudi lõiku, kus kõnealuste reisijate maksimumarv oli suurem kui 320.

⁽¹⁾ BDO memo „Analysis of Distance Travellers using Hurtigruten“, Oslo, 12. veebruar 2016.

⁽²⁾ TØI aruanne nr 609/2002 „Utredning av transportstandarder for kysten Bergen–Kirkenes“.

⁽³⁾ Aruandes on öeldud ka seda, et avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindatavate reisijate keskmine arv ajavahemikus juunist augustini (võttes arvesse kõiki marsruudi lõike) on umbes 112, samal ajal kui jaanuarist maini ja septembrist detsembrini on see näitaja ligikaudu 55. „Reis“ on määratletud kui kogu marsruudi Bergen–Kirkenes–Bergen läbimine ühe laeva poolt ja „marsruudi lõik“ on kahe kõnealusel marsruudil asuva sadama vaheline ühesuunaline reis.

- (71) Mis puudutab kajutikohtade kasutamist, siis aruandes leitakse, et 2015. aastal oli avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindatavate reisijate kasutatud kajutikohtade maksimumarv kõikides marsruudi lõikudes keskmiselt 225 ja selliste reisijate kasutatud kajutikohtade keskmine arv umbes 60 ⁽¹⁾.
- (72) Lõpetuseks öeldakse aruandes, et enamikul reisidest oli marsruudi kõikides lõikudes ruumi vähemalt 320-le avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindatavale reisijale.

5.4. BDO 2016. AASTA TEINE ARUANNE ⁽²⁾

- (73) Norra ametiasutused tellisid 2016. aasta sügisel BDO-lt teise aruande, paludes konsultantidel luu alternatiivne mudel, mille abil hinnata mõistlikku kasumit, võttes aluseks rakendatud kapitali tasuvuse ja hankedokumendi D lisas esitatud kulude jaotamise meetodika. Eesmärk oli esiteks hinnata rakendatud kapitali tasuvuse eeldatavat taset kogu lepinguperioodil ja teiseks määrata mitmele võrdlusalusele tuginedes kindlaks lepinguga seoses teenitava mõistliku kasumi vahemik.
- (74) BDO hinnangul oli rakendatud kapitali tasuvus kõnealuse avaliku teenindamise kohustust käsitleva lepingu puhul [...] %. BDO kõrvutas seda kolme erineva võrdlusalusega: kapitali kaalutud keskmine hind [...] %, mille oli 2009. aastal välja arvutanud sõltumatu maaklerifirma, jälgides Hurtigruteni käekäiku börsil; allahindluse määr [...] %, mida kohaldati Hurtigruteni 2009. aasta finantsaruannetes kasutatud kulumi kontrolli käigus; võrdlusalus [...] %, mis põhines börsil avalikult noteeritud neljal ristlusreiside valdkonnas tegutseval ettevõtjal. BDO arvutas välja ka selle, et rakendatud kapitali tegeliku tasuvuse libisev keskmine oli ajavahemikus 2012–2015 [...] %.

6. KAEBUSE ESITAJATE MÄRKUSED VASTUSEKS NORRA AMETIASUTUSTE MÄRKUSTELE

- (75) Kaebuse esitajad said Norra ametiasutuste märkuste mittekonfidentsiaalse versiooni, olles esitanud asjaomastele asutustele avaliku teabenõude.
- (76) Kaebuse esitajad toetavad Hurtigruteni lepingu määratlemist asjaomasel marsruudil navigatsiooniteenuse pakkumise osas üldist majandushuvi pakkuva teenusena, sest turg üksi ei suudaks sellist teenust pakkuda, võttes arvesse Norra põhjapoolsete piirkondade hõredat asustust, taristu puudumist ja kaugust.
- (77) Seoses veomahu nõudega usuvad kaebuse esitajad, et enamiku teenindatavate sadamate jaoks on see kõrvalise tähtsusega, sest oluline on see, et rannikuäärsel marsruudil toimuvad igapäevased regulaarsed reisid, kus pakutakse reisijate- ja kaubaveoteenuseid.
- (78) Sellegipoolest väidavad kaebuse esitajad, et praeguse Hurtigruteni lepingu alusel antav hüvitis on võrreldes avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindatavate reisijate vähenenud arvuga liiga suur (kulud kasvasid rannikuliinil aastatel 2009–2014 ligikaudu 17 %), ning kuna veomaht on kokkuvõttes suurenenud, on hüvitis mõeldud katma võimaliku puudujäägi veomahu kaubanduslikus kasutamises, et säilitada avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud teenus samal tasemel.
- (79) Lõpetuseks kritiseerivad kaebuse esitajad seda, et Hurtigruteni lepingus ei ole tagastamismehhanismi ega selget hüvitise ülemmäära, mis esinemise korral oleksid piisavalt tõhusad stiimulid, ent samal ajal tagaksid, et ei toimuks ülemäärase hüvitise maksmist.

II. HINDAMINE

1. RIIGIABI OLEMASOLU

1.1. RIIGIABI MÕISTE

- (80) EMP lepingu artikli 61 lõike 1 kohaselt kujutab meede endast riigiabi, kui täidetud on kõik järgmised tingimused. See i) on riigi poolt või riigi ressurssidest antav abi; ii) annab abisaajale valikulise majandusliku eelise; iii) võib mõjutada lepinguosaliste vahelist kaubandust ja kahjustada konkurentsi.

⁽¹⁾ Teave kajutikohtade kohta, mida avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindavad reisijad kasutasid ajavahemikus 2008–2010, ei ole olnud kättesaadav.

⁽²⁾ BDO memo „An assessment of the rate of return“, Oslo, 19. detsember 2016.

- (81) Järelevalveamet järeltas oma menetluse algatamise otsuses, et punktides i ja ii sätestatud tingimused on täidetud. Norra ametiasutused ei ole esitanud mingit lisateavet, millega oleks seda järeltust vaidlustatud. Seepärast hindab järelevalveamet siinkohal vaid seda, kas Hurtigruteni lepinguga on antud Hurtigrutenile valikuline majanduslik eelis.

1.2. VALIKULINE MAJANDUSLIK EELIS ETTEVÕTJALE HURTIGRUTEN

- (82) Et abimeede kujutaks endast riigiabi, peab see andma Hurtigrutenile eelise, millega ta vabastatakse kuludest, mida ta tavaliselt kannab oma eelarvest.
- (83) Altmarki kohtuotsusest tuleneb, et kui riik annab hüvitist teenuste eest, mida hüvitise saajad osutavad avaliku teenindamise kohustuse täitmiseks, ei ole selline meede hõlmatud EMP lepingu artikli 61 lõikega 1. Euroopa Kohus leiab Altmarki kohtuotsuses, et avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest makstav hüvitis ei kujuta endast riigiabi, kui on täidetud kõik järgmised neli kriteeriumi.
- i) „Esiteks peab abi saav ettevõtja olema reaalselt vastutav avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest ja see kohustus peab olema täpselt määratletud.
 - ii) Teiseks [...] peavad parameetrid, mille alusel see hüvitis arvutatakse, olema eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud.
 - iii) Kolmandaks ei tohi hüvitis olla suurem kui on vajalik avaliku teenindamise kohustuse täitmisest tulenevate kulude täielikuks või osaliseks katmiseks, arvestades selle kohustuse täitmisega seotud tulu ja mõistlikku kasumit.
 - iv) Neljandaks, kui avaliku teenindamise kohustust täitvat ettevõtjat ei valitud konkreetset juhul avalikus hankemenetluses, mis võimaldab välja valida kandidaadi, kes suudab üldsusele asjassepuutuvaid teenuseid osutada kõige odavamalt, peab sobiva hüvitise tase olema kindlaks määratud selliste kulude analüüsi alusel, mida keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimise ja asjassepuutuva avaliku teenindamise nõudluse rahuldamiseks vajalike sobivate transpordivahenditega varustatud ettevõtja oleks nende kohustuste täitmiseks kannud, arvestades nende kohustuste täitmisega seotud tulusid ja mõistlikku kasumit“ (¹).

1.2.1. *Esimene Altmarki tingimus*

- (84) Järelevalveamet väitis menetluse algatamise otsuses, et avaliku teenindamise kohustused on Hurtigruteni lepingus selgelt määratletud: punktis 4–1 marsruudil navigatsiooniteenuse pakkumist käsitlevad nõuded (st aasta ringi iga päev Bergen ja Kirkenesi vahel tehtavad regulaarreisid vahepeatusena 32 kindlaksmääratud sadamas ning kaubavedu Tromsø ja Kirkenesi vahel), punktis 4–2 laevadele esitatavad nõuded ning punktis 4–3 piletihindu ja allahindlusi käsitlevad nõuded (ei hõlma kaubavedu).
- (85) Järelevalveamet siiski kahtles, kas Norra saab liigitada Hurtigruteni lepingu punktis 4–2 esitatud reserveeritud veomahu nõude üldist majandushuvi pakkuvaks teenuseks, võttes arvesse hooajalisi kõikumisi kommertsreisijate veos. Vastavalt Hurtigruteni lepingule peab rannikuäärsel marsruudil kasutatavatel laevadel olema vähemalt 320 reisijakohta ja 120 kajutikohta ning laevade kaubaveomaht peab olema vähemalt 150 euroalust tavapärase laadimiskõrgusega lastiruumis.
- (86) Peale selle ei ole järelevalveamet saanud mingit teavet kajutikohtade kasutamise kohta. Marsruudil Tromsø–Kirkenesi–Tromsø toimuva kaubaveo seoses kahtles järelevalveamet, kas kaubavedu käsitlev avaliku teenindamise kohustus on Hurtigruteni lepingu alusel selgelt määratletud, võttes arvesse asjaolu, et kaubaveo hinnad ei ole reguleeritud, nagu nõutakse merekaubataaži määrase artikli 4 lõikes 2. Vastavalt Hurtigruteni lepingu punktile 4–3 on Hurtigrutenil hindade kehtestamisel täiesti vabad käed.
- (87) Esimese Altmarki tingimuse täitmise hindamisel tuleb arvesse võtta merekaubataaži määrase artikli 4 lõiget 2, kus on sätestatud elemendid, mida avaliku teenindamise kohustuse määratlus peaks hõlmama: teenindatavad sadamad, regulaarsus, pidevus, sagedus, võime teenust osutada, tasumäärad ja laevapere.

(¹) Kohtuotsus Altmark, C-280/00, EU:C:2003:415, punktid 87–93.

- (88) Meretranspordi suuniste jaotises 9 on sätestatud, et „võib kehtestada avalike teenuste osutamise kohustusi või sõlmida avalike teenuste lepinguid teenuste kohta, millele on viidatud määruse (EMÜ) nr 3577/92 artiklis 4“ ⁽¹⁾.
- (89) Kuna konkreetsed, üldist majandushuvi pakkuvate teenuste ulatust määratlevad EMP eeskirjad puuduvad, on Norra ametiasutustel konkreetse teenuse määratlemisel üldist majandushuvi pakkuva teenusena ja teenuse pakkuvale hüvitise maksmisel lai kaalutlusruum. Järelevalveameti pädevus piirdub siinkohal vaid selle kontrollimisega, kas Norra on teinud teenuse üldist majandushuvi pakkuva teenusena määratlemisel ilmse vea ⁽²⁾. Näiteks merekabotaaži määruse tõlgendamist käsitlevas teatistes kinnitatakse seoses konkreetsete liinide kindlaks-määramisega, et „[l]iinid, mida võib kohustada teenindama avaliku teenuse korras, määravad kindlaks liikmesriigid [...]“. Avalike teenuste osutamise kohustust võib eelkõige ette näha saarekabotaaži regulaarteenusena, juhul kui turuhäirete tõttu ei ole võimalik tagada piisavat teenust“ ⁽³⁾.
- (90) Kohtupraktika kohaselt võib avaliku teenindamise kohustuse määrata üksnes siis, kui see on õigustatud vajadusega tagada piisavad regulaarsed mereveoteenused, mida turujõud üksi ei ole suutelised tagama. Seepärast on oluline, et riikide ametiasutused tõestaksid avaliku teenindamise kohustuse puhul tõelist vajadust avaliku teenuse järele ⁽⁴⁾.
- (91) Küsimus on, kas Norra ametiasutused tegid ilmse vea, kehtestades minimaalseks veomahuks 320 reisijakohta avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindatavate reisijate jaoks, 120 kajutikoha ning 150 euroalust kaubaveoks.
- (92) Menetluse algatamise otsuses rõhutas järelevalveamet esitatud teabele tuginedes, ⁽⁵⁾ et hüvitis, mida Hurtigruten sai avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindatavatele reisijatele veomahu reserveerimise eest, ületas kõvasti tegelikku nõudlust avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames pakutavate reisijateenuste järele. Seetõttu ei saanud järelevalveamet välistada, et selline veomahu reserveerimine avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindatavatele reisijatele võib olla tarbetu, eriti talvehooajal, mil liini kasutavate kommerts-reisijate arv on mõistagi märksa väiksem.
- (93) Uurimise käigus esitasid Norra ametiasutused rohkem teavet veomahu kasutamise kohta mõlemat liiki reisijate puhul (teave hõlmas kajutikohti) ja lasti puhul, osutades asjaolule, et vaatlusaluse teenuse eesmärk on tagada piisava veomahu pidev olemasolu rannikuäärse marsruudi kõikides lõikudes (vt eespool punktis 5.3 BDO 2016. aasta esimene aruanne).
- (94) Järelevalveamet märgib, et umbes 60 % hinnangulistest veomahuga seotud kuludest kaetakse avaliku teenuse eest makstava hüvitisega, samal ajal kui avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindatavate reisijatega seotud kulude alla kantakse vaid ligikaudu 30 % hinnangulistest reisijakuludest (lähtudes avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindatavate reisijate ja ristlusreisijate poolsest eeldatavast laevade kasutamisest), mis viitab kaubandusliku tegevuse võimalikule, kindlaksmääratud minimaalsest reserveeritud veomahust tulenevale ristsubsideerimisele.
- (95) Järelevalveamet tunnistab, et tulenevalt kõnealuse teenuse laadist võib veomahu kasutamise määr sõltuvalt piirkonnast ja hooajast märkimisväärselt kõikuda, sest avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindatavad reisijad sõidavad sageli lühemaid otsi kui kommertsreisijad. Lisaks on veomahu kasutamise määr

⁽¹⁾ ELT L 240, 13.9.2007, lk 9, ja EMP kaasanne nr 43, 13.9.2007, lk 1, kättesaadav ka aadressil www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/.

⁽²⁾ Kohtuotsus FFSA vs. Komisjon, T-106/95, EU:T:1997:23, punkt 99; kohtuotsus British United Provident Association Ltd (BUPA), BUPA Insurance Ltd ja Bupa Ireland Ltd vs. Euroopa Komisjon, T-289/03, EU:T:2008:29, punkt 268.

⁽³⁾ Komisjoni teatis, milles käsitletakse nõukogu määruse (EMÜ) nr 3577/92 (teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž)) tõlgendamist (COM(2014) 232 final, 22.4.2014, punkt 5.2).

⁽⁴⁾ Kohtuasi Alanir jt, C-205/1999, EU:C:2001:107, punkt 34.

⁽⁵⁾ BDO 2011. aasta memo, lk 7.

kõrghooajal võrreldes kõrghooajaväliste kasutusmääradega kõrge, eeskätt kommertsreisijate puhul. Seepärast toob see, kui kõrghooajal tagatakse kõikides marsruudi lõikudes vajalik veomaht, paratamatult kaasa selle, et väljaspool kõrghooaega esineb laevade puhul märkimisväärselt Hurtigruteni lepingus sätestatud miinimumnõuete piiresse jäävat vaba veomahtu. Seda näitab asjaolu, et avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindatavate reisijate maksimumarv väljaspool kõrghooaega on marsruudi kõiki lõike arvesse võttes keskmiselt 142 ja keskmine arv umbes 55, kuna mitmes lõigus on vaid mõni üksik avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindatav reisija.

- (96) Lisaks tunnistab järelevalveamet, et sellist teenust nagu see, mida osutatakse Hurtigruteni lepingu alusel, ei ole võimalik pakkuda kaubanduslikel alustel, sest enamik tegevuskuludest, näiteks laeva-, palga- ja kütusekulud, on kogu lepingu kestel suures osas fikseeritud ja neid ei saa väljaspool kõrghooaega vähendada ega kaotada. Järelevalveamet on nõus Norra ametiasutuste väitega, et mõne laeva ümberpaigutamisega aasta jooksul (st väiksemate laevade kasutamisega väljaspool kõrghooaega ja suuremate laevade kasutamisega kõrghooajal) tegevuskulud oluliselt ei vähene. Pealegi tekiks sellega Hurtigrutenile täiendav majanduslik koormus, sest ettevõtjal tuleb leida kasutuseta seisvatele laevadele muud turud.
- (97) Rannikuliini käitamisel kasutatavate laevade vajaliku miinimumsuurusega seoses võtab järelevalveamet teadmiseks asjaolu, et teenuse regulaarsus ja ohutusega seotud kaalutlused õigustavad teatud suuruses laevade kasutamist.
- (98) Nagu eespool märgitud, on EFTA riikidel – seni kuni ei tehta ilmset viga – kaalutlusõigus, kui nad määratlevad üldist majandushuvi pakkuvat teenust, võttes arvesse ka merekabotaaži määruse artikli 4 lõike 2 kohaseid konkreetseid avaliku teenindamise kohustusi ja muid tingimusi (nt tehnilised iseärasused), mis on käesoleva juhtumi puhul määratletud hanke tehnilises kirjelduses. Eespool öeldut silmas pidades leiab järelevalveamet – võttes eeskätt arvesse asjaolu, et kõikides rannikuäärse marsruudi lõikudes on kogu aasta vältel korralik hulk avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindatavaid reisijaid, nagu on näidatud eespool põhjenduses 69 –, et Norra ametiasutuste esitatud minimaalse reserveeritud veomahu määratlus ei ole ilmselgelt vigane, ehkki see ületab eeldatavat keskmist nõudlust avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud teenuste järele.
- (99) Edasi märgib järelevalveamet, et kaebuse esitajad toetavad oma märkustes Hurtigruteni lepingu määratlemist üldist majandushuvi pakkuva teenusena, mida turg üksi ei suudaks pakkuda, võttes arvesse Norra põhjapoolsete piirkondade hõredat asustust, taristu puudumist ja kaugust.
- (100) Mis puudutab kahtlusi, mida väljendati menetluse algatamise otsuses seoses sellega, et veoteenuse hinnad ei ole reguleeritud, siis järelevalveamet on Norra ametiasutustega nõus, et merekabotaaži määruse artikli 4 lõikes 2 ei nõuta, et riigid peaksid määrama teenuseosutajatele kõik kõnealuses lõikes osutatud kohustused. Avaliku sektori asutustel on oma üldist majandushuvi pakkuvate teenuste haldamisel, korraldamisel ja rahastamisel märkimisväärne kaalutlusõigus⁽¹⁾.
- (101) Kuna eraettevõtjad ei näidanud üles initsiatiivi rannikuliini Bergen–Kirkenes teenindamise suhtes ning võttes arvesse eespool nimetatud majanduslikke, tehnilisi ja geograafilisi kaalutlusi ning BDO 2016. aasta esimeses aruandes esitatud veomahu kasutamise kaalutlusi, ei saa järelevalveamet järeldada, et kehtestades minimaalseks reserveeritud veomahuks 320 reisijakohta avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindatavate reisijate jaoks, 120 kajutikohta ja 150 euroalust kaubaveoks, mindi kaugemale sellest, mis on vajalik ja proportsionaalne tegeliku avaliku teenuse vajaduse rahuldamiseks.
- (102) Eespool öeldut arvesse võttes leiab järelevalveamet, et avaliku teenindamise kohustus oli Hurtigruteni lepingu punktis 4–2 sätestatud reserveeritud veomahu nõude puhul piisavalt selgelt määratletud ja seega on esimene Altmarki tingimus täidetud.
- (103) Järgmisena hindab järelevalveamet, kas on täidetud neljas Altmarki tingimus.

⁽¹⁾ Nagu on märgitud põhjenduses 34, on Hurtigruten sõlminud ettevõtjaga Nor Lines AS lepingu Hurtigruteni laevade kaubaveomahu realiseerimise kohta. Selle lepinguga antakse ettevõtjale Nor Lines õigus kasutada lepinguosaliste vahel kokku lepitud tasu eest, mis kajastub hanke jaoks esitatud eelarves, Hurtigruteni lastiruumi kauba veoks liinil Bergen–Kirkenes.

1.2.2. *Neljas Altmarki tingimus*

- (104) Menetluse algatamise otsuses kahtles järelevalveamet, kas hankemenetlust, kus esitatakse vaid üks pakkumus, saab pidada piisavaks, et tagada teenused üldsusele kõige odavamalt ⁽¹⁾. Nagu märgitud, oli Hurtigruten osutanud kõnealust reisijate- ja kaubaveo teenust piki Norra rannikut Bergenist Kirkenesi kulgeval marsruudil juba aastaid ⁽²⁾. Seega oli Hurtigrutenil turgu valitseva ettevõtjana märkimisväärne konkurentsieelis, mis tugevdas hankemenetluses tema positsiooni, sest Hurtigruteni käsutuses olid juba hanke tehnilise kirjelduse nõuetele kohandatud laevad.
- (105) Võttes arvesse Norra ametiasutustelt uurimise käigus saadud teavet, on järelevalveamet seisukohal, et riigihanke-menetlus, mille tulemusel Hurtigruten välja valiti, ei ole võimaldanud avatud ja tõelist konkurentsi. Seda hoolimata asjaolust, et Norra ametiasutused astusid võimalike pakkuja tegevuse ligimeelitamiseks mitmeid samme:
- i) esitati pakkumiskutse alternatiivsete reisimudelite kohta;
 - ii) minimaalse veomahu nõuet vähendati 400 reisijalt 320 reisijale ja 150 kajutikohalt 120 kajutikohale ning
 - iii) pakkumuste esitamise tähtaja (30. september 2010) ja teenuste osutamise alguskuupäeva (1. jaanuar 2013) vahele jäeti piisavalt aega (isegi võttes arvesse tähtaja pikendamist 8. novembrini 2010), et pakkujad saaksid osta või ehitada teenuse osutamiseks laevad.
- (106) Sellega seoses tuleb toonitada, et Hurtigruten on teenindanud konkreetset rannikuliini avaliku teenindamise lepingu alusel väga pikka aega (juba enne EMP lepingu sõlmimist 1994. aastal) ⁽³⁾.
- (107) Teatud ajavahemike kohta (nt 1991–2001 ja 2002–2004) sõlmiti leping otse Hurtigruteniga, samal ajal kui ajavahemike 2005–2012 ja 2012–2019 puhul korraldati seoses teenuse osutamisega hankemenetlus, kus Hurtigruten oli ainus pakkuja ja osutus seega hanke võitjaks ⁽⁴⁾.
- (108) Pidev konkurentsi puudumine asjaomases sektoris, isegi pärast seda, kui alates 2005. aastast hakati korraldama hankemenetlusi, viitab turu suutmatusele tagada piisav arv ettevõtjaid, kellel on lepingu tehniliste nõuete (veomahu ja laevadega seotud nõuded) täitmiseks vajalik finantssuutlikkus.
- (109) Kõigi 34 sadama külastamist hõlmavad alternatiivsed mudelid olid hanke tehnilise kirjelduse kohaselt järgmised:
- i) 1. alternatiiv: igapäevased reisid aasta ringi;
 - ii) 2. alternatiiv: reisid suvel (kaheksa kuud) seitsmel päeval nädalas ja talvel (neli kuud) viiel päeval nädalas ning
 - iii) 3. alternatiiv: reisid viiel päeval nädalas aasta ringi.
- (110) Hanke tehnilise kirjelduse punktis 2.14 on rõhutatud, et „valiku tegemisel hinnatakse eri alternatiivide hinnataset, võttes arvesse nende erinevusi sageduses. Kui üks alternatiiv on välja valitud, valib hankija pakkumuse, kus pakutakse kogu lepinguperioodiks madalaimat hinda (2011. aasta hindades)“. Edasi on tehnilises kirjelduses üksikasjalikult esitatud teatavad kvalitatiivsed standardid, millele peavad vastama kõik ettevõtjad, olenemata valitud alternatiivist.

⁽¹⁾ Järelevalveameti otsus riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes (ELT L 161, 13.6.2013, lk 12 (I lisa) ja EMP kaasanne nr 34, 13.6.2013, lk 1), punkt 68. Komisjon on sellega seoses varem öelnud, et riigiabi välistamiseks peab avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest antava hüvitise suurus vastama turuhinnale tõhusa konkurentsi turul, kus on piisav arv võimalikke pakkujaid (vt Euroopa Komisjoni mitteametlik dokument üldist majandushuvi pakkuvate teenuste ja riigiabi kohta, 12.11.2002, punkt 87).

⁽²⁾ Tausteteavet Hurtigruteni lepingu kohta leiab otsuse nr 205/11/COL (ettevõtja Hurtigruten osutatavat teenust käsitleva lisalepingu kohta) (ELT L 175, 5.7.2012, lk 19, ja EMP kaasanne nr 37, 5.7.2012, lk 1) punktist 2.

⁽³⁾ Vt järelevalveameti 19. detsembri 2001. aasta otsus nr 417/01/COL Hurtigruteni lepingu alusel osutatavate mereveoteenuste eest makstava hüvitise kohta, mis on kättesaadav aadressil <http://www.eftasurv.int>.

⁽⁴⁾ Kuni 2006. aastani osutasid teenust kaks mereveoettevõtjat – Ofotens või Vesteraalens Dampskipsselskap ASA ja Troms Fylkes Dampskipsselskap. 2006. aasta märtsis kõnealused kaks ettevõtjat ühinesid, et moodustada praegu teenust osutav Hurtigruten.

- (111) Võib väita, et hankes ei kasutatud kuludega mitteseotud kriteeriume, et jätta võimalikud pakkujad kõrvale ükskõik millise nimetatud alternatiivi valimisest, ning et hankija oli igal juhul kutsunud avalikult pakkujaid valima ükskõik millist alternatiivi teadmises, et välja valitakse see pakkumus, milles pakutakse kogu lepinguperioodiks madalaimat hinda.
- (112) Võttes arvesse asjaomase teenuse varasemat osutamist ja lepingu üldsõnalisi tingimusi, mis asjaolusid arvestades osutasid esimesele reisialternatiivile (mis lõpuks ka välja valiti) ja Hurtigruteni väljavalimisele, oleksid muud potentsiaalsed pakkujad siiski võinud loobuda osalemisest isegi mõne muu alternatiivi puhul (ehkki erinevused eri alternatiivide vahel ei olnud olulised), olgugi et hankija ei näidanud otseselt välja, et ta eelistab esimest alternatiivi ⁽¹⁾.
- (113) Seepärast märgib järelevalveamet, et riigihankemenetlusega, nii nagu see oli kavandatud (sh eelmiste lepinguperioodide jaoks), ei jätud küll põhjendamatult ja otseselt kõrvale ühtki võimalikku pakkujat, kuid sellega ei saavutatud võimalikult suurt konkurentsile avatust ⁽²⁾. Selleks oleks saanud näiteks piirata rohkem ülesande kestust või ulatust või anda eraldi ülesanded, näiteks jagades marsruudi lõikudeks või päevasteks graafikuteks, lisaks pikendada aega pakkumuste esitamise tähtajast teenuse osutamise alguskuupäevani.
- (114) Seetõttu ei saa tulemust – esitati vaid üks pakkumus – pidada konkurentsi soodustavate turutingimuste kajastamiseks piisavaks.
- (115) Seepärast jäeldab järelevalveamet, et riigihankemenetlus, kus esitati vaid Hurtigruteni pakkumus, ei ole piisav tagamaks teenused üldsusele kõige odavamalt.
- (116) Mis puudutab neljanda Altmarki tingimuse teist poolt, siis Norra ametiasutused ei esitanud mingit teavet tõendamaks, et antud hüvitis oli kindlaks määratud tüüpilise ettevõtja kulude analüüsi alusel.
- (117) Seetõttu leiab järelevalveamet eespool öeldut arvesse võttes, et neljas Altmarki tingimus ei ole täidetud.
- (118) Kuna täidetud peavad olema kõik neli Altmarki tingimust, ei ole teise ja kolmanda tingimuse täitmist seega vaja hinnata.

1.2.3. Järeldus Altmarki tingimuste kohta

- (119) Järelevalveamet on jõudnud järeldusele, et Hurtigruteni lepingu alusel antud hüvitis ei ole kooskõlas kõigi nelja Altmarki kohtuotsuse tingimusega. Seetõttu jäeldab järelevalveamet, et Hurtigrutenile on antud asjaomase teenuse osutamiseks eelis EMP lepingu artikli 61 lõike 1 tähenduses.

2. JÄRELDUS ABI OLEMASOLU KOHTA

- (120) Järelevalveamet leiab, et Hurtigruteni lepingu alusel antud hüvitis kujutab endast riigiabi EMP lepingu artikli 61 lõike 1 tähenduses.

3. MENETLUSNÕUDED

- (121) Protokolli nr 3 I osa artikli 1 lõikes 3 on sätestatud, et „EFTA järelevalveametit tuleb teavitada kõikidest plaanidest abi määramise või muutmise kohta piisavalt aegsasti, et ta saaks avaldada oma arvamuse. [...] Asjaomane riik ei tohi rakendada oma kavandatavaid meetmeid enne, kui menetluse tulemusel on tehtud lõplik otsus“.
- (122) Norra ametiasutused ei teavitanud järelevalveametit Hurtigruteni lepingust. Seetõttu teeb järelevalveamet järelduse, et Norra ametiasutused ei ole täitnud oma kohustusi vastavalt protokolli nr 3 I osa artikli 1 lõikele 3, ilma et see piiraks üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva otsuse kohaldamist.

⁽¹⁾ Vastavalt esitatud teabele oli ettevõtja Boreal/Veolia Transport tegelikult esitanud hankemenetluse käigus küsimusi ja kaalunud osalemist.

⁽²⁾ Kohtuotsus CoNISMa, C-305/08, EU:C:2009:807, punkt 37; kohtuotsus Assitur, C-538/07, EU:C:2009:317, punkt 26.

3.1. ÜLDIST MAJANDUSHUVI PAKKUVAID TEENUSEID KÄSITLEVA OTSUSE KOHALDATAVUS ⁽¹⁾

- (123) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas otsuses on sätestatud tingimused, mille alusel avalike teenuste eest makstav teatud liiki hüvitis tuleb lugeda EMP lepinguga kokkusobivaks kooskõlas selle artikli 59 lõikega 2 ning vabastada järelevalve- ja kohtulepingu protokolli nr 3 I osa artikli 1 lõike 3 kohasest eelneva teavitamise kohustusest.
- (124) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva otsuse artiklis 2 on sätestatud teavitamiskohustusest tehtav erand, mis võib olla käesoleva juhtumi puhul asjakohane:
- „d) üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstav hüvitis saartega peetava õhu- või meretranspordiühenduse puhul, mille raames aasta keskmine reisijate arv ei ületanud majandushuvi pakkuva teenuse osutamisele eelnenud kahe aasta jooksul 300 000 inimest aastas“.
- (125) Esitatud teabe kohaselt on 300 000 reisija künnis ületatud.
- (126) Seega ei saa üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevat otsust kohaldada.

4. ABI KOKKUSOBIVUS

4.1. ÕIGUSRAAMISTIK

- (127) Avalike teenuste eest makstava hüvitise kokkusobivuse hindamisel võetakse aluseks EMP lepingu artikli 59 lõige 2 ja järelevalveameti raamistik ⁽²⁾.
- (128) Selles raamistikus sätestatud põhimõtteid kohaldatakse avalike teenuste eest makstava hüvitise suhtes üksnes juhul, kui see kujutab endast riigiabi, mis ei ole hõlmatud üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva otsusega.
- (129) Euroopa Kohtu praktika kohaselt on liikmesriigi ülesanne esitada kokkusobivuse võimalikud põhjused ja tõendada, et sellise kokkusobivuse tingimused on täidetud ⁽³⁾.

4.2. RAAMISTIKU KOHALDATAVUS

- (130) Hurtigruteni lepingu kokkusobivuse hindamisel võetakse arvesse järgmisi raamistikus sätestatud tingimusi:
- a) tegelik üldist majandushuvi pakkuv teenus;
 - b) ülesande andmise akt ja ülesande kestus;
 - c) hüvitise suurus ja ülemäärase hüvitise vältimine;
 - d) kaubavahetuse arengut ei mõjutata sellises ulatuses, mis oleks vastuolus EMP huvidega.
- (131) Kõnealune raamistik sisaldab ka teatavaid muid tingimusi, nagu EMP avalike arutelude kasutamine, et võtta arvesse vajadust avalike teenuste järele (punkt 14); riigihanke-eeskirjad (punkt 19), diskrimineerimisest hoidumine (punkt 20), kulude netokokkuhoiu meetodi kasutamine (punkt 24), tõhususe suurendamise stiimulid (punkt 39) ja läbipaistvus (punkt 60), mis peavad olema täidetud, et kompensatsioonimeede oleks kokkusobiv EMP lepingu artikli 59 lõikega 2.
- (132) Nagu on märgitud raamistiku punktis 69, „kohaldab [järelevalveamet] [...] raamistikus sätestatud põhimõtteid ebaseadusliku abi suhtes, mille kohta ta teeb otsuse pärast 31. jaanuari 2012, isegi juhul, kui abi on antud enne nimetatud kuupäeva. Kuid kui abi on antud enne 31. jaanuari 2012, ei kohaldata selle suhtes [...] punktides 14, 19, 20, 24, 39, ja 60 sätestatud põhimõtteid“.

⁽¹⁾ Otsus 2012/21/EL, mis on lisatud EMP lepingu XV lisa punkti 1h.

⁽²⁾ Avalike teenuste osutamise eest makstava hüvitise antava riigiabi raamistik (ELT L 161, 13.6.2013, lk 12 (II lisa) ja EMP kaasanne nr 34, 13.6.2013, lk 1).

⁽³⁾ Kohtotsus Itaalia vs. komisjon, C-364/90, EU:C:1993:157, punkt 20.

- (133) Kuna Hurtigruteni leping jõustus 13. aprillil 2011 ja selles oli terveks lepinguperioodiks ette kindlaks määratud kogu hüvitise summa, mida vaid kord aastas indekseeriti, ei ole põhjenduses 131 osutatud tingimused kohaldatavad, sest abi anti enne 31. jaanuari 2012.

4.2.1. *Tegelik üldist majandushuvi pakkuv teenus*

- (134) Nagu on öeldud põhjendustes (84)–(102), kujutab Hurtigruteni leping, milles nõutakse minimaalset reserveeritud veomahtu, endast tegelikku üldist majandushuvi pakkuvat teenust.
- (135) Tuleb uurida, kas Hurtigruteni lepingu puhul on täidetud ka muud raamistiku tingimused.

4.2.2. *Ülesande andmise akt*

- (136) Hurtigruteni lepingus on üksikasjalikult kindlaks määratud avaliku teenusega seotud kohustused, teenust osutav ettevõtja ja asjaomane territoorium.
- (137) Üks kokkusobivustingimus, mis peab olema täidetud, nagu on märgitud raamistiku punktis 16, on see, et ülesande andmise aktis peavad olema „d) hüvitusmehhanismi kirjeldus ning hüvitise arvutamise, järelevalve ja läbivaatamise parameetrid“.
- (138) Hüvitise arvutamisel võetakse aluseks hanke tehnilise kirjelduse D lisas kindlaks määratud parameetrid ning kohaldatav jaotussüsteem, et teha vahet üldist majandushuvi pakkuval teenusel ja kaubanduslikul tegevusel ⁽¹⁾. D lisas on esitatud järgmine tabel.

Tabel 2

Avaliku teenuse eelarves kasutatavad parameetrid ⁽¹⁾

A:	Kaugreisijatega seotud kogutulu
B:	Kaugreisijatega seotud reisijakulu
C:	Reisijatega seotud netotulu (A+B)
D:	Pardamüügiga seotud tulu
E:	Kauba ja autodega seotud netotulu
F:	Muu tulu
G:	Omatulu kokku (C+D+E+F)
H:	Teenuse riigihange
I:	Tulu kokku (G+H)
J:	Turvameeskond
K:	Õli ja kütus
L:	Remont ja hooldus
M:	Sadamakulud
N:	Kindlustuskulud
O:	Laevade amortisatsioon/laevapere
P:	Finantseerimise puhaskulud
Q:	Veomahuga seotud kulud kokku (J+K+L+M+N+P)
R:	Müüdud kauba maksumus
S:	Muu meeskond kui turvameeskond
T:	Turunduskulud ja müügikorraldus

⁽¹⁾ Tehnilise kirjelduse C lisast selgub, et rannikuliini kulud jagatakse veomahuga seotud kuludeks ja reisijakuludeks, kusjuures mõlemal kulukategoorial on eraldi jaotussüsteem. Veomahuga seotud kulude jaotumise valemi väljatöötamisel on tehtud kindlaks riigihangelepingu alusel nõutava reisijakilomeetrite arvu ja Hurtigruteni tegeliku reisijakilomeetrite arvu suhe. Reisijakulude jaotumise valemi väljatöötamisel on tehtud kindlaks kaugreisijate läbitavate kilomeetrite eeldatava arvu ja muude reisijate läbitavate kilomeetrite eeldatava arvu suhe.

U:	Halduskulud
V:	Muud kulud
W:	Reisijakulud kokku (R+S+T+U+V)
X:	Avaliku teenuse kulud kokku (Q+W)
Y:	Netotulemus enne makse (I-X)

(¹) Norra ametiasutuste kinnitusel ei hõlma need parameetrid eeldatavaid tagasimakseid, mis tulenevad meremeeste maksutagastuskavast (vt EFTA järelevalveameti otsus nr 085/16/COL jätta esitamata vastuväited meremeeste palkamise puhul kohaldatava maksutagastuskava (2016–2026) suhtes, mis on kättesaadav aadressil <http://www.eftasurv.int/media/esa-docs/physical/085-16-COL.pdf>).

- (139) Hurtigruten on koostanud kooskõlas hanke tehnilise kirjeldusega eraldi eelarve, mis hõlmab kõiki avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud liiniga seotud kulusid ja tulusid (kasutades 2011. aasta hindu, mida on korrigeeritud vastavalt Norra statistikaameti kuluindeksile). Vastavalt tehnilise kirjelduse punktile 4.9.2 on selle eraldi arvepidamise eesmärk tagada nende kulude ja tulude prognoositavus, mille alusel leping võidakse läbi vaadata, nagu on ette nähtud Hurtigruteni lepingu punktides 6 ja 7 (¹). Veel üks eesmärk on dokumenteerida asjaolu, et hankemenetlus ei hõlma avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud teenuste ja kommertsteenuste ebaseaduslikku ristsubsideerimist.
- (140) Nagu on märgitud menetluse algatamise otsuses, on Hurtigruteni lepingus aastateks 2012–2019 kindlaks määratud mereveoteenuste eest makstav iga-aastane hüvitis, mis põhineb minimaalsel reserveeritud veomahul ja kuludel, mis on jaotatud avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindatavate reisijate aastas läbitavate kilomeetrite hinnangulise osakaalu põhjal. See summa põhineb D lisas esitatud kulukategooriatel, nagu on näidatud eespool tabelis 2, ja hilisematel läbirääkimistel. Läbirääkimiste tulemusel vähendati hüvitist võrreldes Hurtigruteni alge pakkumisega (²).
- (141) Seoses Hurtigruteni lepingu punktiga 4–1(3) (kus on sätestatud, et kokkulepitud käitamise ärajäämist kuni kümnel päeval aastas ühe laeva kohta, mille põhjus on kokkulepitud käitamisega seotud korraline hooldus või ettenägematu talitlushäire (rendivaba periood), loetakse lepingu nõuetekohaseks täitmiseks ja see ei too kaasa kokkulepitud tasu vähendamist kooskõlas punktiga 9–2) märgib järelevalveamet, et kümnepäevane piirmäär (110 päeva aastas kogu laevastiku kohta) põhineb varasemate aastate dokumenteeritud tõenditel, mis kinnitavad, et kavandatud hoolduse ja ettenägematu talitlushäirete jaoks on vaja vähemalt 110 käitamispäeva aastas. Lisaks oli see parameeter olemas hankedokumentide hulka kuulunud lepingu eelnõus ja jäi lõplikus lepingus muutmata.
- (142) Seoses Hurtigruteni lepingu punktidega 6 ja 7 märgib järelevalveamet, et mõlemad punktid sisaldavad teatud sätteid, mis käsitlevad hüvitise kohandamist seoses muudatustega toodangus või ettenägematu sündmuste korral.

(¹) Punktis 6 on öeldud: „mõlemad lepinguosalisel võivad nõuda lepinguperioodil läbirääkimisi seoses toodangus toimunud muudatustega. Need muudatused, mis ei tohi olla olulised, võivad hõlmata toodangu suurenemist või vähenemist, muudatusi kvaliteedis või veomahus või külastatavate sadamate lisandumist või väljajätmist. Muudatused võivad puudutada ülejäänud lepinguperioodi või lühemaid ajavahemikke. Tasu kohandatakse vastavalt muudatustest tulenevatele kuludele ja tuludele. Kulude ja tulude jaotamisel lähtutakse raamatupidamisarvestuse lahususest“. Punktis 7 on öeldud: 1 „juhul kui aktidesse, eeskirjadesse või õigusaktidesse tehakse muudatused, mida lepinguosalisel ei saanud lepingu sõlmimisel õigustatult ette näha ja millega kaasnevad teenuse riigihankelepinguga seotud olulised lisakulud või oluline lisakokkuhoid, võivad mõlemad lepinguosalisel nõuda läbirääkimisi seoses hankija makstava tasu erakorralise kohandamisega, toodangus toimunud muudatuse või muu meetmega [...]“. Lepingus mis tahes läbivaatamisel lähtutakse raamatupidamisarvestuse lahususest. Muudatust peetakse lepinguosalise jaoks oluliseks, kui see puudutab enam kui 5 % asjaomase aasta jaoks kokku lepitud tasust [...]“.

(²) Läbirääkimised tõid kaasa ka teatud muudatused, mis lisati hankelepingu eelnõusse (vt Hurtigruteni lepingu punkt 4–1(3) (marsruudid navigatsiooniteenuste pakkumise nõuded), punkt 7 (lepingu läbivaatamine), punkt 8 (vääramatu jõud) ja punkt 9–2 (tegevuse ärajäämine)).

- (143) Selles kontekstis, nagu märkis EFTA kohus Hurtigruteni kohtuasjas, „i) on loogiline, et hinnates riigiabi, mis on antud sellise avaliku teenindamise lepingu läbivaatamisklausli alusel, nagu 2004. aasta lepingu artikkel 8, võetakse nõuetekohaselt arvesse seda, kas lepingu kui terviku parameetrid on kehtestatud objektiivselt ja läbipaistvalt, kuivõrd kõnealune klausel on avaliku teenindamise lepingu lahutamatu osa“ ⁽¹⁾.
- (144) EFTA kohus rõhutas ka seda, et alati tuleb kinni pidada läbipaistvuse põhimõttest. „[...] Norra oleks vajaduse korral võinud näha pakkumiskutses ette võimaluse edukatele pakujatele maksete tegemise tingimusi teatud asjaoludel muuta, sätestades eeskätt täpse korra ettenägematu kahju ja ettenägematute kulude katmise jaoks mis tahes lisahüvitise andmiseks ⁽²⁾.
- (145) Järelevalveamet leiab, et Hurtigruteni lepingus on kirjeldatud piisavalt hüvitusmehhanismi ning määratletud objektiivselt ja läbipaistvalt hüvitise parameetrid, kehtestades eraldi eelarve, mis hõlmab kõiki avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud liinidega seotud kulusid ja tulusid, ning välistab seega igasuguse üldist majandushuvi pakkuva teenuse mõiste kuritarvitamise, ⁽³⁾ nagu on näidatud eespool. Seepärast tuleks seoses Hurtigruteni lepingu punktide 6 ja 7 sätetega, mis käsitlevad hüvitise kohandamist toodangus aset leidvate muudatuste või ettenägematute sündmuste korral, rõhutada, et kumbki neist sätetest ei muuda oluliselt hüvitusmehhanismi ega sea kahtluse alla selle parameetreid.
- (146) Peale selle on raamistiku punkti 16 alapunktis e öeldud, et ülesande andmise aktis tuleb täpsustada „ülemääraste hüvitiste maksmise vältimise ja tagasinõudmise kord“.
- (147) Järelevalveamet ei välistanud menetluse algatamise otsuses, et Hurtigrutenile võidi anda avaliku teenuse osutamise eest ülemäärast hüvitist, sest muu hulgas ei sisalda Hurtigruteni leping ühtki tagastamisklauslit, mille kohaselt kokkulepitud kasumimarginaali ületamise korral tuleks ülejääk tagastada riigile või arvata maha järgmisel aastal või lepinguperioodi jooksul makstavast hüvitisest ⁽⁴⁾. Norra ametiasutused on tööpoolest kinnitanud, et Hurtigruteni leping ei sisalda ühtki sellist konkreetset kokkulepet, kui jätta kõrvale lepingu punkti 7 läbivaatamissäte, mis võib teatud määral kaasa tuua ülemäärase hüvitise vältimise ja tagasinõudmise.
- (148) Kaebuse esitajad on juhtinud tähelepanu ka sellele, et Hurtigruteni lepingus ei ole hüvitise ülemäära, millega hoitaks ära ülemäärase hüvitise maksmine.
- (149) Järelevalveametil ei ole enam kahtlusi seoses sellise sätte puudumisega Hurtigruteni lepingus. Ehkki mis tahes ülemäärase hüvitise tagasinõudmise korra lisamine ülesande andmise akti suurendab protsessi objektiivsust ja läbipaistvust, ei ole see raamistikust tulenevalt rangelt vajalik, „[k]ui EFTA riik on eelnevalt kehtestanud kindla hüvitise taseme, mis arvestab ja kaasab piisavalt tõhususe kasvu, mida võib avaliku teenuse osutaja puhul ülesande andmise akti kehtivuse ajal tulude ja kulude õige jaotuse ja mõistlike ootuste alusel eeldada [...], piirdub ülemäärase hüvitise kontroll selle kontrollimisega, kas kasumi tase, millele teenusepakkujal on vastavalt ülesande andmise aktile õigus, on ettevaatavalt tööpoolest mõistlik“ ⁽⁵⁾.
- (150) Hurtigruteni lepingu aluseks on eelnevalt kogu lepingu kestuse ajaks kehtestatud ja aja jooksul vähendatav koguhüvitis, mis pidevalt sunnib ettevõtjat suurendama oma tõhusust, et lepingu alusel saavutatav tegelik majanduslik tulemus jääks aja jooksul samaks.
- (151) Järelevalveamet võtab sellegipoolest teadmiseks Norra ametiasutuste kavatsuse lisada selline tagastamismehhanism tulevaste avaliku teenindamise kohustust käsitlevasse lepingusse, mis sõlmitakse seoses mereveeteenustega liinil Bergen–Kirkenes. See aitab vältida olukorda, mille puhul tulevikus antav abi on kokkusobimatu ja tuleb tagasi nõuda.

⁽¹⁾ Kohtuotsus Hurtigruten, liidetud kohtuasjad E-10/11 ja E-11/11, EFTA kohtu lahendid 2012, lk 758, punkt 122.

⁽²⁾ Kohtuotsus Hurtigruten, liidetud kohtuasjad E-10/11 ja E-11/11, EFTA kohtu lahendid 2012, lk 758, punkt 127.

⁽³⁾ Vt sellega seoses kohtuotsus Coordination bruxelloise d'institutions sociales et de santé (CBI) vs. Euroopa Komisjon, T-137/10, EU:T:2012:584, punkt 191.

⁽⁴⁾ Menetluse algatamise otsuse punkt 75.

⁽⁵⁾ ELT L 161, 13.6.2013, lk 12 (II lisa), ja EMP kaasanne nr 34, 13.6.2013, lk 1, punkt 50.

4.2.3. Ülesande kestus

- (152) Ülesande seitsmeaastane kestus on kooskõlas raamistikus ja merekabotaaži määruises sätestatud nõudega ⁽¹⁾.

4.2.4. Hüvitise suurus ja ülemäärase hüvitise vältimine

- (153) Vastavalt raamistiku punktile 21 ei tohi „[h]üvitise suurus [...] ületada üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise kohustuse täitmiseks vajalikke netokulusid koos mõistliku kasumiga“.
- (154) Raamistiku punktis 23 on öeldud, et „[k]ui hüvitis põhineb tervenisti või osaliselt eeldataval kuludel ja tuludel [nagu käesoleva juhtumi puhul], tuleb need täpsustada ülesande andmise aktis. Need peavad põhinema selle majanduskeskkonna usutavatel ja jälgitavatel parameetritel, kus üldist majandushuvi pakkuvat teenust osutatakse“.
- (155) Peale selle – nagu on märgitud eespool põhjenduses 149 –, juhul kui eelnevalt on kehtestatud kindel hüvitise tase, nagu käesoleva juhtumi puhul, tuleb vastavalt raamistikule ülemäärase hüvitise kontrollimisel vaadelda vaid seda, kas kasumi tase on ettevaatavalt mõistlik.
- (156) Lõpetuseks on raamistiku punktis 44 öeldud, et „kui ettevõtja tegevus hõlmab nii üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamist kui ka muud tegevust, peavad sisemisest raamatupidamisarvestusest üheselt selguma üldist majandushuvi pakkuvate teenuste ning muude teenuste osutamisega seonduvad kulud ja tulud kooskõlas punktis 31 sätestatud põhimõtetega“.
- (157) Eespool öeldut arvesse võttes hindab järelevalveamet kõigepealt kaebuse esitajate väiteid ning seejärel vaatleb, kas Hurtigruteni leping toob kaasa ülemäärase hüvitamise kas kaubandusliku tegevuse võimaliku ristsubsideerimise või ülemäärase kasumi säilitamise teel.

4.2.4.1. Kaebuse esitajate väited

- (158) Kaebuse esitajate väidetes, mida on kirjeldatud üksikasjalikumalt eespool põhjenduses (16), on lühidalt öeldud järgmist:
- i) Hurtigruten ei reserveeri veomahtu avalikku teenust tarbivate reisijate jaoks, vaid pigem müüb seda ristlusreisijatele, ilma et avaliku teenuse eest makstav hüvitis sealjuures väheneks;
 - ii) hüvitis avaliku teenuse osutamise eest on võrreldes eelmise lepinguperioodiga oluliselt suurenenud;
 - iii) Hurtigruten saab jätkuvalt hüvitist teenuste eest, mida ei ole osutatud; ja viimasena,
 - iv) Hurtigruten üritab jätkuvalt välja kaubelda väiksemaid sadamatasusid, ilma et avaliku teenuse eest makstav hüvitis sealjuures väheneks.
- (159) Mis puudutab esimest punkti, siis raamistiku punkti 21 kohaselt kaetakse hüvitisega üksnes avaliku teenindamise kohustuse täitmisel tekkinud kulud. Seda arvesse võttes ei saa hüvitist, mis on antud väljaspool avaliku teenuse osutamist tekkinud kulude katmiseks, pidada avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest antud hüvitiseks.
- (160) Menetluse algatamise otsuses väitis järelevalveamet, et kui avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindatavate reisijate jaoks ette nähtud veomahtu (reisija- ja kajutikohad) müüakse kaubanduslikel alustel teenindatavatele ristlusreisijatele, makstakse Hurtigrutenile sama teenuse eest ilmselgelt kaks korda, mis tähendaks põhimõtteliselt ülemäärase hüvitise maksmist. Seetõttu – kuna aastas võib olla ajavahemikke, kus veomahtu kasutatakse avalikku teenust tarbivate reisijate jaoks rohkem – ei saanud järelevalveamet välistada, et Hurtigruteni lepingus kasutatava mehhanismiga makstakse Hurtigrutenile ülemäärast hüvitist, kuivõrd selles ei võeta arvesse aasta jooksul esinevaid (hooajalisi) erinevusi veomahu kasutamise tasemes ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Vt ka komisjoni teatis, milles käsitletakse nõukogu määruse (EMÜ) nr 3577/92 (teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaži)) tõlgendamist (COM(2014) 232 final, 22.4.2014, punkt 5.5.2).

⁽²⁾ Punktid 65–66.

- (161) Nagu eespool punktis 1.2.1 on juba öeldud, on Hurtigruteni lepingu eesmärk tagada piisav veomaht, et rahuldada aasta ringi rannikuliinil Bergen–Kirkenes avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindatavate reisijate nõudlus. Selliste reisijate jaoks ette nähtud vaba veomahu olemasolu korral ei nähta Hurtigruteni lepinguga, mis on netosummas kajastatud leping, ette põhjendamatut keeldu Hurtigrutenil müüa pileteid ristlusreisijatele, seni kuni sellega ei seata ohtu avaliku teenuse osutamist.
- (162) Üldist majandushuvi pakkuva teenuse määratluse raames tunnistatakse ka seda, et veomahu kasutamises võib tulenevalt kõnealuse teenuse laadist esineda märkimisväärsed piirkondlikke ja hooajalisi kõikumisi, millega kaasneb paratamatult see, et laevadel on, eriti väljaspool kõrghooaega, Hurtigruteni lepingus sätestatud miinimumnõuete piiresse jääv vaba veomaht.
- (163) Norra ametiasutused on teatanud ja dokumenteerinud, et Hurtigruteni laevade veomahu kasutusmäär on võrdlemisi madal ([...] %). Seepärast jääb enamikul juhtudel üle avaliku teenindamise kohustuse täitmise jaoks ette nähtud veomahtu, mida saaks vajaduse korral müüa kommertsreisijatele (vt eespool punktis 5.3 BDO 2016. aasta esimene aruanne). Samas tähendab reserveeritud veomaht Norra ametiasutuste selgitusel seda, et Hurtigrutenil ei ole võimalust optimeerida oma tegevust ja maksimeerida oma kasumit, näiteks kasutades laevu väljaspool kõrghooaega mujal.
- (164) Väidetud on ka seda, et vaid harvadel juhtudel ei ole avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindatavatel reisijatel olnud võimalik saada minimaalse reserveeritud veomahu raamesse jäävat piletit. Norra ametiasutuste sõnul on see aga hüvitatud reisitagatise kasutamisega ⁽¹⁾.
- (165) Kuigi reisitagatise kasutamine selliste avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindatavate reisijate puhul, kellel ei ole õnnestunud saada minimaalse reserveeritud veomahu raamesse jäävat piletit, ei ole täielikult kooskõlas määratud avaliku teenindamise kohustuse nõuetega, ei saa seda pidada asjaoluks, mis on kaasa toonud mõistlikku kasumit ületava ülemäärase hüvitise maksmise.
- (166) Teise punktiga seoses rõhutab järelevalveamet, et hinnates seda, kas praegune Hurtigruteni leping toob kaasa ülemäärase hüvitise maksmise, võtab ta arvesse kõiki konkreetse avaliku teenuse osutamiseks vajalikke kulusid ja kogu teenitud tulu. See hindamine ei sõltu eelmistel lepinguperioodidel makstud hüvitistest ⁽²⁾.
- (167) Nagu on toonitatud eespool põhjendustes 136–151, on ülesande andmise aktis ehk Hurtigruteni lepingus kirjeldatud üksikasjalikult hüvitise parameetreid ning eraldi raamatupidamisarvestuse metoodikat, kus on eri kulukategooriate jaoks eraldi jaotussüsteemid, milles tehakse vahet üldist majandushuvi pakkuva teenuse ja kaubandusliku tegevuse kuludel ja tuludel, mille tulemuseks on netohüvitis enne makse.
- (168) Seepärast järeldab järelevalveamet, et hüvitise märkimisväärne suurenemine võrreldes eelmise lepinguperioodiga ei viita iseenesest ülemäärase hüvitise maksmisele, kui arvesse on võetud kõiki asjakohaseid kulusid ja tulusid. Seda, kas tegemist võib olla ristsubsideerimise või ülemäärase kasumiga, hindab järelevalveamet allpool punktides 4.2.4.2 ja 4.2.4.3.
- (169) Seoses väitega, et Hurtigruten saab jätkuvalt hüvitist teenuste eest, mida ei ole osutatud, ei näe järelevalveamet enam ülemäärase hüvitise maksmise ohtu. Seega nõustub ta Norra ametiasutuste märkustega, mida on kirjeldatud eespool põhjendustes 51–54.
- (170) Seoses viimase punktiga ehk Hurtigruteni püüetega leppida kokku väiksemates sadamatasudes, ilma et Norra ametiasutuste makstav hüvitis sealjuures väheneks, tuleb rõhutada, et kõnealuse lepingu taoliste netosummas kajastatud lepingute puhul, kus ettevõtja kannab kogu lepinguperioodil kulude ja tuludega seotud riski, piirdub järelevalveamet selle hindamisega, kas on antud ülemäärast hüvitist, mis ületab mõistlikku kasumit (vt allpool punkt 4.2.4.3).

⁽¹⁾ Vt põhjendus 49.

⁽²⁾ Norra ametiasutused maksid Hurtigrutenile samade avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud liinide teenindamiseks ajavahemikus 2005–2012 hüvitist kogusummas 1 899,7 miljonit Norra krooni. Täpsemalt oli 2011. aastaks makstud hüvitise suurus 236,8 miljonit Norra krooni. Vt järelevalveameti otsus nr 205/11/COL ettevõtja Hurtigruten osutatavat teenust käsitleva lisalepingu kohta (ELT L 175, 5.7.2012, lk 19, ja EMP kaasanne nr 37, 5.7.2012, lk 1)), punkt 2.

4.2.4.2. Kaubandusliku tegevuse võimalik ristsubsideerimine

- (171) Kui üksus osutab nii üldist majandushuvi pakkuvat teenust kui ka tegeleb kaubandusliku tegevusega, peaks olema olemas kuluarvestussüsteem kandmaks hoolt selle eest, et ettevõtja kaubanduslikku tegevust ei subsideeritaks üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise jaoks antava avaliku teenindamise hüvitise kaudu.
- (172) Raamistiku punktis 31 on sätestatud, et „[j]uhul kui ettevõtja tegevus ei piirdu üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisega, võivad arvesse võetavad kulud hõlmata kõiki avaliku teenuse pakkumise kohustuse täitmiseks vajalikke otseseid kulusid ja asjakohast osa kaudsetest kuludest, mis on ühised nii üldist majandushuvi pakkuvate teenuste pakkumise kui ka muu tegevuse puhul. Kulud, mis on seotud muu tegevusega, peavad hõlmama kõiki otseseid kulusid ja asjakohase osa ühistest kuludest“.
- (173) Lisaks sedastab Euroopa Kohus BUPA kohtuotsuses, viidates hüvitise vajalikkusele ja proportsionaalsusele, et „arvestades liikmesriigi kaalutusõigust sellise ülesande ja selle rakendamistingimuste määratlemisel, sh keerulistest majandusnäitajatest sõltuvat hinnangut nimetatud ülesande täitmisel tekkinud lisakuludele, on komisjoni kontroll piiratud ilmse vea olemasolu kontrollimisega“ ning „komisjoni kontroll [...] [on] tingimata piiratud kontrollimisega, kas esiteks see süsteem tugineb ilmselgelt ekslikele majanduslikele ja faktilistele eeldusele, ja teiseks, kas see süsteem on ilmselgelt sobimatu taotletud eesmärkide saavutamiseks“⁽¹⁾.
- (174) Eespool põhjenduses 94 on öeldud, et ligikaudu 60 % Hurtigruteni veomahuga seotud püsikuludest kaetakse avaliku teenuse eest makstava hüvitisega, samas kui vaid 30 % reisijatega seotud muutuvkuludest kantakse avaliku teenindamise kohustuse täitmisega seotud kulude alla (lähtudes avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindatavate reisijate läbitavate kilomeetrite hinnangulisest arvust). Seepärast tuleb järelevalveametil hinnata seda, kas süsteem, mille alusel avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindatavate reisijate jaoks reserveeritud veomaht (320 reisijakohta) toob kaasa selle, et 60 % veomahuga seotud püsikuludest kantakse avaliku teenindamise kohustuse täitmisega seotud kulude alla, on taotletavate eesmärkide saavutamiseks ebaproportsionaalne ja sobimatu.
- (175) Norra ametiasutused on rakendanud jaotusmetoodikat, mis põhineb eri kulukategooriate jaoks ette nähtud kulude jaotumise valemil, nagu on selgitatud eespool põhjendustes 64 ja 65.
- (176) Eriti mis puudutab ühiseid püsikulusid, siis need jaotatakse vastavalt sellele reisijateveo kogumahu osale, mis on reserveeritud avaliku teenindamise kohustuse täitmise raames teenindatavate reisijate jaoks.
- (177) Järelevalveamet on juba tunnistanud, et see minimaalne reserveeritud veomaht on osa selgelt kindlaks määratud üldist majandushuvi pakkuvast teenusest, hoolimata sellest, et keskmine veomahu kasutamise määr on avaliku teenuse puhul madal (vt eespool punkt 1.2.1). Peale selle on leitud, et sellise üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisel on paratamatud piirkondlikud ja hooajalised kõikumised ning seetõttu on paratamatu ka see, et märkimisväärne osa kulubaasist, mis suures osas koosneb püsikuludest, kantakse avaliku teenindamise kohustuse täitmisega seotud kulude alla.
- (178) Lisaks tuleb toonitada, et Hurtigruteni arvepidamissüsteem, mida on kirjeldatud eespool põhjendustes 138, 139, 144 ja 145, võimaldab kindlaks teha avaliku teenindamise kohustuse täitmisega ja kaubandusliku tegevusega seotud eri kulud ja tulud. Seda tehakse objektiivselt ja läbipaistvalt, määrares eraldi raamatupidamisarvestustes eelnevalt kindlaks hüvitise parameetrid, tehes vahet eri kulukategooriatel, et lõplik hüvitis kajastaks üksnes avaliku teenindamise kohustuse täitmisest tulenevaid kulusid ja tulusid.
- (179) Eespool öeldut arvesse võttes on järelevalveamet jõudnud järeldusele, et kulude jaotus tundub olevat üldist majandushuvi pakkuva teenuse määratluse valguses vastuvõetav ning et puuduvad piisavad tõendid, mis viitaksid sellele, et ühiste püsikulude jaotus on ilmselgelt vigane, võimaldades kaubandusliku tegevuse ristsubsideerimist.

⁽¹⁾ Kohtuotsus British United Provident Association Ltd (BUPA), BUPA Insurance Ltd ja Bupa Ireland Ltd vs. Euroopa Komisjon, T-289/03, EU:T:2008:29, punktid 220 ja 222.

4.2.4.3. Mõistlik kasum

- (180) Järelevalveamet peab hindama, kas kapitali tasuvuse määr on kooskõlas sellega, „mida vajab keskmine ettevõtja, kaaludes riski taset arvestades, kas pakkuda kogu ülesande andmise akti kehtivuse ajal üldist majandushuvi pakkuvat teenust või mitte“ (raamistiku punkt 33).
- (181) Järelevalveamet avaldas oma menetluse algatamise otsuses kahtlust seoses metoodikaga, mida kasutades Norra ametiasutused olid arvutanud, et Hurtigruteni kasumimarginaal oli Hurtigruteni lepingu puhul [...] % ⁽¹⁾.
- (182) Raamistiku punktis 37 on öeldud, et „[k]ui üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamine on seotud olulise äri- või lepinguriskiga, näiteks seepärast, et hüvitist on kindlasummalise makse kujul, mis katab eeldatavad netokulud ja mõistliku kasumi, ja ettevõtja toimib konkurentsipõhises keskkonnas, siis ei või mõistlik kasum ületada taset, mis vastab riski tasemega proportsionaalsele kapitali tasuvuse määrale. See määr tuleks määrata võimaluse korral kindlaks viitega sellisele kapitali tasuvuse määrale, mis saavutatakse samalaadsete avaliku teenuse lepingute puhul konkurentsipõhistel tingimustel (näiteks pakkumismenetluse raames sõlmitud lepingud). Kui sellist meetodit ei ole võimalik kasutada, võib kasutada muid kapitali tasuvuse kindlaksmääramise meetodeid koos põhjendusega“.
- (183) Norra ametiasutused esitasid uurimise käigus rohkem teavet enne pakkumiskutse avaldamist tehtud finantshindamiste kohta, kirjeldades eeldatavaid kulusid ja tulusid ning prognoositud kapitali tasuvuse määra. Nad väitsid, et maksueelse kasumi näitaja [...] % ei kujuta endast tasuvuse määra, vaid on kokkulepitud hüvitise jääktulemus, mis on seotud eelarves ette nähtud kulude ja tuludega, ning seda ei ole sobiv kasutada mõistliku kasumi mõõtmiseks.
- (184) Vastavalt BDO tehtud eelnevatele hindamistele (vt eespool punkt 5.4) oli tasuvuse määr esitatud kui kapitali kaalutud keskmine hind pärast maksude mahaarvamist ja eelduste kohaselt pidi see jääma vahemiku [...]–[...] % ülemisse ossa. Seejärel kasutati neid tulemusi Hurtigruteni pakkumuse hindamiseks, Norra ametiasutusi ajendasid need alustama ettevõtjaga läbirääkimisi, mille tulemusel hüvitist vähendati. Hanke raames esitatud Hurtigruteni hinnanguliste kulude ja tulude põhjal leiti, et kokkulepitud hüvitise puhul on rakendatud kapitali tasuvus umbes [...] %. See näitaja on läbi vaadatud ja seda on põhjendatud BDO 2016. aasta teises aruandes, milles leitakse, et eelnevalt prognoositud tasuvuse määr [...] % jäi asjakohaste võrdlusmäärade piiresse ja rakendatud kapitali tegelik tasuvus oli avaliku teenindamise kohustust hõlmava lepingu puhul aastatel 2012–2015 keskmiselt [...] % (vt eespool põhjendused 73 ja 74).
- (185) Võttes arvesse eespool kirjeldatud (st rakendatud kapitali tasuvuse eelnev analüüs, milleks võrreldi seda kapitali kaalutud keskmise hinnaga, asjakohase diskontomäära kasutamine ja võrdlev analüüs teiste ristlusreise korraldavate ettevõtjatega), peab järelevalveamet eelnevalt kokku lepitud eeldatava kasumi taset seda liiki tegevuse puhul mõistlikuks, võttes muu hulgas arvesse kaasnevaid riske (nt suur püsikulude baas, väike sissetulek, toodangus aset leidvatest kõrvalekalletest tingitud lisakulud).
- (186) Pealegi tulenes prognoositud kasumimarginaal riigihankemenetlusest (sh läbirääkimistest), mis küll ei võimaldanud välja valida ettevõtjat, kes suudaks pakkuda mereveoteenust üldsusele kõige odavamalt, kuid milles võeti arvesse teatavaid kaitsemeetmeid, et ära hoida avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest ülemäärase hüvitise maksmine ⁽²⁾.

4.2.5. Täiendavad nõuded, mida võib vaja olla selleks, et vältida kaubanduse arengu mõjutamist sellises ulatuses, mis oleks vastuolus EMP huvidega

- (187) Järelevalveamet võtab teadmiseks asjaolu, et Norra ametiasutused korraldasid ajavahemikuks 2012–2019 Bergen–Kirkenesi rannikuliini käitamiseks teenuseosutaja väljavalimiseks hankemenetluse. Kuigi hankemenetluse raames esitati vaid üks pakkumus, ei ole ühtki märki sellest, et see menetlus oleks kaasa toonud mis tahes konkurentsimoontonutuse mereveosektoris, ka ei ole järelevalveamet saanud ühtki sellist väidet asjakohastelt konkurentidelt.

⁽¹⁾ Punkt 59.

⁽²⁾ Ehkki riigihankelepung ei sisalda tagastatismehhanismi, mis on üldjuhul eelistatim mehhanism, et tagada võimaliku ülemäärase hüvitise tagastamine Norra ametiasutustele, aitab Hurtigruteni lepingu punkti 7 läbivaatamissäte vähemalt mingil määral sellist ülemäärast hüvitist vältida ja tagasi nõuda.

- (188) Edasi täheldab järelevalveamet, et Hurtigruteni lepingu alusel saadav hüvitis ei võimalda ettevõtjal ristsubsideerida oma kaubanduslikku tegevust näiteks ühiste püsikulude ilmselt ebaproportsionaalse jaotamise kaudu ega võimalda ettevõtjal seda teha ülemäärase kasumi teenimise teel. Hurtigruteni lepingu alusel kaetakse vaid avaliku teenusega seotud kulud ja mõistlik kasum.
- (189) Seepärast ei pea järelevalveamet vajalikuks kehtestada lisatingimusi, et tagada Hurtigruteni lepingu kokkusobivus EMP lepinguga, kuid kutsub sellegipoolest Norra ametiasutusi üles kaaluma oma põhjenduses 113 esitatud soovitusi.

5. KOKKUVÕTE

- (190) Eespool öeldut arvesse võtte leiab järelevalveamet, et hüvitis, mida Hurtigruten temaga sõlmitud lepingu alusel sai, on EMP lepingu artikli 59 lõike 2 alusel EMP lepinguga kokkusobiv abi,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Hurtigruteni lepingu alusel antud hüvitis on vastavalt EMP lepingu artikli 61 lõikele 1 riigiabi. Abi andes rikuti protokoll nr 3 I osa artikli 1 lõike 3 kohast teavitamiskohustust.

Artikkel 2

Hurtigruteni lepingu alusel antud hüvitist peetakse EMP lepingu artikli 59 lõike 2 alusel EMP lepinguga kokkusobivaks.

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud Norra Kuningriigile.

Artikkel 4

Ainult otsuse ingliskeelne tekst on autentne.

Brüssel, 29. märts 2017

EFTA järelevalveameti nimel

esimees

Sven Erik SVEDMAN

kolleegiumi liige

Frank J. BÜCHEL

PARANDUSED

Protokoll, millega määratakse kindlaks Euroopa Ühenduse ja Mosambiigi Vabariigi vahelise kalanduslase partnerluslepinguga ette nähtud kalapüügivõimalused ja rahaline toetus, alla kirjutatud Brüsselis 1. veebruaril 2012 – parandused

(18058/11, 11.1.2012)

(Euroopa Liidu Teataja L 46, 17. veebruar 2012)

1. Lisa 2. liites

(18058/11, 11.1.2012, lk P/EU/MZ/Lisa/2.liide/et 1)

(ELT L 46, 17.2.2012, lk 23)

asendatakse

„Geograafilised koordinaadid:

Punkt	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Laiuskraad	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
Pikkuskraad	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“

järgmisega:

„Geograafilised koordinaadid:

PUNKT	LAIUSKRAAD	LAIUSKRAAD KRAADIDES, MINUTITES JA SEKUNDITES (lõunalaius)	PIKKUSKRAAD	PIKKUSKRAAD KRAADIDES, MINUTITES JA SEKUNDITES (idapikkus)
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

PUNKT	LAIUSKRAAD	LAIUSKRAAD KRAADIDES, MINUTITES JA SEKUNDITES (lõunalaius)	PIKKUSKRAAD	PIKKUSKRAAD KRAADIDES, MINUTITES JA SEKUNDITES (idapikkus)
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

PUNKT	LAIUSKRAAD	LAIUSKRAAD KRAADIDES, MINUTITES JA SEKUNDITES (lõunalaius)	PIKKUSKRAAD	PIKKUSKRAAD KRAADIDES, MINUTITES JA SEKUNDITES (idapikkus)
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

PUNKT	LAIUSKRAAD	LAIUSKRAAD KRAADIDES, MINUTITES JA SEKUNDITES (lõunalaius)	PIKKUSKRAAD	PIKKUSKRAAD KRAADIDES, MINUTITES JA SEKUNDITES (idapikkus)
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

PUNKT	LAIUSKRAAD	LAIUSKRAAD KRAADIDES, MINUTITES JA SEKUNDITES (lõunalaius)	PIKKUSKRAAD	PIKKUSKRAAD KRAADIDES, MINUTITES JA SEKUNDITES (idapikkus)
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

PUNKT	LAIUSKRAAD	LAIUSKRAAD KRAADIDES, MINUTITES JA SEKUNDITES (lõunalaius)	PIKKUSKRAAD	PIKKUSKRAAD KRAADIDES, MINUTITES JA SEKUNDITES (idapikkus)
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

PUNKT	LAIUSKRAAD	LAIUSKRAAD KRAADIDES, MINUTITES JA SEKUNDITES (lõunalaius)	PIKKUSKRAAD	PIKKUSKRAAD KRAADIDES, MINUTITES JA SEKUNDITES (idapikkus)
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

PUNKT	LAIUSKRAAD	LAIUSKRAAD KRAADIDES, MINUTITES JA SEKUNDITES (lõunalaius)	PIKKUSKRAAD	PIKKUSKRAAD KRAADIDES, MINUTITES JA SEKUNDITES (idapikkus)
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

PUNKT	LAIUSKRAAD	LAIUSKRAAD KRAADIDES, MINUTITES JA SEKUNDITES (lõunalaius)	PIKKUSKRAAD	PIKKUSKRAAD KRAADIDES, MINUTITES JA SEKUNDITES (idapikkus)
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
Maa Lähtejoon	26,85861111	26° 51' 31"	32,89210833	32° 53' 31.59" ^u

2. Lisa 4. liites

a) pealkirjas

(18058/11, 11.1.2012, lk P/EU/MZ/Lisa/4.liide/et 1)

(ELT L 46, 17.2.2012, lk 25)

asendatakse „... MOSAMBIIGI MAJANDUSVÖÖNDIS“

järgmisega: „... MOSAMBIIGI VETES“;

b) 1. ja 2. jaos

(18058/11, 11.1.2012, lk P/EU/MZ/Lisa/4.liide/et 2-3)

(ELT L 46, 17.2.2012, lk 25–26)

asendatakse „majandusvöönd“

järgmisega: „Mosambiigi veed“ vastavas käändes;

c) 3. jaos

(18058/11, 11.1.2012, lk P/EU/MZ/Lisa/4.liide/et 4)

(ELT L 46, 17.2.2012, lk 26)

asendatakse „Väljapüük Mosambiigi majandusvööndis (kg)“

järgmisega: „Väljapüük Mosambiigi vetes (kg)“.

ISSN 1977-0650 (elektroniline väljaanne)
ISSN 1725-5082 (paberväljaanne)



Euroopa Liidu Väljaannete Talitus
2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

ET