



### Sommario

#### II Atti non legislativi

##### REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento (UE) 2018/885 della Commissione, del 20 giugno 2018, che modifica l'allegato VI del regolamento (CE) n. 1223/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui prodotti cosmetici <sup>(1)</sup>** ..... 1
- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) 2018/886 della Commissione, del 20 giugno 2018, relativo ad alcune misure di politica commerciale riguardanti determinati prodotti originari degli Stati Uniti d'America e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2018/724** ..... 5

#### III Altri atti

##### SPAZIO ECONOMICO EUROPEO

- ★ **Decisione dell'Autorità di vigilanza EFTA n. 70/17/COL, del 29 marzo 2017, sull'accordo per i servizi marittimi di Hurtigruten 2012-2019 (Norvegia) [2018/887]** ..... 19

#### Rettifiche

- ★ **Rettifica del protocollo che fissa le possibilità di pesca e la contropartita finanziaria previste dall'accordo di partenariato nel settore della pesca tra la Comunità europea e la Repubblica del Mozambico (GU L 46 del 17.2.2012)** ..... 45
- ★ **Rettifica della direttiva (UE) 2017/2455 del Consiglio, del 5 dicembre 2017, che modifica la direttiva 2006/112/CE e la direttiva 2009/132/CE per quanto riguarda taluni obblighi in materia di imposta sul valore aggiunto per le prestazioni di servizi e le vendite a distanza di beni (GU L 348 del 29.12.2017)** ..... 54

<sup>(1)</sup> Testo rilevante ai fini del SEE.

- ★ **Rettifica del regolamento delegato (UE) 2018/625 della Commissione, del 5 marzo 2018, che integra il regolamento (UE) 2017/1001 del Parlamento europeo e del Consiglio sul marchio dell'Unione europea e abroga il regolamento delegato (UE) 2017/1430 (GU L 104 del 24.4.2018)** 55

## II

(Atti non legislativi)

## REGOLAMENTI

## REGOLAMENTO (UE) 2018/885 DELLA COMMISSIONE

del 20 giugno 2018

che modifica l'allegato VI del regolamento (CE) n. 1223/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui prodotti cosmetici

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1223/2009 del Parlamento europeo e Consiglio, del 30 novembre 2009, sui prodotti cosmetici <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 31, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Il 2,2'-metilene-bis-6(2H-benzotriazolo-2-il)-4-(1,1,3,3-tetrametilbutile)fenolo/Bisotrizole, denominato Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbutylphenol (MBBT) secondo la nomenclatura internazionale degli ingredienti cosmetici, è autorizzato per l'impiego come filtro UV nei prodotti cosmetici, al numero d'ordine 23 dell'allegato VI del regolamento (CE) n. 1223/2009. Attualmente l'impiego di MBBT (nano) come filtro UV nei prodotti cosmetici non è regolamentato.
- (2) Nel suo parere del 25 marzo 2015 <sup>(2)</sup> il comitato scientifico della sicurezza dei consumatori (CSSC) ha concluso che l'impiego di MBBT (nano) come filtro UV, con le caratteristiche indicate nel parere e ad una concentrazione massima del 10 % p/p in prodotti cosmetici per applicazione cutanea, non comporta rischi per la salute umana in seguito ad applicazione su pelle sana e intatta o su pelle danneggiata. Le caratteristiche indicate nel parere del CSSC riguardano le proprietà fisico-chimiche del materiale (quali purezza, dimensione media delle particelle, distribuzione dimensionale numerica).
- (3) Il CSSC ha ritenuto inoltre che le conclusioni del suo parere del 25 marzo 2015 non si applicano agli impieghi che possono comportare l'esposizione dei polmoni dell'utilizzatore finale al MBBT (nano) mediante inalazione.
- (4) Alla luce del parere del CSSC e al fine di tener conto del progresso tecnico e scientifico, l'uso di MBBT (nano) come filtro UV nei prodotti cosmetici, secondo le specifiche del CSSC, dovrebbe essere autorizzato a una concentrazione massima del 10 % p/p, fatta eccezione per le applicazioni che possono comportare l'esposizione mediante inalazione dei polmoni dell'utilizzatore finale al MBBT (nano).
- (5) È pertanto opportuno modificare di conseguenza l'allegato VI del regolamento (CE) n. 1223/2009.
- (6) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato permanente per i prodotti cosmetici,

<sup>(1)</sup> GUL 342 del 22.12.2009, pag. 59.

<sup>(2)</sup> SCCS/1546/15, revisione del 25 giugno 2015: [http://ec.europa.eu/health/scientific\\_committees/consumer\\_safety/docs/sccs\\_o\\_168.pdf](http://ec.europa.eu/health/scientific_committees/consumer_safety/docs/sccs_o_168.pdf).

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

L'allegato VI del regolamento (CE) n. 1223/2009 è modificato conformemente all'allegato del presente regolamento.

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 20 giugno 2018

*Per la Commissione*  
*Il presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

\_\_\_\_\_

## ALLEGATO

L'allegato VI del regolamento (CE) n. 1223/2009 è così modificato:

1) il numero d'ordine 23 è sostituito dal seguente:

Riferimento Numero	Identificazione della sostanza				Condizioni			Testo relativo alle modalità d'impiego e avvertenze
	Denominazione chimica/INN/XAN	Denominazione comune nel glos- sario degli ingre- dienti	Numero CAS	Numero CE	Tipo di prodotto, parti del corpo	Concentrazione massima nei prepa- rati pronti per l'uso	Altre	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
«23	2,2'-metilene-bis-6(2H-benzotriazolo-2-il)-4-(1,1,3,3-tetrametilbutil)fenolo/Bisoctrizole	Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbutylphenol	103597-45-1	403-800-1		10 % (*)		

(\*) In caso di uso combinato di Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbutylphenol e di Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbutylphenol (nano), la somma non deve superare il limite indicato nella colonna g.;

2) è inserito il numero d'ordine 23 bis:

Riferimento Numero	Identificazione della sostanza				Condizioni			Testo relativo alle modalità d'impiego e avvertenze
	Denominazione chimica/INN/XAN	Denominazione comune nel glos- sario degli ingre- dienti	Numero CAS	Numero CE	Tipo di prodotto, parti del corpo	Concentrazione massima nei prepa- rati pronti per l'uso	Altre	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
«23 bis	2,2'-metilene-bis-6(2H-benzotriazolo-2-il)-4-(1,1,3,3-tetrametilbutil)fenolo/Bisoctrizole	Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbutylphenol (nano)	103597-45-1	403-800-1		10 % (*)	Da non usare nelle applicazioni che possano comportare un'esposizione dei polmoni dell'utilizzatore finale per inalazione.  Sono consentiti solo i nanomateriali con le seguenti caratteristiche: — purezza $\geq$ 98,5 % con la frazione dell'isomero 2,2'-metilene-bis-6(2H-benzotriazolo-2-il)-4-(isoottile)fenolo) non superiore all'1,5 %;	

Riferimento Numero	Identificazione della sostanza				Condizioni			Testo relativo alle modalità d'impiego e avvertenze
	Denominazione chimica/INN/XAN	Denominazione comune nel glos- sario degli ingre- dienti	Numero CAS	Numero CE	Tipo di prodotto, parti del corpo	Concentrazione massima nei prepa- rati pronti per l'uso	Altre	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
							<ul style="list-style-type: none"> <li>— solubilità &lt; 5 ng/L in acqua a 25 °C;</li> <li>— coefficiente di ripartizione (Log Pow): 12,7 a 25 °C;</li> <li>— non rivestito;</li> <li>— dimensione media delle particelle D50 (50 % del numero al di sotto di tale diametro): ≥ 120 nm della distribuzione della massa e/o ≥ 60 nm della distribuzione dimensionale numerica.</li> </ul>	

(\*) In caso di uso combinato di Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbutylphenol e di Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbutylphenol (nano), la somma non deve superare il limite indicato nella colonna g.»

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2018/886 DELLA COMMISSIONE****del 20 giugno 2018****relativo ad alcune misure di politica commerciale riguardanti determinati prodotti originari degli Stati Uniti d'America e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2018/724**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 654/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, relativo all'esercizio dei diritti dell'Unione per l'applicazione e il rispetto delle norme commerciali internazionali <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 4, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) In conformità del regolamento di esecuzione (UE) 2018/724 della Commissione <sup>(2)</sup>, la Commissione doveva informare per iscritto, non oltre il 18 maggio 2018, il Consiglio per gli scambi di merci dell'OMC che, salvo sua disapprovazione, l'Unione europea avrebbe sospeso l'applicazione agli scambi con gli Stati Uniti d'America (di seguito «Stati Uniti») delle concessioni tariffarie di cui all'accordo GATT del 1994 per quanto riguarda i prodotti elencati nell'allegato I e nell'allegato II del regolamento, in modo da consentire l'applicazione di dazi doganali supplementari sulle importazioni di tali prodotti originari degli Stati Uniti.
- (2) Il 18 maggio 2018 la Commissione ha presentato la suddetta comunicazione scritta e il Consiglio per gli scambi di merci dell'OMC non ha disapprovato la misura entro il termine di 30 giorni. L'Unione ha quindi sospeso, in seno all'OMC, l'applicazione delle concessioni tariffarie agli scambi con gli Stati Uniti, a norma del GATT 1994, per quanto concerne i suddetti prodotti.
- (3) L'8 marzo 2018 gli Stati Uniti hanno adottato misure di salvaguardia sotto forma di aumento delle tariffe doganali sulle importazioni di determinati prodotti di acciaio e di alluminio, con effetto a decorrere dal 23 marzo 2018 e con durata illimitata. Dopo due proroghe della data di applicazione effettiva dell'aumento delle tariffe per l'Unione europea, tale aumento ha preso effetto per l'Unione il 1° giugno 2018 con durata illimitata.
- (4) Di conseguenza, conformemente all'articolo 2 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/724, la Commissione dovrebbe imporre dazi doganali supplementari sui prodotti elencati nell'allegato I e nell'allegato II, come indicato nei considerando 6 e da 12 a 15 del medesimo regolamento, secondo le modalità di cui ai considerando 7 e da 16 a 19 di detto regolamento e nel rispetto dei termini prescritti di cui al considerando 5 di detto regolamento, in modo che:
  - a) i dazi supplementari ad valorem del 10 % e del 25 % sulle importazioni dei prodotti elencati nell'allegato I si applichino dalla data di entrata in vigore del presente regolamento e finché gli Stati Uniti non cessino di applicare le misure di salvaguardia ai prodotti provenienti dall'Unione;
  - b) i dazi supplementari ad valorem del 10 %, 25 %, 35 % e 50 % sulle importazioni dei prodotti elencati nell'allegato II si applichino a partire dal 1° giugno 2021 o, se precedente, dalla data in cui l'organo di risoluzione delle controversie dell'OMC adotta la decisione, o tale decisione gli viene notificata, secondo la quale le misure di salvaguardia imposte dagli Stati Uniti non sono conformi alle disposizioni pertinenti dell'accordo OMC. I dazi di cui sopra restano in vigore finché gli Stati Uniti non cessino di applicare le suddette misure all'Unione.
- (5) A causa di un errore materiale, è opportuno modificare il regolamento (UE) 2018/724. L'errore riguarda il dazio supplementare massimo per il codice NC 9504 40 00 nell'allegato I, che dovrebbe essere del 10 % anziché del 25 %. È opportuno modificare di conseguenza anche il considerando 12, l'articolo 2, lettera a) e l'allegato I di detto regolamento. I prodotti e il livello dei dazi supplementari che figurano nell'allegato I e nell'allegato II sono identici nel regolamento di esecuzione (UE) 2018/724, come modificato, e nel presente regolamento.
- (6) Il presente regolamento non pregiudica la questione della conformità delle misure di salvaguardia imposte dagli Stati Uniti alle disposizioni pertinenti dell'accordo OMC.

<sup>(1)</sup> Regolamento (UE) n. 654/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, relativo all'esercizio dei diritti dell'Unione per l'applicazione e il rispetto delle norme commerciali internazionali e recante modifica del regolamento (CE) n. 3286/94 del Consiglio che stabilisce le procedure comunitarie nel settore della politica commerciale comune al fine di garantire l'esercizio dei diritti della Comunità nell'ambito delle norme commerciali internazionali, in particolare di quelle istituite sotto gli auspici dell'Organizzazione mondiale del commercio (GU L 189 del 27.6.2014, pag. 50).

<sup>(2)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2018/724 della Commissione, del 16 maggio 2018, relativo ad alcune misure di politica commerciale riguardanti determinati prodotti originari degli Stati Uniti d'America (GU L 122 del 17.5.2018, pag. 14).

- (7) La Commissione può modificare il presente regolamento, se lo ritiene opportuno, per tener conto di qualsiasi variazione o modifica delle misure di salvaguardia degli Stati Uniti, anche attraverso l'esclusione di prodotti o di imprese.
- (8) L'articolo 4 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/724 prevede che non si applichi un dazio supplementare ai prodotti elencati negli allegati di detto regolamento per i quali è stata rilasciata, prima della data di entrata in vigore del regolamento medesimo, una licenza d'importazione che comporti un'esenzione o una riduzione del dazio. Il regolamento prevede inoltre che non si applichi un dazio supplementare ai prodotti elencati negli allegati del medesimo regolamento per i quali gli importatori possano dimostrare che l'esportazione dagli Stati Uniti nell'Unione è avvenuta prima della data di applicazione del dazio supplementare.
- (9) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato sugli ostacoli agli scambi, istituito dal regolamento (UE) 2015/1843 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

L'Unione applica dazi doganali supplementari sulle importazioni nell'Unione dei prodotti elencati nell'allegato I e nell'allegato II del presente regolamento, originari degli Stati Uniti d'America (di seguito «Stati Uniti»).

#### Articolo 2

L'applicazione di dazi doganali supplementari su tali prodotti avviene nel modo seguente:

- a) nella prima fase, si applicano dazi supplementari ad valorem del 10 % e del 25 % sulle importazioni dei prodotti elencati nell'allegato I, come ivi specificato, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento;
- b) nella seconda fase, si applicano altri dazi ad valorem del 10 %, 25 %, 35 % e 50 % sulle importazioni dei prodotti elencati nell'allegato II, come ivi specificato,
- a decorrere dal 1° giugno 2021, oppure
- se precedente, a partire dal quinto giorno successivo alla data in cui l'organo di risoluzione delle controversie dell'OMC adotta la decisione, o tale decisione gli viene notificata, secondo la quale le misure di salvaguardia imposte dagli Stati Uniti non sono conformi alle disposizioni pertinenti dell'accordo OMC. In quest'ultimo caso, la Commissione pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* un avviso in cui è indicata la data di adozione o notifica di tale decisione.

#### Articolo 3

Il regolamento di esecuzione (UE) 2018/724 è così modificato:

- 1) il considerando 12 è sostituito dal seguente:

«Nel rispetto dei termini prescritti, di cui al considerando 5, i dazi doganali supplementari dovrebbero applicarsi, se o in quanto necessario, in due fasi. Nella prima fase potrebbero essere applicati con effetto immediato dazi ad valorem massimi del 10 % e del 25 % sulle importazioni dei prodotti elencati nell'allegato I, finché gli Stati Uniti non cessino di applicare le misure di salvaguardia ai prodotti provenienti dall'Unione.»;

- 2) all'articolo 2, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«nella prima fase sono applicati dazi ad valorem supplementari massimi del 10 % e del 25 % sulle importazioni dei prodotti elencati nell'allegato I, a partire dal 20 giugno 2018.»;

- 3) nell'allegato I, il dazio supplementare per il codice NC 9504 40 00 è così modificato:

l'aliquota «25 % » è sostituita dall'aliquota «10 %».

<sup>(1)</sup> Regolamento (UE) 2015/1843 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 ottobre 2015, che stabilisce le procedure dell'Unione nel settore della politica commerciale comune al fine di garantire l'esercizio dei diritti dell'Unione nell'ambito delle norme commerciali internazionali, in particolare di quelle istituite sotto gli auspici dell'Organizzazione mondiale del commercio (GUL 272 del 16.10.2015, pag. 1).

---

*Articolo 4*

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 20 giugno 2018

*Per la Commissione*  
*Il presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

---

## ALLEGATO I

**Prodotti soggetti a dazi supplementari nella prima fase**

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

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

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

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

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

NC 2018 <sup>(1)</sup>	Dazio supplementare
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 %

<sup>(1)</sup> I codici della nomenclatura sono ripresi dalla nomenclatura combinata definita all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio, del 23 luglio 1987, relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune (GU L 256 del 7.9.1987, pag. 1) e indicati nel relativo allegato I, validi al momento della pubblicazione del presente regolamento e, mutatis mutandis, quali modificati dalla normativa successiva, compreso da ultimo il regolamento di esecuzione (UE) 2017/1925 della Commissione, del 12 ottobre 2017, che modifica l'allegato I del regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune (GU L 282 del 31.10.2017, pag. 1).

## ALLEGATO II

**Prodotti soggetti ad altri dazi supplementari nella seconda fase**

NC 2018 <sup>(1)</sup>	Dazio supplementare
2008 93 11	25 %
2008 93 19	25 %
2008 93 29	25 %
2008 93 91	25 %
2008 93 93	25 %
2008 93 99	25 %
2208 30 11	25 %
2208 30 19	25 %
2208 30 82	25 %
2208 30 88	25 %
3301 12 10	10 %
3301 13 10	10 %
3301 90 10	10 %
3301 90 30	10 %
3301 90 90	10 %
3302 90 10	10 %
3302 90 90	10 %
3304 10 00	10 %
3305 30 00	10 %
4818 20 10	25 %
4818 20 91	35 %
4818 20 99	25 %
4818 30 00	25 %
4818 50 00	35 %
4818 90 10	25 %
4818 90 90	35 %
5606 00 91	10 %
5606 00 99	10 %
5907 00 00	10 %
5911 10 00	10 %
5911 20 00	10 %

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

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

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

NC 2018 <sup>(1)</sup>	Dazio supplementare
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 %

<sup>(1)</sup> I codici della nomenclatura sono ripresi dalla nomenclatura combinata definita all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio, del 23 luglio 1987, relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune (GU L 256 del 7.9.1987, pag. 1) e indicati nel relativo allegato I, validi al momento della pubblicazione del presente regolamento e, mutatis mutandis, quali modificati dalla normativa successiva, compreso da ultimo il regolamento di esecuzione (UE) 2017/1925 della Commissione, del 12 ottobre 2017, che modifica l'allegato I del regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune (GU L 282 del 31.10.2017, pag. 1).

## III

(Altri atti)

## SPAZIO ECONOMICO EUROPEO

## DECISIONE DELL'AUTORITÀ DI VIGILANZA EFTA

N. 70/17/COL

del 29 marzo 2017

**sull'accordo per i servizi marittimi di Hurtigruten 2012-2019 (Norvegia) [2018/887]**

L'AUTORITÀ DI VIGILANZA EFTA («l'Autorità»),

visto:

l'accordo sullo Spazio economico europeo («l'accordo SEE»), in particolare l'articolo 59, paragrafo 2, e l'articolo 61;

il protocollo 26 dell'accordo SEE;

l'accordo fra gli Stati EFTA sull'istituzione di un'Autorità di vigilanza e di una Corte di giustizia (l'accordo sull'Autorità di vigilanza e sulla Corte), in particolare l'articolo 24;

il protocollo 3 dell'accordo sull'Autorità di vigilanza e sulla Corte («protocollo 3»), in particolare l'articolo 1 della parte I e l'articolo 4, paragrafo 4, l'articolo 6 e l'articolo 13 della parte II;

considerando quanto segue:

## I. FATTI

## 1. PROCEDIMENTO

- (1) Con messaggio di posta elettronica del 28 aprile 2014 l'Autorità ha ricevuto una denuncia relativa a un presunto aiuto incompatibile concesso a Hurtigruten ASA («Hurtigruten») nel quadro dell'accordo per servizi marittimi per la linea costiera Bergen-Kirkenes («accordo Hurtigruten» o «AH») per il periodo dal 1° gennaio 2012 al 31 dicembre 2019.
- (2) Una seconda denuncia relativa all'AH è stata ricevuta il 9 luglio 2014. Le due denunce sono indipendenti, tuttavia presentano talune questioni che si sovrappongono. Dato che entrambe le denunce si riferiscono all'AH, la presente decisione le tratterà congiuntamente e, nel corso del testo, farà riferimento congiuntamente alle stesse come alle «denunce» (e farà altresì riferimento ai «denunciati»).
- (3) Con lettera del 13 giugno 2014 (integrata da una lettera datata 10 luglio 2014), l'Autorità ha richiesto informazioni alle autorità norvegesi. Con lettera del 22 settembre 2014 le autorità norvegesi hanno risposto alla richiesta di informazioni. Un'ulteriore richiesta di informazioni è stata inviata alle autorità norvegesi il 21 novembre 2014, alle quali le autorità norvegesi hanno risposto con lettera del 16 gennaio 2015.
- (4) Il 9 dicembre 2015 l'Autorità ha adottato la decisione 490/15/COL di avvio del procedimento di indagine formale relativo a un presunto aiuto illegale concesso nel quadro dell'AH (la «decisione di avvio»). La decisione di avvio è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e nel relativo Supplemento SEE in data 30 giugno 2016 <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> GU C 236 del 30.6.2016, pag. 29 e Supplemento SEE n. 36 del 30.6.2016, pag. 14.

- (5) Le autorità norvegesi hanno presentato osservazioni in merito alla decisione di avvio con lettera del 16 febbraio 2016 <sup>(1)</sup>. I denunciati hanno fornito informazioni supplementari in risposta alle osservazioni delle autorità norvegesi <sup>(2)</sup>. L'Autorità non ha ricevuto ulteriori osservazioni da parte di terzi in relazione alla decisione di avvio.
- (6) Con lettera del 12 ottobre 2016, l'Autorità ha richiesto informazioni alle autorità norvegesi. Con lettere datate 21 novembre 2016 e 21 dicembre 2016, le autorità norvegesi hanno risposto a tale richiesta di informazioni <sup>(3)</sup>.

## 2. CONTESTO - L'ACCORDO HURTIGRUTEN

- (7) Hurtigruten opera servizi di trasporto combinato di persone e merci lungo la costa norvegese tra Bergen e Kirkenes, come illustrato nel diagramma che segue:

### La linea costiera Bergen-Kirkenes



- (8) La gestione del servizio per parti del periodo dal 1° gennaio 2005 al 31 dicembre 2012 è stata oggetto della decisione dell'Autorità n. 205/11/COL <sup>(4)</sup>. In tale decisione l'Autorità ha concluso che Hurtigruten riceveva aiuti di Stato incompatibili con il funzionamento dell'accordo SEE, in quanto costituivano una forma di sovracompensazione per un obbligo di servizio pubblico e ha ordinato il recupero dell'aiuto.
- (9) La gestione del servizio per il periodo dal 1° gennaio 2012 al 31 dicembre 2019 è stata oggetto di una procedura di gara avviata il 30 giugno 2010, quando il capitolato d'oneri è stato pubblicato su Doffin (banca dati online per gli appalti pubblici) <sup>(5)</sup>.
- (10) A seguito di tale procedura di gara e sulla base di un'offerta presentata l'8 novembre 2010, il 13 aprile 2011 è stato firmato con Hurtigruten un contratto per la fornitura di servizi riguardante la linea costiera Bergen-Kirkenes per il periodo dal 1° gennaio 2012 al 31 dicembre 2019. Nell'ambito di tale contratto, Hurtigruten si impegna a effettuare collegamenti giornalieri tutto l'anno con scali in 32 porti intermedi tra Bergen e Kirkenes. Hurtigruten garantisce inoltre il trasporto di merci sulle rotte Tromsø-Kirkenes e Kirkenes-Tromsø. Come previsto nel contratto, i servizi devono rispettare determinati requisiti in termini di navi e di capacità. Le navi utilizzate sulla linea costiera devono avere almeno una capacità di 320 passeggeri, una capacità di 120 posti letto in cabina pari a passeggeri e una capacità di trasporto di merci pari a 150 europallet in una stiva con una altezza di carico normale. Le navi devono inoltre soddisfare i requisiti giuridici e tecnici indicati nella sezione 4.4 del capitolato d'oneri.

<sup>(1)</sup> Documento n. 793209.

<sup>(2)</sup> Documento n. 798816.

<sup>(3)</sup> Documenti nn. 827472 e 833077.

<sup>(4)</sup> GU L 175 del 5.7.2012, pag. 19 e Supplemento SEE n. 37 del 5.7.2012, pag. 1. Cfr. anche le cause riunite E-10/11 e E-11/11 *Hurtigruten* [2012] Raccolta Corte EFTA 758, a sostegno della decisione dell'Autorità.

<sup>(5)</sup> Cfr. [www.doffin.no](http://www.doffin.no).

- (11) I servizi marittimi per la linea Bergen-Kirkenes si basano su tariffe massime per quanto riguarda i passeggeri che si spostano da porto a porto (ossia i passeggeri del servizio pubblico) che devono essere approvate dalle autorità norvegesi. Secondo l'AH, «con il termine passeggeri da porto a porto si intendono quei passeggeri che acquistano biglietti per viaggiare su un percorso scelto secondo la tariffa normale, con eventuali supplementi per cabine e/o pasti a loro scelta. I prezzi dei servizi complementari devono corrispondere ai prezzi pubblicati per lo standard di cabina e pasto selezionati. In tali casi il prezzo complessivo deve corrispondere alla somma del prezzo del biglietto e dei singoli prezzi per i servizi complementari selezionati». La tariffa approvata rappresenta una media delle tariffe normali applicate su tale tratta al 1° ottobre 2004, rettificata in linea con l'indice dei prezzi al consumo. Eventuali modifiche successive alla tariffa normale devono essere approvate dalle autorità norvegesi.
- (12) Per gli altri passeggeri, Hurtigruten è libera di fissare i propri prezzi. Secondo l'AH, «gli altri passeggeri sono passeggeri che non sono "passeggeri da porto a porto". In altre parole si tratta di passeggeri che acquistano prodotti di viaggio per percorsi specifici, definiti dal fornitore e che comprendono almeno un pernottamento in cabina e almeno un pasto a bordo, per i quali il fornitore ha pubblicato un prezzo combinato per le voci incluse che non possono essere ricondotte ai singoli prezzi pubblicati per le stesse voci, e per i quali i passeggeri non avranno diritto a sconti definiti sui singoli componenti di viaggio del prodotto. Il concetto di "altri passeggeri" include anche quei passeggeri che acquistano un prodotto di viaggio definito dal fornitore con almeno i servizi complementari summenzionati a un prezzo combinato specificato per ogni giorno, ma nell'ambito dei quali i passeggeri stessi selezionano il tragitto al quale tali condizioni si applicano». Lo stesso vale per i prezzi delle cabine e dei pasti, nonché per il trasporto di merci.
- (13) Per quanto riguarda i servizi coperti dall'AH, le autorità norvegesi versano una compensazione totale di 5 120 milioni di NOK per gli otto anni di durata dell'accordo, espressa secondo i prezzi del 2011 e rettificata in base all'indice dei costi dell'Ufficio statistico norvegese per il trasporto marittimo nazionale <sup>(1)</sup>. La ripartizione della compensazione per ciascun anno è la seguente:

Tabella 1

**Compensazione annua ai sensi dell'AH**

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

- (14) Ai sensi dell'AH, Hurtigruten è tenuta a tenere conti separati per le attività svolte sulla linea Bergen-Kirkenes e le altre attività e tratte che non rientrano nel campo di applicazione dell'AH <sup>(2)</sup>. Inoltre, Hurtigruten è tenuta a tenere conti separati per le tratte soggette a obbligo di servizio pubblico («OSP») della linea costiera principale Bergen-Kirkenes e la parte commerciale della stessa tratta.

<sup>(1)</sup> Laddove l'indice dei costi dell'Ufficio statistico norvegese non fosse disponibile, verrà utilizzato l'indice dei prezzi al consumo dello stesso Ufficio.

<sup>(2)</sup> Come indicato nella decisione dell'Autorità n. 205/11/COL sull'accordo complementare sul servizio Hurtigruten (GU L 175 del 5.7.2012, pag. 19 e Supplemento SEE n. 37 del 5.7.2012, pag. 1), sezione I.2: «[o]ltre ai servizi coperti dall'accordo Hurtigruten, in quanto operatore commerciale la Hurtigruten offre viaggi andata e ritorno, escursioni e servizi di ristorazione sulla linea Bergen-Kirkenes. Inoltre, in collegamento con questa linea, la Hurtigruten fornisce anche servizi di trasporto nel fiordo di Geiranger, al di fuori dell'ambito di applicazione dell'accordo Hurtigruten. Inoltre, la Hurtigruten offre una serie di crociere in vari paesi europei, nonché in Russia, Antartide, Spitsbergen e Groenlandia».

3. LE DENUNCE <sup>(1)</sup>

- (15) Entrambi i denunciati hanno richiesto un trattamento riservato della loro identità.
- (16) La tesi dei denunciati secondo la quale Hurtigruten riceverebbe aiuti di Stato sotto forma di sovracompen-sazione, violando in tal modo gli articoli 61 e 59 dell'accordo SEE, si fonda sulle seguenti affermazioni:
1. la compensazione per la fornitura delle tratte soggette a obbligo di servizio pubblico è notevolmente aumentata rispetto al precedente periodo contrattuale;
  2. Hurtigruten continua a ricevere una compensazione per servizi che non vengono prestati:
    - a) Hurtigruten ha annullato tutti i collegamenti da e verso il porto di Mehamn (uno dei porti di scalo coperti dall'AH) dal gennaio 2014 al settembre 2014 senza alcuna giustificazione oggettiva o verifica professionale, dopo aver essa stessa parzialmente demolito la banchina del terminal nell'aprile 2012, banchina che Hurtigruten stava effettivamente utilizzando come ormeggio da oltre 20 mesi. Allo stesso tempo, la corrispondente compensazione concessa dalle autorità norvegesi non è stata ridotta, consentendo a Hurtigruten di ottenere risparmi mensili sui costi pari a 314 500 NOK. Di conseguenza, tanto la seconda quanto la terza condizione *Altmark* non sarebbero soddisfatte. La seconda condizione non è soddisfatta perché le autorità norvegesi non hanno stabilito un quadro o una politica per valutare oggettivamente e professionalmente la perdita di servizio dopo le pretese tecniche od operative da parte dell'impresa e non hanno incaricato nessuna agenzia della verifica delle pretese contestate. La terza condizione non sarebbe soddisfatta, secondo i denunciati, perché Hurtigruten ha ricevuto una compensazione piena per le tratte soggette a obbligo di servizio pubblico in relazione alle quali l'impresa beneficia di una sostanziale riduzione dei costi come conseguenza dell'interruzione dei servizi;
    - b) numerose denunce da parte di diversi porti e diverse autorità regionali in merito alle cancellazioni frequenti e arbitrarie operate da Hurtigruten sono state respinte dalle autorità norvegesi e non hanno comportato alcuna riduzione della compensazione. Secondo i denunciati, taluni porti risultano essere particolarmente afflitti dalle cancellazioni a causa degli esigui numeri di passeggeri e della bassa redditività, soprattutto durante la stagione invernale.

In particolare, i denunciati mettono in discussione la definizione di «forza maggiore» di cui alla sezione 8 dell'AH nella quale si fa riferimento a «condizioni atmosferiche estreme» senza l'utilizzo di criteri oggettivi <sup>(2)</sup>. I denunciati ritengono che tali condizioni non costituiscano causa di forza maggiore in linea con la sezione 8 dell'AH, che stabilisce in particolare che «[g]li impedimenti che la parte contraente avrebbe dovuto prendere in considerazione al momento della stipula dell'accordo o che poteva ragionevolmente prevedere di evitare o aggirare non devono essere considerati costituire causa di forza maggiore». Allo stesso tempo, i denunciati contestano la discrezionalità di Hurtigruten di abusare della sovranità assoluta del comandante della nave nel giustificare le cancellazioni che non sono dovute a manutenzione programmata o motivi tecnici ai sensi della sezione 4-1, terzo paragrafo, dell'AH.

In conclusione, i denunciati sostengono che le cancellazioni che non comportano alcuna riduzione della compensazione hanno un effetto negativo sulla gestione delle tratte soggette a obbligo di servizio pubblico e non soddisfino la seconda e la terza condizione *Altmark*.

3. Hurtigruten si è mostrata riluttante a pagare le tasse portuali, nonché i canoni di locazione e le spese di assistenza e ha smesso di pagare tali importi da gennaio 2014 a maggio 2014. Inoltre, fin dal 2011, tenta di assicurarsi accordi tariffari speciali e cerca di ottenere rimborsi di tali costi da tutti i porti pertinenti, pur mantenendo la compensazione degli obblighi di servizio pubblico allo stesso livello.
4. Hurtigruten non riserva capacità per i passeggeri trasportati in virtù dell'obbligo di servizio pubblico, ma al contrario vende la capacità di posti letto ai passeggeri in crociera. Di conseguenza, Hurtigruten viene pagata due volte per la stessa capacità, situazione questa che le offre un vantaggio compreso tra 50 e 100 milioni di NOK all'anno.

<sup>(1)</sup> Documenti nn. 748323 e 715314.

<sup>(2)</sup> I denunciati sottolineano il fatto che nel bando di gara per il periodo di contratto 2005-2012 la forza maggiore a causa di condizioni atmosferiche estreme è stata definita come velocità del vento superiori a 25 m/s (tempesta piena). Tuttavia, nell'attuale AH, le «condizioni atmosferiche estreme» sono definite come «condizioni nelle quali le condizioni dell'oceano e/o del vento sono tali per cui il comandante della nave valuta che sia pericoloso proseguire la navigazione e/o giungere a un porto specifico». Secondo i denunciati, tale aspetto ha determinato la maggior parte delle cancellazioni durante il periodo 2012-2013 in porti selezionati avvenute in condizioni di vento inferiori a 15 m/s.

## 4. RAGIONI PER L'AVVIO DELL'INDAGINE FORMALE

- (17) Nella decisione di avvio, l'Autorità ha valutato le quattro condizioni della sentenza *Altmark* e ha espresso dubbi in merito al fatto che nessuna di esse sembrava soddisfatta e che pertanto era stato concesso un vantaggio selettivo a Hurtigruten ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE <sup>(1)</sup>.
- (18) Per quanto riguarda la prima condizione relativa alla definizione chiara di un obbligo di servizio pubblico, l'Autorità ha dubitato che il requisito della capacità di riserva di cui alla sezione 4-2 dell'AH potesse essere classificato dalla Norvegia come un servizio di interesse economico generale («SIEG») tenuto conto del basso utilizzo della capacità per il servizio pubblico e delle fluttuazioni stagionali del trasporto commerciale di passeggeri. Inoltre, l'Autorità ha messo in discussione la definizione di SIEG data la mancanza di informazioni sull'utilizzo dei posti letto e il fatto che il trasporto di merci per la linea Tromsø-Kirkenes-Tromsø non sia stato assoggettato a una regolamentazione dei prezzi, come richiesto dall'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento sul cabotaggio marittimo <sup>(2)</sup>.
- (19) Per quanto riguarda la seconda condizione e il requisito che i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione debbano essere previamente definiti in modo oggettivo e trasparente, l'Autorità ha dubitato che il requisito della riserva di capacità fosse collegato al numero effettivo di passeggeri trasportati nel quadro dell'OSP. Non vi è stata, ad esempio, una metodologia obiettiva e trasparente per calcolare in anticipo il costo per passeggero/chilometro. Hurtigruten ha stilato un bilancio separato comprendente tutti i costi e i ricavi imputabili alle rotte assoggettate a OSP. Tuttavia, secondo l'Autorità, questa contabilità separata non ha mirato a stabilire in anticipo i parametri della compensazione, che dovrebbero essere direttamente connessi alle perdite e ai costi effettivi (costi in termini di capacità e di passeggeri) sostenuti da Hurtigruten.
- (20) L'Autorità ha altresì espresso dubbi in merito alle modalità di calcolo dei costi di Hurtigruten e alla precisione con la quale sono stati determinati i parametri durante la rettifica della compensazione, come previsto nelle sezioni 4-1 (terzo paragrafo), 6 e 7 dell'AH (ossia in caso di perdita di produzione, cambiamenti di produzione o in caso di eventi imprevisti). Inoltre, l'Autorità ha osservato che non vi erano parametri in uso per calcolare un margine di utile ragionevole e che l'importo della compensazione non riflette pienamente i parametri stabiliti se Hurtigruten tenta di negoziare tasse portuali inferiori pur mantenendo la compensazione allo stesso livello.
- (21) Per quanto riguarda la terza condizione, l'Autorità ha espresso dubbi sul fatto che le autorità norvegesi abbiano assicurato che la compensazione concessa non ecceda quanto necessario per coprire la totalità o una parte dei costi originati dall'assolvimento dell'OSP, tenendo conto dei relativi introiti e di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi.
- (22) Nel giungere a tale conclusione preliminare, l'Autorità ha trattato le seguenti affermazioni presentate dai denunciatori:
- i) Hurtigruten non riserva capacità per i passeggeri trasportati in virtù dell'obbligo di servizio pubblico, ma al contrario vende la capacità ai passeggeri in crociera, mantenendo la compensazione del servizio pubblico allo stesso livello;
  - ii) la compensazione per la fornitura del servizio pubblico è notevolmente aumentata rispetto al precedente periodo contrattuale;
  - iii) Hurtigruten continua a ricevere una compensazione per servizi che non vengono prestati;
  - iv) Hurtigruten cerca inoltre di ottenere tasse portuali meno onerose, mantenendo la compensazione del servizio pubblico allo stesso livello.
- (23) Infine, per quanto riguarda la quarta condizione *Altmark*, che richiede l'avvio di una procedura di gara d'appalto o la realizzazione di un'analisi comparativa con un operatore efficiente, l'Autorità, in riferimento alla procedura di gara svolta e risultante nell'unica offerta di Hurtigruten, ha dubitato che una siffatta procedura di gara potesse essere ritenuta sufficiente per garantire il minor costo per la collettività. Ciò è particolarmente vero in quanto Hurtigruten disponeva di un notevole vantaggio competitivo, che ha rafforzato la sua posizione nella procedura di gara, in quanto aveva già in suo possesso navi adatte ai requisiti del capitolato d'oneri.

<sup>(1)</sup> Sentenza nella causa *Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg contro Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Altmark)*, C-280/00, EU:C:2003:415, punto 75.

<sup>(2)</sup> Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo) (GU L 364 del 12.12.1992, pag. 7), integrato nell'accordo SEE mediante decisione del Comitato misto SEE n. 70/97 (GU L 30 del 5.2.1998, pag. 42 e Supplemento SEE n. 5 del 5.2.1998, pag. 175).

- (24) Inoltre, secondo il capitolato d'oneri, l'incarico di svolgere l'OSP è stato pubblicato sotto tre diverse forme, il che indicherebbe l'esistenza di ulteriori informazioni e/o di criteri di ponderazione. Poiché tali informazioni non erano incluse, l'Autorità ha dubitato che la gara, così concepita, abbia fornito ad altri potenziali offerenti, a parte Hurtigruten, l'incentivo di presentare offerte in conformità con i requisiti delle tre diverse alternative e per un'alternativa diversa da quella effettivamente scelta.
- (25) L'Autorità ha infine espresso dubbi sul fatto che l'AH sia compatibile con il funzionamento dell'accordo SEE, in quanto non ha ricevuto alcuna informazione dalle autorità norvegesi in merito alle considerazioni di compatibilità.

#### 5. OSSERVAZIONI DELLE AUTORITÀ NORVEGESI

- (26) Le autorità norvegesi ribadiscono la loro posizione secondo la quale l'AH non conferisce alcun aiuto di Stato a Hurtigruten, in quanto tutte e quattro le condizioni *Altmark* sarebbero soddisfatte.

##### 5.1. LE CONDIZIONI ALTMARK

- (27) In merito alla prima condizione *Altmark*, le autorità norvegesi sostengono che il servizio di interesse economico generale pertinente è il trasporto continuo e giornaliero di passeggeri e merci lungo tutta la costa norvegese con più di 30 porti di scalo, assicurando che sia disponibile una capacità sufficiente per i passeggeri OSP in tutte le tratte durante tutto l'anno. Il fatto che esista una capacità eccedente, ad esempio su alcune tratte e in particolare durante la stagione invernale, è inevitabile e non dovrebbe mettere in discussione la definizione di servizio di interesse economico generale. Inoltre, questa capacità di riserva non indica che sarebbero stati forniti servizi di trasporto analoghi in assenza dell'OSP, in particolare tenendo conto della mancanza di alternative corrispondenti date le peculiarità del servizio (ossia lunghe distanze, scarsa popolazione, condizioni atmosferiche avverse, per lo più costi fissi ecc.). Piuttosto, secondo le autorità norvegesi, la questione che l'Autorità dovrebbe esaminare consiste nella valutazione del fatto che vi sia stato un errore manifesto nel definire i requisiti di capacità a 320 per i passeggeri OSP e a 120 per i posti letto.
- (28) Nel rispondere all'affermazione formulata dall'Autorità nella decisione di avvio riguardante l'utilizzo della capacità e le variazioni stagionali <sup>(1)</sup>, le autorità norvegesi menzionano la decisione della Commissione 2013/435 relativa all'aiuto di Stato cui la Francia ha dato esecuzione in favore della Société Nationale Corse Méditerranée e della Compagnie Méridionale de Navigation (SNCM), nella quale si afferma che «[...] la Commissione reputa che la constatazione, su ogni linea in questione, di una carenza di iniziativa privata a fronte di un bisogno di trasporto chiaramente definito durante i soli periodi di bassa stagione sia sufficiente a giustificare l'inclusione del servizio di base nel perimetro del servizio pubblico durante tutto l'anno per tutte queste linee» <sup>(2)</sup>.
- (29) Durante l'indagine l'Autorità ha esaminato la possibilità che Hurtigruten disponga di una flotta flessibile in termini di dimensioni in base alle variazioni stagionali (ad esempio navi più piccole durante l'inverno e più grandi durante l'estate). Le autorità norvegesi hanno replicato che sebbene ciò sia teoricamente possibile, nella pratica sarebbe commercialmente impossibile poiché imporrebbe di disporre di una flotta estremamente ampia e della possibilità di dispiegare le navi più piccole altrove durante l'estate e le navi più grandi altrove durante l'inverno.
- (30) Inoltre, in merito a una questione sollevata dall'Autorità circa la dimensione minima necessaria delle navi per gestire la linea costiera Bergen-Kirkenes, le autorità norvegesi ritengono che sia necessaria una determinata dimensione date le condizioni atmosferiche avverse che si registrano talvolta lungo la linea, in maniera da assicurare il servizio e la sicurezza dei passeggeri e dell'equipaggio.
- (31) In ogni caso, secondo le autorità norvegesi, i costi di esercizio per la gestione di navi di dimensioni più piccole non sarebbero significativamente inferiori. Le informazioni fornite mostrano che i costi aumentano con la dimensione delle navi ma non sono proporzionali all'aumento della capacità e dei posti letto e che una tale maggiore capacità sarà venduta in un mercato commerciale e offrirà un contributo positivo (copertura di tutti i costi variabili e di parte dei costi fissi), riducendo così la necessità di ricorrere alla compensazione degli obblighi di servizio pubblico.

<sup>(1)</sup> Decisione di avvio, punto 43.

<sup>(2)</sup> GUL 220 del 17.8.2013, pag. 20, punto 147.

- (32) Inoltre, le autorità norvegesi hanno sottolineato che se tutte le navi della flotta presentassero le dimensioni minime possibili per la gestione della linea costiera, la compensazione concessa sarebbe palesemente insufficiente. Al contrario, l'utilizzo di navi più grandi che potrebbero essere utilizzate anche per scopi commerciali consentirebbe una ripartizione dei costi, riducendo quindi i costi per l'obbligo di servizio pubblico.
- (33) Per quanto riguarda la necessità di disporre della capacità stabilita le autorità norvegesi sostengono che la capacità è stata fissata a un livello adeguato (cfr. la seguente sezione 5.3 relativa alla prima relazione BDO del 2016).
- (34) Infine per quanto riguarda i dubbi dell'Autorità relativi al trasporto merci sulla linea Tromsø-Kirkenes-Tromsø e al fatto che tale servizio non è soggetto a regolamentazione dei prezzi, le autorità norvegesi sostengono che dall'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento sul cabotaggio marittimo non si desume che devono essere imposti tutti i requisiti indicati nello stesso. Hurtigruten ha stipulato un accordo con Nor Lines AS, tramite il quale l'intera capacità di trasporto delle merci è stata ceduta e la remunerazione annuale prevista ai sensi di tale accordo si riflette direttamente nel bilancio di Hurtigruten, come presentato nell'ambito della gara d'appalto.
- (35) In merito alla seconda condizione *Altmark*, le autorità norvegesi citano tra le altre cose la decisione del Tribunale nella causa *TV2/Denmark* contro *Commissione europea*, nell'ambito della quale il Tribunale ha dichiarato che la seconda condizione *Altmark* non è intesa imporre all'autorità nazionale l'obbligo di controllare l'importo delle spese sostenute dal beneficiario della compensazione <sup>(1)</sup>. Di conseguenza, secondo le autorità norvegesi, questa condizione non impone alcun limite agli aumenti di costo che potrebbero essere compensati. Piuttosto, le varie categorie di costi indicate nel capitolato d'oneri, che costituiscono la base della contabilità separata, combinate con adeguate chiavi di ripartizione per separare l'obbligo di servizio pubblico dai costi commerciali, hanno chiaramente l'obiettivo e l'effetto di stabilire i parametri della compensazione, mentre l'esecuzione del calcolo sottostante specifico dei costi è stata lasciata agli offerenti durante il processo di gara.
- (36) Secondo le autorità norvegesi, la seconda condizione *Altmark* non impone alle autorità concedenti di basare i loro calcoli dei parametri di compensazione esclusivamente su un modello «costo per passeggero/chilometro». Nel caso di specie, tenuto conto della complessità del servizio di interesse economico generale fornito, ciò non sarebbe semplicemente pertinente dato che l'importo della compensazione era fissato in anticipo su base annua per l'intero periodo dell'AH e Hurtigruten si sarebbe assunta il rischio tanto degli aumenti quanto delle diminuzioni dei costi e dei redditi.
- (37) Questo approccio di contratto netto dell'AH non viola, secondo la Norvegia, la seconda condizione *Altmark*. Come è stato sostenuto, questo meccanismo serve da incentivo affinché l'impresa gestisca il servizio nel modo più efficace possibile in termini di costi, offrendole così la possibilità di influenzare i propri margini di utile. Altrimenti, senza alcun incentivo ad influenzare i costi, presumibilmente si sarebbe avuto un costo più elevato per il servizio, in quanto l'impresa non avrebbe avuto alcun vantaggio nel gestire il servizio in maniera più efficiente. Di conseguenza, secondo le autorità norvegesi, la questione non è se un contratto netto, come l'AH, soddisfi la seconda condizione *Altmark* bensì se il livello di utile effettivamente raggiunto sia ragionevole, tenendo conto *inter alia* del livello di rischio associato alla prestazione del servizio di interesse economico generale.
- (38) Per quanto riguarda i negoziati condotti tra le parti, le autorità norvegesi affermano che, sebbene il livello effettivo di compensazione sia stato modificato a causa dei negoziati, i parametri e la metodologia per calcolare la compensazione non sono stati modificati in alcun modo. Tali negoziati hanno determinato una riduzione della compensazione di [...] milioni di NOK rispetto all'offerta iniziale, ossia da [...] milioni di NOK a 5 120 milioni di NOK, riflettendo comunque anche alcune modifiche apportate al contratto della gara d'appalto.
- (39) Per quanto riguarda i dubbi dell'Autorità in merito a diverse clausole contrattuali che consentono una rettifica della compensazione nel caso in cui, ad esempio, si verificano cambiamenti di produzione o eventi imprevisti, le autorità norvegesi sostengono che tali clausole non dovrebbero essere valutate individualmente bensì nell'ambito del contratto nel suo complesso <sup>(2)</sup>. Inoltre, ai sensi dell'AH tali clausole non possono portare a cambiamenti di produzione aventi una portata rilevante e la compensazione finale deve riflettere i maggiori costi o ricavi derivanti da tali cambiamenti. Nella presentazione norvegese si afferma altresì che queste clausole non intendono coprire perdite o costi imprevisti, bensì semplicemente assicurare il mantenimento dell'equilibrio economico dell'AH <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Sentenza nella causa T-674/11, ECLI:EU:T:2015:684, punto 103.

<sup>(2)</sup> Cfr. sentenza nelle cause riunite E-10/11 e E-11/11 *Hurtigruten* [2012] Raccolta Corte EFTA 758, punto 122.

<sup>(3)</sup> SNCM, punto 197.

- (40) Con riferimento alla disposizione in merito alle interruzioni di servizio per lavori di manutenzione di cui alla sezione 4-1 (terzo paragrafo) dell'AH, le autorità norvegesi ritengono che, a fronte dell'esperienza passata di Hurtigruten nella gestione del servizio, siano necessari almeno 110 giorni operativi (10 per ogni nave) l'anno per l'esecuzione della manutenzione programmata e la gestione di malfunzionamenti operativi imprevedibili, al fine di garantire che l'azienda rispetti tutti i requisiti applicabili per una prestazione sicura dei servizi in mare. Sono state fornite informazioni che dimostrano che nel periodo 2007-2014 nella maggior parte dei casi il massimale di 110 giorni è stato superato, il che indica quindi che tale massimale non è stato fissato a un valore elevato.
- (41) Per quanto riguarda le tasse portuali, le autorità norvegesi osservano che le stesse rappresentano un elemento di costo per Hurtigruten. Il livello delle tasse portuali e di altri oneri è stato basato sulla legge norvegese sui porti del 2009 ed è stato incluso in quanto tale nei documenti di gara. Tuttavia, dopo l'entrata in vigore dell'AH, a Hurtigruten sono stati notificati aumenti sostanziali dei prezzi in alcuni porti e un aumento generale dei prezzi in molti altri, aumenti superiori all'applicazione dell'indice d'inflazione contemplato nell'AH. Secondo le autorità norvegesi, dal 2009 si è registrato un aumento complessivo del 40,4 % delle tasse portuali (incluse le operazioni commerciali) <sup>(1)</sup>. Di conseguenza non si può ritenere che qualsiasi riduzione del nuovo e più elevato livello di tasse portuali costituisca un elemento per corroborare l'esistenza di un aiuto di Stato, in quanto la compensazione si basa sulle tasse portuali originarie, che erano inferiori.
- (42) Infine, per quanto riguarda i dubbi dell'Autorità in merito al fatto che non esista alcuna metodologia per calcolare un utile ragionevole, le autorità norvegesi affermano che detto utile è calcolato sulla base del risultato ante imposte (EBT) in relazione alle entrate totali, tenendo conto dei rischi particolari associati alla prestazione del servizio di interesse economico generale così come definiti, nonché in conformità con l'allegato D al capitolato d'onere che specifica in dettaglio come viene calcolata la compensazione per l'obbligo di servizio pubblico, oltre ai principi di ripartizione dei costi. Dopo i negoziati, la compensazione finale ha determinato un EBT di [...] %. Tuttavia, il margine di utile effettivo è stato chiaramente inferiore: [...] % (2012), [...] % (2013) e [...] % (2014). Inoltre, convertendo tale EBT in una misura più adeguata per misurare il rendimento, come il rendimento del capitale investito (ROCE), le autorità norvegesi hanno spiegato che il ROCE stimato del contratto si collocava entro un intervallo di valori ragionevole [cfr. punti (73) e (74) in appresso, relativi alla seconda relazione BDO del 2016].
- (43) In merito alla terza condizione *Altmark*, la risposta delle autorità norvegesi si fonda sull'affermazione dell'ampio margine discrezionale di cui esse godono in riferimento al modello di ripartizione dei costi e sul fatto che la valutazione dell'Autorità sia limitata alla questione se vi sia stato un errore manifesto nella valutazione o meno.
- (44) Le autorità norvegesi sottolineano altresì che tale condizione non implica necessariamente che per evitare la sovracompensazione debbano essere sempre in atto meccanismi di «*claw back*» (recupero) o accordi contrattuali volti a modificare il livello di compensazione. Piuttosto, «[q]ualsiasi meccanismo relativo alla selezione del prestatore del servizio deve [...] essere deciso in modo che il livello della compensazione venga determinato sulla base di tali elementi» <sup>(2)</sup>. Dato che finora Hurtigruten non ha ricevuto compensazioni superiori alla copertura dei costi e del margine di utile relativo alla compensazione concordata, non è stato necessario applicare un tale meccanismo di *claw back*.
- (45) Per quanto riguarda l'utile ragionevole, le autorità norvegesi hanno asserito che gli utili possono variare nel corso degli anni e che i contratti che forniscono incentivi al prestatore del servizio non implicano necessariamente una sovracompensazione.
- (46) Inoltre, le autorità norvegesi hanno spiegato che prima dalla pubblicazione degli inviti a presentare offerte era stata effettuata una valutazione finanziaria, che ha descritto le stime sui costi e sulle entrate, nonché le aspettative relative a un tasso di rendimento del capitale (ROC), presentato come costo medio ponderato del capitale (WACC), come rientranti in un intervallo compreso tra il [...] % e il [...] % del capitale totale <sup>(3)</sup>. Successivamente è stata condotta una valutazione finanziaria per esaminare l'offerta di Hurtigruten, la quale ha concluso che ciò avrebbe comportato un rendimento del capitale superiore al quale avrebbe potuto portare a sovvenzioni incrociate delle operazioni commerciali <sup>(4)</sup>. Di conseguenza, le autorità norvegesi hanno avviato negoziati che hanno determinato una riduzione della compensazione che è stata ritenuta accettabile [come descritto al punto (42)]. I risultati ottenuti attraverso i negoziati sono stati esaminati e corroborati dall'ultima valutazione finanziaria svolta dalla BDO (cfr. la sezione 5.4 in appresso sulla seconda relazione BDO del 2016).

<sup>(1)</sup> I denunciati affermano che secondo l'associazione dei porti norvegesi l'aumento dei costi sulla linea costiera dal 2009-2014 è stato pari a circa il 17 %. L'incremento è dovuto parzialmente all'aumento generale dei prezzi, determinato in parte dall'aumento della stazza media lorda della flotta di Hurtigruten e, in parte, dai maggiori costi di manutenzione e sviluppo delle infrastrutture dovuti a normative e norme più severe per i progetti infrastrutturali.

<sup>(2)</sup> Applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale (GU L 161 del 13.6.2013, pag. 12 (allegato I) e Supplemento SEE n. 34 del 13.6.2013, pag. 1) punto 60.

<sup>(3)</sup> Memo BDO, «*Price estimates, accounting separation and reporting*», Oslo 22 febbraio 2010.

<sup>(4)</sup> Memo BDO, «*The Bergen - Kirkenes route – New alternatives for price estimates*», Oslo 9 giugno 2010.

- (47) Per quanto riguarda la preoccupazione dell'Autorità espressa nella decisione di avvio secondo la quale Hurtigruten non riserva capacità per i passeggeri trasportati in virtù dell'obbligo di servizio pubblico, ma al contrario vende la capacità ai passeggeri in crociera, mantenendo la compensazione del servizio pubblico allo stesso livello, le autorità norvegesi sottolineano che l'AH non vieta a Hurtigruten di vendere biglietti a passeggeri in crociera fintantoché non vi è domanda da parte dei passeggeri OSP.
- (48) In ogni caso, secondo le autorità norvegesi, Hurtigruten presenta un utilizzo relativamente basso delle proprie navi ([...] %). Di conseguenza, nella stragrande maggioranza dei casi vi è capacità libera. Inoltre, il numero di biglietti commerciali extra venduti è solitamente esiguo (cfr. la sezione 5.3 in appresso relativa alla prima relazione BDO del 2016).
- (49) Le autorità norvegesi riconoscono che in rari casi, i passeggeri OSP non riescono a ottenere un posto letto, all'interno della capacità riservata di 120 posti. Tuttavia, ciò è compensato dalla garanzia di viaggio introdotta il 24 settembre 2014 <sup>(1)</sup>.
- (50) Per quanto riguarda la questione del sostanziale aumento della compensazione nel quadro dell'AH, rispetto al contratto precedente per il periodo 2005-2012, le autorità norvegesi asseriscono che l'attuale AH deve essere valutato in maniera indipendente rispetto a quello precedente, tenendo conto dei costi effettivi dell'esecuzione del servizio e dei principi di separazione dei conti così come illustrato nella relazione BDO del 2015 (cfr. sezione 5.2 in appresso).
- (51) Inoltre, in merito all'affermazione dell'Autorità secondo la quale Hurtigruten continua a ricevere una compensazione per servizi che non vengono prestati, le autorità norvegesi sottolineano che una gran parte dei costi derivanti dagli obblighi di prestazione di servizio pubblico è rappresentata da costi di capacità che non vengono influenzati dal numero di passeggeri a bordo in un dato momento. Inoltre, la cancellazione di scali presso determinati porti, ad esempio a causa di condizioni atmosferiche straordinarie, non riduce i costi fissi (ad eccezione delle tasse portuali), bensì genera costi aggiuntivi per l'impresa <sup>(2)</sup>.
- (52) Inoltre, nelle osservazioni presentate dalla stessa, la Norvegia ha sostenuto che il livello di compensazione previsto nel quadro dell'AH si fonda sulla ripartizione dei rischi e degli obblighi tra le parti. Ciò significa che il rischio di inadempimento a causa di condizioni atmosferiche estreme è stato trasferito all'autorità concedente nel contesto di negoziati condotti tra le parti e il livello di compensazione è stato quindi ridotto di conseguenza senza per questo creare difficoltà rispetto alla terza condizione *Altmark*.
- (53) Infine, per quanto riguarda le cancellazioni dei servizi al porto di Mehamn, le autorità norvegesi forniscono una descrizione degli eventi, indicando che i danni al porto sono stati risarciti dall'impresa nell'autunno del 2012 e che il porto non è stato riparato nonostante la richiesta di Hurtigruten. La mancata riparazione dei danni da parte delle autorità portuali ha portato a un graduale deterioramento del molo, che a sua volta, in seguito a un accordo con l'autorità concedente, ha fatto sì che l'impresa interrompesse gli scali presso il porto dal gennaio 2014 fino alla riparazione e riapertura dello stesso ai servizi di Hurtigruten nuovamente nel settembre 2014. Nel frattempo è stato istituito un trasporto via terra delle merci e il tempo di attracco presso il porto di Kjøllefjord è stato aumentato.
- (54) In ogni caso, le autorità norvegesi hanno asserito che nell'ambito del riesame finanziario del 2014, a causa del fatto che l'autorità concedente e Hurtigruten hanno raggiunto un accordo volto ad annullare gli scali presso il porto menzionato, tale cancellazione è stata considerata come un cambiamento di produzione ai sensi della sezione 6 dell'AH e ciò ha portato a una rettifica della compensazione finale. Di conseguenza tale cancellazione non può essere considerata una violazione dell'AH e non comporta alcuna sovracompensazione ai sensi dell'AH stesso.
- (55) Per quanto concerne la quarta condizione *Altmark* e i dubbi espressi dall'Autorità in merito al fatto che una procedura di gara, come quella del caso in esame nell'ambito della quale è stata presentata una sola offerta, possa essere ritenuta sufficiente per garantire il minor costo per la comunità, le autorità norvegesi sostengono che la procedura di gara in esame è stata svolta come una procedura aperta in conformità con le norme in materia di appalti pubblici.

<sup>(1)</sup> Nel caso in cui un passeggero OSP non sia in grado di ottenere un posto letto, ai sensi della garanzia di viaggio può richiedere un viaggio gratuito senza posto letto sul servizio di viaggio previsto oppure un viaggio gratuito con posto letto sul successivo servizio programmato. La garanzia di viaggio non è stata invocata nel 2014, ma è stata utilizzata 15 volte nel 2015.

<sup>(2)</sup> Relativi, tra l'altro, ai cambiamenti delle prenotazioni dei passeggeri, al reperimento di un trasporto alternativo per passeggeri e le merci, ai costi a copertura dei rimborsi, ai biglietti aerei, agli hotel, ai taxi e agli operatori di noleggio autobus.

- (56) Le autorità norvegesi sostengono altresì che l'utilizzo del «prezzo più basso» come unico criterio di aggiudicazione non possa essere considerato una violazione della quarta condizione *Altmark* <sup>(1)</sup>.
- (57) Inoltre, per quanto riguarda le tre linee alternative menzionate nell'offerta, le autorità norvegesi spiegano che, secondo la giurisprudenza dell'Ufficio norvegese per i reclami in materia di appalti pubblici (KOFA), se non vengono fornite indicazioni agli offerenti in merito alle alternative, l'aggiudicazione si deve basare su una valutazione che individui l'offerta che nel complesso sembra essere quella economicamente più vantaggiosa. Le autorità norvegesi fanno altresì riferimento al capitolato d'onere, nello specifico alla sezione 2.14, nella quale si afferma che l'amministrazione aggiudicatrice si riserva il diritto di scegliere liberamente tra le alternative offerte <sup>(2)</sup>.
- (58) Per quanto concerne la questione della presentazione di un'unica offerta, che in linea di principio non è sufficiente a garantire il rispetto della quarta condizione *Altmark*, le autorità norvegesi ritengono che tale aspetto non possa di per sé essere inteso come un'esclusione generale. Infatti occorre procedere a un'ulteriore valutazione volta a stabilire se la procedura d'appalto abbia comunque dato luogo a una concorrenza effettiva e sufficientemente aperta. Secondo le autorità norvegesi sono state adottate diverse misure per consentire la concorrenza tra i diversi operatori (ad esempio modelli alternativi, capacità ridotta, periodo di tempo sufficiente tra le offerte e la data di avvio, proroga del termine per la presentazione delle offerte). Inoltre Hurtigruten era consapevole del fatto che altre imprese avevano quantomeno mostrato interesse a partecipare alla procedura di gara.
- (59) Per quanto riguarda le condizioni di compatibilità, le autorità norvegesi riconoscono che la decisione SIEG non è applicabile in quanto l'AH ha superato la soglia di 300 000 passeggeri durante i due esercizi precedenti all'assegnazione dell'OSP <sup>(3)</sup>.
- (60) Sebbene, secondo la Norvegia, la misura non costituisca un aiuto di Stato ai sensi della sentenza *Altmark*, qualora la stessa dovesse essere valutata ai sensi della disciplina relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico dell'Autorità («la disciplina») <sup>(4)</sup>, la stessa soddisferebbe tutte le condizioni di compatibilità ivi specificate.
- (61) In particolare, in riferimento alla proporzionalità, le autorità norvegesi sostengono che i calcoli effettuati sono conformi ai requisiti della giurisprudenza e alla prassi decisionale della Commissione europea, in quanto sono stati presi in considerazione soltanto i costi effettivi per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico, nel rispetto di una ripartizione corretta dei costi e delle entrate tra OSP e servizi commerciali, nonché tenendo conto di un utile ragionevole pari a [...] % (EBT).

## 5.2. LA RELAZIONE BDO 2015 <sup>(5)</sup>

- (62) Le autorità norvegesi hanno commissionato una relazione alla società di consulenza BDO che ha esaminato i risultati finanziari a bilancio ed effettivi di Hurtigruten nel 2012 e nel 2013, al fine di individuare, separatamente: a) i servizi acquistati dal governo sulla linea Bergen-Kirkenes; e b) la totalità dei servizi forniti da Hurtigruten sulla stessa linea (ossia includendo tanto i servizi commerciali quanto quelli procurati dal governo).
- (63) Nello svolgimento di questo esercizio, BDO ha distinto tra i costi di capacità, i costi per i passeggeri e i costi relativi alle attività di commercializzazione e vendita.
- (64) I costi di capacità, che sono considerati costi fissi, sono definiti come i costi sostenuti dalle navi che percorrono la linea stabilita comprensiva dei porti di scalo specifici e devono includere tutte le attività connesse all'esercizio delle navi lungo la costa. I costi di capacità sono costituiti dai seguenti elementi: equipaggio preposto alla

<sup>(1)</sup> Applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale (GU L 161 del 13.6.2013, pag. 12 (allegato I) e Supplemento SEE n. 34 del 13.6.2013, pag. 1) punto 67.

<sup>(2)</sup> La sezione 2.14 continua affermando che: «[l]a scelta sarà effettuata sulla base di una valutazione del livello dei prezzi delle diverse alternative rispetto alle differenze di frequenza rappresentate dalle diverse alternative. Dopo aver selezionato un'alternativa, l'amministrazione aggiudicatrice sceglierà l'offerta che propone il prezzo più basso per l'intero termine del contratto (secondo i prezzi per il 2011)».

<sup>(3)</sup> Decisione della Commissione 2012/21/UE, del 20 dicembre 2011, riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale (GU L 7 dell'11.1.2012, pag. 3), integrata al punto (1) *nonies* dell'allegato XV, dell'accordo SEE.

<sup>(4)</sup> GU L 161 del 13.6.2013, pag. 12 (allegato II) e Supplemento SEE n. 34 del 13.6.2013, pag. 1.

<sup>(5)</sup> Memo BDO, «An assessment of Hurtigruten's reported income statements», Oslo 14 gennaio 2015.

sicurezza, olio e carburante, riparazioni e manutenzione, costi portuali, costi assicurativi, leasing/ammortamento delle navi e costi finanziari netti. I costi per i passeggeri, nonché i costi relativi alle attività di commercializzazione e vendita, sono tutti considerati costi variabili. Essi comprendono tutte le attività direttamente o indirettamente connesse al traffico passeggeri. I costi per i passeggeri includono i seguenti elementi: i costi delle merci vendute, l'equipaggio non incluso in quello preposto alla sicurezza, i costi di commercializzazione e le provvigioni di vendita, i costi amministrativi e gli altri costi.

- (65) I costi di capacità sono stati quindi allocati ai servizi procurati dal governo sulla base della quota di capacità riservata dal governo rispetto alla capacità totale della flotta, mentre i costi per i passeggeri sono stati allocati in base ai chilometri-passeggero che è stato stimato siano stati percorsi da viaggiatori a lunga percorrenza rispetto al numero totale di chilometri-passeggero per tutti i viaggiatori della flotta. I costi di commercializzazione e di vendita sono stati allocati ai servizi procurati dal governo sulla base della quota delle entrate nette stimate risultanti dai passeggeri in relazione ai passeggeri OSP rispetto al numero totale di viaggiatori.
- (66) Secondo la relazione, in entrambi i segmenti a) e b) di cui al punto precedente 62 e sia nel 2012 sia nel 2013, si è registrata un'insufficienza nei risultati effettivi di Hurtigruten rispetto alle cifre inserite a bilancio dall'impresa nei suoi documenti di gara. BDO sostiene che il fatto che Hurtigruten abbia registrato una perdita netta sulle sue operazioni commerciali non dovrebbe essere considerato comprovare una sovvenzione incrociata. Ciò è dovuto al fatto che il margine lordo delle attività commerciali relative ai passeggeri è positivo, ma insufficiente per coprire i corrispondenti costi fissi di capacità (perché il numero effettivo di passeggeri commerciali è stato inferiore ai livelli indicati nel bilancio), da cui risulta la perdita netta totale delle operazioni commerciali.

### 5.3. LA PRIMA RELAZIONE BDO DEL 2016 <sup>(1)</sup>

- (67) Questa seconda relazione, commissionata dalle autorità norvegesi, analizza l'adeguatezza del requisito di capacità minima dell'AH per il periodo 2012-2019. Per giungere alla sua conclusione, la relazione valuta tutti i collegamenti su tutte le navi tra tutti i porti di scalo negli anni precedenti all'offerta, ossia negli anni 2008-2010, sulla base di statistiche dettagliate ricevute da Hurtigruten, riguardanti il numero di passeggeri che hanno viaggiato su ciascuna nave nelle diverse date e nelle diverse tratte nel 2015, tenendo conto altresì dei risultati di uno studio condotto da TØI nel 2002 avente il medesimo scopo nel contesto dell'accordo relativo al periodo 2005-2012 <sup>(2)</sup>.
- (68) Dal momento che gli utilizzi delle tratte parevano essere i medesimi nel 2015 e nel 2002 e dal momento che lo scostamento nelle variazioni stagionali era stato minimo, la relazione presuppone che tale situazione sia rimasta costante anche tra il 2008 e il 2010.
- (69) Secondo la relazione, nel corso dell'anno si registra un numero considerevole di passeggeri OSP su tutte le tratte. Tuttavia, i numeri sono chiaramente più elevati durante i mesi estivi. Nello specifico, nel periodo da giugno ad agosto, circa un terzo dei collegamenti sono effettuati con 320 passeggeri OSP o più su almeno una tratta. Il numero medio massimo di passeggeri OSP in questi mesi si attesta a circa 285, mentre nei periodi da gennaio a maggio e da settembre a dicembre il numero è pari a circa 142 <sup>(3)</sup>.
- (70) La relazione sostiene inoltre che vi sia una notevole variazione nel numero di passeggeri OSP per tratta. Su un totale di 70 tratte (come illustrato nelle figure riportate nella relazione), in 14 tratte il numero massimo di passeggeri OSP è stato superiore a 320 per gli anni 2008 e 2010. Nel 2009 si sono rilevate 7 tratte per le quali il numero massimo di passeggeri OSP è stato superiore a 320.

<sup>(1)</sup> Memo BDO, «Analysis of Distance Travellers using Hurtigruten», Oslo 12 febbraio 2016.

<sup>(2)</sup> Relazione TØI 609/2002 - *Utredning av transportstandarden per kysten Bergen-Kirkenes*.

<sup>(3)</sup> La relazione afferma altresì che il numero medio di passeggeri OSP (considerando tutte le tratte) da giugno ad agosto è pari a circa 112, mentre nei periodi da gennaio a maggio e da settembre a dicembre il numero si attesta a circa 55. Con il termine «collegamento» si intende una nave che percorre l'intera linea Bergen-Kirkenes-Bergen, mentre il termine «tratta» indica la navigazione in una direzione soltanto tra due porti ubicati lungo la linea.

- (71) Per quanto riguarda l'utilizzazione dei posti letti, la relazione riporta che per l'anno 2015, su ogni tratta, il numero medio massimo di posti letto utilizzati dai passeggeri OSP è stato pari a 225, mentre il numero medio di posti letto utilizzati dai passeggeri OSP è stato pari a circa 60 <sup>(1)</sup>.
- (72) Infine, la relazione afferma che nella stragrande maggioranza dei collegamenti vi era capacità per almeno 320 passeggeri OSP su tutte le tratte.

#### 5.4. LA SECONDA RELAZIONE BDO DEL 2016 <sup>(2)</sup>

- (73) Le autorità norvegesi hanno commissionato una seconda relazione a BDO nell'autunno del 2016 e in tale occasione hanno chiesto ai consulenti di creare un modello alternativo per valutare l'utile ragionevole basato sul ROCE e sulla metodologia di ripartizione dei costi presentata nel documento di gara «allegato D». Lo scopo era innanzitutto quello di calcolare il livello previsto di ROCE sul contratto come era stato concordato (ossia sull'intero periodo di contratto) e, in secondo luogo, quello di definire un intervallo di valori di utile ragionevole in relazione al contratto fondato su una serie di parametri di riferimento.
- (74) BDO ha stimato che il ROCE sul contratto relativo all'obbligo di servizio pubblico fosse pari a [...] %. BDO ha effettuato un confronto rispetto a tre differenti parametri di riferimento: il costo medio ponderato del capitale pari a [...] % calcolato da una società di intermediazione indipendente nel 2009 quando la stessa ha seguito Hurtigruten in relazione alle sue attività di quotazione in borsa; il tasso di sconto del [...] % applicato nei test di ammortamento utilizzati nei bilanci di Hurtigruten nel 2009; e un parametro di riferimento pari al [...] % basato su quattro società quotate in borsa che si occupano della gestione di attività di crociera passeggeri. BDO ha inoltre calcolato che il ROCE effettivo medio da 2012 al 2015 era pari a [...] %.

#### 6. OSSERVAZIONI DEI DENUNCIANTI IN MERITO ALLE OSSERVAZIONI FORMULATE DALLE AUTORITÀ NORVEGESI

- (75) I denuncianti hanno ottenuto una versione non riservata delle osservazioni presentate dalle autorità norvegesi tramite una richiesta di informazioni pubbliche alle rispettive autorità.
- (76) I denuncianti appoggiano la definizione fornita dall'AH come un servizio di interesse economico generale in termini di produzione della linea, dal momento che tale servizio non poteva essere fornito soltanto dal mercato in considerazione della scarsa popolazione, della mancanza di infrastrutture e della lontananza delle regioni settentrionali norvegesi.
- (77) Per quanto riguarda il requisito di capacità, i denuncianti ritengono che per la maggioranza dei porti serviti, ciò sia di importanza secondaria, in quanto ciò che conta è il fatto che vi siano collegamenti quotidiani e regolari che forniscono servizi di trasporto passeggeri e merci lungo la linea costiera.
- (78) Tuttavia, i denuncianti sostengono che la compensazione prevista nell'attuale AH sia troppo elevata rispetto al numero ridotto di passeggeri OSP (l'aumento dei costi sulla linea costiera dal 2009 al 2014 è stato pari a circa il 17 %) e dato che la capacità totale di utilizzazione è stata aumentata, la compensazione è destinata a coprire qualsiasi potenziale insufficienza nell'utilizzo commerciale della capacità, al fine di mantenere lo stesso livello di servizio OSP.
- (79) Infine, i denuncianti criticano la mancanza di un meccanismo di *claw back* nell'AH o di un chiaro tetto massimo di compensazione, che, qualora esistesse, fornirebbe incentivi sufficienti all'efficienza, assicurando al contempo che non vi sia una sovracompensazione.

## II. VALUTAZIONE

### 1. PRESENZA DI AIUTI DI STATO

#### 1.1. LA NOZIONE DI AIUTI DI STATO

- (80) Ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE, una misura costituisce un aiuto di Stato nel caso in cui siano soddisfatte cumulativamente le seguenti condizioni. La misura: i) è concessa dallo Stato o mediante risorse statali; ii) conferisce un vantaggio economico selettivo al beneficiario; iii) può incidere sugli scambi tra le parti contraenti e falsare la concorrenza.

<sup>(1)</sup> Le informazioni riguardanti i posti letto utilizzati dai passeggeri OSP nel periodo dal 2008 al 2010 non sono disponibili.

<sup>(2)</sup> Memo BDO, «An assessment of the rate of return», Oslo, 19 dicembre 2016.

- (81) Nella sua decisione di avvio, l'Autorità ha concluso che i punti (i) e (iii) sono soddisfatti. Le autorità norvegesi non hanno fornito alcuna informazione supplementare che contesti tale risultanza. Di conseguenza, in questa sede l'Autorità valuterà soltanto se l'AH ha conferito un vantaggio economico selettivo a Hurtigruten.

#### 1.2. VANTAGGIO ECONOMICO SELETTIVO A FAVORE DI HURTIGRUTEN

- (82) Per configurare la presenza di un aiuto di Stato, la misura dell'aiuto deve conferire a Hurtigruten dei vantaggi che la sollevano da oneri che sono normalmente a carico del suo bilancio.
- (83) Dalla sentenza *Altmark* si desume che qualora uno Stato conceda una compensazione per servizi forniti dalle imprese beneficiarie al fine di assolvere a obblighi di servizio pubblico, tale misura non rientra nel campo di applicazione dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE. Nella sentenza *Altmark*, la Corte di giustizia ha ritenuto che la compensazione per gli obblighi di servizio pubblico non costituisca un aiuto di Stato qualora vengano soddisfatti quattro criteri cumulativi:
- i) «[i]n primo luogo, l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro;
  - ii) [i]n secondo luogo, i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente [...];
  - iii) [i]n terzo luogo, la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento;
  - iv) [i]n quarto luogo, quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico [...] non venga effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività, il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi»<sup>(1)</sup>.

##### 1.2.1. La prima condizione *Altmark*

- (84) Nella decisione di avvio, l'Autorità ha dichiarato che gli obblighi di servizio pubblico sono definiti chiaramente nella sezione 4-1 dell'AH in termini di requisiti di produzione della linea (ossia i collegamenti giornalieri e regolari, per tutto l'anno, di trasporto passeggeri tra Bergen e Kirkenes con scali in 32 porti intermedi definiti, nonché il trasporto merci tra Tromsø e Kirkenes), nella sezione 4-2 dell'AH per quanto riguarda i requisiti in termini di navi e nella sezione 4-3 dell'AH per quanto riguarda i requisiti in termini di tariffe e sconti, ad eccezione del trasporto merci.
- (85) In ogni caso l'Autorità ha espresso dubbi sul fatto che il requisito relativo alla capacità di riserva di cui alla sezione 4-2 dell'AH potesse essere classificato dalla Norvegia come SIEG, tenendo conto delle fluttuazioni stagionali del trasporto commerciale di passeggeri. Ai sensi dell'AH le navi utilizzate sulla linea costiera devono avere almeno una capacità passeggeri pari a 320, una capacità di posti letto in cabina pari a 120 passeggeri e una capacità di trasporto delle merci pari a 150 europallett EUR in una stiva con una altezza di carico normale.
- (86) Inoltre, l'Autorità non aveva ricevuto alcuna informazione sull'utilizzo dei posti letto, mentre per quanto riguarda il trasporto di merci per la linea Tromsø-Kirkenes-Tromsø l'Autorità ha dubitato che l'obbligo di servizio pubblico per il trasporto merci sia stato chiaramente definito nel quadro dell'AH in considerazione del fatto che tale servizio non è soggetto a regolamentazione dei prezzi come richiesto dall'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento sul cabotaggio marittimo. Ai sensi della sezione 4-3 dell'AH, Hurtigruten ha piena libertà di fissare le tariffe.
- (87) Il soddisfacimento della prima condizione *Altmark* deve essere valutato in relazione all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento sul cabotaggio marittimo, che definisce le specifiche che devono figurare nella definizione di un obbligo di servizio pubblico, ossia: porti che devono essere serviti, alla regolarità, alla continuità, alla frequenza, alla capacità di fornitura del servizio, alle tariffe richieste ed all'equipaggio della nave.

<sup>(1)</sup> Sentenza nella causa *Altmark*, C-280/00, EU:C:2003:415, punti (87)-(93).

- (88) Inoltre, in conformità con la sezione 9 degli Orientamenti marittimi dell'Autorità, «[p]ossono essere imposti obblighi di servizio pubblico o contratti di servizio pubblico per i servizi di cui all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 3577/92»<sup>(1)</sup>.
- (89) In assenza di norme specifiche a livello di SEE che definiscono la portata dell'esistenza di un SIEG, le autorità norvegesi hanno un ampio margine di discrezionalità nel definire un determinato servizio come un SIEG e nel concedere una compensazione al prestatore del servizio. La competenza dell'Autorità a questo riguardo è limitata alla verifica del fatto che la Norvegia non abbia commesso un errore manifesto nel definire il servizio come un SIEG<sup>(2)</sup>. Ad esempio, nel contesto della definizione di linee specifiche, la comunicazione sull'interpretazione del regolamento sul cabotaggio marittimo conferma che «[s]petta agli Stati membri [...] determinare su quali rotte sono necessari obblighi di servizio pubblico. In particolare, gli obblighi di servizio pubblico possono essere previsti per servizi regolari (di linea) di cabotaggio con le isole in caso di fallimento del mercato con conseguente incapacità di assicurare servizi adeguati»<sup>(3)</sup>.
- (90) Secondo la giurisprudenza, gli obblighi di servizio pubblico possono essere imposti soltanto se giustificati dalla necessità di assicurare adeguati servizi regolari di trasporto marittimo che non possono essere garantiti dalle sole forze di mercato. Di conseguenza per le autorità nazionali è importante dimostrare l'esistenza di un'effettiva esigenza di servizio pubblico per l'obbligo di servizio pubblico in esame<sup>(4)</sup>.
- (91) La questione è quindi se le autorità norvegesi abbiano commesso un errore manifesto nel fissare la riserva di capacità minima a 320 passeggeri OSP, a 120 i posti letto per i passeggeri e a 150 europallet per il trasporto di merci.
- (92) Nella decisione di avvio l'Autorità ha sottolineato, sulla base delle informazioni fornite<sup>(5)</sup>, che la compensazione ricevuta da Hurtigruten per la riserva di capacità per i passeggeri OSP superava notevolmente la domanda effettiva di servizi per i passeggeri OSP. Di conseguenza l'Autorità non ha potuto escludere che tale disposizione di riserva di capacità per i passeggeri OSP possa risultare inutile, soprattutto durante la stagione invernale, periodo durante il quale normalmente l'utilizzo da parte dei passeggeri commerciali è notevolmente inferiore.
- (93) Nel corso dell'indagine, le autorità norvegesi hanno presentato ulteriori informazioni sull'utilizzo della capacità da parte di entrambe le tipologie di passeggeri (ivi incluso per i posti letto) e delle merci, sottolineando il fatto che l'obiettivo del servizio in esame era quello di garantire la disponibilità di una capacità sufficiente su *tutte* le tratte della linea costiera *in qualsiasi momento* (cfr. la precedente sezione 5.3 Prima relazione BDO del 2016).
- (94) L'Autorità rileva che circa il 60 % della quota dei costi stimati di capacità è coperto dalla compensazione per il servizio pubblico, mentre soltanto il 30 % circa della quota dei costi stimati per i passeggeri è stato allocato ai passeggeri OSP (sulla base dell'utilizzo previsto delle navi rispettivamente da parte dei passeggeri OSP e in crociera), il che indica quindi una potenziale sovvenzione incrociata delle attività commerciali, derivante dalla riserva di capacità minima definita.
- (95) Ciò nonostante, l'Autorità riconosce che, in virtù della natura del servizio, l'utilizzazione delle capacità può presentare variazioni regionali e stagionali sostanziali, in quanto i passeggeri OSP percorrono spesso tratte più brevi rispetto ai passeggeri commerciali. Inoltre, durante i periodi di punta, in particolare il tasso di utilizzazione

(1) GUL 240 del 13.9.2007, pag. 9 e Supplemento SEE n. 43 del 13.9.2007, pag. 1; disponibile (in inglese) anche alla pagina: [www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/](http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/).

(2) Sentenza nella causa *FFSA contro Commissione*, T-106/95, EU:T:1997:23, punto (99); sentenza nella causa *British United Provident Association Ltd (BUPA), BUPA Insurance Ltd e BUPA Ireland Ltd contro Commissione delle Comunità europee (BUPA)*, T-289/03, EU:T:2008:29, punto (268).

(3) Comunicazione della Commissione sull'interpretazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo), COM (2014) 232 final, 22.4.2014, sezione 5.2.

(4) Sentenza nella causa *Alanir a altri*, C-205/1999, EU:C:2001:107, punto (34).

(5) Memo BDO 2011, pag. 7.

della capacità commerciale è elevato rispetto ai tassi di utilizzazione nei periodi non di punta. Di conseguenza assicurare la capacità necessaria nei periodi di punta e su tutte le tratte comporta il risultato inevitabile che durante i periodi non di punta le navi hanno una capacità di riserva significativa nel quadro dei requisiti minimi stabiliti nell'AH. Ciò è evidenziato dal fatto che il numero massimo di passeggeri OSP durante periodi non di punta, tenendo conto di tutte le tratte, è in media pari a circa 142, mentre il numero medio è di circa 55, dato che diverse tratte hanno soltanto pochi passeggeri OSP.

- (96) Inoltre, l'Autorità riconosce che un servizio come quello prestato ai sensi dell'AH non può essere fornito a livello commerciale, considerando che la maggior parte dei costi di esercizio, come i costi legati alle navi, le buste paga e il carburante, sono in larga misura fissi per l'intera durata dell'AH e non possono essere ridotti o eliminati durante i periodi di punta. A questo proposito, l'Autorità concorda con l'affermazione delle autorità norvegesi secondo la quale il ridispiegamento di talune navi durante l'anno (ossia l'utilizzo di navi più piccole durante il periodo non di punta e di navi più grandi durante i periodi di punta) non ridurrebbe in maniera significativa i costi di esercizio. Al contrario, creerebbe un onere economico supplementare per Hurtigruten, in quanto sarebbe necessario trovare altri mercati sui quali dispiegare le navi non utilizzate.
- (97) Inoltre, per quanto riguarda la dimensione minima necessaria delle navi per la gestione della linea costiera, l'Autorità prende atto del fatto che la regolarità del servizio e le considerazioni in materia di sicurezza giustificherebbero una determinata dimensione per le navi.
- (98) Come già menzionato in precedenza, gli Stati EFTA godono di una certa discrezione nel definire un SIEG tenendo conto anche degli obblighi specifici di servizio pubblico a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento sul cabotaggio marittimo e di altre caratteristiche (ad esempio specificità tecniche), così come definite nel caso di specie nel capitolato d'onori, a patto che non venga commesso un errore manifesto. Tenuto conto di quanto sopra, considerando in particolare il fatto che, come indicato al punto 69, vi è un numero discreto di passeggeri OSP su tutte le tratte lungo la costa per tutto l'arco dell'anno, l'Autorità ritiene che la definizione delle autorità norvegesi della riserva di capacità minima non sia manifestamente errata nonostante superi la domanda media prevista per i servizi OSP.
- (99) L'Autorità rileva inoltre che i denuncianti nelle loro osservazioni hanno sostenuto la definizione fornita dall'AH come un SIEG, che non avrebbe potuto essere erogato soltanto dal mercato in considerazione della scarsa popolazione, della mancanza di infrastrutture e della lontananza delle regioni settentrionali norvegesi.
- (100) Per quanto riguarda i dubbi espressi nella decisione di avvio relativi al servizio di trasporto merci non soggetto a regolamentazione dei prezzi, l'Autorità concorda con le autorità norvegesi che l'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento sul cabotaggio marittimo non vincola gli Stati a imporre tutti gli obblighi ivi indicati agli operatori dei servizi. Infatti, le autorità pubbliche godono di una considerevole discrezionalità per quanto riguarda le modalità da loro scelte per la gestione, l'organizzazione e il finanziamento dei loro SIEG <sup>(1)</sup>.
- (101) Di conseguenza, tenendo conto della mancanza di iniziativa privata per quanto concerne la gestione della linea costiera Bergen-Kirkenes, delle considerazioni di natura economica, tecnica e geografica summenzionate, nonché delle considerazioni relative all'utilizzo della capacità presentate nella prima relazione BDO del 2016, l'Autorità non può concludere che la definizione della riserva di capacità minima a 320 passeggeri OSP, dei posti letto per i passeggeri a 120 e della capacità di trasporto delle merci a 150 europallet abbia ecceduto quanto era necessario e proporzionato all'effettiva esigenza di servizio pubblico.
- (102) Alla luce di quanto sopra, l'Autorità ritiene che l'obbligo di servizio pubblico per il requisito di capacità di riserva di cui alla sezione 4-2 dell'AH sia sufficientemente chiaro e che, quindi, la prima condizione *Altmark* sia soddisfatta.
- (103) L'Autorità valuterà ora se la quarta condizione *Altmark* risulta soddisfatta.

<sup>(1)</sup> Come già menzionato al punto (34), Hurtigruten ha concluso un accordo con Nor Lines AS relativo alla cessione della capacità di trasporto di merci sulle navi Hurtigruten. In virtù di questo accordo, a Nor Lines viene concesso il diritto di utilizzare lo spazio di carico di Hurtigruten per il trasporto di merci sulla linea Bergen-Kirkenes, a fronte di una remunerazione che è stata concordata tra le parti contraenti ed è rispecchiata nel bilancio presentato per la gara.

### 1.2.2. La quarta condizione Altmark

- (104) Nella decisione di avvio, l'Autorità ha messo in discussione il fatto che una procedura di gara nell'ambito della quale sia stata presentata una sola offerta possa essere ritenuta sufficiente per garantire «il minor costo per la comunità»<sup>(1)</sup>. Come già accennato, Hurtigruten aveva già gestito per anni<sup>(2)</sup> questo particolare servizio marittimo che consisteva nel trasporto combinato di persone e merci lungo la costa norvegese da Bergen a Kirkenes. Trattandosi di un operatore storico, Hurtigruten ha avuto quindi un notevole vantaggio competitivo che ha rafforzato la sua posizione nel contesto della gara d'appalto, dato che era già in possesso di navi conformi ai requisiti del capitolato d'oneri.
- (105) In considerazione delle informazioni fornite dalle autorità norvegesi nel corso dell'indagine, l'Autorità rimane dell'opinione che la procedura di aggiudicazione dell'appalto che ha determinato la selezione di Hurtigruten non abbia consentito una concorrenza effettiva e aperta, nonostante il fatto che le autorità norvegesi abbiano adottato diverse misure per invitare potenziali offerenti:
- i) prevedendo nel bando di gara modelli alternativi di collegamento marittimo;
  - ii) riducendo il requisito per la capacità minima da 400 a 320 passeggeri e da 150 a 120 posti letto e
  - iii) concedendo agli offerenti un tempo sufficiente dalla scadenza per la presentazione delle offerte (30 settembre 2010) fino alla data di avvio del servizio (1° gennaio 2013) per l'acquisto o la costruzione di navi per il servizio, tenendo conto altresì della proroga del termine fino all'8 novembre 2010.
- (106) A questo proposito, va sottolineato che la linea costiera specifica è stata tradizionalmente gestita da Hurtigruten ai sensi di un contratto di servizio pubblico per un arco di tempo molto lungo (risalente a un'epoca persino antecedente rispetto alla conclusione dell'accordo SEE nel 1994)<sup>(3)</sup>.
- (107) Per alcuni periodi contrattuali (ed esempio 1991-2001 e 2002-2004), il contratto era stato aggiudicato direttamente a Hurtigruten, mentre per i periodi 2005-2012 e 2012-2019 la gestione del servizio è stata oggetto di una procedura di gara nell'ambito della quale Hurtigruten è stata l'unico offerente, e quindi la vincitrice, della gara<sup>(4)</sup>.
- (108) La continua mancanza di concorrenza nel settore pertinente, nonostante il lancio di una procedura di gara dal 2005, rivela l'incapacità del mercato di offrire un numero sufficiente di operatori dotati della capacità finanziaria necessaria per soddisfare i requisiti tecnici (in termini di navi e di capacità) del contratto.
- (109) In riferimento ai modelli alternativi di collegamento a tutti i 34 porti, nel capitolato d'oneri gli stessi sono stati pubblicizzati come segue:
- i) alternativa 1: collegamenti giornalieri durante tutto l'anno;
  - ii) alternativa 2: collegamenti 7 giorni alla settimana in estate (8 mesi) e 5 giorni alla settimana in inverno (4 mesi);
  - iii) alternativa 3: collegamenti 5 giorni alla settimana durante tutto l'anno.
- (110) Nella sezione 2.14 il capitolato d'oneri specifica che: «[l]a scelta sarà effettuata sulla base di una valutazione del livello dei prezzi delle diverse alternative rispetto alle differenze di frequenza rappresentate dalle diverse alternative. Dopo aver selezionato un'alternativa, l'amministrazione aggiudicatrice sceglierà l'offerta che propone il prezzo più basso per l'intero termine del contratto (secondo i prezzi per il 2011)». Il capitolato d'oneri specifica ulteriormente in dettaglio alcuni standard qualitativi che devono essere soddisfatti da tutti gli operatori economici, indipendentemente dall'alternativa scelta.

<sup>(1)</sup> Applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale (GU L 161 del 13.6.2013, pag. 12 (allegato I) e Supplemento SEE n. 34 del 13.6.2013, pag. 1) punto 68. In questo contesto, in passato, la Commissione ha segnalato che, al fine di escludere l'esistenza di aiuti di Stato, l'importo della compensazione per l'assolvimento del servizio di interesse economico generale dovrebbe corrispondere al prezzo di mercato, laddove il mercato pertinente è un mercato effettivamente contendibile che presenta un numero sufficiente di potenziali offerenti (cfr. Commissione europea, «Documento non ufficiale - Servizi di interesse generale e aiuti di Stato», 12.11.2002, punto 87).

<sup>(2)</sup> Per informazioni di base sull'accordo Hurtigruten, cfr. decisione n. 205/11/COL sull'accordo complementare sul servizio Hurtigruten, sezione 2 (GU L 175 del 5.7.2012, pag. 19 e Supplemento SEE n. 37 del 5.7.2012, pag. 1.).

<sup>(3)</sup> Cfr. decisione dell'Autorità n. 417/01/COL del 19 dicembre 2001 relativa alla compensazione per i servizi di trasporto marittimo nel quadro dell'«accordo Hurtigruten», disponibile alla pagina: <http://www.eftasurv.int>.

<sup>(4)</sup> Fino al 2006 il servizio è stato gestito da due società marittime, Ofotens og Vesteraalens Dampskipsselskap ASA e Troms Fylkes Dampskipsselskap. Nel marzo del 2006, dalla fusione delle due società è nata Hurtigruten che ora gestisce il servizio.

- (111) Si potrebbe sostenere che ai potenziali offerenti non è stata preclusa la possibilità di scegliere una qualsiasi delle alternative menzionate adottando criteri non legati ai costi e che l'amministrazione aggiudicatrice aveva comunque invitato apertamente gli offerenti a scegliere una qualsiasi alternativa essendo consapevoli del fatto che l'offerta selezionata sarebbe stata quella che offriva il prezzo più basso per l'intero termine di durata del contratto.
- (112) Tuttavia, tenuto conto della storia del servizio in questione e dei termini generali del contratto, i quali, date le circostanze, puntavano al primo modello di alternativa di collegamento (quello scelto alla fine) e alla selezione di Hurtigruten, altri potenziali offerenti potrebbero essere stati scoraggiati dal partecipare anche potendo scegliere un'altra alternativa (nonostante le variazioni tra le varie alternative non fossero rilevanti), sebbene l'amministrazione aggiudicatrice non abbia mostrato alcuna preferenza diretta per la prima alternativa (<sup>1</sup>).
- (113) L'Autorità rileva pertanto che il processo di aggiudicazione dell'appalto così come concepito (ivi incluso anche per i periodi contrattuali precedenti), pur non escludendo ingiustificatamente e direttamente eventuali offerenti potenziali, non è riuscito a garantire l'apertura alla concorrenza più ampia possibile (<sup>2</sup>). A tal fine, sarebbero probabilmente necessarie misure quali un incarico più limitato in termini di durata o di portata oppure incarichi separati, ad esempio disaggregando la linea in più tratte o secondo programmi giornalieri diversi, da combinare con l'estensione del periodo che decorre dal termine per la presentazione delle offerte fino alla data di avvio del servizio.
- (114) Di conseguenza, l'esito ottenuto con una sola offerta presentata non può essere considerato adeguato per riflettere condizioni di mercato concorrenziali.
- (115) L'Autorità conclude pertanto che il processo di aggiudicazione dell'appalto, nell'ambito del quale è stata presentata soltanto l'offerta di Hurtigruten, non è ritenuto sufficiente a garantire «il minor costo per la comunità».
- (116) Per quanto riguarda il secondo aspetto della quarta condizione *Altmark*, le autorità norvegesi non hanno presentato alcuna informazione atta a dimostrare che la compensazione concessa è stata stabilita sulla base di un'analisi del costo di un'impresa media.
- (117) Di conseguenza, in considerazione di quanto precede, l'Autorità osserva che la quarta condizione *Altmark* non è soddisfatta.
- (118) Poiché le quattro condizioni *Altmark* devono essere soddisfatte cumulativamente, non è pertanto necessario esaminare la seconda e la terza condizione.

### 1.2.3. Conclusione sulle condizioni *Altmark*

- (119) L'Autorità conclude che la compensazione concessa nel quadro dell'AH non è conforme a tutte e quattro le condizioni della sentenza *Altmark*. L'Autorità conclude quindi che Hurtigruten ha beneficiato di un vantaggio ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE per l'esecuzione del servizio in questione.

## 2. CONCLUSIONE IN MERITO ALL'ESISTENZA DI UN AIUTO

- (120) L'Autorità ritiene che la compensazione concessa nel quadro dell'AH comporti un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE.

## 3. OBBLIGHI PROCEDURALI

- (121) Ai sensi del protocollo 3, parte I, articolo 1, paragrafo 3, «all'Autorità di vigilanza sono comunicati, in tempo utile perché presenti le sue osservazioni, i progetti diretti a istituire o modificare aiuti. [...] Lo Stato interessato non può dare esecuzione alle misure progettate prima che tale procedura abbia condotto a una decisione finale».
- (122) Le autorità norvegesi non hanno comunicato l'AH all'Autorità. L'Autorità conclude pertanto che le autorità norvegesi non hanno rispettato i loro obblighi ai sensi protocollo 3, parte I, articolo 1, paragrafo 3, fatta salva l'applicazione della decisione SIEG.

(<sup>1</sup>) Infatti, secondo le informazioni presentate, la società Boreal/Veolia Transport aveva presentato domande durante il processo di domanda e risposta della procedura di appalto e stava valutando la possibilità di partecipare.

(<sup>2</sup>) Sentenza nella causa *CoNISMa*, C-305/08, EU:C:2009:807, punto 37; Sentenza nella causa *Assitur*, C-538/07, EU:C:2009:317, punto 26.

### 3.1. APPLICABILITÀ DELLA DECISIONE SIEG <sup>(1)</sup>

- (123) La decisione SIEG stabilisce le condizioni alle quali taluni tipi di risarcimento del servizio pubblico devono essere considerati compatibili con il funzionamento dell'accordo SEE ai sensi dell'articolo 59, paragrafo 2, e sono esentati dall'obbligo di notifica preventiva a norma del protocollo 3, parte I, articolo 1, paragrafo 3 dell'accordo sull'Autorità di vigilanza e sulla Corte.
- (124) Esiste un'eccezione rispetto all'obbligo di notifica di cui all'articolo 2 della decisione SIEG, che potrebbe essere pertinente nel caso di specie:
- «d) compensazioni per la prestazione di servizi di interesse economico generale relativi ai collegamenti aerei o marittimi verso le isole e con traffico annuale medio non superiore a 300 000 passeggeri nei due esercizi precedenti quello in cui è stato affidato il servizio di interesse economico generale».
- (125) Secondo le informazioni presentate, la soglia di 300 000 passeggeri è stata superata.
- (126) Di conseguenza, la decisione SIEG non può essere applicata.

## 4. COMPATIBILITÀ DELL'AUTO

### 4.1. IL QUADRO GIURIDICO

- (127) La compatibilità della compensazione degli obblighi di servizio pubblico per il trasporto marittimo è valutata sulla base dell'articolo 59, paragrafo 2 dell'accordo SEE in combinato disposto con la disciplina dell'Autorità <sup>(2)</sup>.
- (128) I principi stabiliti nella disciplina si applicano alla compensazione degli obblighi di servizio pubblico soltanto nella misura in cui costituisca un aiuto di Stato non coperto dalla decisione SIEG.
- (129) Secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia, spetta allo Stato membro invocare eventuali motivi di compatibilità e dimostrare che sono soddisfatte le condizioni di compatibilità <sup>(3)</sup>.

### 4.2. APPLICABILITÀ DELLA DISCIPLINA

- (130) La compatibilità dell'AH deve essere valutata in base alle seguenti condizioni, come previsto dalla disciplina:
- a) effettivo servizio di interesse economico generale;
  - b) atto di incarico e periodo di incarico;
  - c) importo della compensazione e assenza di sovracompensazione;
  - d) assenza di incidenza dello sviluppo degli scambi in misura contraria agli interessi del SEE.
- (131) La disciplina include anche talune condizioni, quali la conformità alla consultazione pubblica del SEE al fine di tener conto delle esigenze di servizio pubblico (punto 14), delle norme sugli appalti pubblici (punto 19), dell'assenza di discriminazione (punto 20), dell'utilizzo della metodologia del costo evitato netto (punto 24), degli incentivi all'efficienza (punto 39) e della trasparenza (punto 60) che devono essere soddisfatte affinché una misura compensativa sia considerata compatibile con l'articolo 59, paragrafo 2 dell'accordo SEE.
- (132) Come indicato al punto 69 della disciplina, «[l']Autorità applicherà i principi delineati nella presente disciplina agli aiuti illegali sui quali sarà chiamata a decidere dopo il 31 gennaio 2012, anche nel caso in cui gli aiuti siano stati concessi prima di tale data. Tuttavia, qualora l'aiuto sia stato concesso prima del 31 gennaio 2012, non si applicano i principi delineati ai punti (14), (19), (20), (24), (39) e (60)».

<sup>(1)</sup> Decisione 2012/21/UE integrata al punto 1 *nonies* dell'allegato XV, dell'accordo SEE.

<sup>(2)</sup> Disciplina relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, GU L 161 del 13.6.2013, pag. 12 (allegato II) e Supplemento SEE n. 34 del 13.6.2013, pag. 1.

<sup>(3)</sup> Sentenza nella causa *Italia* contro *Commissione*, C-364/90, EU:C:1993:157, punto 20.

- (133) Poiché l'AH è entrato in vigore il 13 aprile 2011 e ha specificato anticipatamente l'intero importo della compensazione per tutta la durata del periodo contrattuale, assoggettandolo soltanto a un'indicizzazione annuale, le condizioni di cui al punto 131 non sono applicabili, in quanto l'aiuto è stato concesso prima del 31 gennaio 2012.

#### 4.2.1. *Effettivo servizio di interesse economico generale*

- (134) Come definito ai punti da (84) a (102), l'AH che richiede una capacità di riserva minima costituisce un effettivo servizio di interesse economico generale.
- (135) Tuttavia, è necessario esaminare se le altre condizioni della disciplina siano soddisfatte per l'AH.

#### 4.2.2. *Atto di incarico*

- (136) L'AH specifica in dettaglio gli obblighi del servizio pubblico, l'impresa che svolge il servizio e il territorio interessato.
- (137) Inoltre, una delle condizioni di compatibilità che devono essere rispettate, come indicato al punto 16 della disciplina, prevede che l'atto di incarico includa «[...] d) [una] descrizione del meccanismo di compensazione e i parametri per il calcolo, il controllo e la revisione della compensazione».
- (138) La compensazione è calcolata in base ai parametri specificati nell'allegato D del capitolato d'onori, unitamente alle chiavi di ripartizione applicabili per differenziare il SIEG dalle attività commerciali <sup>(1)</sup>. L'allegato D prevede quanto segue:

Tabella 2

#### Parametri del sistema di bilancio per il servizio pubblico <sup>(1)</sup>

---

A:	totale entrate passeggeri a lunga percorrenza
B:	costo per i passeggeri a lunga percorrenza
C:	entrate nette per i passeggeri (A+B)
D:	entrate dalle vendite a bordo
E:	entrate nette da merci e automobili
F:	altre entrate
G:	totale entrate proprie (C+D+E+F)
H:	approvvigionamento pubblico di servizio
I:	entrate totali (G+H)
J:	equipaggio preposto alla sicurezza
K:	olio e carburante
L:	riparazioni e manutenzione
M:	costi portuali
N:	costi assicurativi
O:	deprezzamento navi proprie/scafo nudo
P:	costi finanziari netti
Q:	costi totali di capacità (J+K+L+M+N+P)
R:	costo delle merci vendute
S:	equipaggio non incluso nell'equipaggio preposto alla sicurezza
T:	costi di commercializzazione e provvigioni di vendita

<sup>(1)</sup> Dall'allegato C del capitolato d'onori si desume che i costi della linea costiera sono suddivisi in costi di capacità e costi per i passeggeri e che ciascuna categoria di costi ha una chiave di ripartizione separata. La formula per la distribuzione dei costi di capacità è stata calcolata determinando il rapporto tra il numero di chilometri-passeggero richiesti dall'accordo sugli appalti pubblici e la capacità chilometri-passeggero effettiva di Hurtigruten. La formula per la distribuzione dei costi per i passeggeri è stata calcolata determinando il rapporto tra il numero di chilometri-passeggero previsti per i viaggiatori a lunga percorrenza e il numero di chilometri-passeggero per gli altri viaggiatori.

---

U:	costi di amministrazione
V:	altre spese
W:	totale costi passeggeri (R+S+T+U+V)
X:	totale costi servizio pubblico (Q+W)
Y:	risultato netto al lordo delle imposte (I-X)

---

(<sup>1</sup>) Le autorità norvegesi hanno confermato che tali parametri non comprendono i rimborsi previsti derivanti dal regime di rimborso fiscale per i marittimi (cfr. decisione dell'Autorità di vigilanza EFTA n. 885/16/COL che non solleva obiezioni in merito al regime di rimborso fiscale per l'assunzione di marittimi 2016-2026, disponibile (in inglese) alla pagina: <http://www.eftasurv.int/media/esa-docs/physical/085-16-COL.pdf>).

---

- (139) In conformità con il capitolato d'oneri Hurtigruten ha definito un bilancio separato che include tutti i costi e le entrate attribuibili alla linea soggetta a obbligo di servizio pubblico (utilizzando i prezzi del 2011, rettificati in base all'indice dei costi dell'Ufficio statistico norvegese). Ai sensi della sezione 4.9.2 del capitolato d'oneri, questa contabilità separata mira a garantire la prevedibilità secondo la quale i costi e le entrate possono costituire la base di qualsiasi rinegoziazione, come previsto nelle sezioni 6 e 7 dell'AH (<sup>1</sup>). Un ulteriore obiettivo è quello di documentare che il processo di aggiudicazione dell'appalto non comporti alcuna sovvenzione incrociata illegale tra i servizi soggetti a obbligo di servizio pubblico e i servizi commerciali.
- (140) Come indicato nella decisione di avvio, l'AH ha fissato la compensazione annuale da corrispondere per i servizi marittimi per ogni singolo anno dal 2012 al 2019 sulla base di una riserva di capacità minima e dei costi ripartiti sulla base di una quota stimata dei chilometri-passeggero OSP per ogni anno. Tale importo è stato basato sulle categorie di costi di cui all'allegato D, come illustrato nella precedente tabella 2, nonché sui negoziati successivi. Questi negoziati hanno determinato una riduzione della compensazione relativa all'offerta iniziale presentata da Hurtigruten (<sup>2</sup>).
- (141) Per quanto riguarda la sezione 4-1, terzo paragrafo dell'AH, che prevede che «[l']omissione di un massimo di 10 giorni di esercizio nel quadro della produzione concordata per nave all'anno, a causa della manutenzione programmata e della risoluzione di malfunzionamenti imprevisti legati alla produzione concordata (interruzioni di servizio per lavori di manutenzione), è considerata rientrare nella corretta esecuzione del contratto e non comporta alcuna deduzione dalla remunerazione convenuta in conformità con la sezione 9-2», l'Autorità rileva che il tetto massimo di 10 giorni (110 giorni all'anno per la flotta) è stato basato su prove documentali raccolte negli anni precedenti che confermano la necessità di almeno 110 giorni operativi all'anno per l'esecuzione della manutenzione programmata e la risoluzione di malfunzionamenti operativi imprevisti. Inoltre, tale parametro era stato incluso nel progetto di accordo contenuto nei documenti di gara ed è rimasto invariato nell'accordo finale.
- (142) Per quanto riguarda le sezioni 6 e 7 dell'AH, l'Autorità rileva che entrambe le sezioni contengono alcune disposizioni relative alla rettifica della compensazione in caso di cambiamenti di produzione o in caso di eventi imprevisti.

---

(<sup>1</sup>) La sezione 6 statuisce: «[e]ntrambe le parti possono richiedere negoziati relativi a cambiamenti di produzione durante il periodo di durata del contratto. Tali cambiamenti non devono essere considerati rilevanti e possono comportare aumenti o riduzioni di produzione, di qualità oppure variazioni di capacità, o l'aggiunta o l'eliminazione di singoli porti di scalo. I cambiamenti possono applicarsi al resto del periodo di durata del contratto o per periodi più brevi. La remunerazione deve essere rettificata in base ai costi e alle entrate derivanti dai cambiamenti. La distribuzione dei costi e delle entrate deve essere basata sulla separazione della contabilità». La sezione 7 recita: 1. «in caso di modifiche ad atti, regolamenti od ordinanze che le parti non avrebbero potuto ragionevolmente prevedere alla stipula del contratto e che comportano costi o risparmi aggiuntivi rilevanti per il contratto per l'appalto pubblico del servizio, ciascuna delle parti può chiedere negoziati riguardanti la rettifica straordinaria della remunerazione corrisposta dall'amministrazione aggiudicatrice, un cambiamento di produzione oppure altre misure [...]». La separazione della contabilità costituisce la base di qualsiasi rinegoziazione del contratto. La rilevanza materiale della modifica è considerata sussistere per una parte quando costituisce più del 5 % della remunerazione annuale convenuta per l'anno in questione [...].»

(<sup>2</sup>) I negoziati hanno portato altresì a determinati cambiamenti integrati nel progetto di accordo del bando di gara - cfr. AH, sezione 4.1, terzo paragrafo (requisiti di produzione di linea), sezione 7 (rinegoziazioni), sezione 8 (forza maggiore) e sezione 9.2 (non esecuzione nella produzione).

- (143) In questo contesto, come ha sottolineato la Corte EFTA nella causa *Hurtigruten*: «[è] assolutamente logico che la valutazione degli aiuti di Stato concessi in base alla clausola di rinegoziazione in un contratto di servizio pubblico, come l'articolo 8 dell'accordo del 2004, tenga in debita considerazione la valutazione del fatto che i parametri del contratto nel loro complesso siano o meno stabiliti in maniera oggettiva e trasparente, in quanto la clausola è parte integrante del contratto di servizio pubblico» <sup>(1)</sup>.
- (144) La Corte EFTA ha altresì sottolineato che il principio di trasparenza deve sempre essere rispettato: «[...] se necessario, la Norvegia potrebbe prevedere, nell'ambito dell'avviso di bando di gara, la possibilità di modificare le condizioni di pagamento degli aggiudicatari in determinate circostanze, specificando in particolare le modalità precise per qualsiasi compensazione complementare destinata a coprire perdite e costi imprevisti» <sup>(2)</sup>.
- (145) L'Autorità ritiene che l'AH descriva adeguatamente il meccanismo di compensazione e abbia definito i parametri della compensazione in maniera oggettiva e trasparente, istituendo un bilancio separato che include tutti i costi e tutte le entrate attribuiti alle tratte soggette a obbligo di servizio pubblico e preclude quindi qualsiasi ricorso abusivo alla nozione di SIEG <sup>(3)</sup>, come illustrato in precedenza. Di conseguenza, per quanto riguarda le disposizioni sulla rettifica della compensazione in caso di cambiamenti di produzione o in caso di eventi imprevisti di cui alle sezioni 6 e 7 dell'AH, va sottolineato che nessuna di queste disposizioni altera in maniera significativa il meccanismo di compensazione, né mette in discussione i suoi parametri.
- (146) Inoltre, il punto 16, lettera e), della disciplina menziona che l'atto di incarico deve includere «le modalità per evitare sovracompenzioni e per il loro eventuale recupero».
- (147) Nella decisione di avvio, l'Autorità non ha escluso che *Hurtigruten* potesse aver ricevuto una sovracompenzazione per la prestazione del servizio pubblico, a causa del fatto che, tra l'altro, l'AH non contiene alcuna clausola di *claw back* tale per cui qualora venga superato un dato margine di utile concordato, l'eccedenza debba essere restituita allo Stato o detratta dalla compensazione pagata nell'anno successivo o magari durante il periodo contrattuale <sup>(4)</sup>. Le autorità norvegesi hanno infatti confermato che l'AH non comprende tali accordi concreti, fatta eccezione per la disposizione relativa alla rinegoziazione del paragrafo 7 dell'AH, che può in qualche modo portare ad evitare e recuperare la sovracompenzazione.
- (148) I denunciati hanno altresì sottolineato l'assenza nell'AH di un tetto massimo di compensazione che garantirebbe la possibilità di evitare qualsiasi sovracompenzazione.
- (149) L'Autorità non ha più dubbi in merito all'assenza di tali accordi nell'AH. Sebbene l'inclusione nell'atto di incarico di una procedura per il recupero di qualsiasi sovracompenzazione aggiunga obiettività e trasparenza al processo, dalla disciplina emerge che ciò non è strettamente necessario: «[q]ualora lo Stato EFTA abbia previamente definito un livello di compensazione fissa che prevede e integra adeguatamente gli incrementi di efficienza che il fornitore di un servizio pubblico può prevedibilmente realizzare nel periodo di durata dell'incarico, sulla base di una attribuzione corretta dei costi e delle entrate e di previsioni ragionevoli [...], in linea di principio la verifica della sovracompenzazione si limita a verificare che il livello di utile concordato al fornitore in base all'atto d'incarico sia ragionevole da una prospettiva ex ante» <sup>(5)</sup>.
- (150) L'AH si basa sulla definizione di una compensazione totale che viene concessa anticipatamente per tutta la durata dell'accordo e si riduce nel corso del tempo, con l'effetto di indurre costantemente l'impresa a migliorare l'efficienza per ottenere il medesimo risultato economico effettivo dal contratto nel corso del tempo.
- (151) Ciò nonostante l'Autorità prende atto dei piani delle autorità norvegesi di includere un tale meccanismo di *claw back* nel futuro accordo OSP relativo ai servizi marittimi per la linea Bergen-Kirkenes. Ciò contribuirà a garantire che gli aiuti concessi in futuro non siano incompatibili e soggetti a recupero.

<sup>(1)</sup> Sentenza nelle cause riunite E-10/11 e E-11/11 *Hurtigruten* [2012] Raccolta Corte EFTA 758, punto 122.

<sup>(2)</sup> Sentenza nelle cause riunite E-10/11 e E-11/11 *Hurtigruten* [2012] Raccolta Corte EFTA 758, punto 127.

<sup>(3)</sup> A tale proposito cfr.: sentenza nella causa *Coordination bruxelloise d'institutions sociales et de santé (CBI)* contro Commissione europea, T-137/10, EU:T:2012:584, punto 191.

<sup>(4)</sup> Decisione di avvio, punto 75.

<sup>(5)</sup> GUL 161 del 13.6.2013, pag. 12 (allegato II) e Supplemento SEE n. 34 del 13.6.2013, pag. 1, punto 50.

#### 4.2.3. *Periodo di incarico*

- (152) Il periodo di incarico di sette anni è conforme al requisito della disciplina e del regolamento sul cabotaggio marittimo <sup>(1)</sup>.

#### 4.2.4. *Importo della compensazione e assenza di sovracompensazione*

- (153) Secondo il punto 21 della disciplina, «[l']importo della compensazione non deve eccedere quanto necessario per coprire i costi netti determinati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, compreso un margine di utile ragionevole».
- (154) Il punto 23 della disciplina afferma che «[q]ualora la compensazione si basi [come nel caso di specie], del tutto o in parte, sui costi e sulle entrate previsti, questi devono essere specificati nell'atto di incarico e devono essere basati su parametri plausibili ed osservabili relativi al contesto economico nel quale viene fornito il SIEG. [...]».
- (155) Inoltre, come già menzionato al punto 149, nei casi, come quello di cui trattasi, di definizione anticipata di un livello di compensazione fissa, la disciplina limita il controllo della sovracompensazione alla verifica che il livello di utile sia ragionevole da una prospettiva ex ante.
- (156) Infine, ai sensi del punto 44 della disciplina «[q]ualora un'impresa svolga sia attività che rientrano nell'ambito del SIEG, sia attività che ne esulano, dalla contabilità interna devono risultare distintamente i costi e le entrate derivanti dal SIEG e quelli degli altri servizi, conformemente ai principi di cui al punto 31».
- (157) In considerazione di quanto precede, l'Autorità valuta innanzitutto le affermazioni del denunciante e poi esamina se l'AH comporta una sovracompensazione, attraverso una eventuale sovvenzione incrociata delle attività commerciali oppure mantenendo un utile eccessivo.

##### 4.2.4.1. Le affermazioni dei denunciati

- (158) In sintesi, secondo le affermazioni dei denunciati, presentate in dettaglio al precedente punto 16:
- i) Hurtigruten non riserva capacità per i passeggeri trasportati in virtù dell'obbligo di servizio pubblico, ma al contrario vende la capacità ai passeggeri in crociera, mantenendo la compensazione del servizio pubblico allo stesso livello;
  - ii) la compensazione per la fornitura del servizio pubblico è notevolmente aumentata rispetto al precedente periodo contrattuale;
  - iii) Hurtigruten continua a ricevere una compensazione per servizi che non vengono prestati e, infine
  - iv) Hurtigruten cerca inoltre di ottenere tasse portuali meno onerose, mantenendo la compensazione del servizio pubblico allo stesso livello.
- (159) Per quanto riguarda il primo aspetto, ai sensi del punto 21 della disciplina, il pagamento della compensazione deve coprire soltanto i costi sostenuti per l'assolvimento dell'OSP. Detto ciò, qualsiasi compensazione concessa per coprire costi che non rientrano nella prestazione del servizio pubblico non può essere considerata una compensazione per l'obbligo di servizio pubblico.
- (160) Nella decisione di avvio, l'Autorità ha dichiarato che quando la capacità (passeggeri e posti letto) destinata ai passeggeri OSP viene venduta ai passeggeri commerciali in crociera, Hurtigruten riceve apparentemente un doppio pagamento per lo stesso servizio, il che, in linea di principio, costituirebbe una forma di sovracompensazione. Di conseguenza, dato che avrebbero potuto esserci periodi dell'anno in cui l'utilizzo delle capacità per i passeggeri trasportati in virtù dell'obbligo di servizio pubblico era più elevato, l'Autorità non ha potuto escludere che il meccanismo utilizzato nel quadro dell'AH conceda una sovracompensazione a Hurtigruten in quanto non tiene conto dei diversi livelli (ad esempio stagionali) dell'utilizzo della capacità durante l'anno <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Cfr. anche la comunicazione della Commissione sull'interpretazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo), COM (2014) 232 final, 22.4.2014, sezione 5.5.2.

<sup>(2)</sup> Punti (65)-(66).

- (161) Come già menzionato in precedenza nella sezione 1.2.1, l'obiettivo dell'AH è quello di garantire una capacità sufficiente per soddisfare la domanda dei passeggeri OSP durante tutto l'anno lungo la linea costiera Bergen-Kirkenes. Qualora vi sia capacità OSP di riserva, l'AH, che è un contratto netto, non vieta ingiustificatamente la vendita di biglietti da parte di Hurtigruten ai passeggeri in crociera, a condizione che il servizio pubblico non sia compromesso.
- (162) È altresì riconosciuto e accettato come parte della definizione di SIEG che, in virtù della natura del servizio in questione, l'utilizzo della capacità può subire notevoli variazioni regionali e stagionali portando all'inevitabile risultato che le navi, in particolare nei periodi non di punta, presentano capacità libera nel quadro dei requisiti minimi stabiliti nell'AH.
- (163) Le autorità norvegesi hanno presentato e documentato il fatto che Hurtigruten ha un utilizzo abbastanza basso della capacità della nave ([...] %). Di conseguenza, nella stragrande maggioranza dei casi esiste una capacità OSP libera che potrebbe essere potenzialmente venduta ai passeggeri commerciali, se necessario (cfr. precedente sezione 5.3 Prima relazione BDO del 2016). Tuttavia, come spiegato dalle autorità norvegesi, la riserva di capacità implica che Hurtigruten non ha l'opportunità di ottimizzare le proprie operazioni e di massimizzare il proprio utile, ad esempio riutilizzando altrove le navi durante i periodi non di punta.
- (164) Le autorità norvegesi sostengono altresì che soltanto in rari casi i passeggeri OSP non sono stati in grado di ottenere un biglietto nel contesto della riserva di capacità minima. Tuttavia, secondo le autorità norvegesi, ciò è stato compensato dall'utilizzo della garanzia di viaggio <sup>(1)</sup>.
- (165) Nonostante l'utilizzo della garanzia di viaggio per i passeggeri OSP che non siano stati in grado di ottenere un biglietto nel contesto della riserva di capacità minima non soddisfi pienamente i requisiti dell'obbligo di servizio pubblico assegnato, ciò non può portare a concludere che tale situazione abbia determinato una qualsivoglia sovracompensazione superiore al ragionevole livello di utile.
- (166) Per quanto riguarda il secondo aspetto, l'Autorità sottolinea che, nel valutare se l'attuale AH comporti una sovracompensazione, la stessa deve tenere conto di tutti i costi necessari alla gestione del servizio pubblico specifico e di tutte le entrate realizzate. Tale valutazione viene effettuata indipendentemente dai pagamenti di compensazioni effettuati in periodi contrattuali precedenti <sup>(2)</sup>.
- (167) Come evidenziato ai precedenti punti da (136) a (151), l'atto di incarico, ossia l'AH, descrive in dettaglio i parametri di compensazione, nonché la metodologia di separazione dei costi, prevedendo chiavi di ripartizione separate per le diverse categorie di costi, distinguendo tra costi ed entrate del SIEG e delle attività commerciali, che determinano un importo compensativo netto al lordo delle imposte.
- (168) Di conseguenza, l'Autorità conclude che l'aumento sostanziale della compensazione rispetto al precedente periodo contrattuale non implica, per sua natura e di per sé, una sovracompensazione, se si tiene conto di tutti i costi e di tutte le entrate pertinenti, fatte salve eventuali sovvenzioni incrociate o utili eccessivi, che l'Autorità valuterà nelle seguenti sezioni 4.2.4.2 e 4.2.4.3.
- (169) In relazione all'affermazione secondo la quale Hurtigruten continuerebbe a ricevere una compensazione per servizi non resi, l'Autorità non ritiene più che esista un rischio di sovracompensazione. Accoglie pertanto le osservazioni norvegesi summenzionate di cui ai punti da (51) a (54).
- (170) Per quanto riguarda l'ultimo aspetto relativo ai tentativi di Hurtigruten di negoziare tasse portuali meno onerose mentre le autorità norvegesi mantengono lo stesso livello di compensazione, va sottolineato che in contratti netti come quello in esame, nell'ambito dei quali l'operatore sostiene il rischio dei costi e delle entrate per l'intero periodo del contratto, l'Autorità si limita a valutare se vi sia una sovracompensazione superiore al livello di un utile ragionevole (cfr. la seguente sezione 4.2.4.3).

<sup>(1)</sup> Cfr. punto (49).

<sup>(2)</sup> Le autorità norvegesi avevano pagato a Hurtigruten una compensazione totale di 1 899,7 milioni di NOK per effettuare le stesse tratte soggette a obbligo di servizio pubblico nel periodo 2005-2012. Più in particolare, la compensazione annua per l'anno 2011 ammontava a 236,8 milioni di NOK. Cfr. la decisione dell'Autorità n. 205/11/COL sull'accordo complementare sul servizio Hurtigruten (GU L 175 del 5.7.2012, pag. 19, e Supplemento SEE n. 37 del 5.7.2012, pag. 1), sezione 2.

## 4.2.4.2. Possibile sovvenzione incrociata delle attività commerciali

- (171) Poiché Hurtigruten svolge attività sia di tipo SIEG sia commerciali, è necessario che sia in atto un sistema di contabilizzazione dei costi volto a garantire che le attività commerciali non siano sovvenzionate attraverso la compensazione degli obblighi di servizio pubblico attribuita alle sue attività SIEG.
- (172) Ai sensi del punto 31 della disciplina «[q]uando l'impresa svolge anche attività al di fuori dell'ambito del SIEG, i costi da prendere in considerazione possono comprendere tutti i costi diretti necessari per assolvere a tali obblighi e un contributo adeguato ai costi indiretti comuni sia al SIEG che ad altre attività. I costi attribuiti ad eventuali attività diverse dal SIEG devono comprendere tutti i costi diretti e un contributo adeguato ai costi comuni».
- (173) Inoltre, in riferimento alla necessità e alla proporzionalità della compensazione, nella sentenza *BUPA* la Corte di giustizia ha affermato che «[...] in considerazione del potere discrezionale di cui lo Stato membro dispone circa la definizione di una missione SIEG e le condizioni della sua attuazione, compreso quello di valutare i sovraccosti prodotti dalla sua esecuzione che dipende da fatti economici complessi, la portata del controllo che la Commissione è autorizzata a svolgere a tale titolo è limitata a quello dell'errore manifesto [...]» e che «[...] il controllo che la Commissione è chiamata ad esercitare [...] è necessariamente limitato alla verifica della questione se, da un lato, il detto sistema riposi su premesse economiche e di fatto palesemente errate e se, dall'altro, il detto sistema sia palesemente inadeguato per raggiungere gli obiettivi perseguiti» <sup>(1)</sup>.
- (174) Al precedente punto 94 è stato menzionato il fatto che circa il 60 % della quota dei costi fissi di capacità di Hurtigruten è coperto dalla compensazione degli obblighi di servizio pubblico, mentre solo il 30 % dei costi variabili per i passeggeri è stato imputato al conto OSP (sulla base dei dati stimati dei chilometri percorsi dai passeggeri OSP). Di conseguenza all'Autorità spetta il compito di valutare se il sistema, in base al quale la capacità di riserva per i passeggeri OSP (ossia 320 passeggeri) comporta l'imputazione del 60 % dei costi fissi di capacità al conto OSP, sia da considerarsi sproporzionato e inadeguato al conseguimento degli obiettivi perseguiti.
- (175) Le autorità norvegesi hanno implementato una metodologia di ripartizione basata su una formula di distribuzione per le diverse categorie di costi come spiegato nei precedenti punti (64) e (65).
- (176) In particolare, quando si tratta di costi fissi comuni, detti costi vengono imputati alla quota della capacità totale per i passeggeri riservata ai passeggeri OSP.
- (177) L'Autorità ha già accettato questa riserva di capacità minima come facente parte di un SIEG chiaramente definito, nonostante lo scarso utilizzo medio della capacità del servizio pubblico (cfr. la precedente sezione 1.2.1). Inoltre, è stato considerato che nell'ambito di un SIEG come quello del caso di specie le fluttuazioni regionali e stagionali sono inevitabili e, di conseguenza, è anche inevitabile che anche una parte significativa della base di costi, che include in gran parte costi fissi, venga imputata al conto OSP.
- (178) Occorre inoltre sottolineare che il sistema contabile attuato da Hurtigruten, come illustrato ai precedenti punti (138), (139), (144) e (145), consente di individuare i diversi costi e le diverse entrate per le attività OSP e per quelle commerciali. Ciò avviene in maniera oggettiva e trasparente stabilendo in anticipo i parametri della compensazione in conti separati distinguendo quindi tra le diverse categorie di costi, in modo da fare sì che la compensazione finale rifletta soltanto i costi e le entrate derivanti dall'attività OSP.
- (179) In considerazione di quanto sopra l'Autorità conclude che la ripartizione dei costi sembra accettabile alla luce della definizione del SIEG e che non vi siano prove sufficienti che suggeriscano che l'imputazione dei costi fissi comuni sia manifestamente errata e conceda quindi una sovvenzione incrociata delle attività commerciali.

<sup>(1)</sup> Sentenza nella causa *British United Provident Association Ltd (BUPA), BUPA Insurance Ltd e BUPA Ireland Ltd contro Commissione delle Comunità europee (BUPA)*, T-289/03, EU:T:2008:29, punti (220) e (222).

## 4.2.4.3. Margine di utile ragionevole

- (180) L'Autorità deve valutare se il tasso di rendimento del capitale sia conforme con ciò «[...] che sarebbe richiesto da un'impresa media per valutare se prestare o meno il servizio [...] per l'intera durata dell'atto di incarico, tenendo conto del livello di rischio [...]» (punto 33 della disciplina).
- (181) Nella sua decisione di avvio, l'Autorità ha espresso dubbi circa la metodologia utilizzata dalle autorità norvegesi per calcolare che il margine di utile di Hurtigruten risultante dall'AH rappresentava il [...] % <sup>(1)</sup>.
- (182) Secondo il punto 37 della disciplina, «[q]ualora la prestazione del SIEG sia connessa ad un considerevole rischio commerciale o contrattuale, ad esempio perché la compensazione è costituita da una somma forfettaria fissa che comprende sia i costi netti previsti che un margine di utile ragionevole e l'impresa opera in un contesto concorrenziale, il margine di utile ragionevole non può superare il livello di un tasso di rendimento del capitale commisurato al livello di rischio. Tale tasso va determinato, ove possibile, sulla base del tasso di rendimento del capitale realizzato con tipi simili di contratti di servizio pubblico attribuiti in condizioni di concorrenza (ad esempio contratti attribuiti nell'ambito di una procedura di appalto). Quando non è possibile applicare tale metodo, possono essere utilizzati anche altri metodi, debitamente giustificati, per stabilire il rendimento sul capitale».
- (183) Nel corso dell'indagine, le autorità norvegesi hanno presentato ulteriori informazioni sulle valutazioni finanziarie effettuate prima della pubblicazione del bando di gara, descrivendo le stime relative ai costi e alle entrate attesi, nonché le proiezioni di un tasso di rendimento del capitale. Le autorità norvegesi hanno sostenuto che un EBT pari al [...] % non rappresenta un tasso di rendimento, ma è piuttosto il risultato residuo della compensazione concordata in relazione ai costi e alle entrate a bilancio e il suo utilizzo come misura del margine di utile ragionevole non è quindi idoneo.
- (184) Secondo dette valutazioni ex ante eseguite da BDO (cfr. la precedente sezione 5.4), il tasso di rendimento è stato presentato come costo medio ponderato del capitale al netto delle imposte ed è stato previsto si assestasse entro un intervallo di valori (ma nella parte superiore) compreso tra il [...] % e il [...] %. Successivamente questi risultati sono stati utilizzati per valutare l'offerta di Hurtigruten e hanno spinto le autorità norvegesi ad avviare negoziati con l'impresa, che hanno determinato una riduzione della compensazione. È stato valutato che la compensazione concordata produceva un ROCE pari a circa il [...] %, sulla base dei costi e delle entrate stimati di Hurtigruten, così come presentati nell'offerta. Questa cifra è stata riesaminata e corroborata dalla seconda relazione BDO del 2016 la quale ha rilevato che il rendimento stimato ex ante pari al [...] % rientrava nell'intervallo di valori dei parametri di riferimento pertinenti e che il ROCE medio effettivo sul contratto OSP risultante dal periodo 2012 -2015 equivaleva al [...] % [cfr. precedenti punti (73) e (74)].
- (185) Alla luce di quanto sopra (ossia dell'analisi ex ante del ROCE tramite confronto con il costo medio ponderato del capitale, dell'utilizzo di un adeguato tasso di sconto e dell'analisi comparativa con altri operatori di crociere), l'Autorità ritiene che l'utile concordato previsto ex ante si attesti a un livello ragionevole per questo tipo di attività, considerando *inter alia* i rischi connessi (ad esempio un'ampia base di costi fissi, un basso reddito, ulteriori costi derivanti da potenziali deviazioni di produzione ecc.).
- (186) Inoltre, il margine di utile previsto è risultato da un processo di aggiudicazione di un appalto pubblico (comprensivo di negoziati) il quale, pur non consentendo la selezione di un operatore in grado di fornire il servizio marittimo al minor costo per la comunità, ha tenuto conto di determinate garanzie adottate contro la sovracompensazione per l'esecuzione degli obblighi di servizio pubblico <sup>(2)</sup>.

**4.2.5. Condizioni aggiuntive che possono essere necessarie per garantire che lo sviluppo degli scambi non sia compromesso in misura contraria agli interessi del SEE**

- (187) L'Autorità prende atto del fatto che le autorità norvegesi hanno organizzato un processo di gara per la selezione del prestatore di servizi per la gestione della linea costiera Bergen-Kirkenes per il periodo 2012-2019. Sebbene la procedura di gara abbia prodotto soltanto un'offerta, non vi è alcuna indicazione che tale processo abbia provocato distorsioni della concorrenza nel settore dei trasporti marittimi, né che l'Autorità abbia ricevuto alcuna affermazione in tal senso da parte di concorrenti pertinenti.

<sup>(1)</sup> Punto (59).

<sup>(2)</sup> Sebbene il contratto pubblico non includa un meccanismo di claw back, il quale, in linea generale, è il meccanismo preferito per assicurare che qualsiasi compensazione in eccesso sia restituita alle autorità norvegesi, la disposizione di rinegoziazione di cui al paragrafo 7 dell'AH contribuisce, almeno in una certa misura, a evitare e a recuperare tale sovracompensazione.

- (188) Si osserva altresì che la compensazione per l'AH non consente all'operatore di sovvenzionare in maniera incrociata le proprie attività commerciali attraverso, ad esempio, una ripartizione manifestamente sproporzionata dei costi fissi comuni e non consente all'operatore di fare ciò ottenendo un utile eccessivo. Al contrario, l'AH copre soltanto i costi del servizio pubblico, incluso un utile ragionevole.
- (189) Di conseguenza l'Autorità non ritiene necessario imporre condizioni supplementari per garantire la compatibilità dell'AH con l'accordo SEE, tuttavia invita le autorità norvegesi a prendere in considerazione la sua raccomandazione di cui al punto 113.

#### 5. CONCLUSIONE

- (190) Alla luce di quanto precede, l'Autorità ritiene che la compensazione ricevuta da Hurtigruten nel quadro dell'AH costituisca un aiuto compatibile ai sensi dell'articolo 59, paragrafo 2, dell'accordo SEE.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### *Articolo 1*

La compensazione corrisposta nel quadro dell'AH costituisce un aiuto di Stato a norma dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE. Tale aiuto è stato concesso in violazione dell'obbligo di notifica ai sensi del protocollo 3, parte I, articolo 1, paragrafo 3.

#### *Articolo 2*

La compensazione concessa nel quadro dell'AH è considerata compatibile a norma dell'articolo 59, paragrafo 2, dell'accordo SEE.

#### *Articolo 3*

Il Regno di Norvegia è destinatario della presente decisione.

#### *Articolo 4*

Il testo in lingua inglese è il solo facente fede.

Fatto a Bruxelles, il 29 marzo 2017

*Per l'Autorità di vigilanza EFTA*

Sven Erik SVEDMAN

*Presidente*

Frank J. BÜCHEL

*Membro del collegio*

---

## RETTIFICHE

**Rettifica del protocollo che fissa le possibilità di pesca e la contropartita finanziaria previste dall'accordo di partenariato nel settore della pesca tra la Comunità europea e la Repubblica del Mozambico,**

**firmato a Bruxelles il 1° febbraio 2012**

*(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 46 del 17 febbraio 2012)*

Allegato, appendice 2:

(18058/11 dell'11.1.2012, pagina P/EU/MZ/Allegato/Appendice 2/it 1)

(GU L 46, 17.2.2012, pag. 23)

*anziché:*

«Coordinate geografiche:

Punto	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Latitudine	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
Longitudine	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»

*leggasi:*

«Coordinate geografiche:

PUNTO N.	LATITUDINE	LAT IN GRADI, MINUTI E SECONDI (latitudine Sud)	LONGITUDINE	LONG IN GRADI, MINUTI E SECONDI (latitudine Est)
1	- 10,46944444	10° 28' 10.000" S	40,43777778	40° 26' 16.000" E
2	- 10,41638889	10° 24' 59.000" S	40,49194444	40° 29' 31.000" E
3	- 10,31444444	10° 18' 52.000" S	40,66777778	40° 40' 04.000" E
4	- 10,09277778	10° 05' 34.000" S	41,03305556	41° 01' 59.000" E
5	- 10,09277778	10° 05' 34.000" S	42,15693917	42° 09' 24.981" E
6	- 10,09277778	10° 05' 34.000" S	42,15693917	42° 09' 24.981" E
7	- 10,09277778	10° 05' 34.000" S	42,21689500	42° 13' 00.822" E
8	- 10,12710556	10° 07' 37.580" S	42,20790500	42° 12' 28.458" E
9	- 10,13310250	10° 07' 59.169" S	42,20633528	42° 12' 22.807" E
10	- 10,16656333	10° 09' 59.628" S	42,19775861	42° 11' 51.931" E
11	- 10,19950667	10° 11' 58.224" S	42,18962222	42° 11' 22.640" E
12	- 10,21023611	10° 12' 36.850" S	42,18703944	42° 11' 13.342" E

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

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

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

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

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

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

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

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

Allegato, appendice 4, titolo:

(18058/11 dell'11.1.2012, pag. P/EU/MZ/Allegato/Appendice 4/it 1)

(GU L 46, 17.2.2012, pag. 25)

anziché: «... NELLA ZEE DEL MOZAMBICO»

leggasi: «... NELLE ACQUE DI PESCA DEL MOZAMBICO».

Allegato, appendice 4, sezioni 1, 2 e 3:

(18058/11 dell'11.1.2012, pagg. P/EU/MZ/Allegato/Appendice 4/it 2-3)

(GU L 46, 17.2.2012, pagg. 25-26)

*anziché:* «nella ZEE» e «dalla ZEE»

*leggasi:* «nelle acque di pesca» e «dalle acque di pesca».

---

**Rettifica della direttiva (UE) 2017/2455 del Consiglio, del 5 dicembre 2017, che modifica la direttiva 2006/112/CE e la direttiva 2009/132/CE per quanto riguarda taluni obblighi in materia di imposta sul valore aggiunto per le prestazioni di servizi e le vendite a distanza di beni**

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 348 del 29 dicembre 2017)

Pagina 12, articolo 2, punto 2):

*anziché:* «2) è aggiunto il seguente articolo:

“*Articolo 14 bis*

1. Se un soggetto passivo facilita, tramite l'uso di un'interfaccia elettronica quale un mercato (marketplace), una piattaforma, un portale o mezzi analoghi, le vendite a distanza di beni importati da territori terzi o paesi terzi con spedizioni di valore intrinseco non superiore a 150 EUR, si considera che lo stesso soggetto passivo in questione abbia ricevuto e ceduto detti beni. ...”;

*leggasi:* «2) è aggiunto il seguente articolo:

“*Articolo 14 bis*

1. Se un soggetto passivo facilita, tramite l'uso di un'interfaccia elettronica quale un mercato virtuale (marketplace), una piattaforma, un portale o mezzi analoghi, le vendite a distanza di beni importati da territori terzi o paesi terzi con spedizioni di valore intrinseco non superiore a 150 EUR, si considera che lo stesso soggetto passivo in questione abbia ricevuto e ceduto detti beni. ...”;

---

**Rettifica del regolamento delegato (UE) 2018/625 della Commissione, del 5 marzo 2018, che integra il regolamento (UE) 2017/1001 del Parlamento europeo e del Consiglio sul marchio dell'Unione europea e abroga il regolamento delegato (UE) 2017/1430**

*(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 104 del 24 aprile 2018)*

Pagina 36, articolo 82, paragrafo 2, lettera q):

*anziché:* «il titolo XII non si applica alle notifiche effettuate prima del 1° ottobre 2017;»

*leggasi:* «il titolo XII non si applica ai procedimenti interrotti prima del 1° ottobre 2017;».

---





ISSN 1977-0707 (edizione elettronica)  
ISSN 1725-258X (edizione cartacea)



**Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea**  
2985 Lussemburgo  
LUSSEMBURGO

**IT**