



Inhoud

II *Niet-wetgevingshandelingen*

VERORDENINGEN

- ★ **Verordening (EU) 2018/885 van de Commissie van 20 juni 2018 tot wijziging van bijlage VI bij Verordening (EG) nr. 1223/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende cosmetische producten** ⁽¹⁾ 1
- ★ **Uitvoeringsverordening (EU) 2018/886 van de Commissie van 20 juni 2018 betreffende bepaalde handelspolitieke maatregelen met betrekking tot bepaalde producten van oorsprong uit de Verenigde Staten van Amerika en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/724** 5

III *Andere handelingen*

EUROPESE ECONOMISCHE RUIMTE

- ★ **Besluit van de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA nr. 70/17/COL van 29 maart 2017 betreffende het contract voor Hurtigruten-kustvervoersdiensten voor de periode 2012-2019 (Noorwegen) [2018/887]** 19

Rectificaties

- ★ **Rectificatie van het protocol tot vaststelling van de vangstmogelijkheden en de financiële tegenprestatie waarin is voorzien bij de Partnerschapsovereenkomst inzake visserij tussen de Europese Gemeenschap en de Republiek Mozambique (PB L 46 van 17.2.2012)** 45
- ★ **Rectificatie van Richtlijn (EU) 2017/2455 van de Raad van 5 december 2017 tot wijziging van Richtlijn 2006/112/EG en Richtlijn 2009/132/EG wat betreft bepaalde btw-verplichtingen voor diensten en afstandsverkopen van goederen (PB L 348 van 29.12.2017)** 54

⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst.

- ★ **Rectificatie van Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 1291/2014 van de Commissie van 16 juli 2014 betreffende de voorwaarden voor de indeling in klassen zonder tests van plaatmaterialen op houtbasis die vallen onder EN 13986 en massief houten lambrisering die valt onder EN 14915, met betrekking tot hun beschermingsvermogen tegen brand wanneer zij worden gebruikt als bekleding voor wanden en plafonds (PB L 349 van 5.12.2014) 56**
- ★ **Rectificatie van Verordening (EU) 2015/995 van de Commissie van 8 juni 2015 tot wijziging van Besluit 2012/757/EU betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PB L 165 van 30.6.2015) 56**

II

(Niet-wetgevingshandelingen)

VERORDENINGEN

VERORDENING (EU) 2018/885 VAN DE COMMISSIE

van 20 juni 2018

tot wijziging van bijlage VI bij Verordening (EG) nr. 1223/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende cosmetische producten

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 1223/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 30 november 2009 betreffende cosmetische producten ⁽¹⁾, en met name artikel 31, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) 2,2'-Methyleenbis[6-(2H-benzotriazool-2-yl)-4-(1,1,3,3-tetramethylbutyl)fenol]/Bisoctrizool, in de internationale nomenclatuur voor cosmetische ingrediënten Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbutylphenol (MBBT) genoemd, mag overeenkomstig vermelding 23 in bijlage VI bij Verordening (EG) nr. 1223/2009 als uv-filter in cosmetische producten worden gebruikt. Momenteel is het gebruik van MMBT (nano) als uv-filter in cosmetische producten niet gereguleerd.
- (2) In het advies van het Wetenschappelijk Comité voor consumentenveiligheid (WCCV) van 25 maart 2015 ⁽²⁾ wordt geconcludeerd dat het gebruik van MBBT (nano), met de in het advies vermelde kenmerken en in een concentratie tot 10 gewichtspercent, als uv-filter in cosmetische producten die op de huid worden aangebracht geen risico voor de menselijke gezondheid inhoudt bij aanbrenging op gezonde, gave huid of op beschadigde huid. De door het WCCV in zijn advies genoemde kenmerken hebben betrekking op de fysisch-chemische eigenschappen van het materiaal (zoals zuiverheid, mediane deeltjesgrootte, gekwantificeerde grootteverdeling).
- (3) Het WCCV heeft ook geoordeeld dat de conclusies van zijn advies van 25 maart 2015 niet gelden voor toepassingen die door inademing kunnen leiden tot de blootstelling van de longen van de eindgebruiker aan MBBT (nano).
- (4) Gezien het advies van het WCCV en om rekening te houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang, moet het gebruik van MBBT (nano) als uv-filter in cosmetische producten overeenkomstig het advies van het WCCV worden toegestaan in een concentratie van maximaal 10 gewichtspercent, behalve voor toepassingen die door inademing kunnen leiden tot de blootstelling van de longen van de eindgebruiker aan MBBT (nano).
- (5) Bijlage VI bij Verordening (EG) nr. 1223/2009 moet bijgevolg dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (6) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Permanent Comité voor cosmetische producten,

⁽¹⁾ PB L 342 van 22.12.2009, blz. 59.

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

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Bijlage VI bij Verordening (EG) nr. 1223/2009 wordt gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 20 juni 2018.

Voor de Commissie
De voorzitter
Jean-Claude JUNCKER

BIJLAGE

Bijlage VI bij Verordening (EG) nr. 1223/2009 wordt als volgt gewijzigd:

1) Vermelding 23 wordt vervangen door:

Referentie-nummer	Identiteit van de stof				Voorwaarden			Te vermelden gebruiksvoorwaarden en waarschuwingen
	Chemische benaming/INN/XAN	Naam volgens de woordenlijst van gemeenschappelijke benamingen van ingrediënten	CAS-nummer	EG-nummer	Producttype, lichaamsdelen	Maximumconcentratie in het gebruiksklare product	Andere	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
„23	2,2'-Methyleenbis[6-(2H-benzotriazol-2-yl)-4-(1,1,3,3-tetramethylbutyl)fenol]/Bisotrizool	Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbutylphenol	103597-45-1	403-800-1		10 % (*)		

(*) In het geval van gecombineerd gebruik van Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbutylphenol en Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbutylphenol (nano) bedraagt de som maximaal de in kolom g vermelde concentratie.”.

2) Vermelding 23a wordt ingevoegd:

Referentie-nummer	Identiteit van de stof				Voorwaarden			Te vermelden gebruiksvoorwaarden en waarschuwingen
	Chemische benaming/INN/XAN	Naam volgens de woordenlijst van gemeenschappelijke benamingen van ingrediënten	CAS-nummer	EG-nummer	Producttype, lichaamsdelen	Maximumconcentratie in het gebruiksklare product	Andere	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
„23a	2,2'-Methyleenbis[6-(2H-benzotriazol-2-yl)-4-(1,1,3,3-tetramethylbutyl)fenol]/Bisotrizool	Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbutylphenol (nano)	103597-45-1	403-800-1		10 % (*)	Niet gebruiken in toepassingen die door inademing tot blootstelling van de longen van de eindgebruiker kunnen leiden. Alleen nanomaterialen met de volgende kenmerken zijn toegestaan: — zuiverheid \geq 98,5 %, waarbij het aandeel van het isomeer 2,2'-methyleenbis[6-(2H-benzotriazol-2-yl)-4-(isoöctyl)fenol] niet meer dan 1,5 % bedraagt;	

Referentie-nummer	Identiteit van de stof				Voorwaarden			Te vermelden gebruiksvoorwaarden en waarschuwingen
	Chemische benaming/INN/XAN	Naam volgens de woordenlijst van gemeenschappelijke benamingen van ingrediënten	CAS-nummer	EG-nummer	Producttype, lichaamsdelen	Maximumconcentratie in het gebruiksklare product	Andere	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
							<ul style="list-style-type: none"> — oplosbaarheid in water bij 25 °C < 5 ng/l; — verdelingscoëfficiënt (log Pow): 12,7 bij 25 °C; — niet gecoat; — mediane deeltjesgrootte D50 (50 % van het aantal deeltjes is kleiner dan deze diameter): ≥ 120 nm van massaverdeling en/of ≥ 60 nm van gekwantificeerde grootteverdeling. 	

(*) In het geval van gecombineerd gebruik van Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbutylphenol en Methylene Bis-Benzotriazolyl Tetramethylbutylphenol (nano) bedraagt de som maximaal de in kolom g vermelde concentratie.”.

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2018/886 VAN DE COMMISSIE**van 20 juni 2018****betreffende bepaalde handelspolitieke maatregelen met betrekking tot bepaalde producten van oorsprong uit de Verenigde Staten van Amerika en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/724**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) nr. 654/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 15 mei 2014 betreffende de uitoefening van de rechten van de Unie voor de toepassing en handhaving van de internationale handelsregels ⁽¹⁾, en met name artikel 4, lid 1,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Commissie dient op grond van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/724 ⁽²⁾ de Raad voor de Handel in goederen van de Wereldhandelsorganisatie (WTO) uiterlijk op 18 mei 2018 schriftelijk ervan in kennis te stellen dat de Unie de toepassing van concessies inzake invoerrechten uit hoofde van de GATT 1994 op het handelsverkeer met de Verenigde Staten van Amerika („Verenigde Staten“) opschort wat de in de bijlagen I en II bij die verordening vermelde producten betreft, voor zover de Raad voor de Handel in goederen de opschorting niet afkeurt, om de toepassing van aanvullende douanerechten op de invoer van deze producten van oorsprong uit de Verenigde Staten mogelijk te maken.
- (2) De Commissie heeft de bovenbedoelde schriftelijke kennisgeving verricht op 18 mei 2018 en de Raad voor de Handel in goederen van de WTO heeft de opschorting niet binnen dertig dagen afgekeurd. De Unie heeft derhalve de toepassing van concessies inzake invoerrechten uit hoofde van de GATT 1994 op het handelsverkeer met de Verenigde Staten wat deze producten betreft in het kader van de WTO opgeschort.
- (3) Op 8 maart 2018 hadden de Verenigde Staten met ingang van 23 maart 2018 voor onbepaalde tijd vrijwaringsmaatregelen in de vorm van een tariefverhoging voor de invoer van bepaalde staal- en aluminiumproducten vastgesteld. Nadat de inwerkingtreding van de tariefverhoging ten aanzien van de Europese Unie tweemaal was uitgesteld, is de tariefverhoging op 1 juni 2018 voor onbepaalde tijd ten aanzien van de Europese Unie van kracht geworden.
- (4) Bijgevolg moet de Commissie, gezien artikel 2 van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/724, op de in de bijlagen I en II vermelde producten aanvullende douanerechten instellen als beschreven in de overwegingen 6 en 12 tot en met 15 van die verordening, volgens de in de overwegingen 7 en 16 tot en met 19 van die verordening vermelde modaliteiten en met inachtneming van de in overweging 5 van die verordening vermelde termijnen, op zodanige wijze dat:
 - a) de aanvullende ad-valoremrechten van 10 % respectievelijk 25 % op de invoer van de in bijlage I vermelde producten worden toegepast met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze verordening en totdat de vrijwaringsmaatregelen van de Verenigde Staten niet langer op producten uit de Unie van toepassing zijn;
 - b) de aanvullende ad-valoremrechten van 10 %, 25 %, 35 % respectievelijk 50 % op de invoer van de in bijlage II vermelde producten worden toegepast met ingang van 1 juni 2021 of, indien dat eerder is, met ingang van de datum van aanneming door of kennisgeving aan het Orgaan voor Geschillenbeslechting van de WTO van een uitspraak houdende vaststelling dat de vrijwaringsmaatregelen van de Verenigde Staten niet verenigbaar zijn met de desbetreffende bepalingen van de WTO-overeenkomst, totdat de vrijwaringsmaatregelen van de Verenigde Staten niet langer op de Unie van toepassing zijn.
- (5) Uitvoeringsverordening (EU) 2018/724 moet wegens een materiële fout worden gewijzigd. De materiële fout heeft betrekking op het maximale aanvullende recht met betrekking tot GN-code 9504 40 00 in bijlage I, dat 10 % in plaats van 25 % moet bedragen. Overweging 12 en artikel 2, onder a), van en bijlage I bij die verordening moeten dienovereenkomstig worden gewijzigd. De in de bijlagen I en II vermelde producten en het daarin vermelde niveau van de aanvullende rechten zijn in Uitvoeringsverordening (EU) 2018/724, zoals gewijzigd, en in de onderhavige verordening identiek.
- (6) Deze verordening loopt niet vooruit op de vraag of de vrijwaringsmaatregelen van de Verenigde Staten verenigbaar zijn met de desbetreffende bepalingen van de WTO-overeenkomst.

⁽¹⁾ Verordening (EU) nr. 654/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 15 mei 2014 betreffende de uitoefening van de rechten van de Unie voor de toepassing en handhaving van de internationale handelsregels en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 3286/94 van de Raad tot vaststelling van communautaire procedures op het gebied van de gemeenschappelijke handelspolitiek met het oog op de handhaving van de rechten die de Gemeenschap ontleent aan internationale regelingen voor het handelsverkeer, in het bijzonder die welke onder auspiciën van de Wereldhandelsorganisatie werden vastgesteld (PB L 189 van 27.6.2014, blz. 50).

⁽²⁾ Uitvoeringsverordening (EU) 2018/724 van de Commissie van 16 mei 2018 betreffende bepaalde handelspolitieke maatregelen met betrekking tot bepaalde producten van oorsprong uit de Verenigde Staten van Amerika (PB L 122 van 17.5.2018, blz. 14).

- (7) De Commissie kan, wanneer zij zulks passend acht, deze verordening wijzigen om rekening te houden met eventuele wijzigingen van de vrijwaringsmaatregelen van de Verenigde Staten, onder meer door middel van de uitsluiting van bepaalde producten of ondernemingen.
- (8) Volgens artikel 4 van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/724 is het aanvullende douanerecht niet van toepassing op in de bijlagen daarbij vermelde producten waarvoor vóór de datum van inwerkingtreding van die verordening een invoervergunning met vrijstelling of verlaging van douanerechten is afgegeven. Tevens wordt daarin bepaald dat het aanvullende douanerecht niet van toepassing is op in de bijlagen daarbij vermelde producten waarvoor de importeurs kunnen aantonen dat zij vóór de datum van toepassing van een aanvullend recht met betrekking tot dat product uit de Verenigde Staten naar de Unie zijn uitgevoerd.
- (9) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij Verordening (EU) 2015/1843 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ ingestelde Comité inzake handelsbelemmeringen,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

De Unie past aanvullende douanerechten toe op de invoer in de Unie van de in de bijlagen I en II bij deze verordening vermelde producten die van oorsprong uit de Verenigde Staten van Amerika („Verenigde Staten”) zijn.

Artikel 2

De aanvullende douanerechten op deze producten worden als volgt toegepast:

- a) in de eerste fase wordt met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze verordening een aanvullend ad-valoremrecht van 10 % respectievelijk 25 % toegepast op de invoer van de producten die zijn vermeld in bijlage I, als daarin gedefinieerd;
- b) in de tweede fase wordt een verder aanvullend ad-valoremrecht van 10 %, 25 %, 35 % respectievelijk 50 % toegepast op de invoer van de producten die zijn vermeld in bijlage II, als daarin gedefinieerd:
 - met ingang van 1 juni 2021 of,
 - indien dat eerder is, met ingang van de vijfde dag na de datum van aanneming door of kennisgeving aan het Orgaan voor Geschillenbeslechting van de WTO van een uitspraak houdende vaststelling dat de vrijwaringsmaatregelen van de Verenigde Staten niet verenigbaar zijn met de desbetreffende bepalingen van de WTO-overeenkomst. In laatstbedoeld geval maakt de Commissie in het *Publicatieblad van de Europese Unie* een bericht bekend met de datum van aanneming of kennisgeving van deze uitspraak.

Artikel 3

Uitvoeringsverordening (EU) 2018/724 wordt als volgt gewijzigd:

- 1) Overweging 12 wordt vervangen door:

„Met inachtneming van de in overweging 5 beschreven termijnen zouden de aanvullende douanerechten, indien noodzakelijk of voor zover noodzakelijk, moeten worden toegepast in twee fasen. In de eerste fase kunnen ad-valoremrechten van ten hoogste 10 % respectievelijk 25 % onmiddellijk en tot de Verenigde Staten de toepassing van hun vrijwaringsmaatregelen op producten uit de Unie staken, worden toegepast op de invoer van de in bijlage I vermelde producten.”.

- 2) Artikel 2, onder a), wordt vervangen door:

„In de eerste fase wordt vanaf 20 juni 2018 een aanvullend ad-valoremrecht van ten hoogste 10 % respectievelijk 25 % op de invoer van de in bijlage I vermelde producten toegepast.”.

- 3) In bijlage I wordt het aanvullende recht met betrekking tot GN-code 9504 40 00 als volgt gewijzigd:

„25 %” wordt vervangen door „10 %”.

⁽¹⁾ Verordening (EU) 2015/1843 van het Europees Parlement en de Raad van 6 oktober 2015 tot vaststelling van procedures van de Unie op het gebied van de gemeenschappelijke handelspolitiek met het oog op de handhaving van de rechten die de Unie ontleent aan internationale regelingen voor het handelsverkeer, in het bijzonder die welke onder auspiciën van de Wereldhandelsorganisatie werden vastgesteld (codificatie) (PB L 272 van 16.10.2015, blz. 1).

Artikel 4

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 20 juni 2018.

Voor de Commissie
De voorzitter
Jean-Claude JUNCKER

BIJLAGE I

In de eerste fase aan aanvullende rechten onderworpen producten

GN 2018 (1)	Aanvullend recht
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 %

GN 2018 (1)	Aanvullend recht
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 %

GN 2018 (1)	Aanvullend recht
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 %

GN 2018 (1)	Aanvullend recht
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 %

GN 2018 (1)	Aanvullend recht
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 %

GN 2018 ⁽¹⁾	Aanvullend recht
8711 40 00	25 %
8711 50 00	25 %
8903 91 10	25 %
8903 91 90	25 %
8903 92 10	25 %
8903 92 91	25 %
8903 92 99	25 %
8903 99 10	25 %
8903 99 91	25 %
8903 99 99	25 %
9504 40 00	10 %

⁽¹⁾ De gebruikte nomenclatuurcodes zijn die van de gecombineerde nomenclatuur als gedefinieerd in artikel 1, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad van 23 juli 1987 met betrekking tot de tarief- en statistiek nomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief (PB L 256 van 7.9.1987, blz. 1) en als bepaald in bijlage I daarbij, zoals deze gelden op het tijdstip van bekendmaking van deze verordening en mutatis mutandis zoals gewijzigd bij latere wetgeving, waaronder laatstelijk bij Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1925 van de Commissie van 12 oktober 2017 tot wijziging van bijlage I bij Verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad met betrekking tot de tarief- en statistiek nomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief (PB L 282 van 31.10.2017, blz. 1).

BIJLAGE II

In de tweede fase aan verdere aanvullende rechten onderworpen producten

GN 2018 (1)	Aanvullend recht
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 %

GN 2018 (1)	Aanvullend recht
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 %

GN 2018 (1)	Aanvullend recht
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 %

GN 2018 (1)	Aanvullend recht
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 %

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

⁽¹⁾ De gebruikte nomenclatuurcodes zijn die van de gecombineerde nomenclatuur als gedefinieerd in artikel 1, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad van 23 juli 1987 met betrekking tot de tarief- en statistiek nomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief (PB L 256 van 7.9.1987, blz. 1) en als bepaald in bijlage I daarbij, zoals deze gelden op het tijdstip van bekendmaking van deze verordening en mutatis mutandis zoals gewijzigd bij latere wetgeving, waaronder laatstelijk bij Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1925 van de Commissie van 12 oktober 2017 tot wijziging van bijlage I bij Verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad met betrekking tot de tarief- en statistiek nomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief (PB L 282 van 31.10.2017, blz. 1).

III

(Andere handelingen)

EUROPESE ECONOMISCHE RUIMTE

BESLUIT VAN DE TOEZICHTHOUDENDE AUTORITEIT VAN DE EVA

Nr. 70/17/COL

van 29 maart 2017

**betreffende het contract voor Hurtigruten-kustvervoersdiensten voor de periode 2012-2019
(Noorwegen) [2018/887]**

DE TOEZICHTHOUDENDE AUTORITEIT VAN DE EVA (hierna „de Autoriteit” genoemd),

Gezien:

de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte (hierna „de EER-overeenkomst” genoemd), en met name artikel 59, lid 2, en artikel 61,

Protocol 26 bij de EER-overeenkomst,

de Overeenkomst tussen de EVA-staten betreffende de oprichting van een Toezichthoudende Autoriteit en een Hof van Justitie (hierna „de Toezichtovereenkomst” genoemd), en met name artikel 24,

Protocol nr. 3 bij de Toezichtovereenkomst (hierna „Protocol nr. 3” genoemd), en met name artikel 1 van deel I en artikel 4, lid 4, en de artikelen 6 en 13 van deel II,

Overwegende hetgeen volgt:

I. FEITEN

1. PROCEDURE

- (1) Op 28 april 2014 heeft de Autoriteit via e-mail een klacht ontvangen over vermeende onverenigbare staatssteun aan Hurtigruten ASA (hierna „Hurtigruten” genoemd) in het kader van het contract voor kustvervoersdiensten op de route Bergen-Kirkenes voor de periode van 1 januari 2012 tot en met 31 december 2019 (hierna „het contract” genoemd).
- (2) Op 9 juli 2014 werd een tweede klacht in verband met het contract ontvangen. Beide klachten zijn onafhankelijk van elkaar, maar ze bevatten enkele overlappende kwesties. Aangezien beide klachten betrekking hebben op het contract, worden ze in dit besluit gezamenlijk behandeld en in deze tekst „de klachten” genoemd (er is ook sprake van „de klagers”).
- (3) Bij brief van 13 juni 2014 (aangevuld met een brief van 10 juli 2014) heeft de Autoriteit de Noorse autoriteiten om informatie verzocht. Bij brief van 22 september 2014 hebben de Noorse autoriteiten op het verzoek om informatie geantwoord. Op 21 november 2014 werd een aanvullend verzoek om informatie toegestuurd aan de Noorse autoriteiten, waarop zij bij brief van 16 januari 2015 hebben geantwoord.
- (4) Op 9 december 2015 heeft de Autoriteit Besluit nr. 490/15/COL tot inleiding van de formele onderzoeksprocedure naar vermeende onrechtmatige steun in het kader van het contract vastgesteld (hierna „het inleidingsbesluit” genoemd). Het inleidingsbesluit werd op 30 juni 2016 bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* en het EER-supplement daarbij ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ PB C 236 van 30.6.2016, blz. 29 en EER-supplement nr. 36 van 30.6.2016, blz. 14.

- (5) De Noorse autoriteiten hebben bij brief van 16 februari 2016 opmerkingen over het inleidingsbesluit ingediend ⁽¹⁾. Naar aanleiding van de opmerkingen van de Noorse autoriteiten hebben de klagers aanvullende informatie verstrekt ⁽²⁾. De Autoriteit heeft geen verdere opmerkingen over het inleidingsbesluit van derden ontvangen.
- (6) Bij brief van 12 oktober 2016 heeft de Autoriteit de Noorse autoriteiten om informatie verzocht. Bij brieven van 21 november 2016 en 21 december 2016 hebben de Noorse autoriteiten op het verzoek om informatie geantwoord ⁽³⁾.

2. ACHTERGROND — HET CONTRACT

- (7) Hurtigruten verricht zeevervoersdiensten in de vorm van gecombineerd vervoer van personen en goederen langs de Noorse kustlijn, van Bergen tot Kirkenes, zoals afgebeeld op onderstaande figuur:

De kustroute Bergen-Kirkenes



- (8) De verrichting van de dienst was voor delen van de periode van 1 januari 2005 tot en met 31 december 2012 het voorwerp van Beschikking nr. 205/11/COL van de Autoriteit ⁽⁴⁾. In deze beschikking heeft de Autoriteit geconcludeerd dat Hurtigruten staatssteun had ontvangen die onverenigbaar was met de werking van de EER-overeenkomst, in zoverre deze een vorm van overcompensatie voor de openbare dienst inhield, en heeft zij de terugvordering van die steun gelast.
- (9) Voor de verrichting van de dienst voor de periode van 1 januari 2012 tot en met 31 december 2019 werd een aanbestedingsprocedure uitgeschreven op 30 juni 2010, d.i. de datum waarop het bestek op Doffin (onlinedatabank voor overheidsopdrachten) werd bekendgemaakt ⁽⁵⁾.
- (10) Na deze aanbestedingsprocedure, en op basis van een op 8 november 2010 ingediend bod, heeft Hurtigruten op 13 april 2011 een contract voor het verrichten van diensten op de kustroute Bergen-Kirkenes gesloten voor de periode van 1 januari 2012 tot en met 31 december 2019. Volgens dit contract moet Hurtigruten het hele jaar door dagelijks afvaarten verzorgen, waarbij wordt aangemeerd in 32 specifieke havens op de route tussen Bergen en Kirkenes. Op de routes Tromsø-Kirkenes en Kirkenes-Tromsø moet ook vrachtvervoer worden verzorgd. De diensten moeten worden verricht volgens bepaalde capaciteits- en vaartuigcriteria die in het contract zijn vastgesteld. Op de kustroute ingezette vaartuigen moeten een minimale passagierscapaciteit hebben van 320 passagiers, kajuiten voor 120 passagiers en vrachtcapaciteit voor 150 europaletten bij bevrachting met normale laadhoogte. Zij moeten ook voldoen aan juridische en technische voorwaarden uit deel 4.4 van het bestek.

⁽¹⁾ Document nr. 793209.

⁽²⁾ Document nr. 798816.

⁽³⁾ Documenten nr. 827472 en nr. 833077.

⁽⁴⁾ PB L 175 van 5.7.2012, blz. 19 en EER-supplement nr. 37 van 5.7.2012, blz. 1. Zie ook het arrest van het EVA-Hof van 8 oktober 2012 in gevoegde zaken E-10/11 en E-11/11, Hurtigruten, Jurispr. EVA-Hof 2012, blz. 758, waarin de beschikking van de Autoriteit wordt bevestigd.

⁽⁵⁾ Zie www.doffin.no

- (11) De zeevervoersdiensten voor de route Bergen-Kirkenes zijn gebaseerd op maximale tarieven voor passagiers die tussen havens reizen (d.w.z. passagiers in de openbare dienst). Deze tarieven moeten door de Noorse autoriteiten worden goedgekeurd. Overeenkomstig het contract zijn „passagiers die tussen havens reizen”, „passagiers die tickets voor een reis op een gekozen route kopen tegen het algemene tarief, met eventuele toeslagen voor kajuiten en/of maaltijden. De prijzen voor aanvullende diensten moeten overeenstemmen met de bekendgemaakte prijzen voor de geselecteerde categorie van de kajuit en maaltijd. De totaalprijs moet in die gevallen gelijk zijn aan de som van de ticketprijs en de individuele prijzen van de gekozen aanvullende diensten”. Onder goedgekeurd tarief wordt verstaan het algemene tarief dat voor deze route gold op 1 oktober 2004, aangepast volgens de consumentenprijsindex. Eventuele latere wijzigingen van het algemene tarief moeten door de Noorse autoriteiten worden goedgekeurd.
- (12) Voor andere passagiers mag Hurtigruten haar prijzen vrij bepalen. Volgens het contract zijn „andere passagiers”, „passagiers die niet tussen havens reizen. Er worden hier passagiers bedoeld die reisproducten voor specifieke routes kopen. Deze reisproducten zijn door de aanbieder gedefinieerd en omvatten minstens één overnachting in een kajuit en minstens één maaltijd aan boord, waarbij de aanbieder een gecombineerde prijs voor de inbegrepen items heeft bekendgemaakt die niet kan worden opgesplitst in de individuele bekendgemaakte prijzen voor dezelfde items. Hierbij geldt dat de passagiers geen recht hebben op gedefinieerde kortingen op het reisonderdeel van het product. Onder „andere passagiers” vallen ook passagiers die een door de aanbieder gedefinieerd reisproduct kopen, dat ten minste de voornoemde aanvullende diensten tegen een gecombineerde, per dag gespecificeerde prijs omvat, maar waarbij de passagiers zelf de route kiezen waarop deze voorwaarden van toepassing zijn”. Hetzelfde geldt voor de prijzen van kajuiten en maaltijden alsook voor het vrachtvervoer.
- (13) Voor de diensten die onder het contract vallen, betalen de Noorse autoriteiten een totale compensatie van 5 120 miljoen NOK voor de acht jaar dat het contract loopt, uitgedrukt in de prijzen van 2011 en aangepast volgens de kostenindex voor binnenlands zeevervoer van het Noors Bureau voor de statistiek ⁽¹⁾. De toewijzing van de compensatie voor elk jaar afzonderlijk is als volgt:

Tabel 1

Jaarlijkse compensatie overeenkomstig het contract

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

- (14) Volgens het contract is Hurtigruten verplicht om een gescheiden boekhouding te voeren voor de activiteiten op de route Bergen-Kirkenes en voor andere activiteiten en routes die buiten het toepassingsgebied van het contract vallen ⁽²⁾. Bovendien is Hurtigruten verplicht een gescheiden boekhouding te voeren voor de routes met openbaardienstverplichtingen op de kustroute Bergen-Kirkenes en het commerciële deel van diezelfde route.

⁽¹⁾ Als de kostenindex van het Noors Bureau voor de statistiek niet beschikbaar is, zou de consumentenprijsindex van het Noors Bureau voor de statistiek worden gebruikt.

⁽²⁾ Zoals vermeld in Beschikking nr. 205/11/COL van de Autoriteit inzake de aanvullende overeenkomst over de Hurtigruten-dienst (PB L 175 van 5.7.2012, blz. 19 en EER-supplement nr. 37 van 5.7.2012, blz. 1), deel I.2: „Naast de dienst die onder de Hurtigruten-overeenkomst valt, is Hurtigruten een commerciële exploitant die rondreizen, excursies en maaltijden aanbiedt op de route Bergen-Kirkenes. Bovendien verstrekt Hurtigruten, in samenhang met die route, tevens vervoersdiensten in de Geirangerfjord die buiten het toepassingsgebied van de Hurtigruten-overeenkomst vallen. Voorts exploiteert Hurtigruten een aantal verschillende cruises in verschillende Europese staten, Rusland, op Antarctica, Spitsbergen en Groenland.”.

3. DE KLACHTEN ⁽¹⁾

- (15) Beide klagers hebben om een vertrouwelijke behandeling verzocht.
- (16) Het argument van de klagers dat Hurtigruten staatssteun ontvangt in de vorm van overcompensatie en dus de artikelen 61 en 59 van de EER-overeenkomst schendt, is gestoeld op de volgende stellingen:
1. De compensatie voor het verzorgen van de routes met openbardienstverplichtingen is aanzienlijk toegenomen ten opzichte van de voorgaande contractperiode.
 2. Hurtigruten blijft compensatie ontvangen voor diensten die niet worden verricht:
 - a) Hurtigruten heeft tussen januari 2014 en september 2014 alle afvaarten naar en vanuit de haven van Mehamn (een aanloophaven die onder het contract valt) zonder objectieve rechtvaardiging of professionele verificatie geannuleerd, nadat zij in april 2012 zelf de aanlegkade deels had beschadigd en hoewel zij deze kade in werkelijkheid nog gedurende meer dan 20 maanden heeft gebruikt om aan te meren. Tegelijkertijd hebben de Noorse autoriteiten de overeenkomstige compensatie niet verlaagd, waardoor Hurtigruten maandelijks 314 500 NOK aan kosten kon besparen. Bijgevolg zou zowel het tweede als het derde Altmark-criterium niet zijn vervuld. Aan het tweede criterium is niet voldaan omdat de Noorse autoriteiten geen kader of beleid hebben vastgesteld om op een objectieve en professionele manier te beoordelen of de bewering van de onderneming dat de dienstonderbreking het gevolg is van technische of operationele problemen, waar is, en omdat zij geen instantie hebben aangesteld om de betwiste bewering te verifiëren. Aan het derde criterium zou, volgens de klagers, niet zijn voldaan omdat Hurtigruten een volledige compensatie voor routes met openbardienstverplichtingen ontvangt, hoewel zij een aanzienlijke kostenverlaging geniet als gevolg van de onderbreking van de diensten.
 - b) Talrijke klachten van verscheidene havens en regionale autoriteiten betreffende regelmatige en arbitraire annuleringen door Hurtigruten zijn door de Noorse autoriteiten afgewezen en hebben niet tot een verlaging van de compensatie geleid. Volgens de klagers worden bepaalde havens vaker geconfronteerd met annuleringen als gevolg van lage passagiersaantallen en een lage winstgevendheid, met name tijdens het winterseizoen.

De klagers plaatsen in het bijzonder vraagtekens bij de definitie van overmacht in deel 8 van het contract, waarin sprake is van „extreme weersomstandigheden” zonder dat hieraan objectieve criteria worden gekoppeld ⁽²⁾. Zij verwijzen hierbij ook naar omstandigheden die overeenkomstig deel 8 van het contract geen overmacht vormen, met name „obstakels die de contractant in aanmerking had moeten nemen bij het sluiten van het contract of waarvan redelijkerwijs kan worden verwacht dat zij te vermijden of te omzeilen zijn”. Tegelijk betwisten de klagers dat Hurtigruten zich naar eigen goeddunken op haar absolute soevereiniteit als kapitein van het schip kan beroepen om annuleringen te rechtvaardigen die niet te wijten zijn aan gepland onderhoud of technische redenen overeenkomstig deel 4-1, punt 3, van het contract.

Tot slot betogen de klagers dat de annuleringen die niet leiden tot een verlaging van de compensatie, een nadelig effect hebben op de exploitatie van de routes met openbardienstverplichtingen en niet voldoen aan het tweede en het derde Altmark-criterium.

3. Hurtigruten heeft zich weigerachtig getoond wat betreft de betaling van havengelden, huur en dienstverleningskosten. Hurtigruten heeft van januari 2014 tot mei 2014 geen betalingen verricht. Bovendien tracht de onderneming speciale prijsafspraken te maken en probeert zij deze kosten tot en met 2011 door alle betrokken havens terug te laten betalen, terwijl zij een even hoge compensatie voor de openbare dienst behoudt.
4. Hurtigruten reserveert geen capaciteit voor passagiers in de openbare dienst, maar verkoopt de kajuiten aan cruisepassagiers. Hurtigruten wordt dus twee keer voor dezelfde capaciteit betaald, wat haar een voordeel van 50 tot 100 miljoen NOK per jaar oplevert.

⁽¹⁾ Documenten nr. 748323 en nr. 715314.

⁽²⁾ De klagers wijzen erop dat overmacht als gevolg van extreme weersomstandigheden in de aanbesteding voor de contractperiode 2005-2012 gedefinieerd was als windsnelheden boven 25 m/s (volwaardige storm). In het huidige contract zijn „extreme weersomstandigheden” echter gedefinieerd als „omstandigheden waarbij de oceaan- en/of windomstandigheden van dien aard zijn dat de kapitein van het schip het onveilig acht om de reis voort te zetten en/of een bepaalde haven aan te lopen”. Volgens de klagers heeft dit ertoe geleid dat het merendeel van de annuleringen tijdens de periode 2012-2013 in bepaalde havens heeft plaatsgevonden bij windsnelheden onder 15 m/s.

4. REDENEN VOOR DE INLEIDING VAN HET FORMELE ONDERZOEK

- (17) De Autoriteit heeft in het inleidingsbesluit de vier criteria van het Altmark-arrest getoetst en was tot de bevinding gekomen dat geen enkel criterium leek te zijn vervuld, en dat dus een selectief voordeel aan Hurtigruten werd verleend in de zin van artikel 61, lid 1, van de EER-overeenkomst ⁽¹⁾.
- (18) Wat betreft het eerste criterium van een duidelijk omschreven openbardienstverplichting, betwijfelde de Autoriteit of het vereiste inzake reservecapaciteit van deel 4-2 van het contract door Noorwegen als een dienst van algemeen economisch belang (hierna „DAEB” genoemd) kon worden aangemerkt, gezien de lage bezettingsgraad voor de openbare dienst en de seizoenschommelingen in het commerciële reizigersvervoer. Bovendien had de Autoriteit twijfels over de omschrijving van de DAEB geuit vanwege het gebrek aan informatie over de bezettingsgraad van kajuiten en het feit dat de prijs voor het vrachtvervoer op de route Tromsø-Kirkenes-Tromsø niet is gereguleerd, zoals vereist in artikel 4, lid 2, van de verordening inzake cabotage in het zeevervoer ⁽²⁾.
- (19) Wat betreft het tweede criterium en de vereiste dat de parameters op grond waarvan de compensatie wordt berekend, vooraf objectief en transparant moeten zijn vastgesteld, betwijfelde de Autoriteit of de vereiste inzake reservecapaciteit verband houdt met de daadwerkelijke passagiersaantallen van de openbardienstverplichting. Zo was er bijvoorbeeld geen objectieve en transparante methode om vooraf de kosten per passagier/kilometer te berekenen. Hurtigruten heeft een afzonderlijk budget opgesteld waarin alle aan de routes met openbardienstverplichtingen toe te rekenen kosten en baten zijn opgenomen. Deze gescheiden boekhouding heeft volgens de Autoriteit echter niet gediend om vooraf de parameters voor compensatie te bepalen, die rechtstreeks verband moeten houden met de daadwerkelijke verliezen en kosten (capaciteits- en passagierskosten) die Hurtigruten moet maken.
- (20) De Autoriteit heeft voorts twijfels geuit over de manier waarop de kosten van Hurtigruten zijn berekend en hoe de precieze parameters zijn vastgesteld bij de aanpassing van de compensatie, zoals bepaald in deel 4-1, punt 3, en delen 6 en 7 van het contract (d.w.z. in geval van productieverliezen, veranderingen in de productie of in geval van onvoorziene gebeurtenissen). Bovendien heeft de Autoriteit opgemerkt dat er geen parameters zijn vastgesteld om een redelijke winstmarge te berekenen en dat het compensatiebedrag de vastgestelde parameters niet volledig weergeeft wanneer Hurtigruten over lagere havengelden tracht te onderhandelen, terwijl zij een even hoge compensatie behoudt.
- (21) Ten aanzien van het derde criterium betwijfelde de Autoriteit of de Noorse autoriteiten ervoor hebben gezorgd dat de toegekende compensatie niet hoger uitkomt dan hetgeen nodig is om geheel of gedeeltelijk de kosten te dekken die bij het uitvoeren van de openbardienstverplichtingen worden gemaakt, rekening houdende met de betrokken opbrengsten en een redelijke winst voor het verrichten van die verplichtingen.
- (22) Om tot die voorlopige conclusie te komen, ging de Autoriteit in op de volgende stellingen van de klagers:
- i) Hurtigruten reserveert geen capaciteit voor passagiers in de openbare dienst, maar verkoopt deze capaciteit aan cruisepassagiers, terwijl zij toch een even hoge compensatie voor de openbare dienst behoudt;
 - ii) de compensatie voor het verrichten van de openbare dienst is aanzienlijk toegenomen ten opzichte van de voorgaande contractperiode;
 - iii) Hurtigruten blijft compensatie ontvangen voor diensten die niet worden verricht; en
 - iv) Hurtigruten probeert nog steeds lagere tarieven te krijgen voor de havengelden, terwijl zij een even hoge compensatie voor de openbare dienst behoudt.
- (23) Wat ten slotte het vierde Altmark-criterium betreft waarbij een aanbestedingsprocedure moet worden uitgeschreven of benchmarking met een doelmatige exploitant moet plaatsvinden, had de Autoriteit, ten aanzien van de aanbestedingsprocedure die slecht één bod van Hurtigruten opleverde, twijfel of een aanbesteding zoals die in deze zaak, geacht kon worden „de laagste kosten voor de gemeenschap” te garanderen. Dit komt met name doordat Hurtigruten een aanzienlijk concurrentievoordeel had dat haar positie in de aanbestedingsprocedure versterkte, omdat zij al over vaartuigen beschikte die waren aangepast aan de voorwaarden van het bestek.

⁽¹⁾ Arrest van het Hof van Justitie van 24 juli 2003, Altmark Trans en Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, punt 75.

⁽²⁾ Verordening (EEG) nr. 3577/92 van de Raad van 7 december 1992 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer binnen de lidstaten (cabotage in het zeevervoer) (PB L 364 van 12.12.1992, blz. 7), opgenomen in de EER-overeenkomst bij Besluit nr. 70/97 van het Gemengd Comité van de EER (PB L 30 van 5.2.1998, blz. 42 en EER-supplement nr. 5 van 5.2.1998, blz. 175).

- (24) Bovendien kon volgens het bestek de opdracht voor het uitvoeren van de openbaredienstverplichting op drie verschillende wijzen worden uitgevoerd. Dit zou een aanwijzing zijn dat bij deze alternatieven verdere informatie en/of wegingscriteria speelden. Aangezien dit soort informatie niet is verstrekt, betwijfelde de Autoriteit of de aanbesteding was vormgegeven om prikkels te geven aan kandidaat-inschrijvers niet zijnde Hurtigruten, die bereid zouden zijn geweest een bod uit te brengen in overeenstemming met de voorwaarden van de drie verschillende alternatieven en voor een ander alternatief dan dat waarvoor daadwerkelijk is gekozen.
- (25) De Autoriteit betwijfelde tot slot of het contract verenigbaar is met de werking van de EER-overeenkomst, aangezien zij van de Noorse autoriteiten geen informatie heeft ontvangen ten aanzien van verenigbaarheidsoverwegingen.

5. OPMERKINGEN VAN DE NOORSE AUTORITEITEN

- (26) De Noorse autoriteiten herhalen hun standpunt dat het contract geen staatssteun aan Hurtigruten inhoudt, aangezien aan alle vier Altmark-criteria is voldaan.

5.1. DE ALTMARK-CRITERIA

- (27) Ten aanzien van het eerste Altmark-criterium, betogen de Noorse autoriteiten dat de betreffende DAEB het doorlopende en dagelijkse vervoer van passagiers en vracht langs de Noorse kust met meer dan 30 aanloophavens betreft. Hiervoor moet worden gewaarborgd dat er het hele jaar door en op alle trajecten voldoende capaciteit beschikbaar is voor passagiers in de openbare dienst. Het feit dat er een overcapaciteit is, bijvoorbeeld op bepaalde trajecten en met name tijdens het winterseizoen, is onvermijdelijk, en mag de omschrijving van de DAEB niet in twijfel trekken. Ondanks deze reservecapaciteit mag er niet van worden uitgegaan dat soortgelijke vervoersdiensten zouden worden verleend zonder de openbaredienstverplichting. Een bewijs hiervan is het feit dat er geen overeenkomstige alternatieven bestaan als gevolg van de bijzonderheden van de dienst (nl. lange afstanden, lange bevolkingsdichtheid, slecht weer, grotendeels vaste kostenbasis enz.). Volgens de Noorse autoriteiten zou de Autoriteit eerder moeten beoordelen of er een kennelijke fout is gemaakt bij de vaststelling van de capaciteitsvereisten op 320 passagiers in de openbare dienst en 120 passagiers voor kajuiten.
- (28) In antwoord op het argument van de Autoriteit in het inleidingsbesluit betreffende de bezettingsgraad en seizoenschommelingen ⁽¹⁾ verwijzen de Noorse autoriteiten naar Besluit 2013/435/EU van de Commissie betreffende steunmaatregel SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) die door Frankrijk is toegekend aan de Société Nationale Corse Méditerranée (SNCM) waarin is bepaald dat „[...] de Commissie met name van mening [is] dat de constatering, op elke betrokken lijn, van een gebrek aan particulier initiatief ten aanzien van een welbepaalde vervoersbehoefte tijdens de enige dalperioden van het jaar volstaat om te rechtvaardigen dat de basisdienst het hele jaar door en voor al deze lijnen in het toepassingsgebied van de openbare dienst wordt opgenomen” ⁽²⁾.
- (29) Tijdens het onderzoek heeft de Autoriteit bekeken of het mogelijk is dat Hurtigruten haar vloot flexibel beheert en de omvang ervan aanpast naargelang de seizoenschommelingen (d.w.z. kleinere vaartuigen in de winter en grotere vaartuigen in de zomer). De Noorse autoriteiten stellen dat dit in theorie weliswaar mogelijk is, maar in de praktijk commercieel niet haalbaar zou zijn, omdat daarvoor een zeer grote vloot nodig is en de kleinere vaartuigen in de zomer en de grotere vaartuigen in de winter elders moeten kunnen worden ingezet.
- (30) Ten aanzien van een door de Autoriteit aangekaarte kwestie in verband met de vereiste minimumgrootte van de vaartuigen voor de exploitatie van de kustroute Bergen-Kirkenes, zijn de Noorse autoriteiten bovendien van mening dat er, gezien de bij momenten zware weersomstandigheden op de route, een bepaalde grootte nodig is om de regelmatigheid van de dienst en de veiligheid van de passagiers en bemanning te waarborgen.
- (31) Volgens de Noorse autoriteiten zouden de kosten voor de exploitatie van kleinere vaartuigen hoe dan ook niet aanzienlijk lager liggen. Uit de ingediende informatie blijkt dat de kosten stijgen naarmate de vaartuigen groter worden, maar niet evenredig met de stijging van de capaciteit en het aantal kajuiten. Deze verhoogde capaciteit wordt op een commerciële markt verkocht en met de opbrengsten ervan kunnen alle variabele kosten en een deel van de vaste kosten worden gedekt, waardoor de behoefte aan compensatie voor de openbare dienst vermindert.

⁽¹⁾ Inleidingsbesluit, overweging 43.

⁽²⁾ PB L 220 van 17.8.2013, blz. 20, overweging 147.

- (32) Voorts benadrukken de Noorse autoriteiten dat, als de vaartuigen in de vloot allemaal zo klein mogelijk zijn voor de exploitatie van de kustroute, de toegekende compensatie duidelijk ontoereikend zou zijn. Het gebruik van grotere vaartuigen die ook voor commerciële doeleinden kunnen worden ingezet, zou daarentegen een kostentoe-rekening mogelijk maken en dus de kosten voor de openbaredienstverplichting verlagen.
- (33) Ten aanzien van de behoefte aan de vastgestelde capaciteit, voeren de Noorse autoriteiten aan dat de capaciteit op een passend niveau is vastgesteld (zie deel 5.3 van het eerste BDO-rapport van 2016).
- (34) Wat tot slot de twijfels van de Autoriteit betreft in verband met het vrachtvervoer voor de route Tromsø-Kirkenes-Tromsø en het feit dat de prijs van deze dienst niet is gereguleerd, stellen de Noorse autoriteiten dat uit artikel 4, lid 2, van de verordening inzake cabotage in het zeevervoer niet voortvloeit dat alle daarin bepaalde vereisten moeten worden opgelegd. Hurtigruten heeft via een overeenkomst met Nor Lines AS de volledige capaciteit voor het vervoer van goederen aan deze onderneming afgestaan. De jaarlijkse vergoeding die Hurtigruten in het kader van die overeenkomst ontvangt, is rechtstreeks opgenomen in haar begroting, zoals ingediend tijdens de aanbestedingsprocedure.
- (35) Ten aanzien van het tweede Altmark-criterium halen de Noorse autoriteiten onder andere het arrest van het Gerecht in de zaak TV2/Danmark/Europese Commissie aan, waarbij het Gerecht heeft geoordeeld dat het tweede Altmark-criterium niet aldus is bedoeld dat de nationale autoriteiten worden verplicht toezicht te houden op de uitgaven van de begunstigde van de compensatie ⁽¹⁾. Deze voorwaarde legt volgens de Noorse autoriteiten dus geen beperkingen op wat betreft de eventuele compensatie van kostenstijgingen. De verschillende kostencategorieën die in het bestek zijn vastgesteld en die de basis van de gescheiden boekhouding vormen, in combinatie met passende toerekeningsleutels om de openbaredienstverplichting te scheiden van de commerciële kosten, hebben daarentegen duidelijk de vaststelling van de parameters van de compensatie tot doel en gevolg, terwijl de specifieke onderliggende kostenberekening tijdens de aanbestedingsprocedure door de inschrijvers dienden te worden uitgevoerd.
- (36) Volgens de Noorse autoriteiten vereist het Altmark-arrest niet dat de aanbestedende dienst zijn berekeningen van de compensatieparameters uitsluitend baseert op een model dat gestoeld is op de „kosten per passagier/kilometer”. Gelet op de complexiteit van de verrichte DAEB, zou dit in deze zaak eenvoudigweg niet relevant zijn, omdat het bedrag van de compensatie vooraf op jaarbasis werd vastgesteld voor de hele looptijd van het contract, terwijl Hurtigruten het risico voor zowel stijgingen als dalingen van de kosten en inkomsten zou dragen.
- (37) Dat voor het contract een benadering op basis van een nettocontract is gehanteerd, is volgens Noorwegen niet in strijd met het tweede Altmark-criterium. Zoals aangevoerd, heeft dit mechanisme tot doel de onderneming te stimuleren om de dienst op de meest kostenefficiënte manier te verrichten, waardoor zij haar winstmarges kan beïnvloeden. Zonder stimulans om de kosten te beïnvloeden, zou dit anders vermoedelijk hebben geleid tot hogere kosten voor de dienst, aangezien de onderneming er geen voordeel bij zou hebben om de dienst op een efficiëntere manier te verrichten. Volgens de Noorse autoriteiten is de vraag derhalve niet of een nettocontract, zoals dit contract, het tweede Altmark-criterium vervult, maar of de werkelijk geboekte winstmarge redelijk is, onder andere rekening houdend met het risiconiveau in verband met de verrichting van de DAEB.
- (38) Met betrekking tot de gevoerde onderhandelingen tussen de partijen verklaren de Noorse autoriteiten dat het daadwerkelijke compensatieniveau weliswaar is bijgesteld als gevolg van de onderhandelingen, maar dat de parameters en de methode voor de berekening van de compensatie op generlei wijze zijn gewijzigd. Deze onderhandelingen hebben geleid tot een verlaging van de compensatie met [...] miljoen NOK ten opzichte van het oorspronkelijke bod, d.w.z. van [...] miljoen NOK tot 5 120 miljoen NOK, wat echter ook gepaard ging met bepaalde wijzigingen in het aanbestedingscontract.
- (39) Ten aanzien van de twijfels van de Autoriteit over enkele clausules in het contract die voorzien in de aanpassing van de compensatie in geval van, bijvoorbeeld, veranderingen in de productie of in geval van onvoorziene gebeurtenissen, betogen de Noorse autoriteiten dat deze niet op individuele basis, maar als onderdeel van het contract in zijn geheel moeten worden beoordeeld ⁽²⁾. Bovendien kunnen dergelijke clausules volgens het contract niet leiden tot materiële veranderingen in de productie en moet de uiteindelijke compensatie de gestegen kosten of inkomsten uit hoofde van de veranderingen weergeven. Er wordt in de door Noorwegen ingediende informatie tevens gesteld dat deze clausules niet tot doel hebben eventuele onvoorziene verliezen of kosten te ondervangen, maar eenvoudigweg moeten waarborgen dat het economisch evenwicht van het contract wordt bewaard ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Arrest van het Gerecht van 24 september 2015, TV2/Danmark/Commissie, T-674/11, ECLI:EU:T:2015:684, punt 103.

⁽²⁾ Zie het arrest van het EVA-Hof van 8 oktober 2012 in gevoegde zaken E-10/11 en E-11/11, Hurtigruten, Jurispr. EVA-Hof 2012, blz. 758, punt 122.

⁽³⁾ SNCM, overweging 197.

- (40) Wat de clause in deel 4-1 (punt 3) van het contract in verband met het uit de vaart halen van vaartuigen (off-hire) betreft, stellen de Noorse autoriteiten dat uit de opgedane ervaring van Hurtigruten met de dienst blijkt dat minstens 110 operationele dagen (10 voor elk schip) per jaar nodig zijn voor gepland onderhoud en onvoorziene operationele storingen, opdat de onderneming alle toepasselijke voorschriften inzake de veilige exploitatie op zee ten volle kan naleven. Uit ingediende informatie blijkt dat in de periode 2007-2014 het plafond van 110 dagen in de meeste gevallen werd overschreden, wat dus aangeeft dat dit plafond niet hoog is.
- (41) Betreffende de havengelden merken de Noorse autoriteiten op dat deze een kostenelement voor Hurtigruten zijn. De hoogte van de havengelden en andere heffingen zijn gebaseerd op de Noorse havenwet van 2009 (hierna „NHW” genoemd) en zijn als dusdanig opgenomen in het bestek. Na de inwerkingtreding van het contract is Hurtigruten echter in kennis gesteld van aanzienlijke prijsverhogingen in sommige havens en een algemene prijsverhoging in veel andere havens, die verder gingen dan de inflatie-index waarin het contract had voorzien. Volgens de Noorse autoriteiten zijn de havengelden in totaal met 40,4 % gestegen sinds 2009 (met inbegrip van commerciële activiteiten) ⁽¹⁾. Elke verlaging van de nieuwe en verhoogde havengelden kan dus niet worden geacht elementen van staatssteun te omvatten, omdat de compensatie is gebaseerd op de lagere, oorspronkelijke havengelden.
- (42) Tot slot, wat betreft de twijfels van de Autoriteit dat er geen methode was om een redelijke winst te berekenen, verklaren de Noorse autoriteiten dat deze wordt berekend op basis van het resultaat vóór belastingen met betrekking tot de totale inkomsten (hierna „EBT” genoemd), rekening houdend met de bijzondere risico's in verband met het verrichten van de DAEB, zoals omschreven in en in overeenstemming met bijlage D bij het bestek. In deze bijlage is gedetailleerd vastgesteld hoe de compensatie voor de openbaardienstverplichting wordt berekend, met inbegrip van de beginselen inzake kostentoekening. Na de onderhandelingen leverde de uiteindelijke compensatie een EBT op van [...] %. De werkelijke winstmarge lag in werkelijkheid duidelijk lager: [...] % (2012), [...] % (2013) en [...] % (2014). Indien dit EBT zou worden omgerekend tot een meer passende rendementsmaatstaf, zoals rendement op geïnvesteerd kapitaal (hierna „ROCE” genoemd), zou volgens de Noorse autoriteiten het geraamde ROCE van het contract ook binnen een redelijk interval liggen (zie overwegingen 73 en 74 betreffende het tweede BDO-rapport van 2016).
- (43) Ten aanzien van het derde Altmark-criterium is het antwoord van de Noorse autoriteiten gestoeld op het argument van de ruime beoordelingsmarge die zij genieten wat betreft het model van de kostentoekening, en dat de beoordeling van de Autoriteit beperkt is tot de vraag of er een kennelijke fout is gemaakt bij de beoordeling.
- (44) De Noorse autoriteiten wijzen er tevens op dat dit criterium niet noodzakelijkerwijs inhoudt dat steeds moet worden voorzien in terugvorderingsmechanismen of contractuele regelingen om de hoogte van de compensatie te wijzigen, teneinde overcompensatie te vermijden. In plaats daarvan „[...] moeten de mechanismen met betrekking tot de selectie van de dienstverrichter zodanig worden vastgesteld dat de hoogte van de compensatie wordt bepaald op grond van deze elementen” ⁽²⁾. Aangezien Hurtigruten tot dusver geen compensatie heeft ontvangen die de dekking van de kosten en de winstmarge met betrekking tot de overeengekomen compensatie overschrijdt, is er geen behoefte geweest aan een dergelijk terugvorderingsmechanisme.
- (45) Wat de hoogte van de redelijke winst betreft, hebben de Noorse autoriteiten aangevoerd dat winsten in de loop der jaren kunnen schommelen en dat contracten die de dienstverrichter stimulansen bieden, niet noodzakelijkerwijs overcompensatie inhouden.
- (46) Bovendien hebben de Noorse autoriteiten uitgelegd dat er voorafgaand aan de uitnodigingen tot inschrijving een financiële evaluatie is uitgevoerd, waaruit bleek dat de ramingen van de verwachte kosten en inkomsten en de prognoses voor een rendement op kapitaal (hierna „ROC” genoemd), uitgedrukt als gewogen gemiddelde kapitaal-kosten (hierna „WACC” genoemd), binnen een interval van [...] % tot [...] % van het totale kapitaal lagen ⁽³⁾. Later is een nieuwe financiële evaluatie uitgevoerd om het bod van Hurtigruten te onderzoeken en werd er geconcludeerd dat het bod een hoger ROC zou opleveren, wat tot een kruissubsidiëring van de commerciële activiteiten kon leiden ⁽⁴⁾. Bijgevolg hebben de Noorse autoriteiten onderhandelingen gevoerd die in een verlaging van de compensatie hebben geresulteerd, hetgeen aanvaardbaar werd geacht (zoals beschreven in overweging 42). De via de onderhandelingen behaalde resultaten zijn onderzocht en gestaafd in de laatste financiële evaluatie van BDO (zie deel 5.4 over het tweede BDO-rapport van 2016).

⁽¹⁾ De klagers verklaren dat de kostenstijging op de kustroute in de periode 2009-2014 ongeveer 17 % bedroeg volgens de Noorse Havenvereniging. De stijging is deels het gevolg van algemene prijsverhogingen, deels het gevolg van de verhoogde gemiddelde brutotonnage van de vloot van Hurtigruten, en deels het gevolg van de hogere kosten voor onderhoud en infrastructuurontwikkeling vanwege de striktere regel- en normgeving voor infrastructuurprojecten.

⁽²⁾ Toepassing van de staatssteunregels op voor het verrichten van diensten van algemeen economisch belang verleende compensatie (PB L 161 van 13.6.2013, blz. 12 (bijlage I) en EER-supplement nr. 34 van 13.6.2013, blz. 1), punt 60.

⁽³⁾ BDO-memo, „Prijstramingen, gescheiden boekhouding en verslaggeving”, Oslo 22 februari 2010.

⁽⁴⁾ BDO-memo, „De route Bergen-Kirkenes — Nieuwe alternatieven voor prijstramingen”, Oslo 9 juni 2010.

- (47) Met betrekking tot de door de Autoriteit in het inleidingsbesluit geuite bezorgdheid dat Hurtigruten geen capaciteit reserveert voor passagiers in de openbare dienst, maar deze capaciteit verkoopt aan cruisepassagiers, terwijl zij toch een even hoge compensatie voor de openbare dienst behoudt, benadrukken de Noorse autoriteiten dat het contract Hurtigruten niet verbiedt om tickets te verkopen aan cruisepassagiers, mits er geen vraag is van passagiers in de openbare dienst.
- (48) In elk geval hebben de schepen van Hurtigruten volgens de Noorse autoriteiten een vrij lage bezettingsgraad ([...] %). Bijgevolg is er in de grote meerderheid van de gevallen vrije capaciteit. Bovendien worden er over het algemeen weinig extra commerciële tickets verkocht (zie deel 5.3 betreffende het eerste BDO-rapport van 2016).
- (49) De Noorse autoriteiten erkennen dat passagiers in de openbare dienst in zeldzame gevallen geen kajuit kunnen krijgen binnen de gereserveerde capaciteit van kajuiten voor 120 passagiers. Deze passagiers worden vergoed door de reisgarantie die op 24 september 2014 is ingevoerd ⁽¹⁾.
- (50) Met betrekking tot de aanzienlijke verhoging van de compensatie in het kader van het contract in vergelijking met het vorige contract voor de periode 2005-2012, stellen de Noorse autoriteiten dat het huidige contract los van het vorige moet worden beoordeeld, rekening houdend met de werkelijke kosten voor de exploitatie van de dienst en de beginselen van boekhoudkundige scheiding zoals toegelicht in het BDO-rapport van 2015 (zie deel 5.2).
- (51) Ten aanzien van het argument van de Autoriteit dat Hurtigruten een compensatie blijft ontvangen voor diensten die niet worden verricht, onderstrepen de Noorse autoriteiten bovendien dat de kosten uit hoofde van de openbaardienstverplichtingen in grote mate capaciteitskosten zijn die losstaan van het aantal passagiers aan boord op een bepaald tijdstip. De annulering van havens, bijvoorbeeld als gevolg van buitengewone weersomstandigheden, geeft voorts geen aanleiding tot een verlaging van de vaste kosten (met uitzondering van de havengelden) en brengt daarentegen aanvullende kosten voor de onderneming met zich mee ⁽²⁾.
- (52) Noorwegen voert in de ingediende informatie tevens aan dat de hoogte van de compensatie in het kader van het contract is gebaseerd op de verdeling van risico's en verplichtingen tussen de partijen. Zo werd het risico van niet-uitvoering als gevolg van extreme weersomstandigheden tijdens de onderhandelingen tussen de partijen aan de aanbestedende dienst overgedragen en werd de hoogte van de compensatie dienovereenkomstig verlaagd, zonder dat hierdoor het derde Altmark-criterium in het gedrang komt.
- (53) Tot slot, wat betreft de annulering van de diensten in de haven van Mehamn, geven de Noorse autoriteiten een beschrijving van de gebeurtenissen en geven zij aan dat de schade aan de haven in de herfst van 2012 werd vergoed door de onderneming en dat de haven niet werd hersteld ondanks het verzoek van Hurtigruten. Aangezien de havenautoriteiten de schade niet herstelden, verslechterde de staat van de aanlegkade geleidelijk, waardoor de onderneming, na een overeenkomst met de aanbestedende dienst, had besloten om de haven vanaf januari 2014 niet meer aan te lopen totdat de kade hersteld was. De kade werd uiteindelijk officieel opnieuw opengesteld voor Hurtigruten in september 2014. Terzelfder tijd werd het vrachtvervoer over land geregeld en werd de aanlooptijd in de haven van Kjøllefjord verlengd.
- (54) De Noorse autoriteiten voeren hoe dan ook aan dat deze annulering, in het kader van de financiële evaluatie van 2014 en vanwege het bereikte akkoord tussen de aanbestedende dienst en Hurtigruten om de aanloop van de haven te annuleren, wordt beschouwd als een verandering in de productie in overeenstemming met deel 6 van het contract en dat dit tot een aanpassing van de uiteindelijke compensatie heeft geleid. Deze annulering kan derhalve niet als een schending van het contract worden beschouwd en houdt generlei overcompensatie in het kader van het contract in.
- (55) Wat het vierde Altmark-criterium betreft en de door de Autoriteit geuite twijfels of een aanbestedingsprocedure zoals in deze zaak, waarbij slechts één bod werd ingediend, toereikend kan worden geacht om de laagste kosten voor de gemeenschap te waarborgen, voeren de Noorse autoriteiten aan dat de huidige aanbesteding is uitgevoerd als een open procedure in overeenstemming met de regels voor overheidsopdrachten.

⁽¹⁾ In situaties waarin een passagier in de openbare dienst geen kajuit kan krijgen, kan hij krachtens de reisgarantie ofwel een gratis reis zonder kajuit op de geplande afvaart eisen, ofwel een gratis reis met kajuit op de volgende geplande afvaart. In 2014 werd geen beroep gedaan op de reisgarantie, maar in 2015 werd er 15 keer van gebruikgemaakt.

⁽²⁾ In verband met onder andere wijzigingen van de boekingen van passagiers, het vinden van alternatieve vervoersmiddelen voor passagiers en vracht, en kosten om terugbetalingen, vliegtuigtickets, hotels, gecharterde taxi's en bussen te dekken.

- (56) De Noorse autoriteiten betogen voorts dat het gebruik van de „laagste prijs” als enig gunningscriterium niet kan betekenen dat niet aan het vierde Altmark-criterium is voldaan ⁽¹⁾.
- (57) Met betrekking tot de drie alternatieve routes die in de aanbesteding zijn vermeld, leggen de Noorse autoriteiten voorts uit dat, volgens de rechtspraak van de Noorse Klachtendienst voor overheidsopdrachten (hierna „KOFA” genoemd), de gunning gebaseerd moet zijn op een beoordeling van het bod dat in zijn geheel de economisch meest voordelige lijkt te zijn, als er geen instructies over de alternatieven zijn verstrekt aan de inschrijvers. De Noorse autoriteiten verwijzen tevens naar deel 2.14 van het bestek waarin is bepaald dat de aanbestedende dienst zich het recht voorbehoudt het aanbestede alternatief vrij te kiezen ⁽²⁾.
- (58) Betreffende de kwestie dat slechts één bod is ingediend, wat in beginsel niet toereikend is voor de vervulling van het vierde Altmark-criterium, zijn de Noorse autoriteiten van mening dat dit op zich niet kan worden opgevat als een algemene uitsluiting. Er moet verder worden beoordeeld of de aanbestedingsprocedure desondanks heeft gezorgd voor voldoende open en daadwerkelijke mededinging. Volgens de Noorse autoriteiten zijn immers verscheidene maatregelen getroffen om voor mededinging tussen de verschillende marktdeelnemers te zorgen (bv. alternatieve modellen, verlaagde capaciteit, voldoende tijd tussen indiening van inschrijvingen en aanvangsdatum, verlenging van de termijn voor de indiening van inschrijvingen). Bovendien was Hurtigruten ervan op de hoogte dat andere ondernemingen minstens hun belangstelling kenbaar hadden gemaakt om deel te nemen aan de aanbestedingsprocedure.
- (59) Wat de verenigbaarheidsvoorwaarden betreft, erkennen de Noorse autoriteiten dat het DAEB-besluit niet van toepassing is, aangezien het contract tijdens de twee boekjaren vóór de toewijzing van de openbaredienstverplichting de drempel van 300 000 passagiers had overschreden ⁽³⁾.
- (60) Hoewel de maatregel volgens Noorwegen geen staatssteun vormt in de zin van het Altmark-arrest, zou de maatregel bij een beoordeling volgens de kaderregeling van de Autoriteit inzake staatssteun in de vorm van compensatie voor de openbare dienst (hierna „de kaderregeling” genoemd) ⁽⁴⁾ voldoen aan alle daarin gespecificeerde verenigbaarheidsvoorwaarden.
- (61) Met name in verband met evenredigheid voeren de Noorse autoriteiten aan dat de uitgevoerde berekeningen in overeenstemming zijn met de vereisten van de rechtspraak en met de beschikkingspraktijk van de Europese Commissie, omdat enkel de werkelijke kosten voor de uitvoering van de openbaredienstverplichtingen in aanmerking zijn genomen volgens een correcte toerekening van de kosten en inkomsten tussen de openbare dienstverplichting en de commerciële diensten, en rekening houdend met een redelijke winst van [...] % (EBT).

5.2. HET BDO-RAPPORT VAN 2015 ⁽⁵⁾

- (62) De Noorse autoriteiten hebben het adviesbureau BDO de opdracht gegeven een rapport op te stellen waarin de begrote en daadwerkelijke financiële prestaties in 2012 en 2013 onder de loep werden genomen voor respectievelijk: a) de door de regering aangekochte diensten op de route Bergen-Kirkenes, b) het geheel aan diensten dat door Hurtigruten is verleend op dezelfde route (d.w.z. zowel de commerciële als de door de overheid aangekochte diensten).
- (63) Hierbij heeft BDO een onderscheid gemaakt tussen capaciteitskosten, passagierskosten en kosten in verband met marketing- en verkoopactiviteiten.
- (64) De capaciteitskosten worden beschouwd als vaste kosten en zijn gedefinieerd als de kosten die worden gemaakt door de vaartuigen die op de vastgestelde route met specifieke aanloophavens varen. Ze moeten alle activiteiten omvatten in verband met de exploitatie van vaartuigen langs de kust. Capaciteitskosten omvatten de volgende

⁽¹⁾ Toepassing van de staatssteunregels op voor het verrichten van diensten van algemeen economisch belang verleende compensatie (PB L 161 van 13.6.2013, blz. 12 (bijlage I) en EER-supplement nr. 34 van 13.6.2013, blz. 1), punt 67.

⁽²⁾ Deel 2.14 luidt verder als volgt: „De keuze wordt gemaakt op basis van een beoordeling van het prijsniveau van de verschillende alternatieven ten opzichte van de verschillen in regelmaat die gepaard gaan met de verschillende alternatieven. Nadat een alternatief is gekozen, kiest de aanbestedende dienst de inschrijving met de laagste prijs voor volledige looptijd van het contract (tegen prijzen van 2011).”

⁽³⁾ Besluit 2012/21/EU van de Commissie van 20 december 2011 betreffende de toepassing van artikel 106, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op staatssteun in de vorm van compensatie voor de openbare dienst, verleend aan bepaalde met het beheer van diensten van algemeen economisch belang belaste ondernemingen (PB L 7 van 11.1.2012, blz. 3), opgenomen onder punt 1h van bijlage XV bij de EER-overeenkomst.

⁽⁴⁾ PB L 161 van 13.6.2013, blz. 12 (bijlage II) en EER-supplement nr. 34 van 13.6.2013, blz. 1.

⁽⁵⁾ BDO-memo, „Een beoordeling van de gerapporteerde winst-en-verliesrekening van Hurtigruten”, Oslo 14 januari 2015.

elementen: veiligheidspersoneel, olie en brandstof, reparaties en onderhoud, havengelden, verzekeringskosten, afschrijving/leasing van vaartuigen en netto financiële kosten. Passagierskosten en kosten in verband met marketing- en verkoopactiviteiten worden beide beschouwd als variabele kosten. Ze omvatten alle activiteiten die direct of indirect verband houden met het passagiersvervoer. Passagierskosten omvatten de volgende elementen: kosten van verkochte goederen, bemanningsleden die geen deel uitmaken van het veiligheidspersoneel, marketingkosten en verkoopprovisies, administratieve kosten en andere kosten.

- (65) De capaciteitskosten werden vervolgens toegerekend aan de door de overheid aangekochte diensten op basis van het aandeel van de door de overheid gereserveerde capaciteit ten opzichte van de totale capaciteit van de vloot, terwijl de passagierskosten werden toegerekend op basis van de geraamde passagierskilometers van langeafstandsreizigers in verhouding tot het totale aantal passagierskilometers voor alle reizigers op de vloot. De marketing- en verkoopkosten werden toegerekend aan de door de overheid aangekochte diensten op basis van het aandeel van de geraamde netto-inkomsten uit het vervoer van passagiers in de openbare dienst ten opzichte van het totale aantal reizigers.
- (66) Uit het rapport blijkt dat er in beide in overweging 62 genoemde segmenten a) en b) en in zowel 2012 als 2013 sprake was van een tekort in de werkelijke resultaten van Hurtigruten ten opzichte van de cijfers die door de onderneming waren begroot in haar inschrijvingsdocumenten. BDO verklaart dat het feit dat Hurtigruten een nettoverlies heeft opgetekend voor haar commerciële activiteiten, niet mag worden opgevat als een bewijs van kruissubsidiëring. Dit komt omdat de brutomarge voor commerciële activiteiten inzake passagiersvervoer positief is, maar ontoereikend om de overeenkomstige vaste capaciteitskosten te dekken (omdat het werkelijke aantal commerciële passagiers onder de begrote niveaus ligt); vandaar het totale nettoverlies van de commerciële activiteiten.

5.3. HET EERSTE BDO-RAPPORT VAN 2016 ⁽¹⁾

- (67) Dit tweede rapport, dat de Noorse autoriteiten hadden besteld, analyseert de geschiktheid van de vereiste betreffende minimumcapaciteit in het contract voor de periode 2012-2019. Met het oog op de conclusie worden in het verslag alle afvaarten van alle schepen tussen alle aanloophavens in de jaren voorafgaand aan de aanbesteding, d.w.z. 2008-2010, beoordeeld op basis van gedetailleerde, door Hurtigruten verstrekte statistieken over het aantal vervoerde passagiers op elk schip op de verschillende datums en deeltrajecten in 2015, en wordt ook rekening gehouden met de resultaten van een onderzoek dat door TØI in 2002 met hetzelfde doeleinde werd uitgevoerd in het kader van het contract voor de periode 2005-2012 ⁽²⁾.
- (68) Aangezien de bezettingsgraad van de deeltrajecten in 2002 en 2015 gelijk lijkt te lopen en er weinig is veranderd op het gebied van seizoenschommelingen, gaat het rapport ervan uit dat deze situatie tussen 2008 en 2010 eveneens onveranderd was.
- (69) Volgens het rapport is er op alle deeltrajecten het hele jaar door sprake van een behoorlijk aantal passagiers in de openbare dienst. Deze aantallen zijn evenwel duidelijk hoger tijdens de zomermaanden. Meer bepaald in de periode van juni tot en met augustus wordt ongeveer 1/3 van de afvaarten met 320 of meer passagiers in de openbare dienst op ten minste één deeltraject verricht. Het gemiddelde maximumaantal passagiers in de openbare dienst tijdens deze maanden bedraagt ongeveer 285, terwijl dat aantal tijdens de perioden van januari tot en met mei en van september tot en met december rond de 142 ligt ⁽³⁾.
- (70) Het rapport laat voorts een grote variatie in het aantal passagiers in de openbare dienst per deeltraject zien. In de jaren 2008 en 2010 bedroeg het maximumaantal passagiers in de openbare dienst voor 14 van de in totaal 70 deeltrajecten (zoals weergegeven in de figuren in het rapport) meer dan 320. In 2009 bedroeg het maximumaantal passagiers in de openbare dienst op 7 deeltrajecten meer dan 320.

⁽¹⁾ BDO-memo, „Analyse van langeafstandsreizigers die van Hurtigruten gebruikmaken”, Oslo 12 februari 2016.

⁽²⁾ TØI-rapport 609/2002 — Utredning av transportstandarder for kysten Bergen-Kirkenes.

⁽³⁾ Uit het rapport blijkt ook dat het gemiddelde aantal passagiers in de openbare dienst (alle deeltrajecten bij elkaar genomen) tijdens de periode van juni tot augustus rond de 112 ligt, terwijl dat aantal tijdens de perioden van januari tot en met mei en van september tot en met december rond de 55 ligt. Onder „afvaart” wordt verstaan dat een schip de hele route Bergen-Kirkenes-Bergen bevaart, en onder „deeltraject” wordt verstaan een enkele reis tussen twee havens op de route.

- (71) Wat de bezettingsgraad van de kajuiten betreft, toont het rapport aan dat er in 2015, op alle deeltrajecten, gemiddeld maximaal 225 kajuiten werden gebruikt door passagiers in de openbare dienst, terwijl het gemiddelde aantal door passagiers in de openbare dienst gebruikte kajuiten rond de 60 lag ⁽¹⁾.
- (72) Tot slot vermeldt het verslag dat er in de overgrote meerderheid van de afvaarten een capaciteit was voor ten minste 320 passagiers in de openbare dienst op alle deeltrajecten.

5.4. HET TWEDE BDO-RAPPORT VAN 2016 ⁽²⁾

- (73) De Noorse autoriteiten hebben in de herfst van 2016 een tweede rapport besteld bij BDO en de adviseurs gevraagd een alternatief model op te stellen voor de beoordeling van een redelijke winst op basis van het ROCE en de methode van de kostentoerekening die is opgenomen in bijlage D bij het bestek. Het doel bestond er in eerste instantie in om het verwachte ROCE-niveau voor het aldus overeengekomen contract te ramen (d.w.z. de volledige contractperiode) en in tweede instantie om een interval van redelijke winst uit het contract te omschrijven op basis van een reeks benchmarks.
- (74) BDO heeft geraamd dat het ROCE voor het openbare dienstcontract [...] % bedroeg. BDO heeft dit vergeleken met drie verschillende benchmarks: WACC van [...] %, zoals in 2009 berekend door een onafhankelijk makelaarshuis, toen zij Hurtigruten hebben gevolgd op de beurs; de disconteringsvoet van [...] % die is toegepast bij de afschrijvingstoetsen die in de financiële staten van Hurtigruten in 2009 zijn gebruikt; en een benchmark van [...] % op basis van vier beursgenoteerde ondernemingen die werkzaam zijn op het gebied van het cruiseactiviteiten voor passagiers. BDO heeft tevens het voortschrijdende gemiddelde werkelijke ROCE voor de periode 2012-2015 berekend op [...] %.

6. OPMERKINGEN VAN DE KLAGERS OVER DE OPMERKINGEN VAN DE NOORSE AUTORITEITEN

- (75) De klagers hebben een niet-vertrouwelijke versie van de opmerkingen van de Noorse autoriteiten verkregen naar aanleiding van een verzoek om openbare informatie aan de desbetreffende autoriteiten.
- (76) De klagers zijn het eens met de omschrijving van het contract als een DAEB wat betreft kilometerproductie, aangezien deze dienst niet door de markt alleen zou kunnen worden verstrekt gelet op de lage bevolkingsdichtheid, het gebrek aan infrastructuur en de afgelegen noordelijke Noorse regio's.
- (77) De klagers zijn van mening dat de capaciteitsvereiste van ondergeschikt belang is voor de meeste aangelopen havens, omdat het er vooral om gaat dat er dagelijkse en regelmatige afvaarten zijn die het passagiers- en vrachtvervoer verzorgen op de kustroute.
- (78) Niettemin voeren de klagers aan dat de compensatie waarin het huidige contract voorziet, te hoog is ten opzichte van het afgenomen aantal passagiers in de openbare dienst (de kostenstijging op de kustroute tussen 2009 en 2014 bedroeg ongeveer 17 %), en aangezien de totale capaciteit is verhoogd, is het de bedoeling dat de compensatie eventuele dalingen in de commerciële bezetting van de capaciteit opvangt om hetzelfde niveau van de dienst in het kader van de openbare dienstverplichting te handhaven.
- (79) Tot slot uiten de klagers kritiek op het feit dat het contract niet voorziet in een terugvorderingsmechanisme of een duidelijk compensatieplafond dat, indien voorhanden, voldoende doeltreffende stimulansen zou bieden en er tegelijk voor zou zorgen dat er geen sprake is van overcompensatie.

II. BEOORDELING

1. HET BESTAAN VAN STAATSSTEUN

1.1. HET CONCEPT VAN STAATSSTEUN

- (80) Krachtens artikel 61, lid 1, van de EER-overeenkomst vormt een maatregel staatssteun wanneer aan de volgende cumulatieve voorwaarden is voldaan. De maatregel: i) wordt bekostigd door de staat of met staatsmiddelen; ii) levert een selectief economisch voordeel voor de begunstigde op; iii) kan op het handelsverkeer tussen de overeenkomstsluitende partijen een impact hebben en de mededinging vervalsen.

⁽¹⁾ Er is voor de jaren 2008 tot en met 2010 geen informatie beschikbaar over het gebruik van kajuiten door passagiers in de openbare dienst.

⁽²⁾ BDO-memo, „Een beoordeling van het rendement”, Oslo, 19 december 2016.

- (81) In het inleidingsbesluit heeft de Autoriteit geconcludeerd dat is voldaan aan de punten i) en iii). De Noorse autoriteiten hebben geen verdere informatie verstrekt om deze bevinding te betwisten. Daarom zal de Autoriteit hier enkel beoordelen of het contract een selectief voordeel heeft opgeleverd voor Hurtigruten.

1.2. SELECTIEF ECONOMISCH VOORDEEL VOOR HURTIGRUTEN

- (82) Om staatssteun te vormen moet de steunmaatregel aan Hurtigruten een voordeel opleveren dat haar bevrijdt van kosten die anders op haar begroting hadden gewogen.
- (83) Uit het Altmark-arrest volgt dat, wanneer een staat een compensatie toekent voor diensten die de begunstigde ondernemingen hebben verricht om openbardienstverplichtingen uit te voeren, een dergelijke maatregel niet binnen de werkingssfeer van artikel 61, lid 1, van de EER-overeenkomst valt. In het Altmark-arrest heeft het Hof van Justitie bepaald dat compensatie voor openbardienstverplichtingen geen staatssteun vormt wanneer aan vier cumulatieve criteria wordt voldaan:
- i) „in de eerste plaats moet de begunstigde onderneming daadwerkelijk belast zijn met de uitvoering van openbardienstverplichtingen en moeten die verplichtingen duidelijk omschreven zijn;
 - ii) in de tweede plaats moeten de parameters op basis waarvan de compensatie wordt berekend, vooraf op objectieve en doorzichtige wijze zijn vastgesteld;
 - iii) in de derde plaats mag de compensatie niet hoger zijn dan nodig is om de kosten van de uitvoering van openbardienstverplichtingen geheel of gedeeltelijk te dekken, rekening houdend met de opbrengsten alsmede met een redelijke winst uit de uitvoering van die verplichtingen;
 - iv) in de vierde plaats, wanneer de met de uitvoering van openbardienstverplichtingen te belasten onderneming niet is gekozen in het kader van een openbare aanbesteding, waarbij de kandidaat kan worden geselecteerd die deze diensten tegen de laagste kosten voor de gemeenschap kan leveren, moet de noodzakelijke compensatie worden vastgesteld op basis van de kosten die een gemiddelde, goed beheerde onderneming, die zodanig met vervoermiddelen is uitgerust dat zij aan de vereisten van de openbare dienst kan voldoen, zou hebben gemaakt om deze verplichtingen uit te voeren, rekening houdend met de opbrengsten en een redelijke winst uit de uitoefening van deze verplichtingen” ⁽¹⁾.

1.2.1. *Eerste Altmark-criterium*

- (84) In het inleidingsbesluit heeft de Autoriteit verklaard dat de openbardienstverplichtingen duidelijk zijn omschreven in deel 4-1 van het contract wat betreft de vereisten inzake kilometerproductie (d.w.z. dagelijkse en regelmatige afvaarten voor passagiers gedurende het hele jaar tussen Bergen en Kirkenes met aanlopen in 32 gedefinieerde tussenliggende havens, alsook vrachtvervoer tussen Tromsø en Kirkenes), in deel 4-2 van het contract wat betreft de vaartuigvereisten, en in deel 4-3 van het contract wat betreft de vereisten inzake tarieven en kortingen, met uitzondering van vrachtvervoer.
- (85) De Autoriteit heeft echter twijfels geuit over het feit of de vereiste inzake reservecapaciteit in deel 4-2 van het contract door Noorwegen kan worden aangemerkt als een DAEB, rekening houdend met de seizoenschommelingen van het commerciële passagiersvervoer. Volgens het contract moeten de op de kustroute ingezette vaartuigen een minimale passagierscapaciteit hebben van 320 passagiers, kajuiten voor 120 passagiers en vrachtcapaciteit voor 150 europaletten bij bevrachting met normale laadhoogte.
- (86) Voorts heeft de Autoriteit geen informatie gekregen over de bezettingsgraad van kajuiten, en met betrekking tot het vrachtvervoer op de route Tromsø-Kirkenes-Tromsø heeft de Autoriteit twijfels geuit of de openbardienstverplichting voor vrachtvervoer duidelijk is omschreven in het contract, aangezien de prijs hiervoor niet is gereguleerd, zoals is vereist op grond van artikel 4, lid 2, van de verordening inzake cabotage in het zeevervoer. Krachtens deel 4-3 van het contract kan Hurtigruten de tarieven volledig vrij bepalen.
- (87) De vervulling van het eerste Altmark-criterium moet worden beoordeeld ten opzichte van artikel 4, lid 2, van de verordening inzake cabotage in het zeevervoer, waarin is vastgesteld welke specificaties deel moeten uitmaken van de omschrijving van een openbardienstverplichting, namelijk: havens die moeten worden aangedaan, de regelmaat, de continuïteit, de frequentie, de dienstverleningscapaciteit, de te heffen tarieven en de bemanning van het schip.

⁽¹⁾ Arrest van het Hof van Justitie van 24 juli 2003, Altmark Trans en Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, punten 87-93.

- (88) Bovendien kunnen in overeenstemming met deel 9 van de maritieme richtsnoeren van de Autoriteit „openbare-dienstverplichtingen worden opgelegd of openbare-dienstcontracten worden gesloten voor de diensten die zijn vermeld in artikel 4 van Verordening (EEG) nr. 3577/92”⁽¹⁾.
- (89) Bij gebreke van specifieke EER-regelgeving waarin de ruimte voor het bestaan van een dienst van algemeen economisch belang wordt afgebakend, beschikken de Noorse autoriteiten over een ruime beoordelingsmarge bij het omschrijven van een bepaalde dienst als dienst van algemeen economisch belang en bij het verlenen van compensatie aan de dienstverrichter. De bevoegdheid van de Autoriteit is in dit opzicht beperkt tot het controleren of Noorwegen een kennelijke fout heeft gemaakt bij het omschrijven van de dienst als een DAEB⁽²⁾. In verband met de vaststelling van specifieke routes bevestigt de mededeling over de interpretatie van de verordening inzake cabotage in het zeevervoer het volgende: „Het is aan de lidstaten [...] om te bepalen voor welke routes openbare-dienstverplichtingen nodig zijn. In het bijzonder mogen, met het oog op een toereikende dienstverlening, openbare-dienstverplichtingen worden overwogen voor geregelde eilandcabotagediensten, wanneer de markt tekortschiet”⁽³⁾.
- (90) Volgens de jurisprudentie zijn openbare-dienstverplichtingen uitsluitend gerechtvaardigd als er voldoende geregelde diensten van zeevervoer moeten worden aangeboden, die niet kunnen worden gewaarborgd door de marktwerking alleen. De nationale autoriteiten moeten derhalve kunnen aantonen dat er een reële behoefte aan de openbare dienst bestaat⁽⁴⁾.
- (91) De vraag is of de Noorse autoriteiten een kennelijke fout hebben gemaakt bij de vaststelling van de minimale capaciteitsreserve op 320 passagiers in de openbare dienst, kajuiten voor 120 passagiers en een vrachtcapaciteit voor 150 europaletten.
- (92) In het inleidingsbesluit heeft de Autoriteit op basis van de verstrekte informatie⁽⁵⁾ benadrukt dat de compensatie die Hurltgruten heeft ontvangen voor het reserveren van capaciteit voor passagiers in de openbare dienst aanzienlijk hoger lag dan de werkelijke vraag naar diensten voor passagiers in de openbare dienst. Derhalve kon de Autoriteit niet uitsluiten dat deze vereiste voor het reserveren van capaciteit voor passagiers in de openbare dienst mogelijk onnodig is, met name in het winterseizoen, wanneer de bezetting door commerciële passagiers logischerwijs veel lager ligt.
- (93) In de loop van het onderzoek hebben de Noorse autoriteiten meer informatie over de capaciteitsbezetting door beide passagierscategorieën (inclusief kajuiten) en vracht verstrekt. Daaruit is gebleken dat de doelstelling van deze dienst erin bestaat te waarborgen dat er te *allen* tijde voldoende capaciteit beschikbaar is op *alle* trajecten van de kustroute (zie het eerste BDO-rapport van 2016 in deel 5.3).
- (94) De Autoriteit wijst erop dat ongeveer 60 % van het aandeel van de geraamde capaciteitskosten wordt gedekt door de compensatie voor de openbare dienst, terwijl slechts ongeveer 30 % van het aandeel van de geraamde passagierskosten wordt toegerekend aan passagiers in de openbare dienst (gebaseerd op de verwachte bezettingsgraad van de schepen door respectievelijk passagiers in de openbare dienst en cruise-passagiers). Dit kan dus wijzen op een mogelijke kruissubsidiëring van de commerciële activiteiten, die voortvloeit uit de gedefinieerde minimale capaciteitsreserve.
- (95) Niettemin erkent de Autoriteit dat de capaciteitsbezetting, vanwege de aard van de dienst in kwestie, met aanzienlijke regionale en seizoensgebonden schommelingen te maken kan hebben, aangezien passagiers in de openbare dienst vaak over kortere trajecten reizen dan de commerciële passagiers. Bovendien is tijdens

⁽¹⁾ PB L 240 van 13.9.2007, blz. 9 en EER-supplement nr. 43 van 13.9.2007, blz. 1. Tevens beschikbaar op www.eftasurv.int/stateaid/legal-framework/stateaid-guidelines/

⁽²⁾ Arrest van het Gerecht van 27 februari 1997, FFSA e.a./Commissie, T-106/95, EU:T:1997:23, punt 99; arrest van het Gerecht van 12 februari 2008, BUPA e.a./Commissie, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, punt 268.

⁽³⁾ Mededeling van de Commissie over de interpretatie van Verordening (EEG) nr. 3577/92 van de Raad houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer binnen de lidstaten (cabotage in het zeevervoer), COM(2014) 232 final van 22.4.2014, punt 5.2.

⁽⁴⁾ Arrest van het Hof van Justitie van 20 februari 2011, Alanir e.a., C-205/1999, EU:C:2001:107, punt 34.

⁽⁵⁾ BDO-memo 2011, blz. 7.

piekperioden met name de commerciële capaciteitsbezetting hoog ten opzichte van de bezettingsgraad tijdens dalperioden. Het verzekeren van de noodzakelijke capaciteit tijdens piekperioden en op alle trajecten leidt er dus onvermijdelijk toe dat de vaartuigen tijdens dalperioden over een aanzienlijke reservecapaciteit beschikken binnen de minimumvereisten in het contract. Dit wordt geïllustreerd door het feit dat het maximaal aantal passagiers in de openbare dienst tijdens de dalperioden, over alle deeltrajecten samen, ongeveer 142 bedraagt, terwijl het gemiddelde aantal rond de 55 ligt. Bijgevolg zijn er verscheidene trajectdelen die slechts door enkele passagiers in de openbare dienst worden gebruikt.

- (96) Voorts erkent de Autoriteit dat een dienst zoals die welke in het kader van het contract wordt verricht, commercieel niet kan worden verleend, aangezien de meeste exploitatiekosten, zoals vaartuigkosten, loonkosten en brandstof, grotendeels vastliggen voor de hele looptijd van het contract en niet kunnen worden verlaagd of weggenomen tijdens de dalperioden. In dat opzicht sluit de Autoriteit zich aan bij het argument van de Noorse autoriteiten dat het elders inzetten van bepaalde vaartuigen in de loop van het jaar (d.w.z. gebruik van kleinere schepen tijdens dalperioden en grotere schepen tijdens piekperioden) niet zou resulteren in een aanzienlijke vermindering van de exploitatiekosten. Dit zou daarentegen een aanvullende economische last voor Hurtigruten betekenen, omdat de onderneming andere markten zou moeten vinden waar de niet-gebruikte schepen kunnen worden ingezet.
- (97) Wat de minimale noodzakelijke omvang van de vloot voor de exploitatie van de kustroute betreft, neem de Autoriteit nota van het feit dat de regelmatigheid van de dienst en de veiligheidsoverwegingen een bepaalde omvang van de vaartuigen rechtvaardigen.
- (98) Zoals eerder vermeld, en voor zover er geen kennelijke fout wordt gemaakt, beschikken de EVA-staten over de beoordelingsmarge om zelf een DAEB te omschrijven, waarbij rekening wordt gehouden met specifieke openbare-dienstverplichtingen overeenkomstig artikel 4, lid 2, van de verordening inzake cabotage in het zeevervoer en andere elementen (bv. specifieke technische kenmerken), zoals in deze zaak gedefinieerd in het bestek. In het licht van het bovenstaande en met name rekening houdend met het feit dat er, zoals aangegeven in overweging 69, het hele jaar door sprake is van een behoorlijk aantal passagiers in de openbare dienst op alle deeltrajecten langs de kust, is de Autoriteit van oordeel dat de definitie die de Noorse autoriteiten hebben gegeven aan de minimale capaciteitsreserve niet kennelijk fout is, ook al ligt deze hoger dan de gemiddelde verwachte vraag naar diensten in het kader van de openbare-dienstverplichting.
- (99) De Autoriteit merkt verder op dat uit de ingediende informatie van de klagers blijkt dat zij het eens zijn met de omschrijving van het contract als een DAEB die niet zou kunnen worden verleend door de markt alleen vanwege de lage bevolkingsdichtheid, het gebrek aan infrastructuur en de afgelegenheid van de noordelijke Noorse regio's.
- (100) Wat betreft de in het inleidingsbesluit geuite twijfels over feit dat de prijs van het vrachtvervoer niet gereguleerd is, volgt de Autoriteit het argument van de Noorse autoriteiten dat het op grond van artikel 4, lid 2, van de verordening inzake cabotage in het zeevervoer niet is vereist dat de staten alle daarin opgenomen verplichtingen opleggen aan de dienstverrichters. Overheidsinstanties beschikken immers over een aanzienlijke beoordelingsmarge als het gaat over de wijze waarop zij hun DAEB's beheren, organiseren en financieren ⁽¹⁾.
- (101) Wanneer er dus rekening wordt gehouden met het gebrek aan particulier initiatief ten aanzien van de exploitatie van de kustroute Bergen-Kirkenes, met de bovenvermelde economische, technische en geografische overwegingen, en met de overwegingen omtrent capaciteitsbezetting in het eerste BDO-rapport van 2016, kan de Autoriteit niet concluderen dat de vaststelling van de minimale capaciteitsreserve op 320 passagiers in de openbare dienst, kajuiten voor 120 passagiers en een vrachtcapaciteit voor 150 europaletten verder ging dan wat noodzakelijk en evenredig was voor de reële behoefte aan een openbare dienst.
- (102) In het licht van het bovenstaande is de Autoriteit van oordeel dat de openbare-dienstverplichting voor de vereiste inzake reservecapaciteit van deel 4-2 van het contract voldoende duidelijk was gedefinieerd en dat het eerste Altmark-criterium dus is vervuld.
- (103) De autoriteit zal nu beoordelen of het vierde Altmark-criterium is vervuld.

⁽¹⁾ Zoals eerder vermeld in overweging 34, heeft Hurtigruten via een overeenkomst met Nor Lines AS de vrachtcapaciteit op haar schepen aan deze onderneming afgestaan. Uit hoofde van deze overeenkomst krijgt Nor Lines het recht om de vrachtruimte van Hurtigruten voor het vervoer van vracht op de route Bergen-Kirkenes te gebruiken tegen een vergoeding die is overeengekomen tussen de partijen bij de overeenkomst en die ook is opgenomen in de begroting die in het kader van de aanbesteding is ingediend.

1.2.2. *Vierde Altmak-criterium*

- (104) In het inleidingsbesluit betwijfelde de Autoriteit of een aanbestedingsprocedure waarbij slechts één bod is ingediend, kan worden geacht toereikend te zijn om de „laagste kosten voor de gemeenschap” te waarborgen ⁽¹⁾. Zoals vermeld, verricht Hurtigruten deze specifieke kustvervoersdienst bestaande uit het gecombineerde vervoer van personen en vracht langs de Noorse kust van Bergen tot Kirkenes al jarenlang ⁽²⁾. Als gevestigde exploitant heeft Hurtigruten dus een aanzienlijk mededingingsvoordeel dat haar positie in de aanbestedingsprocedure heeft versterkt, aangezien zij reeds vaartuigen bezat die aangepast waren aan de vereisten van het bestek.
- (105) Gelet op de informatie die de Noorse autoriteiten in de loop van het onderzoek hebben ingediend, blijft de Autoriteit bij haar standpunt dat de openbare aanbesteding, die heeft geleid tot de selectie van Hurtigruten, geen open en daadwerkelijke mededinging heeft mogelijk gemaakt. Het feit dat de Noorse autoriteiten verscheidene maatregelen hebben getroffen om mogelijke inschrijvers uit te nodigen, heeft daaraan niets veranderd. Deze maatregelen bestonden uit:
- i) het voorzien in alternatieve afvaartmodellen in de aanbesteding;
 - ii) het verlagen van de vereiste inzake de minimumcapaciteit van 400 tot 320 passagiers en voor de kajuiten van 150 tot 120 passagiers; en
 - iii) het voorzien in voldoende tijd tussen de uiterste termijn voor de indiening van inschrijvingen (30 september 2010) en de aanvang van de dienst (1 januari 2013) zodat de inschrijvers vaartuigen voor de dienst konden aankopen of bouwen, tevens rekening houdend met de verlenging van de uiterste termijn tot 8 november 2010.
- (106) Er moet in dit opzicht worden benadrukt dat de specifieke kustroute van oudsher en gedurende zeer lange tijd door Hurtigruten wordt geëxploiteerd in het kader van een openbaredienstcontract (zelfs vóór de sluiting van de EER-overeenkomst in 1994) ⁽³⁾.
- (107) Voor bepaalde contractperioden (bv. 1991-2001 en 2002-2004) werd het contract rechtstreeks aan Hurtigruten gegund, terwijl de exploitatie voor de perioden 2005-2012 en 2012-2019 het voorwerp heeft uitgemaakt van een aanbestedingsprocedure waarbij Hurtigruten de enige inschrijver en dus de winnaar van de aanbesteding was ⁽⁴⁾.
- (108) Het constante gebrek aan mededinging in de betrokken sector, zelfs met de uitschrijving van een aanbestedingsprocedure sinds 2005, toont aan dat de markt niet genoeg marktdeelnemers met de nodige financiële draagkracht kan voortbrengen om aan de technische vereisten (wat betreft capaciteit en vaartuigen) van de opdracht te voldoen.
- (109) Het bestek bood de volgende alternatieve modellen voor het aanlopen van alle 34 havens aan:
- i) alternatief 1: dagelijkse afvaarten het hele jaar door;
 - ii) alternatief 2: afvaarten zeven dagen per week in de zomer (acht maanden), vijf dagen per week in de winter (vier maanden); en
 - iii) alternatief 3: afvaarten vijf dagen per week het hele jaar door.
- (110) In punt 2.14 van het bestek wordt het volgende benadrukt: „De keuze wordt gemaakt op basis van een beoordeling van het prijsniveau van de verschillende alternatieven ten opzichte van de verschillen in regelmaat die gepaard gaan met de verschillende alternatieven. Nadat een alternatief is gekozen, kiest de aanbestedende dienst de aanbesteding die de laagste prijs biedt voor volledige looptijd van het contract (tegen prijzen van 2011).” In het bestek worden voorts bepaalde kwalitatieve normen gespecificeerd waaraan alle marktdeelnemers moeten voldoen, ongeacht het geselecteerde alternatief.

⁽¹⁾ Toepassing van de staatssteunregels op voor het verrichten van diensten van algemeen economisch belang verleende compensatie (PB L 161 van 13.6.2013, blz. 12 (bijlage I) en EER-supplement nr. 34 van 13.6.2013, blz. 1), punt 68. In dit verband heeft de Commissie in het verleden aangegeven dat, om staatssteun uit te sluiten, het compensatiebedrag voor de uitvoering van openbaredienstverplichtingen moet overeenstemmen met de marktprijs, waarbij er op de betrokken markt daadwerkelijk kan worden meegedongen met een voldoende aantal mogelijke inschrijvers (zie non-paper van de Europese Commissie inzake diensten van algemeen economisch belang en staatssteun, 12.11.2002, punt 87).

⁽²⁾ Voor achtergrondinformatie over het Hurtigruten-contract, zie Beschikking nr. 205/11/COL inzake de aanvullende overeenkomst over de Hurtigruten-dienst, deel 2 (PB L 175 van 5.7.2012, blz. 19 en EER-supplement nr. 37 van 5.7.2012, blz. 1).

⁽³⁾ Zie Besluit nr. 417/01/COL van de Autoriteit van 19 december 2001 betreffende de compensatie voor zeevervoersdiensten in het kader van de „Hurtigruten-overeenkomst”, beschikbaar op <http://www.eftasurv.int>

⁽⁴⁾ Tot 2006 werd de dienst geëxploiteerd door twee scheepvaartondernemingen, Ofotens og Vesteraalens Dampskipsselskap ASA en Troms Fylkes Dampskipsselskap. De twee ondernemingen fuseerden in maart 2006 tot Hurtigruten, die momenteel de dienst exploiteert.

- (111) Er zou kunnen worden aangevoerd dat het niet-kostengerelateerde criterium ervoor zorgde dat mogelijke inschrijvers vrij een alternatief konden kiezen en dat de aanbestedende dienst in elk geval inschrijvers openlijk had uitgenodigd een alternatief te selecteren, zich ervan bewust zijnde dat de inschrijving met de laagste prijs voor de hele looptijd van het contract zou worden gekozen.
- (112) Gelet op de geschiedenis van de betrokken dienst en de ruime voorwaarden van het contract dat, gezien de omstandigheden, in de richting het eerste afvaartmodel (dat uiteindelijk werd gekozen) en de selectie van Hurtigruten neigde, en hoewel de aanbestedende dienst geen voorkeur had uitgesproken voor het eerste alternatief, werden andere potentiële inschrijvers echter mogelijk wel ontmoedigd om deel te nemen, ook al konden zij een ander alternatief kiezen (hoewel de variaties tussen de verschillende alternatieven niet materieel waren) ⁽¹⁾.
- (113) De Autoriteit merkt daarom op dat de aanbestedingsprocedure in haar huidige opzet (en ook voor de vorige contractperioden) niet helemaal openstond voor een werkelijke mededinging, ook al werden potentiële inschrijvers niet ten onrechte en rechtstreeks uitgesloten ⁽²⁾. Voor een betere openstelling kunnen bepaalde maatregelen nodig zijn, zoals een meer beperkte toewijzing wat betreft looptijd of omvang, of afzonderlijke toewijzingen, bijvoorbeeld door de ontbundeling van de route in verschillende trajecten of dagschema's, in combinatie met een langere periode tussen de uiterste termijn voor de indiening van inschrijvingen en de aanvangsdatum van de dienstverlening.
- (114) Bijgevolg kan het resultaat van een aanbesteding waarbij slechts één bod is ingediend, de omstandigheden van een concurrentiegericht markt niet voldoende weerspiegelen.
- (115) De Autoriteit concludeert derhalve dat de aanbestedingsprocedure, waarbij enkel Hurtigruten een inschrijving heeft ingediend, niet wordt geacht toereikend te zijn om „de laagste kosten voor de gemeenschap” te waarborgen.
- (116) Wat het tweede gedeelte van het vierde Altmark-criterium betreft, hebben de Noorse autoriteiten geen informatie verstrekt waaruit blijkt dat de toegekende compensatie is vastgesteld op basis van een analyse van de kosten van een gemiddelde onderneming.
- (117) In het licht van het voorgaande komt de Autoriteit dan ook tot de constatering dat niet aan het vierde Altmark-criterium is voldaan.
- (118) Aangezien de vier Altmark-criteria cumulatief moeten worden beoordeeld, is het niet nodig het tweede en het derde criterium te onderzoeken.

1.2.3. *Conclusie betreffende de Altmark-criteria*

- (119) De Autoriteit concludeert dat de in het kader van het contract toegekende compensatie niet voldoet aan de vier criteria van het Altmark-arrest. De autoriteit concludeert dus dat een voordeel in de zin van artikel 61, lid 1, van de EER-overeenkomst is verschaft aan Hurtigruten voor de verrichting van de betrokken dienst.

2. CONCLUSIE TEN AANZIEN VAN DE VRAAG OF ER SPRAKE IS VAN STAATSSTEUN

- (120) De Autoriteit is van oordeel dat de in het kader van het contract toegekende compensatie staatssteun inhoudt in de zin van artikel 61, lid 1, van de EER-overeenkomst.

3. PROCEDUREVOORSCHRIFTEN

- (121) Volgens artikel 1, lid 3, van deel I van Protocol nr. 3 „[wordt] de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA van elk voornemen tot invoering van steunmaatregelen tijdig op de hoogte gebracht om opmerkingen te kunnen maken. De betrokken staat brengt de voorgenomen maatregelen niet tot uitvoering voordat de procedure tot een eindbeslissing heeft geleid”.
- (122) De Noorse autoriteiten hebben het contract niet bij de Autoriteit aangemeld. De Autoriteit concludeert derhalve dat de Noorse autoriteiten niet aan hun verplichtingen krachtens artikel 1, lid 3, van deel I van Protocol nr. 3 hebben voldaan, onverminderd de toepassing van het DAEB-besluit.

⁽¹⁾ Volgens de verstrekte informatie had de onderneming Boreal/Veolia Transport zelfs vragen gesteld tijdens het Q & A-ronde van de aanbestedingsprocedure en overwoog zij om deel te nemen.

⁽²⁾ Arrest van het Hof van Justitie van 23 december 2009, CoNISMa, C-305/08, EU:C:2009:807, punt 37; arrest van het Hof van Justitie van 19 mei 2009, Assitur, C-538/07, EU:C:2009:317, punt 26.

3.1. TOEPASSELIJKHEID VAN HET DAEB-BESLUIT ⁽¹⁾

- (123) In het DAEB-besluit wordt vastgesteld onder welke voorwaarden bepaalde vormen van compensatie voor de openbare dienst als op grond van artikel 59, lid 2, van de EER-overeenkomst verenigbaar met de interne markt kunnen worden aangemerkt en worden vrijgesteld van de verplichting van voorafgaande aanmelding op grond van artikel 1, lid 3, in deel I van Protocol nr. 3 bij de Toezichtovereenkomst.
- (124) Er wordt in artikel 2 van het DAEB-besluit een uitzondering op de aanmeldingsverplichting genoemd die in deze zaak relevant zou kunnen zijn:
- „d) compensatie ten behoeve van het verrichten van diensten van algemeen economisch belang wat betreft lucht- of zeeverbindingen met eilanden waar het gemiddelde jaarlijkse verkeersvolume gedurende de twee boekjaren voorafgaande aan het boekjaar waarin de onderneming met het beheer van de dienst van algemeen economisch belang werd belast, maximaal 300 000 passagiers bedraagt;”.
- (125) Volgens de ingediende informatie is de drempel van 300 000 passagiers overschreden.
- (126) Bijgevolg kan het DAEB-besluit niet worden toegepast.

4. VERENIGBAARHEID VAN DE STEUN

4.1. HET WETGEVINGSKADER

- (127) De verenigbaarheid van de compensatie voor de openbare dienst in het zeevervoer wordt beoordeeld op grond van artikel 59, lid 2, van de EER-overeenkomst, in samenhang met de kaderregeling van de Autoriteit ⁽²⁾.
- (128) De in de kaderregeling uiteengezette beginselen zijn alleen van toepassing op compensatie voor de openbare dienst voor zover deze staatssteun vormt die niet onder de toepassing valt van het DAEB-besluit.
- (129) Volgens de jurisprudentie van het Hof van Justitie is het aan de lidstaten om zich te beroepen op mogelijke gronden voor verenigbaarheid en om aan te tonen dat aan de voorwaarden voor die verenigbaarheid wordt voldaan ⁽³⁾.

4.2. TOEPASBAARHEID VAN DE KADERREGELING

- (130) De verenigbaarheid van het contract wordt beoordeeld aan de hand van de volgende voorwaarden overeenkomstig de kaderregeling:
- a) reële DAEB;
- b) besluit waarbij een onderneming met het beheer van de dienst van algemeen economisch belang wordt belast en periode waarvoor een onderneming met het beheer van de dienst van algemeen economisch belang wordt belast;
- c) bedrag van de compensatie en afwezigheid van overcompensatie;
- d) geen beïnvloeding van de ontwikkeling van het handelsverkeer in een mate die strijdig is met het belang van de EER.
- (131) De kaderregeling omvat voorts bepaalde andere voorwaarden, zoals de naleving van de publieke raadpleging in de EER waarmee behoeften aan een openbare dienst kunnen worden meegenomen (punt 14), regels inzake het plaatsen van overheidsopdrachten (punt 19), afwezigheid van discriminatie (punt 20), het gebruik van de Net Avoided COST (NAC)-methode (punt 24), doelmatigheidsprikkels (punt 39) en transparantie (punt 60), die moeten worden vervuld opdat een compensatiemaatregel verenigbaar is met artikel 59, lid 2, van de EER-overeenkomst.
- (132) Overeenkomstig punt 69 van de kaderregeling geldt het volgende: „De [Autoriteit] zal de in deze kaderregeling uiteengezette beginselen toepassen op onrechtmatige steun waarover zij een besluit neemt na 31 januari 2012, zelfs indien de steun vóór die datum werd toegekend. Niettemin zijn, wanneer de steun vóór 31 januari 2012 werd verleend, de punten 14, 19, 20, 24, 39 en 60 niet van toepassing.”

⁽¹⁾ Besluit 2012/21/EU is opgenomen onder punt 1h van bijlage XV bij de EER-overeenkomst.

⁽²⁾ Kaderregeling inzake staatssteun in de vorm van compensatie voor de openbare dienst (PB L 161 van 13.6.2013, blz. 12 (bijlage II) en EER-supplement nr. 34 van 13.6.2013, blz. 1).

⁽³⁾ Arrest van het Hof van Justitie van 28 april 1993, Italië/Commissie, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, punt 20.

- (133) Aangezien het contract op 13 april 2011 in werking is getreden en het volledige bedrag van de compensatie voor de contractperiode van tevoren is vastgesteld, slechts onder voorbehoud van een jaarlijkse indexering, zijn de bovenstaande voorwaarden in overweging 131 niet van toepassing, omdat de steun vóór 31 januari 2012 is toegekend.

4.2.1. *Reële DAEB*

- (134) Zoals uiteengezet in de overwegingen 84 tot en met 102, vormt het contract een reële DAEB omdat het een minimale reservecapaciteit vereist.
- (135) Er moet echter worden beoordeeld of de andere voorwaarden van de kaderregeling zijn vervuld voor het contract.

4.2.2. *Besluit waarbij een onderneming met het beheer van de dienst van algemeen economisch belang wordt belast*

- (136) In het contract zijn de verplichtingen van de openbare dienst, de onderneming die de dienst verricht en het betrokken gebied in detail vastgesteld.
- (137) Voorts bestaat een van de verenigbaarheidsvoorwaarden die moet worden vervuld overeenkomstig punt 16 van de kaderregeling erin dat in het betreffende besluit „[...] d) de beschrijving van het compensatiemechanisme en de parameters voor berekening, monitoring en herziening van de compensatie” moet zijn opgenomen.
- (138) De compensatie wordt berekend op basis van de in bijlage D bij het bestek gespecificeerde parameters, samen met de toepasselijke toerekeningsleutels om een onderscheid te maken tussen de DAEB en de commerciële activiteiten ⁽¹⁾. In bijlage D is het volgende vastgesteld:

Tabel 2

De parameters in het begrotingsschema voor de openbare dienst ⁽¹⁾

A:	Totale inkomsten langeafstandsreizigers
B:	Passagierskosten langeafstandsreizigers
C:	Nettopassagiersinkomsten (A+B)
D:	Inkomsten van verkoop aan boord
E:	Netto-inkomsten van goederen en wagens
F:	Overige inkomsten
G:	Totale eigen inkomsten (C+D+E+F)
H:	Overheidsopdracht voor de dienst
I:	Totaal inkomsten (G+H)
J:	Veiligheidspersoneel
K:	Olie en brandstof
L:	Reparatie en onderhoud
M:	Havenkosten
N:	Verzekeringskosten
O:	Afschrijving eigen vaartuigen/boot zonder bemanning
P:	Netto financiële kosten
Q:	Totale capaciteitskosten (J+K+L+M+N+P)
R:	Kosten van verkochte goederen
S:	Bemanning niet inbegrepen in veiligheidspersoneel
T:	Marketingkosten en verkoopkosten

⁽¹⁾ Uit bijlage C bij het bestek vloeit voort dat de kosten van de kustroute onderverdeeld worden in capaciteits- en passagierskosten, waarbij elke kostencategorie een afzonderlijke toerekeningsleutel heeft. De formule voor de verdeling van de capaciteitskosten is berekend door de verhouding te bepalen tussen het aantal passagierskilometers dat uit hoofde van het aanbestedingscontract is vereist en de werkelijke capaciteit van Hurtigruten inzake passagierskilometers. De formule voor de verdeling van de passagierskosten is berekend door de verhouding te bepalen tussen het aantal passagierskilometers dat voor langeafstandsreizigers wordt verwacht en het aantal passagierskilometers voor andere reizigers.

U:	Administratiekosten
V:	Overige kosten
W:	Totale passagierskosten (R+S+T+U+V)
X:	Totale kosten openbare dienst (Q+W)
Y:	Nettoresultaten vóór belastingen (I-X)

(¹) De Noorse autoriteiten hebben bevestigd dat deze parameters de verwachte terugbetalingen uit hoofde van de regeling voor belastingteruggave voor de tewerkstelling van zeelieden niet omvatten (zie Besluit nr. 85/16/COL van de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA om geen bezwaar te maken tegen de regeling voor belastingteruggave voor de tewerkstelling van zeelieden voor de periode 2016-2026, beschikbaar op: <http://www.eftasurv.int/media/esa-docs/physical/085-16-COL.pdf>).

- (139) Hurtigruten heeft, in overeenstemming met het bestek, een afzonderlijke begroting opgesteld waarin alle aan de routes met openbare dienstverplichtingen toerekenbare kosten en inkomsten zijn opgenomen (prijzen van 2011, aangepast volgens de kostenindex van het Noors Bureau voor de statistiek). Volgens deel 4.9.2 van het bestek heeft deze gescheiden boekhouding tot doel de voorspelbaarheid te waarborgen voor wat betreft de kosten en inkomsten die de grondslag kunnen vormen voor eventuele heronderhandelingen, zoals bepaald in deel 6 en deel 7 van het contract (¹). Een ander doel bestaat erin te documenteren dat de aanbestedingsprocedure geen onrechtmatige kruissubsidiëring tussen de diensten in het kader van de openbare dienstverplichting en de commerciële diensten inhoudt.
- (140) Zoals vermeld in het inleidingsbesluit, is in het contract de jaarlijkse compensatie voor de zeevervoersdiensten voor elk afzonderlijk jaar van 2012 tot en met 2019 vastgesteld op basis van een minimale capaciteitsreserve en kosten die zijn toegerekend op basis van een geraamd aandeel van passagierskilometers per jaar in de openbare dienst. Dit bedrag is gebaseerd op de kostencategorieën in bijlage D, zoals hierboven weergegeven in tabel 2, en op de daaropvolgende onderhandelingen. Deze onderhandelingen hebben geleid tot een verlaging van de compensatie ten opzichte van het oorspronkelijke bod van Hurtigruten (²).
- (141) Ten aanzien van deel 4-1, punt 3, van het contract waarin is vastgesteld dat „het wegvallen van hoogstens 10 operationele dagen aan overeengekomen productie per schip per jaar als gevolg van gepland onderhoud en onvoorziene operationele storingen in verband met de overeengekomen productie (off-hire) als goede uitvoering wordt aangemerkt en niet leidt tot een verlaging van de overeengekomen vergoeding in overeenstemming met deel 9-2”, merkt de Autoriteit op dat het plafond van tien dagen (110 dagen per jaar voor de vloot) is gebaseerd op gedocumenteerde bewijzen van de voorafgaande jaren, die de behoefte aan ten minste 110 operationele dagen per jaar voor gepland onderhoud en onvoorziene operationele storingen bevestigen. Voorts is deze parameter opgenomen in het ontwerpcontract in het bestek en ongewijzigd gebleven in het uiteindelijke contract.
- (142) Met betrekking tot delen 6 en 7 van het contract wijst de Autoriteit erop dat beide delen bepaalde bepalingen bevatten over de aanpassing van de compensatie in geval van veranderingen in de productie of in geval van onvoorziene gebeurtenissen.

(¹) Deel 6 luidt als volgt: „Beide partijen kunnen verzoeken om tijdens de looptijd van het contract onderhandelingen over veranderingen in de productie op te starten. De veranderingen mogen niet als aanzienlijk worden aangemerkt en kunnen verhogingen of verlagingen van de productie, veranderingen in de kwaliteit of capaciteit, of de toevoeging of schrapping van afzonderlijke aanloophavens inhouden. De veranderingen kunnen voor de rest van de contractperiode of kortere perioden gelden. De vergoeding wordt aangepast volgens de kosten en inkomsten die voortvloeien uit de veranderingen. De verdeling van de kosten en inkomsten wordt gebaseerd op een gescheiden boekhouding.” Deel 7 luidt als volgt: „1. In het geval van wijzigingen van wetten, regels of besluiten die de partijen redelijkerwijs niet hadden kunnen voorzien ten tijde van de ondertekening van het contract en die materiële extra kosten of besparingen inhouden voor het contract voor de openbare aanbesteding van de dienst, kunnen beide partijen verzoeken om onderhandelingen op te starten over een buitengewone aanpassing van de vergoeding van de aanbestedende dienst, een verandering van de productie of andere maatregelen [...]. De gescheiden boekhouding vormt de grondslag voor eventuele heronderhandelingen over het contract. Een aanpassing wordt geacht van materieel belang voor de partij te zijn, als deze meer dan 5 % van de jaarlijkse overeengekomen vergoeding voor het jaar in kwestie vormt [...]”.

(²) De onderhandelingen hebben ook bepaalde wijzigingen teweeggebracht in het ontwerp van het aanbestedingscontract; zie het contract, deel 4.1, punt 3 (vereisten inzake kilometerproductie), deel 7 (heronderhandelingen), deel 8 (overmacht) en deel 9.2 (niet-uitvoering van de productie).

- (143) In dit verband heeft het EVA-Hof in de zaak-Hurtigruten op het volgende gewezen: „Het is logisch dat bij de beoordeling van staatssteun die is toegekend in het kader van de heronderhandelingsclausule in een openbare-dienstcontract, zoals artikel 8 van het contract van 2004, terdege rekening wordt gehouden met het feit of de parameters van het contract in hun geheel objectief en transparant zijn vastgesteld, aangezien de clausule inherent deel uitmaakt van het openbare-dienstcontract” ⁽¹⁾.
- (144) Het EVA-Hof heeft tevens benadrukt dat het transparantiebeginsel steeds in acht moet worden genomen: „[...] Noorwegen had, indien nodig, in het bericht van inschrijving kunnen voorzien in de mogelijkheid om de voorwaarden voor de betaling van de succesvolle inschrijvers te wijzigen in bepaalde omstandigheden, door met name de precieze regelingen vast te stellen voor eventuele aanvullende compensaties die tot doel hebben onvoorziene verliezen en kosten te dekken” ⁽²⁾.
- (145) De Autoriteit is van oordeel dat in het contract het compensatiemechanisme adequaat is beschreven en de parameters van de compensatie objectief en transparant zijn omschreven door een gescheiden begroting op te stellen, waarin alle aan de routes met openbare-dienstverplichtingen toerekenbare kosten en inkomsten zijn opgenomen, zoals hierboven is geïllustreerd. Hierdoor wordt dus elk misbruik van het begrip DAEB uitgesloten ⁽³⁾. Wat betreft de bepalingen inzake de aanpassing van de compensatie in geval van veranderingen in de productie of in geval van onvoorziene gebeurtenissen, zoals bedoeld in delen 6 en 7 van het contract, moet daarom worden benadrukt dat geen van deze bepalingen het compensatiemechanisme aanzienlijk wijzigen of de parameters ervan in twijfel trekken.
- (146) Bovendien is in punt 16, onder e), van de kaderregeling vermeld dat het besluit waarbij een onderneming met het beheer van de dienst van algemeen economisch belang wordt belast „de regelingen om overcompensatie te vermijden en terug te betalen” moet bevatten.
- (147) In het inleidingsbesluit heeft de Autoriteit niet uitgesloten dat Hurtigruten overgecompenseerd is voor het verrichten van de openbare dienst, onder andere vanwege het feit dat het contract geen terugvorderingsclausule bevat, waardoor in geval van een overschrijding van de overeengekomen winstmarge, het teveel moet worden teruggegeven aan de staat of worden afgetrokken van de compensatie die in het volgende jaar of eventueel in de contractperiode wordt betaald ⁽⁴⁾. De Noorse autoriteiten hebben immers bevestigd dat het contract geen dergelijke concrete regelingen bevat, afgezien van de heronderhandelingsclausule in deel 7 van het contract, dat er in zekere mate voor kan zorgen overcompensatie wordt vermeden en terugbetaald.
- (148) De klagers hebben er tevens op gewezen dat het contract geen compensatieplafond bevat dat ervoor zou zorgen dat een overcompensatie wordt vermeden.
- (149) De Autoriteit heeft geen twijfels meer over het gebrek aan dergelijke regelingen in het contract. Hoewel het opnemen van een procedure voor de terugvordering van overcompensatie in het besluit waarbij een onderneming met het beheer van de dienst van algemeen economisch belang wordt belast, zou bijdragen aan de objectiviteit en transparantie van het proces, vloeit uit de kaderregeling voort dat dit niet strikt noodzakelijk is: „Wanneer de EVA-staat vooraf de compensatie op een vaste hoogte heeft vastgesteld, waarin de efficiëntiewinsten die de verrichter van de openbare dienst naar verwachting gedurende de periode waarvoor deze met het beheer van de dienst van algemeen economisch belang is belast, zal maken, op grond van een correcte allocatie van kosten en inkomsten en van redelijke verwachtingen [...], blijft de controle op overcompensatie in beginsel beperkt tot het nagaan of het winstgevendheidsniveau waarop de dienstverrichter volgens het besluit waarbij een onderneming met het beheer van de dienst van algemeen economisch belang wordt belast, recht heeft, inderdaad redelijk is uit ex-anteperspectief” ⁽⁵⁾.
- (150) Het contract is gebaseerd op de definitie van een totale compensatie die vooraf wordt toegekend voor de hele looptijd van het contract en in de loop van de tijd wordt verlaagd, waardoor de onderneming voortdurend wordt aangespoord om haar efficiëntie te verbeteren teneinde in de loop van de tijd dezelfde werkelijke economisch resultaten te verkrijgen uit het contract.
- (151) De Autoriteit neemt niettemin nota van het voornemen van de Noorse autoriteiten om een terugvorderingsmechanisme op te nemen in het toekomstige openbare-dienstcontract voor zeevervoersdiensten op de route Bergen-Kirkenes. Dit zal ertoe bijdragen dat de steun die in de toekomst wordt toegekend, niet onverenigbaar is en niet hoeft te worden teruggevorderd.

⁽¹⁾ Arrest van het EVA-Hof van 8 oktober 2012 in gevoegde zaken E-10/11 en E-11/11, Hurtigruten, Jurispr. EVA-Hof 2012, blz. 758, punt 122.

⁽²⁾ Arrest van het EVA-Hof van 8 oktober 2012 in gevoegde zaken E-10/11 en E-11/11, Hurtigruten, Jurispr. EVA-Hof 2012, blz. 758, punt 127.

⁽³⁾ Zie in dit verband het arrest van het Gerecht van 7 november 2012, CBI/Commissie, T-137/10, EU:T:2012:584, punt 191.

⁽⁴⁾ Inleidingsbesluit, overweging 75.

⁽⁵⁾ PB L 161 van 13.6.2013, blz. 12 (bijlage II) en EER-supplement nr. 34 van 13.6.2013, blz. 1, punt 50.

4.2.3. *Periode waarvoor de onderneming met het beheer van de dienst van algemeen economisch belang wordt belast*

- (152) De periode waarvoor de onderneming met het beheer van de dienst van algemeen economisch belang wordt belast, bedraagt zeven jaar en is in overeenstemming met de vereiste van de kaderregeling en de verordening inzake cabotage in het zeevervoer ⁽¹⁾.

4.2.4. *Compensatiebedrag en afwezigheid van overcompensatie*

- (153) Volgens punt 21 van de kaderregeling mag „het compensatiebedrag [...] niet hoger zijn dan hetgeen nodig is om de nettokosten van de uitvoering van de openbaredienstverplichtingen, rekening houdende met een redelijke winst, te dekken”.
- (154) Overeenkomstig punt 23 van de kaderregeling geldt het volgende: „Is de compensatie [zoals in deze zaak] — geheel of ten dele — gebaseerd op de verwachte kosten en inkomsten, dan worden deze in het besluit waarbij een onderneming met het beheer van de dienst van algemeen economisch belang wordt belast, nader aangegeven. Deze zijn gebaseerd op geloofwaardige en waarneembare parameters met betrekking tot de economische omgeving waarin de dienst van algemeen economisch belang wordt uitgevoerd.”
- (155) Zoals vermeld in overweging 149 beperkt de kaderregeling in gevallen zoals deze zaak, waarin een compensatie vooraf op een vaste hoogte is vastgesteld, bovendien de controle op overcompensatie tot het nagaan of het winstgevendheidsniveau redelijk is uit ex-anteperspectief.
- (156) Tot slot, overeenkomstig punt 44 van de kaderregeling geldt het volgende: „Wanneer een onderneming activiteiten verricht die zowel binnen als buiten het toepassingsgebied van de dienst van algemeen economisch belang vallen, moeten de kosten en inkomsten die met de dienst van algemeen economisch belang verband houden, en die welke met de andere diensten verband houden, overeenkomstig de in punt 31 uiteengezette beginselen in de interne boekhouding gescheiden worden aangegeven.”
- (157) In het licht van het bovenstaande beoordeelt de Autoriteit eerst de argumenten van de klagers en vervolgens of het contract tot overcompensatie leidt, hetzij door een mogelijke kruissubsidiëring van de commerciële activiteiten, hetzij door het behouden van buitensporige winst.

4.2.4.1. Argumenten van de klagers

- (158) De argumenten van de klagers, die in overweging 16 in detail aan bod kwamen, luiden in het kort als volgt:
- i) Hurtigruten reserveert geen capaciteit voor passagiers in de openbare dienst, maar verkoopt deze capaciteit aan cruisepassagiers, terwijl zij toch een even hoge compensatie voor de openbare dienst behoudt;
 - ii) de compensatie voor het verrichten van de openbare dienst is aanzienlijk toegenomen ten opzichte van de voorgaande contractperiode;
 - iii) Hurtigruten blijft compensatie ontvangen voor diensten die niet worden verricht; en tot slot
 - iv) Hurtigruten probeert nog steeds lagere tarieven te krijgen voor de havengelden, terwijl zij een even hoge compensatie voor de openbare dienst behoudt.
- (159) Wat het eerste punt betreft, komen overeenkomstig punt 21 van de kaderregeling enkel de kosten die zijn gemaakt bij de vervulling van de openbaredienstverplichting in aanmerking voor de betaling van een compensatie. Daarom kan een compensatie die is toegekend om kosten buiten de openbaredienstopdracht te dekken, niet worden geacht compensatie voor de openbaredienstverplichting te vormen.
- (160) In het inleidingsbesluit heeft de Autoriteit verklaard dat als de capaciteit (passagiers en kajuiten) voor passagiers in de openbare dienst wordt verkocht aan commerciële cruisepassagiers, Hurtigruten kennelijk twee keer wordt betaald voor dezelfde dienst, hetgeen in beginsel een vorm van overcompensatie zou vormen. Gelet op het feit dat er in bepaalde perioden van het jaar een hogere capaciteitsbezetting voor passagiers in de openbare dienst is, kan de Autoriteit bijgevolg niet uitsluiten dat het in het kader van het contract gebruikte mechanisme Hurtigruten overcompenseert, doordat het geen rekening houdt met verschillende (bv. seizoengebonden) capaciteitsbezettingen in de loop van het jaar ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Zie ook de mededeling van de Commissie over de interpretatie van Verordening (EEG) nr. 3577/92 van de Raad houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer binnen de lidstaten (cabotage in het zeevervoer), COM(2014) 232 final van 22.4.2014, punt 5.5.2.

⁽²⁾ Overwegingen 65 en 66.

- (161) Zoals reeds verklaard in punt 1.2.1, heeft het contract tot doel dat er voldoende capaciteit is om het hele jaar door te voldoen aan de vraag van de passagiers in de openbare dienst op de kustroute Bergen-Kirkenes. Indien er een reservecapaciteit is voor de openbaredienstverplichting, verbiedt het contract — een nettocontract — niet ten onrechte dat Hurtigruten tickets verkoopt aan cruisepassagiers, voor zover de openbare dienst daardoor niet in het gedrang komt.
- (162) Er wordt in het kader van de omschrijving van de DAEB ook erkend en aanvaard dat de capaciteitsbezetting, vanwege de aard van de betrokken dienst, te maken kan hebben met aanzienlijke regionale en seizoengebonden schommelingen, met het onvermijdelijke gevolg dat de vaartuigen, met name tijdens dalperioden, vrije capaciteit hebben binnen de minimumvereisten uit hoofde van het contract.
- (163) De Noorse autoriteiten hebben informatie ingediend en gedocumenteerd waaruit blijkt dat Hurtigruten een vrij lage capaciteitsbezetting van haar schepen kent ([...] %). Daarom is er in de overgrote meerderheid van de gevallen vrije capaciteit voor de openbare dienst, die indien nodig kan worden verkocht aan commerciële passagiers (zie het eerste BDO-rapport van 2016 in deel 5.3). Zoals de Noorse autoriteiten hebben toegelicht, houdt de capaciteitsreserve echter ook in dat Hurtigruten haar activiteiten niet kan optimaliseren en winsten niet kan maximaliseren, bijvoorbeeld door vaartuigen elders in te zetten tijdens de dalperioden.
- (164) Voorts wordt gesteld dat passagiers in de openbare dienst slechts in zeldzame gevallen geen ticket binnen de minimale capaciteitsreserve kunnen krijgen. Dit wordt volgens de Noorse autoriteiten echter gecompenseerd door de reisgarantie ⁽¹⁾.
- (165) Hoewel het gebruik van de reisgarantie voor passagiers in de openbare dienst die geen ticket hebben kunnen krijgen binnen de minimale capaciteitsreserve niet volledig voldoet aan de vereisten van de toegewezen openbaredienstverplichting, kan dit niet worden geacht te hebben geleid tot een overcompensatie boven het redelijke winstgevendheidsniveau.
- (166) Wat het tweede punt betreft, benadrukt de Autoriteit dat bij de beoordeling of het huidige contract leidt tot overcompensatie, rekening moet worden gehouden met alle nodige kosten voor de exploitatie van de specifieke openbare dienst en met alle geboekte inkomsten. Deze beoordeling wordt uitgevoerd ongeacht de compensatiebetalingen die zijn verricht tijdens vorige contractperioden ⁽²⁾.
- (167) Zoals in de overwegingen 136 tot en met 151 is benadrukt, worden in het besluit waarbij een onderneming met het beheer van de dienst van algemeen economisch belang wordt belast (d.w.z. het contract), de parameters voor de compensatie in detail beschreven, alsook de methode voor de gescheiden boekhouding, met gescheiden toerekeningsleutels voor de verschillende kostencategorieën, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen kosten en inkomsten van de DAEB en de commerciële activiteiten, hetgeen resulteert in een nettocompensatiebedrag vóór belastingen.
- (168) De Autoriteit concludeert derhalve dat de aanzienlijke stijging van de compensatie ten opzichte van de vorige contractperiode op zich geen overcompensatie inhoudt, als alle relevante kosten en inkomsten in aanmerking worden genomen, behoudens mogelijke kruissubsidiëring of buitensporige winst, die de Autoriteit verder in de punten 4.2.4.2 en 4.2.4.3 beoordeelt.
- (169) Ten aanzien van het argument dat Hurtigruten compensatie blijft ontvangen voor diensten die niet zijn verricht, is de Autoriteit niet langer van oordeel dat er een risico van overcompensatie bestaat. Zij aanvaardt dus het argument van Noorwegen in de overwegingen 51 tot en met 54.
- (170) Wat betreft het laatste punt inzake de pogingen van Hurtigruten om over lagere havengelden te onderhandelen terwijl de Noorse autoriteiten de compensatie op hetzelfde niveau behouden, moet worden benadrukt dat in nettocontracten zoals dit contract, waarbij de exploitant het risico van kosten en inkomsten voor de volledige contractperiode draagt, de Autoriteit alleen mag beoordelen of er sprake is van overcompensatie boven het niveau van een redelijke winst (zie deel 4.2.4.3).

⁽¹⁾ Zie overweging 49.

⁽²⁾ De Noorse autoriteiten hebben Hurtigruten een totale compensatie ter waarde van 1 899,7 miljoen NOK betaald om dezelfde routes met openbaredienstverplichtingen tijdens de periode 2005-2012 te verzorgen. De jaarlijkse compensatie voor het jaar 2011 bedroeg meer bepaald 236,8 miljoen NOK. Zie Beschikking nr. 205/11/COL van de Autoriteit inzake de aanvullende overeenkomst over de Hurtigruten-dienst (PB L 175 van 5.7.2012, blz. 19 en EER-supplement nr. 37 van 5.7.2012, blz. 1), deel 2.

4.2.4.2. Mogelijke kruissubsidiëring van commerciële activiteiten

- (171) Wanneer een entiteit zowel een DAEB als commerciële activiteiten uitvoert, moet een boekhoudsysteem voor kosten worden opgezet om te waarborgen dat de commerciële activiteiten van Hurtigruten niet worden gesubsidieerd door middel van de compensatie voor de openbare dienst die is toegerekend aan haar DAEB-activiteiten.
- (172) Overeenkomstig punt 31 van de kaderregeling geldt het volgende: „Wanneer de onderneming activiteiten verricht die buiten het toepassingsbereik van de dienst van algemeen economisch belang vallen, kunnen de in aanmerking te nemen kosten alle directe kosten omvatten die nodig zijn om de openbaredienstverplichtingen uit te voeren, plus een passende bijdrage in de indirecte kosten die voor de dienst van algemeen economisch belang en de overige activiteiten gemeenschappelijk zijn. De kosten die verband houden met activiteiten die buiten het toepassingsbereik van de dienst van algemeen economisch belang vallen, omvatten alle directe kosten, plus een passende bijdrage in de gemeenschappelijke kosten.”.
- (173) Bovendien heeft het Hof van Justitie in het Bupa-arrest, ten aanzien van de noodzaak en evenredigheid van de compensatie, het volgende verklaard: „Enerzijds is wegens de discretionaire bevoegdheid waarover de lidstaat beschikt bij de definitie van een taak van algemeen economisch belang en de voorwaarden voor de uitvoering daarvan, met inbegrip van de beoordeling van de extra kosten van de van ingewikkelde economische feiten afhankelijke uitvoering daarvan, de omvang van de controle die de Commissie mag uitoefenen, beperkt tot de kennelijke fout [...]” en „[...] de door de Commissie [...] te verrichten controle [is] noodzakelijkerwijs beperkt tot het onderzoek van de vraag of dit systeem enerzijds op kennelijk onjuiste economische en feitelijke premissen berust en of het anderzijds kennelijk ongeschikt is om de nagestreefde doelstellingen te bereiken” ⁽¹⁾.
- (174) In overweging 94 is vermeld dat het aandeel van de vaste capaciteitskosten van Hurtigruten voor ongeveer 60 % wordt gedekt door de compensatie voor de openbare dienst, terwijl slechts ongeveer 30 % van de variabele passagierskosten is toegerekend aan de openbaredienstverplichting (op basis van geraamde passagierskilometers voor de openbare dienst). De Autoriteit moet derhalve de vraag beoordelen of het systeem uit hoofde waarvan de reservecapaciteit voor passagiers in de openbare dienst (d.w.z. 320 passagiers) leidt tot de toerekening van 60 % van de vaste capaciteitskosten aan de openbaredienstverplichting, onevenredig en ongepast is om de nagestreefde doelstellingen te bereiken.
- (175) De Noorse autoriteiten hebben een toerekeningsmethode toegepast op basis van een formule voor de verdeling van de verschillende kostencategorieën, zoals toegelicht in de overwegingen 64 en 65.
- (176) Met name als het om de vaste gemeenschappelijke kosten gaat, worden deze toegerekend al naargelang het aandeel van de totale passagierscapaciteit die is gereserveerd voor passagiers in de openbare dienst.
- (177) De Autoriteit heeft reeds aanvaard dat deze minimale capaciteitsreserve deel uitmaakt van een duidelijk omschreven DAEB, ondanks de lage gemiddelde capaciteitsbezetting van de openbare dienst (zie punt 1.2.1). Bovendien worden regionale en seizoengebonden schommelingen onvermijdelijk geacht binnen de opdracht van een dergelijke DAEB en bijgevolg is het ook onvermijdelijk dat een aanzienlijk deel van de kostenbasis, die grotendeels bestaat uit vaste kosten, aan de openbaredienstverplichting wordt toegerekend.
- (178) Er moet bovendien worden onderstreept dat de verschillende kosten en inkomsten voor de openbaredienstverplichting en de commerciële activiteiten kunnen worden geïdentificeerd aan de hand van het door Hurtigruten opgezette boekhoudsysteem, zoals toegelicht in de overwegingen 138, 139, 144 en 145. Dit gebeurt op een objectieve en transparante wijze door de parameters van de compensatie vooraf vast te stellen in een gescheiden boekhouding voor de verschillende kostencategorieën, opdat de uiteindelijke compensatie uitsluitend een weergave is van de kosten en inkomsten van de activiteit in het kader van openbaredienstverplichting.
- (179) In het licht van het bovenstaande concludeert de Autoriteit dat de kostentoerekening, gezien de omschrijving van de DAEB, aanvaardbaar lijkt en dat er onvoldoende bewijzen zijn om te bevestigen dat de toerekening van vaste gemeenschappelijke kosten kennelijk fout is en een kruissubsidiëring van de commerciële activiteiten mogelijk maakt.

⁽¹⁾ Arrest van het Gerecht van 12 februari 2008, BUPA e.a./Commissie, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, punten 220 en 222.

4.2.4.3. Redelijke winst

- (180) De Autoriteit moet beoordelen of het rendement op kapitaal in overeenstemming is met wat „zou worden verlangd door een gemiddelde onderneming die onderzoekt of zij de dienst van algemeen economisch belang moet verrichten voor de hele periode waarvoor zij met de dienst van algemeen economisch belang wordt belast, rekening houdende met de omvang van het risico” (punt 33 van de kaderregeling).
- (181) In haar inleidingsbesluit heeft de Autoriteit twijfels geuit over de methode die de Noorse autoriteiten hebben gehanteerd om te berekenen dat de winstmarge van Hurtigruten uit hoofde van het contract [...] % bedraagt ⁽¹⁾.
- (182) Overeenkomstig punt 37 van de kaderregeling geldt het volgende: „Wanneer aan het verrichten van de dienst van algemeen economisch belang een substantieel zakelijk of contractueel risico is verbonden — bijvoorbeeld omdat de compensatie de vorm heeft van een vast bedrag dat de verwachte nettokosten plus een redelijke winst moet dekken en de onderneming in een concurrerende omgeving opereert —, mag de redelijke winst niet hoger uitkomen dan een niveau dat overeenstemt met een percentage van het rendement op kapitaal dat in verhouding staat tot de omvang van het risico. Dat percentage dient zo veel mogelijk te worden bepaald aan de hand van het percentage van het rendement op kapitaal dat wordt behaald met vergelijkbare soorten openbaredienstcontracten waarvoor bij de gunning concurrentie speelt (bijvoorbeeld contracten die via een aanbesteding worden gegund). Wanneer het niet mogelijk is die methode toe te passen, kunnen ook andere methoden worden gebruikt om een rendement op kapitaal te bepalen, mits een en ander wordt onderbouwd.”.
- (183) In de loop van het onderzoek hebben de Noorse autoriteiten meer informatie verstrekt over de financiële evaluaties die voorafgaand aan de bekendmaking van de uitnodiging tot inschrijving zijn uitgevoerd, waarin de geraamde verwachte kosten en inkomsten alsook prognoses voor een rendement op kapitaal zijn beschreven. Zij hebben gesteld dat het EBT-cijfer van [...] % geen rendement is, maar het residuele resultaat van de overeengekomen compensatie ten opzichte van de begrote kosten en inkomsten en dat het niet geschikt is als maatstaf voor de redelijke winst.
- (184) Volgens deze ex-ante-evaluaties die BDO heeft verricht (zie deel 5.4) werd het rendement uitgedrukt als WACC na belastingen en zou het binnen een interval (maar in het bovenste deel) van [...] % tot [...] % liggen. Deze resultaten zijn vervolgens gebruikt om het bod van Hurtigruten te beoordelen en hebben de Noorse autoriteiten ertoe gebracht om in onderhandeling te treden met de onderneming. Deze onderhandelingen hebben geresulteerd in een verlaging van de compensatie. Op basis van de in de inschrijving gepresenteerde geraamde kosten en inkomsten van Hurtigruten werd de overeengekomen compensatie geacht een ROCE van ongeveer [...] % op te leveren. Dit cijfer is geëvalueerd en gestaafd in het tweede BDO-rapport van 2016, waarin is geconstateerd dat het vooraf geraamde rendement van [...] % binnen het bereik van de relevante benchmarks lag en dat het werkelijke gemiddelde ROCE op het openbaredienstcontract voor de periode 2012-2015 [...] % bedraagt (zie overwegingen 73 en 74).
- (185) In het licht van het bovenstaande (d.w.z. de ex-anteanalyse van het ROCE ten opzichte van de WACC, het gebruik van een passende disconteringsvoet en de benchmarkanalyse met andere cruise-exploitanten), beschouwt de Autoriteit de vooraf overeengekomen verwachte winst als een redelijk niveau voor dit type activiteit, onder andere rekening houdend met de betrokken risico's (bv. grote basis aan vaste kosten, lage inkomsten, bijkomende kosten voor mogelijke afwijkingen in de productie enz.).
- (186) Bovendien was de verwachte winstmarge het resultaat van een aanbestedingsprocedure (met inbegrip van onderhandelingen) waarbij, ook al kon geen marktdeelnemer worden geselecteerd die de zeevervoersdiensten tegen de laagste kosten voor de gemeenschap kon verrichten, werd rekening gehouden met bepaalde waarborgen tegen overcompensatie voor de uitvoering van de openbaredienstverplichtingen ⁽²⁾.

4.2.5. Verdere voorwaarden die nodig kunnen zijn om te garanderen dat de ontwikkeling van het handelsverkeer niet wordt beïnvloed in een mate die strijdig is met het belang van de EER

- (187) De Autoriteit neemt nota van het feit dat de Noorse autoriteiten een aanbestedingsprocedure hebben georganiseerd voor de selectie van de dienstverrichter voor de exploitatie van de kusttroute Bergen-Kirkenes voor de periode 2012-2019. Hoewel in het kader van de aanbesteding slechts een inschrijving is ontvangen, wijst niets erop dat deze procedure tot een verstoring van de mededinging in de zeevervoerssector heeft geleid en de Autoriteit heeft ook geen dergelijke beschuldigingen van betrokken concurrenten ontvangen.

⁽¹⁾ Overweging 59.

⁽²⁾ Hoewel de overheidsopdracht geen terugvorderingsmechanisme omvat, hetgeen doorgaans het voorkeursmechanisme is om te waarborgen dat eventuele overmatige compensatie wordt teruggegeven aan de Noorse autoriteiten, draagt de heronderhandelingsclausule in deel 7 van het contract er, ten minste in zekere mate, toe bij om overcompensatie te vermijden en terug te vorderen.

- (188) Er wordt verder geconstateerd dat de exploitant, als gevolg van de compensatie voor het contract, zijn commerciële activiteiten niet kan kruissubsidiëren door, bijvoorbeeld, een kennelijke onevenredige toerekening van de vaste gemeenschappelijke kosten of door het behalen van een buitensporige winst. Het contract dekt daarentegen enkel de kosten van de openbare dienst, met inbegrip van een redelijk winst.
- (189) De Autoriteit acht het daarom niet noodzakelijk om aanvullende voorwaarden op te leggen om de verenigbaarheid van het contract met de EER-overeenkomst te waarborgen, maar zij nodigt de Noorse autoriteiten desalniettemin uit om de in overweging 113 geformuleerde aanbeveling in aanmerking te nemen.

5. CONCLUSIE

- (190) Gelet op het bovenstaande is de Autoriteit van oordeel dat de compensatie die Hurtigruten heeft ontvangen in het kader van het contract verenigbare steun vormt overeenkomstig artikel 59, lid 2, van de EER-overeenkomst.

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De compensatie die in het kader van het contract is betaald, vormt staatssteun in de zin van artikel 61, lid 1, van de EER-overeenkomst. Deze steun is toegekend in strijd met de aanmeldingsverplichting overeenkomstig artikel 1, lid 3, van deel I van Protocol nr. 3.

Artikel 2

De compensatie die in het kader van het contract is toegekend, wordt geacht verenigbaar te zijn op grond van artikel 59, lid 2, van de EER-overeenkomst.

Artikel 3

Dit besluit is gericht tot het Koninkrijk Noorwegen.

Artikel 4

Slechts de tekst in de Engelse taal van dit besluit is authentiek.

Gedaan te Brussel, 29 maart 2017.

Voor de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA

Sven Erik SVEDMAN

De voorzitter

Voor Frank J. BÜCHEL

Lid van het College

RECTIFICATIES

Rectificatie van het protocol tot vaststelling van de vangstmogelijkheden en de financiële tegenprestatie waarin is voorzien bij de Partnerschapsovereenkomst inzake visserij tussen de Europese Gemeenschap en de Republiek Mozambique,

ondertekend te Brussel op 1 februari 2012

(18058/11, 11.1.2012)

(Publicatieblad van de Europese Unie L 46 van 17 februari 2012)

1. Aanhangsel 2 bij de bijlage

(18058/11 van 11.1.2012, blz. P/EU/MZ/Bijlage/Aanhangsel 2/nl 1)

(PB L 46 van 17.2.2012, blz. 23):

in plaats van:

„Geografische coördinaten

Punt	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Breedtegraad	26° 50'ZB	26° 00'ZB	25° 10'ZB	24° 45'ZB	22° 42'ZB	21° 34'ZB	20° 03'ZB	16° 38'ZB	15° 40'ZB	11° 50'ZB	10° 26'ZB
Lengtegraad	37° 36'OL	38° 15'OL	38° 38'OL	38° 24'OL	37° 54'OL	37° 30'OL	37° 58'OL	41° 18'OL	42° 31'OL	41° 45'OL	42° 05'OL

lezen:

„Geografische coördinaten:

PUNT	BREEDTEGRAAD	BREEDTEGRAAD IN GRADEN, MINUTEN EN SECONDEN (zuiderbreedte)	LENGTEGRAAD	LENGTEGRAAD IN GRADEN, MINUTEN EN SECONDEN (oosterlengte)
1	- 10,46944444	10° 28' 10.000"	40,43777778	40° 26' 16.000"
2	- 10,41638889	10° 24' 59.000"	40,49194444	40° 29' 31.000"
3	- 10,31444444	10° 18' 52.000"	40,66777778	40° 40' 04.000"
4	- 10,09277778	10° 05' 34.000"	41,03305556	41° 01' 59.000"
5	- 10,09277778	10° 05' 34.000"	42,15693917	42° 09' 24.981"
6	- 10,09277778	10° 05' 34.000"	42,15693917	42° 09' 24.981"
7	- 10,09277778	10° 05' 34.000"	42,21689500	42° 13' 00.822"
8	- 10,12710556	10° 07' 37.580"	42,20790500	42° 12' 28.458"
9	- 10,13310250	10° 07' 59.169"	42,20633528	42° 12' 22.807"
10	- 10,16656333	10° 09' 59.628"	42,19775861	42° 11' 51.931"
11	- 10,19950667	10° 11' 58.224"	42,18962222	42° 11' 22.640"
12	- 10,21023611	10° 12' 36.850"	42,18703944	42° 11' 13.342"

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

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

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

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

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

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

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

PUNT	BREEDTEGRAAD	BREEDTEGRAAD IN GRADEN, MINUTEN EN SECONDEN (zuidbreedte)	LENGTEGRAAD	LENGTEGRAAD IN GRADEN, MINUTEN EN SECONDEN (oosterlengte)
217	- 23,20135991	23° 12' 04.895"	37,98768893	37° 59' 15.680"
218	- 23,31436991	23° 18' 51.731"	38,02801293	38° 01' 40.846"
219	- 23,38419191	23° 23' 03.090"	38,05293993	38° 03' 10.583"
220	- 23,45079691	23° 27' 02.868"	38,07776993	38° 04' 39.971"
221	- 23,89896091	23° 53' 56.259"	38,24723093	38° 14' 50.031"
222	- 24,05334691	24° 03' 12.048"	38,30605793	38° 18' 21.808"
223	- 24,49255091	24° 29' 33.183"	38,47369593	38° 28' 25.305"
224	- 24,59264091	24° 35' 33.507"	38,51763193	38° 31' 03.474"
225	- 24,98297491	24° 58' 58.709"	38,68834493	38° 41' 18.041"
226	- 25,40013391	25° 24' 00.482"	38,87194493	38° 52' 19.001"
227	- 25,71633611	25° 42' 58.810"	38,71936389	38° 43' 09.710"
228	- 25,77523056	25° 46' 30.830"	38,69031389	38° 41' 25.130"
229	- 26,67473333	26° 40' 29.040"	38,02259167	38° 01' 21.330"
230	- 27,11109167	27° 06' 39.930"	37,56190556	37° 33' 42.860"
231	- 27,47158333	27° 28' 17.700"	37,01349444	37° 00' 48.580"
232	- 27,60703333	27° 36' 25.320"	36,74037500	36° 44' 25.350"
233	- 27,70189444	27° 42' 06.820"	36,53316667	36° 31' 59.400"
234	- 27,78917500	27° 47' 21.030"	36,51560833	36° 30' 56.190"
235	- 27,77694167	27° 46' 36.990"	36,45250000	36° 27' 09.000"
236	- 26,91694444	26° 55' 00.990"	33,33694444	33° 20' 12.990"
237	- 26,91444444	26° 54' 51.990"	33,32861111	33° 19' 42.990"
238	- 26,85277780	26° 51' 10.000"	33,11972222	33° 07' 10.990"
239	- 26,85222222	26° 51' 07.990"	33,11777778	33° 07' 04.000"
240	- 26,84638889	26° 50' 47.000"	33,00000000	33° 00' 00.000"
Basis land	- 26,85861111	26° 51' 31.000"	32,89210833	32° 53' 31.590"

2. Aanhangsel 4 bij de bijlage:

a) in de titel

(18058/11 van 11.1.2012, blz. P/EU/MZ/Bijlage/Aanhangsel 4/nl 1)

(PB L 46 van 17.2.2012, blz. 25):

in plaats van: IN MOZAMBIKAANSE VISSERIJZONE",

lezen: IN DE VISSERIJZONE VAN MOZAMBIQUE";

- b) in de punten 1 en 2
(18058/11 van 11.1.2012, blz. P/EU/MZ/Bijlage/Aanhangsel 4/nl 2-3)
(PB L 46 van 17.2.2012, blz. 25-26):
in plaats van: „... van de visserijzone”,
lezen: „... van de visserijzone van Mozambique”.
-

Rectificatie van Richtlijn (EU) 2017/2455 van de Raad van 5 december 2017 tot wijziging van Richtlijn 2006/112/EG en Richtlijn 2009/132/EG wat betreft bepaalde btw-verplichtingen voor diensten en afstandsverkopen van goederen

(Publicatieblad van de Europese Unie L 348 van 29 december 2017)

- 1) Bladzijde 11, artikel 2, punt 1, met betrekking tot het nieuwe artikel 14, lid 4, punt 2:
- in plaats van:* „2. „afstandsverkopen van uit een derdelandsgebied of een derde land ingevoerde goederen”: de leveringen van goederen die worden verzonden of vervoerd door of voor rekening van de leverancier, met inbegrip van gevallen waarin de leverancier indirect tussenkomt is bij het vervoer of de verzending van de goederen, ...”,
- lezen:* „2. „afstandsverkopen van uit een derdelandsgebied of een derde land ingevoerde goederen”: de leveringen van goederen die worden verzonden of vervoerd door of voor rekening van de leverancier, met inbegrip van gevallen waarin de leverancier indirect tussenkomt bij het vervoer of de verzending van de goederen, ...”.
- 2) Bladzijde 12, artikel 2, punt 7, met betrekking tot het nieuwe artikel 59 quater, lid 1, onder a):
- in plaats van:* „a) de leverancier of dienstverrichter is gevestigd of, bij gebreke van een vestiging, heeft zijn woonplaats of gebruikelijke verblijfplaats in slechts één lidstaat;”,
- lezen:* „a) de dienstverrichter of leverancier is gevestigd of, bij gebreke van een vestiging, heeft zijn woonplaats of gebruikelijke verblijfplaats in slechts één lidstaat;”.
- 3) Bladzijde 12, artikel 2, punt 7, met betrekking tot het nieuwe artikel 59 quater, lid 1, onder c):
- in plaats van:* „c) het totale bedrag van de in punt b) bedoelde leveringen, de btw niet inbegrepen, ...”,
- lezen:* „c) het totale bedrag van de in punt b) bedoelde *dienstverrichtingen en leveringen van goederen*, de btw niet inbegrepen, ...”.
- 4) Bladzijde 13, artikel 2, punt 11, met betrekking tot het nieuwe artikel 242 bis, lid 1:
- in plaats van:* „1. Indien een belastingplichtige, via het gebruik van een elektronische interface, zoals een marktplaats, platform, portaal of soortgelijk middel, de levering van goederen of diensten aan een niet-belastingplichtige binnen de Gemeenschap, overeenkomstig de bepalingen van titel V, faciliteert, wordt de belastingplichtige die de levering faciliteert, verplicht een boekhouding van die leveringen bij te houden. Deze boekhouding bevat voldoende gegevens om de belastingautoriteiten van de lidstaat waarin deze goederenleveringen of diensten belastbaar zijn, in staat te stellen de juistheid van de btw-aangifte te bepalen.”.
- lezen:* „1. Indien een belastingplichtige, via het gebruik van een elektronische interface, zoals een marktplaats, platform, portaal of soortgelijk middel, de levering van goederen of het verrichten van diensten aan een niet-belastingplichtige binnen de Gemeenschap, overeenkomstig de bepalingen van titel V, faciliteert, wordt de belastingplichtige die de levering of de dienstverrichting faciliteert, verplicht een boekhouding van die leveringen of dienstverrichtingen bij te houden. Deze boekhouding bevat voldoende gegevens om de belastingautoriteiten van de lidstaat waarin deze leveringen van goederen of dienstverrichtingen belastbaar zijn, in staat te stellen de juistheid van de btw-aangifte te bepalen.”.

5) Bladzijde 18, artikel 2, punt 30, met betrekking tot het nieuwe artikel 369 octodecies, lid 1:

in plaats van: „1. De lidstaat van identificatie kent de niet in de Gemeenschap gevestigde belastingplichtige die gebruikmaakt van deze bijzondere regeling ...”,

lezen: „1. De lidstaat van identificatie kent de belastingplichtige die gebruikmaakt van deze bijzondere regeling ...”.

6) Bladzijde 18, artikel 2, punt 30, met betrekking tot het nieuwe artikel 369 octodecies, lid 4:

in plaats van: „4. Het overeenkomstig de leden 1, 2 en 2a toegekende btw-identificatienummer wordt uitsluitend gebruikt voor de toepassing van deze bijzondere regeling.”,

lezen: „4. Het overeenkomstig de leden 1, 2 en 3 toegekende btw-identificatienummer wordt uitsluitend gebruikt voor de toepassing van deze bijzondere regeling.”.

Rectificatie van Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 1291/2014 van de Commissie van 16 juli 2014 betreffende de voorwaarden voor de indeling in klassen zonder tests van plaatmaterialen op houtbasis die vallen onder EN 13986 en massief houten lambrisering die valt onder EN 14915, met betrekking tot hun beschermingsvermogen tegen brand wanneer zij worden gebruikt als bekleding voor wanden en plafonds

(Publicatieblad van de Europese Unie L 349 van 5 december 2014)

Bladzijde 26, bijlage, tabel, kopje van vijfde kolom:

in plaats van: „Maximumdikte (mm)”,

lezen: „Minimumdikte (mm)”.

Rectificatie van Verordening (EU) 2015/995 van de Commissie van 8 juni 2015 tot wijziging van Besluit 2012/757/EU betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie

(Publicatieblad van de Europese Unie L 165 van 30 juni 2015)

Bladzijde 35, bijlage ter vervanging van bijlage I bij Besluit 2012/757/EU, punt 4.7.1 „Inleiding”, derde alinea:

in plaats van: „Medische keuringen als voorgeschreven in punt 4.7.2 en aan lichamelijke geschiktheid gerelateerde beslissingen moeten worden verricht en genomen door een erkende arts.”,

lezen: „Medische keuringen als voorgeschreven in punt 4.7.2 en aan lichamelijke geschiktheid gerelateerde beslissingen moeten worden verricht en genomen door een arts.”.

ISSN 1977-0758 (elektronische uitgave)
ISSN 1725-2598 (papieren uitgave)



Bureau voor publicaties van de Europese Unie
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

NL