

## KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 28. oktober 2009

om statsstøtte C 16/08 (ex NN 105/05 og NN 35/07) ydet af Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland — Støtte til CalMac og NorthLink til søtransportydelse i Skotland

(meddelt under nummer K(2009) 8117)

(Kun den engelske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2011/98/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 88, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret de interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i medfør af ovennævnte bestemmelser <sup>(1)</sup> og under hensyntagen til disse bemærkninger og

ud fra følgende betragtninger:

## 1. PROCEDURE

- (1) Ved brev af 19. december 2003 underrettede Det Forenede Kongerige Kommissionen om de tiltag, som den skotske regering agtede at iværksætte med henblik på at bringe den skotske færgesejls »i overensstemmelse med [dens] tolkning af de europæiske regler vedrørende statsstøtte til søtransport«.
- (2) Ved brev af 19. april og af 30. juni 2004 underrettede Det Forenede Kongerige Kommissionen om, at den skotske regering havde til hensigt at gennemføre to offentlige udbud vedrørende kontrakter om levering af transportydelser til de nordlige og vestlige øer.
- (3) Kommissionen har derefter modtaget flere formelle klager og uformelle bemærkninger fra interesserede parter vedrørende uforenelig statsstøtte, som hævdes at være ydet til de virksomheder, som varetager disse transportydelser <sup>(2)</sup>.
- (4) På baggrund af disse klager sendte Kommissionen adskillige anmodninger om supplerende oplysninger til Det Forenede Kongerige i henhold til artikel 5 i Rådets forordning nr. 659/1999 af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93 (nu artikel 88) <sup>(3)</sup> (herefter »procedureforordningen«), som blev besvaret.
- (5) Den 16. april 2008 besluttede Kommissionen at indlede den formelle undersøgelsesprocedure vedrørende statsstøtte i forbindelse med NorthLink Ferries Limited, Cowal Ferries Limited og CalMac Ferries Limited <sup>(4)</sup>.

(6) Den 16. juli 2008 fremsendte Det Forenede Kongerige sine bemærkninger som svar på beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure. Ved brev af 22. december og af 2. februar 2009 fremlagde Det Forenede Kongerige supplerende oplysninger.

(7) Kommissionen modtog bemærkninger fra adskillige interesserede parter efter offentliggørelsen af beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure. Det Forenede Kongerige blev anmodet om at svare på disse bemærkninger.

(8) Den 11., 12. og 13. december 2008 holdt Kommissionen møde med repræsentanter for flere interesserede parter: NorthLink Ferries Limited, Cowal Ferries Limited, CalMac Ferries Limited, Pentland Ferries, Western Ferries (Clyde) Limited, Orkney County Council, Argyll and Bute Council, Inverclyde Council, skotske ministre og den skotske regering samt Peer Pressure Group.

(9) På baggrund af de supplerende oplysninger, som den havde modtaget under den formelle undersøgelsesprocedure, fastslog Kommissionen, at en del af ordningen udgjorde eksisterende støtte. Den besluttede derfor at indlede samarbejdsproceduren, som omhandlet i artikel 17 i procedureforordningen, sideløbende med den formelle undersøgelsesprocedure.

(10) Den 17. marts 2008 holdt Kommissionen møde med repræsentanter for Det Forenede Kongerige. På dette møde informerede Kommissionen, i overensstemmelse med procedureforordningens artikel 17, medlemsstaten om, at den anså en del af ordningen for at udgøre eksisterende støtte, og gav udtryk for den foreløbige opfattelse, at visse aspekter af ordningen ikke længere var forenelige med fællesmarkedet. Medlemsstatens myndigheder fik mulighed for at fremsætte deres bemærkninger til denne foreløbige opfattelse både på mødet og senere i skriftlig form.

(11) Den 23. marts 2009 anmodede Kommissionen Det Forenede Kongerige om supplerende oplysninger. Disse oplysninger blev fremsendt den 15. maj 2009 og den 3. juli 2009.

<sup>(1)</sup> EUT C 126 af 23.5.2008, s. 16.

<sup>(2)</sup> Dette førte til oprettelsen af to sager med referencenr. NN 105/05 og NN 35/07.

<sup>(3)</sup> EFT L 83 af 27.3.1999, s. 1.

<sup>(4)</sup> Se fodnote 1.

## 2. BESKRIVELSE

- (12) Sagen vedrører levering af regelmæssig færgesejls mellem det skotske fastland og øerne ud for Skotlands vest- og nordkyst. På nuværende tidspunkt leveres disse ydelser hovedsagelig inden for kontrakter om offentlige tjeneste <sup>(5)</sup>, og operatørerne modtager kompensation for deres ydelser.
- (13) Da lovrammerne vedrørende de offentlige tjenester er forskellige for de vestlige og de nordlige øer, og støttemodtagerne er separate juridiske enheder, behandles ruterne til henholdsvis de vestlige og de nordlige øer separat i resten af denne beslutning.

### 2.1. DE VESTLIGE ØER

#### 2.1.1. FÆRGERUTER

- (14) Kort 1 viser de eksisterende færgeruter ved de vestsotske øer.

Kort 1

#### Sejlruter i Vestsotland



<sup>(5)</sup> Med undtagelse af ruten Gourock-Dunoon.

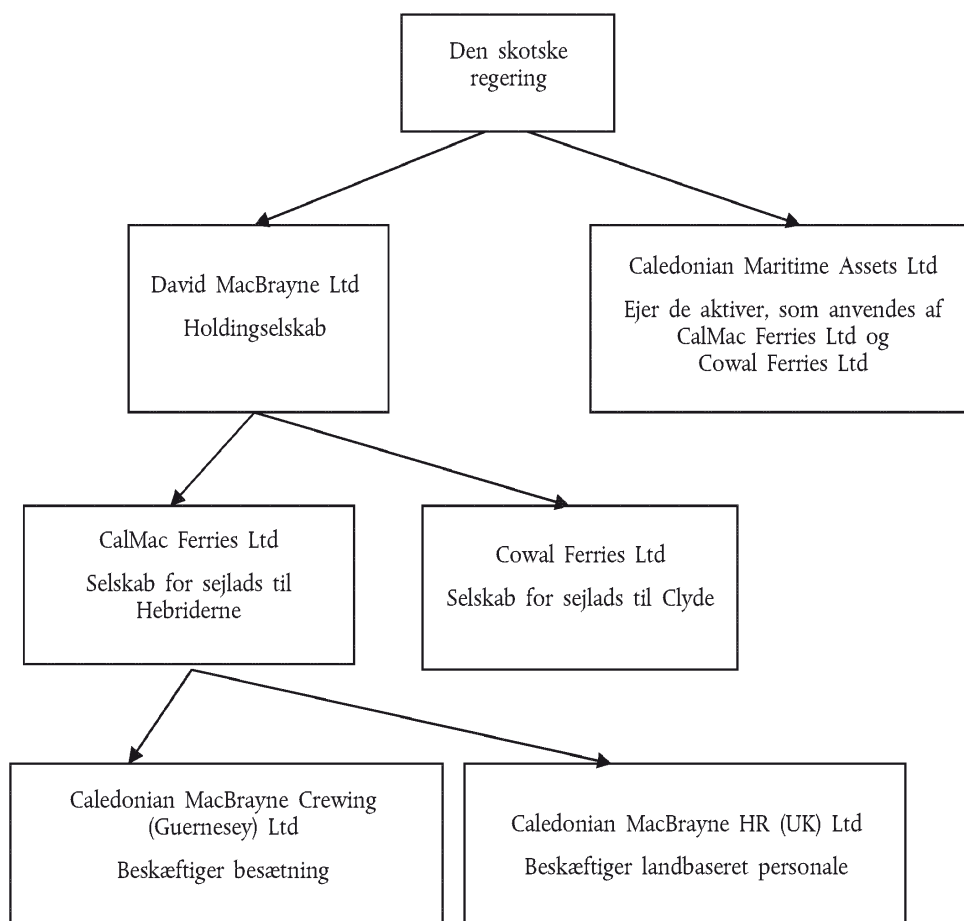
## 2.1.2. OPERATØRER

2.1.2.1. *CalMac Ferries Ltd.*

- (15) I 1950'erne var kystsejladserne med passagerer, post og gods omkring de vestlige øer <sup>(6)</sup> domineret af to offentligt ejede selskaber, nemlig Caledonian Steam Packet Company Ltd. og David MacBrayne Ltd.
- (16) I 1973 blev Caledonian Steam Packet Company Ltd. fusioneret med en del af David MacBrayne Ltd., og Caledonian MacBrayne Ltd blev dannet. Det nye selskab blev overdraget hoveddelen af den faste rutefart på Firth of Clyde og det vestlige højland samt de vestlige øer.
- (17) Før 2006 var Caledonian MacBrayne Ltd. statsejet og hørte under ministeren for Skotland, og efter kompetenceoverdragelsen i 1999 overgik selskabet til den skotske regering.
- (18) I oktober 2006 blev Caledonian MacBrayne Ltd. omstruktureret for at adskille rollen som ejer af aktiver i form af fartøjer og landfaciliteter fra færgedriftsrollen. Den nye struktur fremgår af figur 1.

Figur 1

## Nuværende ejerstruktur



- (19) Færgedriften blev overført til to nye selskaber, CalMac Ferries Ltd og Cowal Ferries Ltd, der blev oprettet som to helejede datterselskaber af David MacBrayne Ltd. Det sidstnævnte var tidligere et »sovende selskab«, der var helejet af den skotske regering.

<sup>(6)</sup> Inner og Outer Hebrides og øerne i Firth of Clyde.

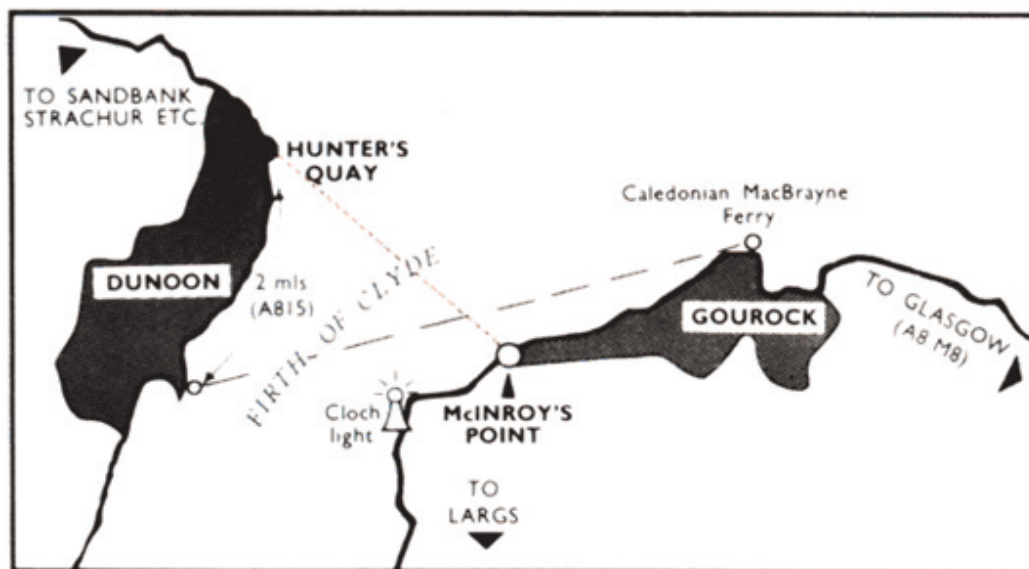
- (20) CalMac Ferries Ltd. overtog sejladsen til Hebriderne sammen med to helejede datterselskaber, Caledonian MacBrayne Crewing (Guernsey) Ltd. og Caledonian MacBrayne HR (UK) Ltd., der beskæftiger henholdsvis besætning på fartøjerne og landbaseret personale.
- (21) Cowal Ferries Ltd. overtog sejladsen på Clyde.
- (22) Samtidig bevarede Caledonian Maritime Assets Ltd. (herefter »CMAL«) ejerskabet til fartøjer og anløbsbroer anvendt til færgedriften på Clyde og til Hebriderne.
- (23) Inden for den nye struktur udlejer CMAL fartøjerne og anløbsbroerne til CalMac Ferries Ltd. og Cowal Ferries Ltd. Desuden ejer og driver CMAL havnefaciliteterne i næsten halvdelen af de 50 destinationer, som CalMac Ferries Ltd. og Cowal Ferries Ltd. anløber. CMAL er direkte og 100 % ejet af den skotske regering.
- (24) På nuværende tidspunkt befragter CalMac Ferries Ltd. en flåde på 29 fartøjer af CMAL til transporten af passagerer, køretøjer og gods til øerne ud for den skotske vestkyst og i Clyde-mundingen. To andre skibe befragtes separat.
- (25) Cowal Ferries Ltd befragter også sine tre skibe af CMAL.
- (26) Da de forskellige ovennævnte selskaber tilhører den samme koncern, og af hensyn til overskueligheden, vil navnet »CalMac« i resten af denne beslutning blive anvendt generelt om de selskaber, der er ejet af David MacBrayne Ltd. og, i perioden før omstruktureringen, om Caledonian MacBrayne Ltd., Caledonian Steam Packet Company Ltd. og David MacBrayne Ltd.
- (27) Der er på nuværende tidspunkt 26 ruter i det netværk, som betjenes af CalMac. Hvad angår CalMac Ferries Ltd. alene, transporterede selskabet i løbet af det år, der sluttede 31. marts 2006, 5,3 mio. passagerer, 1,1 mio. biler, 94 000 erhvervskøretøjer og 14 000 busser på disse ruter.

#### 2.1.2.2. Western Ferries Ltd.

- (28) CalMac har praktisk taget ingen konkurrence på de ruter, selskabet driver. Dets eneste konkurrent, Western Ferries Ltd., sejler kun i Clyde-mundingen mellem Gourock i øvre Firth of Clyde og Dunoon på den skotske Cowal-halvø som vist på kort 2.

#### Kort 2

#### Færgeruter i Clyde-mundingen



- (29) Western Ferries påbegyndte sin færgesejls på ruten Gourock-Dunoon i 1973. Selskabet har på nuværende tidspunkt fire bil-/passagerfærger, som sejler flere gange daglig og varetager ca. 88 % af biltransporten, 86 % af godstransporten og 68 % af passagertransporten (7).

(7) Tallene er oplyst af Western Ferries Ltd.

## 2.1.3. FORPLIGTELSE TIL OFFENTLIG TJENESTE

- (30) Den overordnede lovramme, som giver mulighed for at yde finansiel støtte til færgetransportydelse i Skotland, er Highlands and Islands Shipping Services Act af 1960<sup>(8)</sup>, som ændret ved § 70 i Transport (Scotland) Act 2001<sup>(9)</sup> og ved § 45 i the Transport (Scotland) Act 2005<sup>(10)</sup>. Denne lovramme blev suppleret med »forpligtelser« fra ministerens side med CalMacs samtykke<sup>(11)</sup>.
- (31) Lovrammen er meget overordnet. Der fastsættes blot heri, at de skotske myndigheder kan give tilskud eller yde lån til personer til transportformål. Der angives ingen nærmere detaljer om betingelserne for sådanne tilskud eller lån. Ifølge forpligtelsen af 1995 ydes tilskud og lån til CalMac til søtransportydelse med henblik på at opretholde eller forbedre økonomiske eller sociale forhold i højlandet og på øerne. Indtægtsstøtte skal dække driftsunderskud, mens kapitalstøtte og lån er beregnet til investeringer som f.eks. indkøb af skibe og arbejde på moler og havne.
- (32) Alle detaljer vedrørende den offentlige tjeneste, såsom hvilke ruter der var berettiget til støtte, regelmæssighed, hyppighed, kapacitet, tariffer og støttebeløb, blev fastsat af de skotske myndigheder og meddelt CalMac i årlige skrivelser.
- (33) I oktober 2006 udløb den sidste forpligtelse af 1995 med omstruktureringen af CalMac. Der blev ikke undertegnet yderligere forpligtelser herefter indtil september 2007, hvor den nugældende kontrakt om offentlig tjeneste af 2007 trådte i kraft.
- (34) CalMac har siden september 2007 varetaget færgetransporten inden for aftalen af 2007 om offentlig tjeneste efter at have vundet en offentlig udbudsprocedure<sup>(12)</sup> (V-Ships var det eneste andet selskab, der afgav bud, som det senere trak tilbage). Kontrakten om offentlig tjeneste af 2007 dækker alle ruter, som indtil det tidspunkt blev drevet af CalMac, bortset fra Gourock-Dunoon, og speci-

ficerer de forpligtelser til offentlig tjeneste, som skal opfyldes. Tjenesterne omfatter passager-, bil- og gods-transport. De skibe, som anvendes til at levere tjenesterne, lejes af CMAL, det selskab, der blev oprettet i oktober 2006, og hvis eneste aktivitet består i at eje og udleje skibene.

- (35) I 2005-2006 blev der iværksat et offentligt udbud vedrørende ruten Gourock-Dunoon med henblik på at finde operatører til at levere en tjeneste uden restriktioner og tilskud. Tre selskaber tilkendegav interesse i den indledende fase (Western Ferries, CalMac og V-Ships), men ingen af selskaberne indgav efterfølgende et bud.
- (36) Indtil kontrakten af 2007 om offentlig tjeneste trådte i kraft, var kompensationen for driften af Gourock-Dunoon-ruten ikke adskilt fra kompensationen for de øvrige ruter, idet den blev udbetalt som en samlet betaling uden øremærkning til de enkelte ruter. Efter at kontrakten om offentlig tjeneste af 2007 trådte i kraft, udbetales støtten til Gourock-Dunoon-ruten separat til CalMac.
- (37) Forpligtelserne til offentlig tjeneste vedrørende denne rute og den respektive kompensation vedrører udelukkende passagertransport, og erhvervskøretøjer er ikke omfattet. CalMac kan dog frit levere transporttjenesteydelse til erhvervskøretøjer på rent kommercielle vilkår.
- (38) Da Gourock-Dunoon-ruten ikke indgik i kontrakten om offentlig tjeneste af 2007, er retsgrundlaget for kompensationen vedrørende denne rute fortsat Highlands and Islands Shipping Services Act af 1960 som ændret ved § 70 i Transport (Scotland) Act 2001 og ved § 45 i Transport (Scotland) Act 2005.
- (39) Der har gennem årene været en betydelig kontinuitet i de ruter til de vestlige øer, som drives af CalMac. Der har dog været nogle ændringer, besluttet af de skotske myndigheder, såsom lukningen af en rute efter åbningen af en bro, nye forbindelser på eksisterende ruter og øget frekvens. Kapaciteten er generelt blevet øget, idet gamle skibe er skiftet ud med nye, som generelt har større kapacitet end de tidligere skibe<sup>(13)</sup>. Tarifferne er generelt steget i takt med inflationen<sup>(14)</sup>.
- (40) Indtil videre har CalMac modtaget følgende betalinger fra de skotske myndigheder vedrørende disse forpligtelser til offentlig tjeneste:

<sup>(8)</sup> Denne lovtekst kan ses på følgende internetadresse: [http://www.opsi.gov.uk/RevisedStatutes/Acts/ukpga/1960/ukpga\\_19600031\\_en\\_1](http://www.opsi.gov.uk/RevisedStatutes/Acts/ukpga/1960/ukpga_19600031_en_1)

<sup>(9)</sup> Denne lovtekst kan ses på følgende internetadresse: [http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2001/asp\\_20010002\\_en\\_1](http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2001/asp_20010002_en_1)

<sup>(10)</sup> Denne lovtekst kan ses på følgende internetadresse: <http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2005/20050012.htm>

<sup>(11)</sup> Disse »forpligtelser« var løfter fra ministerens side om at finansiere færgedriften med finansministeriets godkendelse og CalMacs samtykke. Der blev underskrevet adskillige forpligtelser i 1961, 1973, 1975 og 1995, som hver især afspejlede tidligere virksomhedsstrukturer med ansvar for tjenester, som senere dannede grundlag for kontrakten af 2007 om færgeforbindelser til Clyde og Hebriderne. Teksten til forpligtelsen af 1995 kan ses på følgende internetadresse: <http://www.calmac.co.uk/policies/undertakingbysecretaryofstate.pdf>

<sup>(12)</sup> Opfordringen til at afgive bud er offentligt tilgængelig på følgende internetadresse: <http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/161181/0043718.pdf>

<sup>(13)</sup> Siden 1995 er flåden blevet øget med 11 skibe.

<sup>(14)</sup> Siden 1995 er tarifferne steget med mellem 2 og 5 % om året.

Tabel 1

## Offentlige midler, som er tilført CalMac siden 1995

(i mio. GBP)

	Underskudstilskud	Kapitaltilskud/lån <sup>(1)</sup>	I alt
1995/1996	8,3	8,5	16,8
1996/1997	11,7	2,3	14,0
1997/1998	10,5	9,9	20,4
1998/1999	14,4	11,9	26,4
1999/2000	15,0	9,7	24,7
2000/2001	19,0	6,5	25,5
2001/2002	20,4	1,8	22,2
2002/2003	18,9	7,7	26,6
2003/2004	25,9	2,8	28,7
2004/2005	25,1	8,8	33,9
2005/2006	31,4	6,2	37,6
2006/2007	34,2	9,9	44,1
2007/2008	40,5	4,9	45,3

<sup>(1)</sup> Tallet for lån er fratrukket tilbagebetalinger på lån. Indtil 2002 blev nye skibe finansieret med en kombination af tilskud (75 %) og lån (25 %). Siden 2002 er alle skibe blevet finansieret udelukkende ved lån.

- (41) Hvad Gourock-Dunoon-ruten angår, har Det Forenede Kongerige fremlagt finansielle oplysninger, der viser nettoomsætningen for de aktiviteter vedrørende offentlig tjeneste (hovedsagelig passagertransport) og de kommercielle aktiviteter (hovedsagelig biltransport), som CalMac har udført siden regnskabsåret 2002/03.

Tabel 2

## Resultatopgørelse for CalMacs aktiviteter vedrørende offentlig tjeneste og kommercielle aktiviteter på Gourock-Dunoon-ruten siden 2002/2003

(i mio. GBP)

	Aktiviteter vedrørende offentlig tjeneste			Kommercielle aktiviteter			I alt
	Indtægter	Udgifter	Resultat	Indtægter	Udgifter	Resultat	Resultat
2002/2003	0,7	- 3,1	- 2,4	1,0	- 0,5	0,5	- 1,9
2003/2004	0,7	- 3,4	- 2,7	0,8	- 0,5	0,3	- 2,4
2004/2005	0,8	- 3,4	- 2,7	1,0	- 0,5	0,5	- 2,2
2005/2006	0,9	- 3,8	- 2,9	0,9	- 0,5	0,4	- 2,5
2006/2007	0,9	- 3,7	- 2,8	1,0	- 0,5	0,4	- 2,4
2007/2008	0,9	- 3,7	- 2,7	1,0	- 0,5	0,5	- 2,3

- (42) Beløbene i tabel 2 er fremkommet ved en analytisk regnskabsprocedure på grundlag af de vedtægtsmæssige regnskaber. De kommercielle indtægter er fortrinsvis indtægter fra transport af køretøjer og fra de respektive passagerer <sup>(15)</sup>. Indtægter fra offentlig tjeneste stammer fortrinsvis fra gående passagerer. På udgiftssiden er fælles omkostninger, f.eks. omkostninger til personale, skibe og terminaler vedrørende blandede passager- og bilfærger, opdelt i forhold til den gennemsnitlige kapacitetsanvendelse til køretøjer og gående passagerer.

<sup>(15)</sup> Det er forudsat, at der i gennemsnit rejser to personer med hver bil. Antallet af bilpassagerer i forhold til det samlede antal passagerer anvendes til ud fra den samlede passagerindtægt at beregne indtægten fra passagerer inden for kommercielle aktiviteter i modsætning til aktiviteter vedrørende offentlig tjeneste.



- (43) Selskabets revisor (KPMG LLP) har udført aftalte procedurer vedrørende metoder samt regnskabs detaljer og indhold. Der er ikke fundet betydelige forskelle mellem de beløb, som er angivet i tabel 2 ovenfor, og CalMacs relevante regnskaber og optegnelser.

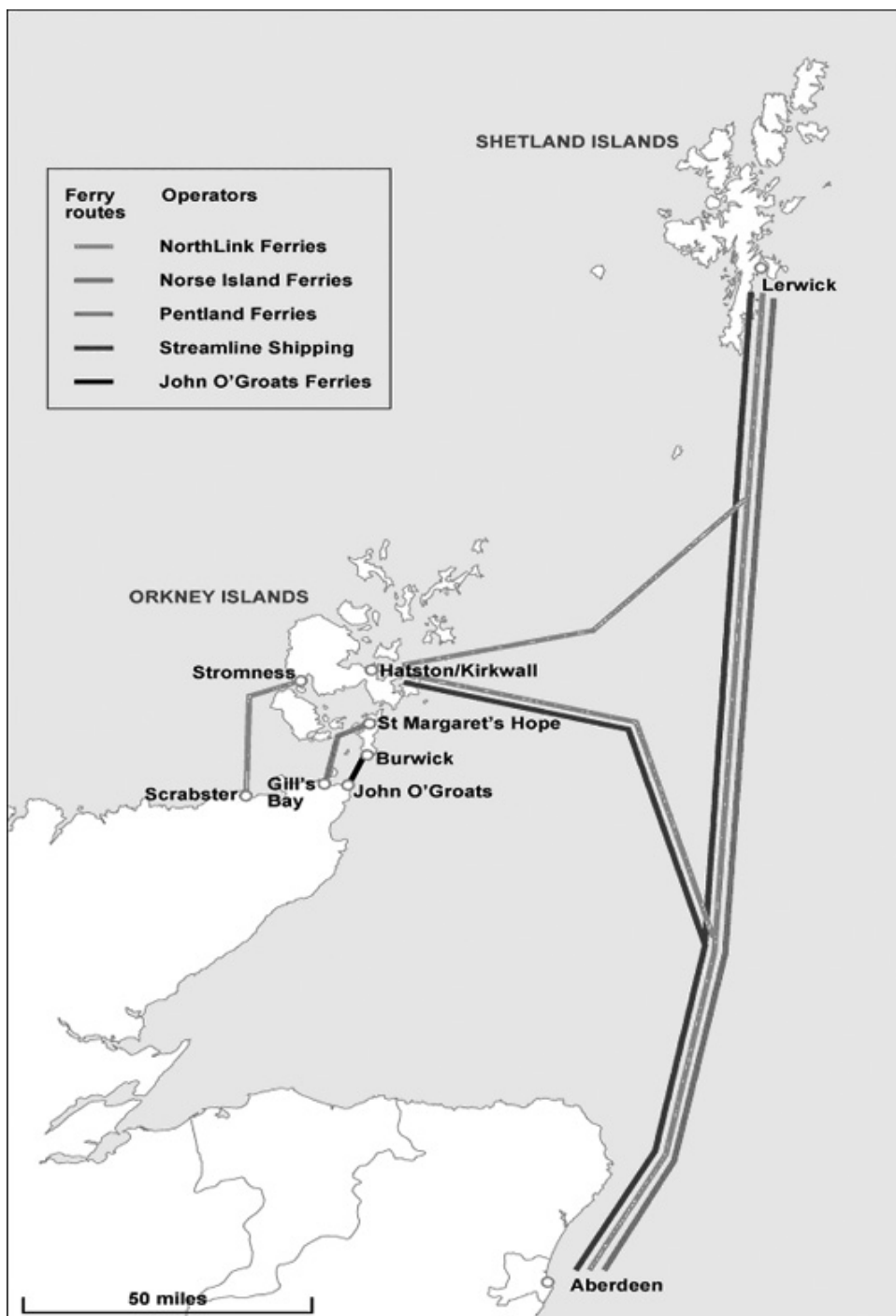
## 2.2. DE NORDLIGE ØER

### 2.2.1. FÆRGERUTER

- (44) De eksisterende færruter til og mellem de nordskotske øer (Orkney- og Shetlandsøerne) er angivet på kort 3.

Kort 3

### Færruter i Nordskotland



## 2.2.2. OPERATØRER

2.2.2.1. **NorthLink**

- (45) NorthLink Orkney and Shetland Ferries Ltd. (herefter »NorthLink 1«) blev oprettet i 2000 som et 50 % - 50 % joint venture mellem Royal Bank of Scotland, en af de førende banker i Det Forenede Kongerige, og CalMac.
- (46) I perioden fra 2002 til 2006 drev NorthLink 1 to ruter inden for en kontrakt om offentlig tjeneste, en trekantsrute mellem Aberdeen (det skotske fastland), Kirkwall (Orkneyøerne) og Lerwick (Shetlandsøerne) og en kortere rute mellem Scrabster (det skotske fastland) og Stromness (Orkneyøerne) over Pentland Firth.
- (47) Den samlede årlige færgepassagertrafik på de to ruter er på ca. 300 000.
- (48) I 2006 blev der oprettet et nyt selskab – NorthLink Ferries Ltd. (herefter »NorthLink 2«) som et datterselskab ejet 100 % af CalMac (der ejes 100 % af den skotske regering). NorthLink 2 overtog driften af de to ruter til de nordlige øer samt størstedelen af NorthLink 1's aktiver og personale i 2006. Selskabet driver sin virksomhed inden for en kontrakt om offentlig tjeneste, der blev indgået den 6. juli 2006 og gælder frem til 2012.
- (49) NorthLink 2 driver på nuværende tidspunkt to kombinerede passager-, bil- og godsfærger samt to gods- og dyretransportskibe.
- (50) NorthLink 1 eksisterer stadig, men er i bund og grund et »sovende selskab« uden egentlige aktiviteter og med kun få aktiver.

2.2.2.2. **P&O Ferries**

- (51) Fra 1997 til 2002 drev P&O Ferries de to ruter, som senere blev drevet af NorthLink 1 og 2 inden for en kontrakt om offentlig tjeneste. P&O Ferries sejler ikke længere på disse ruter.

2.2.2.3. **Pentland Ferries**

- (52) Siden 2001 har Pentland Ferries sejlet dagligt på ruten mellem Gills Bay på det skotske fastland og St. Margaret's Hope på Orkneyøerne. Pentland Ferries driver to passager-, bil- og godsfærger og varetager på nuværende tidspunkt ca. 80 % af al dyretransport og transport af farligt gods mellem det skotske fastland og Orkneyøerne.

2.2.2.4. **Streamline Shipping**

- (53) Siden 1984 har Streamline Shipping to gange om ugen fragtet godscontainere mellem Aberdeen og Lerwick ved brug af befragtede lift-on lift-off-fragtskibe eller selskabets eget containerskib. I 1987 indledte det også en godsroute fra Aberdeen til Kirkwall på Orkneyøerne ved brug af befragtede load on/load off-fragtskibe (herefter »lo-lo-skibe«).
- (54) Medio 2008 blev Streamline Shipping af den skotske regering tildelt en kontrakt om godstransport til de nordlige øer.

2.2.2.5. **John O'Groats Ferries**

- (55) Siden 1971 har John O'Groats Ferries drevet en passager rute for turister fra John O'Groats på det skotske fastland til Burwick på Orkneyøerne. John O'Groats Ferries sejler kun fra maj til udgangen af september.

2.2.2.6. **Norse Islands Ferries**

- (56) I perioden fra september 2002 til juni 2003 drev Norse Islands Ferries en, til tider to, rene godsfærger mellem det skotske fastland og Shetlandsøerne. Norse Islands Ferries sejler ikke længere på denne rute.

## 2.2.3. FORPLIGTELSER TIL OFFENTLIG TJENESTE

- (57) To af ruterne til de nordlige øer har været underlagt forpligtelser til offentlig tjeneste, nemlig trekantsruten mellem Aberdeen (det skotske fastland), Kirkwall (Orkneyøerne) og Lerwick (Shetlandsøerne) og den kortere rute mellem Scrabster (det skotske fastland) og Stromness (Orkneyøerne).
- (58) Disse ruter indgik i tre offentlige udbud, som resulterede i tre kontrakter om offentlig tjeneste mellem de skotske myndigheder og tre operatører. P&O Ferries fra 1997 til 2002, NorthLink 1 fra 2002 til 2006 og NorthLink 2 fra 2006 til 2012. I de to første udbud dækkede forpligtelserne til offentlig tjeneste kun passagertrafik (godstransport var ikke subsidieret, men heller ikke forbudt). Kontrakten fra 2006 til 2012 omfatter imidlertid også en forpligtelse til offentlig tjeneste vedrørende godstransport med en fastsat grænse.

2.2.3.1. **Kontrakten af 1997 om offentlig tjeneste med P&O Ferries**

- (59) De skotske myndigheder indledte en åben udbudsrunde i juni 1995 vedrørende de to ruter Aberdeen-Kirkwall-Lerwick og Scrabster-Stromness. De besluttede at udelukke CalMac fra deltagelse i udbuddet.



- (60) I udbuddet valgte den skotske regering P&O Ferries. Ifølge kontrakten om offentlig tjeneste skulle P&O Ferries udbetales et årligt tilskud, der var underlagt en tilbagebetalingsordning med det formål at lægge loft over en eventuel fortjeneste, såfremt virksomhedens indtjening var større end budgetteret. P&O Ferries modtog i perioden fra 1997 til 2002 255 mio. GBP fra de skotske myndigheder for kontraktens udførelse <sup>(16)</sup>.
- (61) Ifølge kontrakten om offentlig tjeneste var støtten begrænset til passagerer, biler med førere og tilsvarende køretøjer såsom autocampere og motorcykler.
- 2.2.3.2. Kontrakten af 2000 om offentlig tjeneste med NorthLink 1**
- (62) I 1998 iværksatte den skotske regering en ny udbudsprocedure vedrørende en kontrakt om offentlig tjeneste for de to ruter Aberdeen-Kirkwall-Lerwick og Scrabster-Stromness i perioden 2002-2007.
- (63) Selv om det fremgik af udbuddets specifikationer for tjenesterne, at operatørerne skulle have kapacitet til at transportere gods, forventedes dette aspekt af tjenesterne at fungere på kommercielt grundlag, dvs. uden tilskud. Det var op til tilbudsgiverne at fastsætte, præcist hvor meget godstransport de ville tilbyde, idet kapaciteten dog mindst skulle svare til det omfang, som P&O Ferries varetog på det pågældende tidspunkt, ligesom den skulle kunne øges i et rimeligt omfang i forhold til den estimerede vækst i efterspørgslen.
- (64) I det offentlige udbud blev rutesammensætningen og krav til minimumsantal afgangspecificeret, men budgiverne blev anmodet om at foreslå detaljerede sejlplaner. Der var ligeledes et krav om, at den skotske regering skulle godkende udbudsvinderens priser, og der skulle offentliggøres maksimumtariffer. Det forventedes, at de første tariffer ville blive lagt på et niveau, der ikke lå betydeligt over de gældende priser.
- (65) I november 1998 tilkendegav 13 rederier deres interesse i det offentlige udbud. Seks færgerederier blev udvalgt i første omgang, og tre rederier afgav endelige bud i juni 1999, nemlig SERCO Denholm, P&O Ferries og NorthLink 1.
- (66) Den skotske regering udelukkede SERCO Denholms bud, fordi det var det højeste, og fordi den ikke kunne acceptere den bydendes krav om, at denne skulle kunne sælge sine skibe eller overføre gældende lejekontrakter til den skotske regering ved kontraktens udløb.
- (67) I september 2000 valgte den skotske regering NorthLink 1 som den foretrukne bydende. NorthLink 1's bud, som vedrørte et grundtilskud på 45,7 mio. GBP ved den femårige kontrakt, var 14 mio. GBP billigere end P&O's bud. NorthLink 1's skønnede udgifter var højere end P&O Ferries', men selskabet forventede at skabe ca. 8 mio. GBP mere i passagerindtægt og 13 mio. GBP mere i overskud fra godstransport, fordi det forudsatte en højere trafikvækst. NorthLink 1 var også indstillet på at acceptere en mindre fortjeneste fra kontrakten end P&O Ferries.
- (68) Kontrakten mellem NorthLink 1 og den skotske regering blev undertegnet i december 2000. Efter at være blevet tildelt kontrakten afgav NorthLink 1 en ordre på tre nye passager-/bilfærger og købte en brugt godsfærge.
- (69) Det var oprindeligt forventet, at den nye operatør ville have tid til at skaffe og bygge nye skibe, så sejladsen kunne påbegyndes i april 2002. NorthLink 1 var imidlertid først klar til at påbegynde sejladsen den 1. oktober 2002. På grund af denne forsinkelse forlængede den skotske regering kontrakten om offentlig tjeneste med P&O Ferries i seks måneder.
- (70) Det budget for forventede indtægter og udgifter, som NorthLink havde lagt til grund for sit bud, viste sig at være for optimistisk. P&O Ferries var den eneste operatør, der havde tilbudt en roll on/roll off-færgeforbindelse (herefter »ro-ro«) til passagerer, biler og gods mellem det skotske fastland og de nordlige øer i tidsrummet 1997-2002. I sit budget havde NorthLink 1 også antaget, at selskabet ville få monopol på ro-ro-transporten.
- (71) Denne antagelse holdt imidlertid ikke stik. I foråret 2001 indledte en ny operatør, Pentland Ferries, færgesejls fra det skotske fastland til Orkneyøerne og overtog gradvis en væsentlig del af markedet for transport af passagerer, biler og gods til Orkneyøerne.
- (72) I juli meddelte et konsortium af tre transportvirksomheder <sup>(17)</sup>, at de indgik i et nyt færgeselskab, Norse Island Ferries, som reaktion på de godstransportpriser, som NorthLink havde bekendtgjort i 2001, som de mente var for høje i forhold til de priser, P&O Ferries tidligere havde tilbudt. Primo september 2002 begyndte Norse Island Ferries at tilbyde en daglig forbindelse med en ro-ro-gods-færge mellem Shetlandsøerne og det skotske fastland og overtog i de første måneder tilsyneladende en stor del af godstransportmarkedet.

<sup>(16)</sup> Kilde: Audit Scotlands rapport fra december 2005 om NorthLink-færgekontrakten. Rapporten foreligger på følgende internetadresse: [http://www.audit-scotland.gov.uk/docs/central/2005/nr\\_051222\\_northlink\\_ferry.pdf](http://www.audit-scotland.gov.uk/docs/central/2005/nr_051222_northlink_ferry.pdf)

<sup>(17)</sup> Disse tre transportvirksomheder varetog ca. 80 % af godstransporten mellem Shetlandsøerne og det skotske fastland og benyttede sig af P&O Ferries' færrer.

- (73) Efter at Pentland Ferries i 2001 havde bekendtgjort, at selskabet ville oprette en ny godsroute, anmodede NorthLink 1 om drøftelser med den skotske regering om virkningen af denne nye konkurrence på NorthLink 1's finansielle stilling. NorthLink 1 fremlagde sin forretningsmodel for den skotske regering, for at denne kunne undersøge konkurrencens virkning på selskabets levedygtighed. Ud fra denne model havde NorthLink 1 oprindeligt budgetteret med en samlet fortjeneste i hele kontraktens løbetid på 14,9 mio. GBP. De ændrede omstændigheder forvandlede dette tal til et budgetteret tab på 16,4 mio. GBP. Dette rejste alvorlig bekymring for kontrahentens solvens og evne til at udføre kontrakten. Ifølge Det Forenede Kongerige var den vigtigste faktor i denne forbindelse konkurrencen fra Norse Island Ferries, da denne var årsag til over 25,5 mio. GBP af den negative vending på 1,3 mio. GBP i selskabets regnskab.
- (74) Konkurrencen fra Norse Islands Ferries på markedet for godstransport til Shetlandsøerne ophørte i begyndelsen af juni 2003, da dette rederi besluttede at indstille sine aktiviteter. Dette betød, at NorthLink 1 nu havde udsigt til at drive bæredygtig forretning igen. Den skotske regering besluttede således at fortsætte støtten til NorthLink 1 efter betingelserne i kontrakten om offentlig tjeneste i den overbevisning, at Norse Islands Ferries' ophør ville være tilstrækkeligt til, at kontrakten kunne fortsætte i hele dens gyldighedsperiode.
- (75) I sommeren 2003, et par måneder efter at NorthLink 1 havde påbegyndt sejladsen, meddelte selskabet imidlertid den skotske regering, at det ikke længere var realistisk, at det kunne opfylde sine kontraktlige forpligtelser i resten af kontrakten om offentlig tjenestes løbetid, dvs. til ultimo september 2007.
- (76) Den skotske regering gennemgik, bistået af uafhængige revisorer, selskabets finansielle stilling og konkluderede, at NorthLink 1 var tæt på at være insolvent.
- (77) Ifølge den skotske regering var der, hvis NorthLink 1 ikke fik udbetalt yderligere tilskud, en risiko for, at livsnerveforbindelserne ville blive indstillet, hvis der blev indledt konkurs over for selskabet (sådan som flere kreditorer kunne have gjort). De langsigtede udsigter for de offentlige tjenesteforpligtelser ville afhænge af den midlertidige bobestyrer, som ville blive udpeget for selskabet, og dennes velvilje. Den midlertidige bobestyrer ville ikke være underlagt selskabets kontraktlige forpligtelser og ville derfor ikke være forpligtet til at levere den subsidierede tjeneste.
- (78) Den 8. april 2004 meddelte den skotske regering efter at have været i kontakt med Kommissionens tjenestegrene, at den agtede at iværksætte et nyt udbud vedrørende

denne tjeneste, og offentliggjorde en udbudsbekendtgørelse i *Den Europæiske Unions Tidende* vedrørende dette udbud. Sideløbende med denne nye udbudsprocedure, som beskrives nærmere nedenfor, traf den skotske regering en række foranstaltninger for midlertidigt at sikre livsnerveforbindelsernes kontinuitet.

### 2.2.3.3. *Ændringsprotokollen af 2004 med NorthLink 1*

- (79) Den 29. september 2004 indgik den skotske regering reviderede ændringsaftaler med NorthLink 1 med en ændringsprotokol til den offentlige tjenestekontrakt. Med denne ændringsprotokol indførtes et system med underskudstilskud, som sikrede, at NorthLink 1 kunne fortsætte færgedriften indtil kontraktens overdragelse og under opfyldelse af de i kontrakten specificerede standarder. Det var også fastsat i ændringsprotokollen, at visse aktiver, som lejes eller var ejet af NorthLink 1, i forbindelse med det næste offentlige udbud kunne stilles til rådighed, på grundlag af et skøn og til estimeret markedsværdi, til bydende, som måtte ønske at anvende dem til at levere de pågældende tjenester inden for rammerne af den fremtidige kontrakt. Med henblik på at føre budgetkontrol i den pågældende periode omfattede ændringsprotokollen foranstaltninger til kontrol af NorthLink 1's mulighed for at gå ud over betingelserne i et godkendt budget uden den skotske regerings godkendelse.
- (80) Desuden indeholdt ændringsprotokollen bestemmelser om begrænsede »bonusbetalinger« på mellem 1,5 og 2 mio. GBP om året, forudsat at en række krævende mål med hensyn til ydelser, omkostninger og indtægter blev opnået eller overskredet. Ét element i bonusbetalingen ville blive udbetalt, såfremt en række mål med hensyn til rettidighed, pålidelighed og andre aspekter af ydelserne blev opfyldt fuldt ud. Dette element blev indført for at erstatte og styrke det system med sanktioner for manglende opfyldelse, som var indbygget i den oprindelige aftale. Et andet element ville blive udbetalt i tilfælde af udgiftsbesparelser/øgede indtægter i forhold til et benchmarkbudget, som den skotske regerings uafhængige revisorer havde godkendt.
- (81) I august 2005 anmodede Auditor General (den skotske rigsrevision) Audit Scotland om at gennemgå den nye kontrakt om offentlig tjeneste, som var blevet tildelt NorthLink 1. Audit Scotland er et offentligt organ, der blev oprettet i april 2000 i henhold til Public Finance and Accountability (Scotland) Act 2000<sup>(18)</sup> med det formål at betjene Auditor General. Organet har til opgave at sikre, at den skotske regering holdes ansvarlig for en korrekt og effektiv anvendelse af offentlige midler.

<sup>(18)</sup> Lovteksten forefindes på følgende internetadresse:  
[http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2000/asp\\_20000001\\_en\\_1](http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2000/asp_20000001_en_1)

- (82) Ifølge den rapport, som Audit Scotland offentliggjorde i december 2005 <sup>(19)</sup>, modtog NorthLink 171 mio. GBP fra den skotske regering i de tre første år af kontrakten om offentlig tjeneste for perioden fra oktober 2002 til udgangen af september 2005, hvilket skal ses i forhold til kontraktens bestemmelser om, at kompensationen var begrænset til 50,3 mio. GBP. Ifølge rapporten er de 71 mio. GBP, som er modtaget, fordelt således:
- a) 33,6 mio. GBP i grundkompensation ifølge den oprindelige kontrakt
  - b) 16,7 mio. GBP i andre betalinger, som er tilladt i henhold til vilkårene i den oprindelige kontrakt
  - c) 18,2 mio. GBP ekstra støtte for at opretholde leveringen af tjenester og
  - d) 2,5 mio. GBP til betaling i én rate af visse lejemål anvendt af NorthLink 1.
- (83) På grundlag af de oplysninger, som er fremsendt af Det Forenede Kongeriges myndigheder, ydede den skotske regering yderligere støtte på 21,6 mio. GBP til NorthLink 1 i perioden fra september 2005, indtil kontrakten overgik til efterfølgeren den 6. juli 2006.
- (84) Det Forenede Kongerige har fremlagt finansielle oplysninger, der viser nettoomsætningen for de aktiviteter vedrørende offentlig tjeneste (hovedsagelig passagertransport) og de kommercielle aktiviteter (hovedsagelig gods-transport), som NorthLink 1 har udført fra regnskabsåret 2002/03 til regnskabsåret 2005/06.

Tabel 3

**Resultatopgørelse vedrørende NorthLink 1's offentlig tjeneste-aktiviteter og kommercielle aktiviteter fra 2002/03 til 2005/06**

(i mio. GBP)

	Aktiviteter vedrørende offentlig tjeneste			Kommercielle aktiviteter			I alt
	Indtægter	Udgifter	Resul-tat	Indtægter	Udgifter	Resul-tat	Resul-tat
2002/2003	26,7	- 28,3	- 1,7	7,7	- 7,3	0,5	- 1,2
2003/2004	38,0	- 35,5	2,5	10,5	- 10,0	0,5	3,0
2004/2005	33,8	- 34,6	- 0,8	10,3	- 10,1	0,1	- 0,7
2005/2006 <sup>(1)</sup>	31,1	- 30,2	0,9	7,4	- 7,2	0,2	1,1

<sup>(1)</sup> I de ni måneder frem til 6.7.2006.

- (85) Beløbene i tabel 3 er fremkommet ved en analytisk regnskabsprocedure på grundlag af de vedtægtsmæssige regnskaber. Kommercielle indtægter svarer til indtægter fra transport af gods og dyr <sup>(20)</sup>. Indtægter fra offentlig tjeneste omfatter statsstøtte og indtægter fra billetsalg. På udgiftssiden er fælles udgifter såsom havneafgifter, udgifter til terminaler og administrative udgifter opdelt i forhold til den relative vægt af aktiviteterne vedrørende offentlig tjeneste og de kommercielle aktiviteter inden for disse udgifter.
- (86) Selskabets revisor (KPMG LLP) har udført aftalte procedurer vedrørende metoder samt regnskabets detaljer og indhold. Der er ikke fundet betydelige forskelle mellem
- de beløb, som er angivet i tabel 3 ovenfor, og NorthLink 1's relevante regnskaber og optegnelser.
- 2.2.3.4. Den offentlige tjenstekontrakt af 2006 med NorthLink 2**
- (87) I marts 2004 underrettede Det Forenede Kongerige Kommissionen om, at den skotske regering havde til hensigt at gennemføre et nyt udbud vedrørende kontrakten om offentlig tjeneste så snart som muligt.
- (88) Den 8. april 2004 bekendtgjorde den skotske regering sine planer om et nyt udbud vedrørende tjenesten og offentliggjorde en udbudsbekendtgørelse i *Den Europæiske Unions Tidende* vedrørende dette udbud. Den 27. maj 2004 offentliggjorde den skotske regering som led i en høring et udkast til specifikationer til udbuddet vedrørende tjenesten.

<sup>(19)</sup> Se fodnote 16.

<sup>(20)</sup> Transport af dyr og gods er ikke omfattet af den offentlige tjenstekontrakt.

- (89) I modsætning til udbuddet i 2000 indførte den nye udbudsbekendtgørelse<sup>(21)</sup> forpligtelser til offentlig tjeneste vedrørende godstransport. Vinderen af udbuddet skulle levere en omfattende ro-ro godstransport, herunder transport af dyr og farligt gods, og der blev stillet krav om en ekstra ugentlig afgang med godstransport på forbindelsen Kirkwall-Aberdeen. Tarifferne for 2005 dannede grundlag for 2006 med mulighed for indeksering ved brug af forbrugerprisindekset. Tarifferne for almindeligt gods skulle reduceres på Aberdeen/Kirkwall/Lerwick-ruterne i begge retninger med omkring 19 % på ruten Kirkwall-Aberdeen og 25 % på ruten til Shetlandsøerne.
- (90) NorthLink 1 ejede aktiver, som var relevante for kontraktens udførelse, såsom it-hardware, reservedele og udstyr til skibene, havneudstyr, kontorudstyr, diverse lagre og vogne til dyretransport. Selskabet havde også gældende lejekontrakter vedrørende en godsfærge, trækkende køretøjer og et billetteringssystem. Disse aktiver og kontraktlige aftaler blev stillet til rådighed for alle bydende på grundlag af den estimerede markedsværdi.
- (91) Den 19. juli 2005 opfordrede den skotske regering tre udvalgte selskaber til at afgive bud. Der blev herefter afgivet to bud den 30. november 2005, mens det tredje selskab trak sig ud af processen i oktober 2005. Den 9. marts 2006 bekendtgjorde den skotske regering, at CalMac var blevet valgt som den foretrukne bydende.
- (92) Der blev oprettet et nyt selskab, NorthLink 2, som et helejet datterselskab af CalMac (der selv ejes 100 % af de skotske myndigheder) til at udføre den kontrakt om offentlig tjeneste, som var tildelt CalMac, og som blev undertegnet den 6. juli 2006. Kontrakten om offentlig

tjeneste dækkede perioden 2006-2012. NorthLink 2 overtog driften af de to ruter til de nordlige øer og størstedelen af NorthLink 1's aktiver og personale.

- (93) Ifølge Det Forenede Kongerige blev alle de af NorthLink 1's aktiver, som NorthLink 2 ønskede, købt af sidstnævnte til de faktiske eller estimerede markedspriser.
- (94) NorthLink 2 har modtaget følgende betalinger fra de skotske myndigheder i forbindelse med kontrakten af 2006 om offentlig tjeneste:

Tabel 4

**Offentlige midler, som er tilført NorthLink 2 siden 2006**

(i mio. GBP)

	Underskudsstøtte	Kapitalstøtte	I alt
2006/2007 <sup>(1)</sup>	21,8	1,3	23,1
2007/2008 <sup>(2)</sup>	28,0	2,0	30,0

<sup>(1)</sup> Tallene vedrører perioden fra 6.7.2006 (den dato, hvor den offentlige tjenestekontrakt trådte i kraft) til 31.3.2007.

<sup>(2)</sup> Tallene vedrører perioden fra 1.4.2007 til 31.3.2008.

- (95) NorthLink 2 har ikke gennemført nogen aktiviteter, der ligger uden for anvendelsesområdet for kontrakten af 2006 om offentlig tjeneste (der omfatter transport af dyr og gods). Derfor anses alle selskabets aktiviteter for at være forpligtelser til offentlig tjeneste. Det Forenede Kongerige har fremlagt finansielle oplysninger, der viser nettoomsætningen for de aktiviteter, som NorthLink 2 har udført siden kontraktåret 2006/07. Til orientering har de foretaget en teoretisk opdeling af disse resultater mellem gods og passagerer (og biler med førere):

Tabel 5

**Resultatopgørelse vedrørende NorthLink2's aktiviteter vedrørende offentlig tjeneste i 2006/2007 og 2007/2008<sup>(22)</sup>**

(i mio. GBP)

	Passagerer og biler med førere			Gods			I alt
	Indtægter	Udgifter	Resul-tat	Indtægter	Udgifter	Resul-tat	Resul-tat
2006/2007	38,3	- 37,5	0,8	12,1	- 11,8	0,3	1,1
2007/2008	39,7	- 38,6	1,0	10,9	- 10,6	0,3	1,3

- (96) Beløbene i tabel 5 er fremkommet ved en analytisk regnskabsprocedure på grundlag af de vedtægtsmæssige regnskaber.
- (97) Selskabets revisor (KPMG LLP) har udført aftalte procedurer vedrørende metoder samt regnskabets detaljer og indhold. Der er ikke fundet betydelige forskelle mellem de beløb, som er angivet i tabel 5 ovenfor, og NorthLink 2's relevante regnskaber og optegnelser.

<sup>(21)</sup> Et sammendrag af opfordringen til at afgive bud af 2006 kan findes på følgende adresse på den skotske regerings websted: <http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/55971/0015831.pdf>

<sup>(22)</sup> Tallene gælder for kontraktår, der slutter 30.6. Vedtægtsmæssige regnskabsår slutter 31.3.

## 2.2.4. TRANSPORTPRISER

- (98) Tabel 6 angiver de priser for godstransport, som siden 1. januar 2000 er opkrævet af operatøren af den offentlige tjeneste (ro-ro godstransport) og af Streamline Shipping (lo-lo godstransport).

Tabel 6

**Sammenligning af godstransportpriser pr. løbende meter mellem operatøren af den offentlige tjeneste og Streamline Shipping <sup>(23)</sup>**

(i GBP)

År	Operatøren af den offentlige tjeneste		Streamline Shipping <sup>(1)</sup>	
	Shetland	Orkney	Shetland	Orkney
2000 (P&O Ferries' priser)	43,70	37,90	37,05	31,62
2002 (NorthLink 1, vejledende priser)	44,00	36,00		
2002/2003 (NorthLink 1's priser)	36,00	25,50	33,69	29,40
2004 (NorthLink 1's priser)	38,50	27,50	34,87	28,86
2005 (NorthLink 1's priser)	39,45	28,20	33,24	30,29
2006 (NorthLink 1's priser)	40,60	29,00	40,43	32,07
Juli 2006 (NorthLink 2's priser)	30,60	23,50	40,43	32,07

<sup>(1)</sup> Da priserne for lo-lo-transport normalt ikke angives pr. løbende meter, har Streamline Shipping beregnet sine priser pr. løbende meter med henblik på sammenligningen.

- (99) Streamline Shipping har på baggrund af de offentliggjorte tal hævdet, at NorthLink 1 og NorthLink 2 har sænket priserne til et niveau, som ikke er holdbart for Streamline Shipping, og at dette kun har været muligt på grund af den støtte, som operatøren af den offentlige tjeneste har modtaget til passagertransporten.
- (100) Det Forenede Kongerige har gjort opmærksom på, at sammenligningen i tabel 6 muligvis er misvisende, da Streamline Shipping ikke fastsætter priser pr. løbende meter <sup>(24)</sup>. Det Forenede Kongerige har hævdet, at lo-lo- og ro-ro-transport repræsenterer forskellige segmenter af markedet for godstransport til de nordlige øer, selv om der kan forekomme en vis overlapning mellem de to forskellige transportformer. Lo-lo-transporten er generelt mindre tidsfølsom med kun to sejlads om ugen, og lasten er som regel af lavere værdi. Det Forenede Kongerige mener derfor, at enhver sammenligning af de to transportformer er kunstig, og at det er vanskeligt at drage konklusioner ud fra en sådan sammenligning.
- (101) NorthLink 1 tilkendegav i december 2001 — før udførelsen af kontrakten om offentlig tjeneste — at selskabet ville tage en pris på henholdsvis 44,00 og 36,00 GBP pr. løbende meter for anhangere til Shetlandsøerne og Orkneyøerne. Disse priser blev begrundet med, at NorthLink 1 var nødt til at tage en pris, som både var kommercielt bæredygtig og kunne accepteres af markedet. Det fremgik desuden, at disse priser
- vill blive fastlåst i en periode på fem år. NorthLink 1 udtalte, at selskabet ikke kunne »bære en situation, hvor vi [NorthLink 1] transporterer anhangere gratis eller til næsten ingen penge«. Samtidig understregede NorthLink 1, at selskabets godstransport ikke var subsidieret.
- (102) Ifølge Streamline Shipping reagerede NorthLink 1 på konkurrencen fra Streamline Shipping og Norse Island Ferries ved i 2002, lige efter at selskabets kontrakt var trådt i kraft, at indføre betydelige nedsættelser (til 36,00 og 25,50 GBP pr. løbende meter for anhangere til henholdsvis Shetlandsøerne og Orkneyøerne) af de priser, som NorthLink 1 tidligere havde betegnet som kommercielt bæredygtige. Streamline Shipping og Norse Island Ferries mistænker NorthLink 1 for at have solgt sine godstransportydelse med tab.
- (103) NorthLink 1 indførte særlige reducerede priser i december 2003:
- en særlig pris for tomme anhangere
  - en særlig fast pris på 200 GBP for transport af ikke-tidsfølsomt gods mellem Aberdeen og Kirkwall (kaldet »søndagssærpris«) og
  - en rabatordning for kommerciel trafik, hvor der blev givet nedslag på op til 10 %, alt efter hvor mange meter kvalificeret vognplads der blev transporteret om måneden.

<sup>(23)</sup> Kilde: Streamline Shipping.

<sup>(24)</sup> Lo-lo-transport indebærer typisk, at enkelte læs, herunder løst gods eller paller, samles i større mængder, som ofte lastes i en container, der lastes på et fragtskib.



- (104) Siden NorthLink 2 i juli 2006 påbegyndte udførelsen af den tredje kontrakt om offentlig tjeneste, er det kommercielle pres på Streamline Shipping angiveligt blevet endnu større. Ifølge Streamline Shipping bekendtgjorde den daværende transportminister, da NorthLink 2 blev tildelt den nye kontrakt om offentlig tjeneste, at takterne for godstransport fra Aberdeen til Shetlandsøerne ville blive sænket med 25 % og med 19 % til Orkneyøerne. Ifølge Streamline Shipping var dette kun muligt takket være det forhøjede årlige tilskud til NorthLink 2.
- (105) Ifølge Streamline Shipping var NorthLink 2's standardtakster i juli 2006 30,60 GBP pr. løbende meter for Shetlandsøerne og 23,50 GBP pr. løbende meter for Orkneyøerne. Disse priser skal sammenlignes med Streamline Shippings takster på 40,43 GBP pr. løbende meter for Shetlandsøerne og 32,07 GBP pr. løbende meter for Orkneyøerne. Desuden er specialpriserne for tomme påhængsvogne og søndagssærpriserne angiveligt opretholdt med nedslag på op til 73 % af NorthLink 2's takster.
- (106) Streamline Shipping gør gældende, at selv om selskabet tidligere har forsøgt at konkurrere ved at sænke taksterne, har de store prisnedsættelser, som NorthLink har givet kunderne, umuliggjort denne strategi. Streamline Shipping skønner, at det for at dække sine omkostninger er nødt til at fastsætte sine takster, så de svarer til 36,67 GBP pr. løbende meter. Dette er højere end de takster, som NorthLink 2 tilbyder på nuværende tidspunkt.
- (107) Pentland Ferries hævder, at NorthLink 2 har haft en rabatordning for beboere på Orkneyøerne, som de kalder »venner og familie«, og som har en meget skadelig virkning på Pentland Ferries' konkurrerende rute, især efter at Pentland Ferries' nye katamaran Pentalina blev taget i drift i marts 2009. Det hævdes nemlig, at NorthLink i 2008/2009 har udvidet denne rabat til et meget stort antal »venner og familie« og herved reelt har foretaget en generel nedsættelse af priserne på passagertransport og ødelagt Pentland Ferries konkurrerende rute.
- (108) Rabatordningen består i, at beboere på øen angiver op til seks husholdninger, som er familie eller venner, og som er bosat uden for Orkneyøerne og Shetlandsøerne. Disse kan så opnå en rabat på 30 % på deres rejse med NorthLink <sup>(25)</sup>.
- (109) Det Forenede Kongeriges myndigheder har forklaret, at denne rabatordning, som kun gælder i lav- og mellem-sæsonen, kun kom 4 952 passagerer til gode i 2008. Da NorthLink 2 transporterede 295 913 passagerer i 2008, tegner rabatordningen sig kun for 1,6 % af NorthLink 2's passagertransport. De samlede indtægter fra denne ordning (for alle passagerer og biler omfattet heraf) beløb sig i 2008 til ca. 95 000 GBP, hvilket skal ses i forhold til NorthLink 2's samlede indtægter fra billetpriser i 2008 på ca. 20 mio. GBP, dvs. under 0,5 % af de samlede indtægter. Det Forenede Kongeriges myndigheder har gjort gældende, at en rabatordning af så ubetydelig størrelse sandsynligvis ikke har nogen væsentlig virkning på Pentland Ferries kommercielle interesser.
- (110) NorthLink 2's (Scrabster-Stromness) og Pentland Ferries' (Gill's Bay – St Margaret's Hope) gældende offentliggjorte tariffer for passagertransport er følgende <sup>(26)</sup>:

Tabel 7

## Sammenligning mellem operatøren af den offentlige tjeneste og Pentland Ferries af offentliggjorte passagertakster

(i GBP)

	NorthLink 2			Pentland Ferries	
	Lav <sup>(1)</sup>	Mellem <sup>(2)</sup>	Høj <sup>(3)</sup>	Til 31/03/2009	01/04/2009 – 31/10/2009
PASSAGERER					
Voksen, enkelt	13,80	15,00	16,10	10,00	13,00
Barn, enkelt (5-15 år)	6,90	7,50	8,10	5,00	6,00
Spædbarn (0-4 år) <sup>(4)</sup>	BEZPLATNĚ				
KØRETØJER					
Bil og autocamper (< 6 m)	43,60	44,80	48,20	25,00	30,00
Motorcykel	13,20	15,00	16,70	10,00	11,00

<sup>(1)</sup> Lavseson: januar, februar, marts, november, december (ekskl. 19. december-8. januar).<sup>(2)</sup> Mellesæson: april, maj, juni, september, oktober, 19. december-8. januar.<sup>(3)</sup> Højsæson: juli, august.<sup>(4)</sup> Hos Pentland Ferries er børn gratis op til 5 år.<sup>(25)</sup> Kilde: NorthLinks websted ([www.northlinkferries.co.uk](http://www.northlinkferries.co.uk)).<sup>(26)</sup> Kilde: selskabernes websteder ([www.northlinkferries.co.uk](http://www.northlinkferries.co.uk) og [www.pentlandferries.co.uk](http://www.pentlandferries.co.uk)).



(111) Desuden har en interesseret part gjort gældende, at NorthLink 2 tilbyder bed and breakfast-overnatning på Orkneyøerne (når skibet bliver liggende til næste dag) som en forretningsaktivitet til priser, der er lavere end de faktiske omkostninger, og at dette berører udbydere af bed and breakfast som hotelvirksomhed.

### 2.3. BAGGRUNDEN FOR INDLEDNINGEN AF DEN FORMELLE UNDERSØGELSESPROCEDURE

#### 2.3.1. DE VESTLIGE ØER

##### 2.3.1.1. Eksistensen af statsstøtte

(112) Med hensyn til den statsstøtte, der blev udbetalt til CalMac frem til undertegnelsen af kontrakten af 2007, gav Kommissionen i sin beslutning om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure udtryk for tvivl med hensyn til, om disse betalinger opfyldte de kriterier, der blev fastsat i Altmark-sagen<sup>(27)</sup>, og derfor lå uden for begrebet statsstøtte i overensstemmelse med traktatens artikel 87, stk. 1.

(113) Kommissionen var nemlig i tvivl om, hvorvidt de forpligtelser til offentlig tjeneste, som var pålagt CalMac, var blevet klart defineret, om de parametre, der dannede grundlag for beregningen af kompensationen, var blevet fastlagt på en objektiv og gennemsigtig måde, før forpligtelserne til offentlig tjeneste var pålagt, om der havde været tale om overkompensation for de udgifter, CalMac havde haft i forbindelse med udførelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste, og om størrelsen af den nødvendige kompensation var fastsat på grundlag af en analyse af de omkostninger, som en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet, ville have haft ved at opfylde disse forpligtelser, under hensyntagen til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste.

(114) Kommissionen kom til den foreløbige konklusion, at de pågældende betalinger til CalMac frem til undertegnelsen af kontrakten af 2007 kunne indebære en fordel og således udgøre statsstøtte i henhold til EF-traktatens artikel 87, stk. 1.

(115) For så vidt angår kontrakten af 2007 om offentlig tjeneste med CalMac havde Kommissionen ikke tilstrækkelige oplysninger til at drage foreløbige konklusioner med hensyn til eksistensen af statsstøtte og anmodede Det Forenede Kongeriges myndigheder om at fremsende de nødvendige oplysninger.

(116) Kommissionen bemærkede, at nogle af de interesserede parter var af den opfattelse, at sammenknytningen af alle ruter, bortset fra ruten mellem Gourock og Dunoon,

udgjorde en urimelig og betydelig indskrænkning af konkurrencen i forbindelse med udbudsproceduren, da CalMac angiveligt var det eneste selskab, som var i stand til at afgive et bud, der omfattede hele pakken. Kommissionen rejste også spørgsmålet om, hvorvidt udbudsbetingelsen om, at den vindende bydende skulle befragte CMAL's skibe, kan have været til fordel for CalMac.

(117) Hvis dette var tilfældet, er det Kommissionens opfattelse, at kontrakten ikke er tildelt ved et reelt åbent og ikke-diskriminerende offentligt udbud. Dette kan have medført en situation, hvor de skotske myndigheder betalte en højere kompensation for de pågældende krav om offentlig tjeneste, end det ellers ville have været tilfældet, og at der derfor var tale om statsstøtte i henhold til traktatens artikel 87, stk. 1.

##### 2.3.1.2. Forenelighed med fællesmarkedet

(118) I sin beslutning om at indlede en procedure anså Kommissionen traktatens artikel 86, stk. 2, for at være det korrekte retsgrundlag for vurderingen af foranstaltningens forenelighed med fællesmarkedet<sup>(28)</sup>.

(119) Kommissionen gav udtryk for tvivl om, hvorvidt betingelserne i dens beslutning om anvendelse af bestemmelserne i EF-traktatens artikel 86, stk. 2, på statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ydet til visse virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (herefter »beslutningen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse«)<sup>(29)</sup>, var opfyldt.

(120) For at være forenelige i henhold til traktatens artikel 86, stk. 2, skal de subsidierede tjenesteydelser svare til ægte og lovlige tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, de skal være korrekt overdraget til modtageren, og kompensationen må ikke have nogen urimeligt negativ indflydelse på konkurrencen og samhandelen.

(121) I beslutningen om at indlede en procedure udtrykte Kommissionen den foreløbige opfattelse, at de tjenesteydelser, som var overdraget CalMac, var lovlige tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, men på grund af manglende beviser var den ikke i stand til at vurdere, om retsaksen for overdragelsen var korrekt, og om støtten til CalMac stod i et rimeligt forhold til målet, og derfor heller ikke i stand til at vurdere, om den eventuelle statsstøtte var forenelig med fællesmarkedet.

<sup>(27)</sup> Domstolens dom af 24.7.2003 i sag C-280/00, *Altmark Trans & Regierungspräsidium Magdeburg* (EUT C 226 af 20.9.2003, s. 1), Sml. I, s. 7747.

<sup>(28)</sup> Se fodnote 1.

<sup>(29)</sup> Kommissionens beslutning af 28.11.2005 om anvendelsen af bestemmelserne i EF-traktatens artikel 86, stk. 2, på statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ydet til visse virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT L 312 af 29.11.2005, s. 67).

## 2.3.2. DE NORDLIGE ØER

2.3.2.1. *Eksistensen af statsstøtte*

- (122) Kommissionen gav udtryk for den foreløbige opfattelse, at finansieringen af NorthLink 1 inden for ændringsprotokollen sandsynligvis ikke opfyldte det fjerde Altmark-kriterium, hvorefter kompensationens størrelse fastsættes på grundlag af en analyse af de oplysninger, som en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet, ville have haft ved at opfylde forpligtelserne til offentlig tjeneste. Det var således sandsynligt, at de pågældende betalinger udgjorde statsstøtte i henhold til traktatens artikel 87, stk. 1.
- (123) Hvad NorthLink 2 angår, udbad Kommissionen sig nærmere oplysninger om overførslen af aktiver fra NorthLink 1 og om kontrakten af 2006's overensstemmelse med de fire Altmark-betingelser. Det blev derfor ikke udelukket, at der var tale om statsstøtte.

2.3.2.2. *Forenelighed med fællesmarkedet*

- (124) I sin beslutning om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure kunne Kommissionen ikke identificere et grundlag for, at den eventuelle statsstøtte til NorthLink 2 ved en mulig overførsel af aktiver fra NorthLink 1 til under markedsprisen kunne anses for forenelig med fællesmarkedet.
- (125) Med hensyn til den eventuelle statsstøtte, der var ydet til NorthLink 1 inden for kontrakten af 2000 og tillægsprotokollen og til NorthLink 2 inden for kontrakten af 2006, kunne de tjenesteydelser, der var leveret af disse selskaber, anses for lovlige tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, og retsaktens for overdragelsen kunne anses for korrekt. På grund af manglende beviser er der derimod tvivl om, hvorvidt den eventuelle statsstøtte, der var ydet til NorthLink 1 og 2, stod i rimeligt forhold til det erklærede mål.

## 3. BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER

- (126) Kommissionen modtog bemærkninger fra adskillige interesserede parter inden for den frist, der er fastsat i procedureforordningens artikel 6, stk. 1. I overensstemmelse med procedureforordningens artikel 6, stk. 2, fik Det Forenede Kongeriges myndigheder mulighed for at besvare de bemærkninger, som var modtaget fra de interesserede parter, inden for den fastsatte frist. Følgende interesserede parter tilkendegav deres synspunkter: the European Transport Workers' Federation, James Knight fra TSL contractors Limited, Western Ferries, John Rose, Streamline Shipping, professor dr. Alfred J. Baird fra Napier University, Pedersen Consulting, James Knight og Andy Knight (på vegne af Isle of Mull Ferry Company Limited), McGill's Bus Service Limited samt to andre parter, der anmodede om, at deres identitet og indholdet af deres bemærkninger blev holdt fortroligt.

(127) Streamline Shippings bemærkninger er de samme som i selskabets klage af juli 2004. Selskabet mener, at NorthLink 1's finansielle krise var en direkte følge af virksomhedens strategi med at skade konkurrencen først fra Norse Island Ferries og derefter fra Streamline Shipping, ved hjælp af en drastisk sænkning af priserne på gods-transport til et hidtil uset niveau. Det var denne strategi, der fik regeringen til at tilføre midler ud over de nødvendige til udførelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste. De citerer Auditor Generals rapport af december 2005, hvor det blev fastslået, at »prisniveauet for godstransport og den resulterende konkurrence fra Norse Island Ferries var en af hovedfaktorerne bag NorthLink 1's finansielle problemer«, og at »selv om formålet med at befragte den ekstra (gods)færge var at sikre tilstrækkelig kapacitet til at imødekomme efterspørgslen, skabte det en situation, hvor godskapaciteten rent faktisk oversteg efterspørgslen. Ekstraomkostningerne ved at drive en yderligere færge oversteg den ekstra indtægt, der blev skabt, og øgede likviditetsproblemerne«.

(128) Hvad NorthLink 2 angår, gør Streamline Shipping gældende, at deres færger er underudnyttede. Ifølge Streamline Shipping har selskabet lidt stor skade som følge af NorthLink 2's annoncerede sænkning af markedspriserne med 25 % til Shetlandsøerne og 19 % til Orkneyøerne i forhold til NorthLink 1's priser.

(129) Western Ferries gentog sin bekymring over de tilskud, som CalMac modtog til driften af ruten Gourock-Dunoon. Ifølge Western Ferries er denne rute kommercielt bæredygtig, sådan som selskabets egen overskudsgivende drift har bevist. Western Ferries mener heller ikke, at Altmark-betingelserne er opfyldt, eftersom tilskuddet er større, end det ville have været nødvendigt ved en ren passager rute, hvor der blev sejlet med en ren passagerfærge (et skønnet overskud på 1,3 mio. GBP). Selskabet fremførte også det argument, at støtten anvendes til at subsidiere biltransporten, f.eks. ved at holde priserne for transport af køretøjer uændrede på trods af højere brændstofudgifter (i 2009 hævdede CalMac kun priserne med 3,8 %, dvs. 1 % under inflationen). Desuden har denne rute, til forskel fra NorthLinks og CalMacs rutenet, ikke været udbudt i licitation og opfylder derfor ikke EU-kravene. Ydermere mener Western Ferries, at det seneste udbud af CalMacs rutenet var for restriktivt, og at sammenknytningen af alle ruterne er uberettiget. På disse betingelser var CalMac den eneste, der kunne byde.

(130) Med hensyn til CalMacs finansielle gennemskuelighed hævder Western Ferries, at de udgifter til Gourock-Dunoon-ruten, som er indberettet (4,2 mio. GBP om året i marts 2008), udgør en undervurdering af driftens reelle, fulde omkostninger, da pensionsforpligtelsen vedrørende færgens besætning ikke fremgår, der er ingen gennemsigtighed med hensyn til interne udgifter til fælles hovedkontorfunktioner, og de daglige lejeomkostninger til færgen er sat alt for lavt. Der er intet, der tyder på, at den skotske regering aktivt har overvåget en eventuel krydssubsidiering af den forretningsdel, der vedrører transport af køretøjer.

- (131) Det er Western Ferries' opfattelse, at der, i modsætning til i NorthLinks tilfælde, allerede er et tilstrækkeligt marked for passagerer, biler og gods. På grund af Western Ferries' eksisterende forbindelse er der for eftertiden ingen grund til at subsidiere transport af køretøjer.
- (132) The European Transport Workers' Federation gav udtryk for skuffelse over, at det er nødvendigt med en revurdering af den livsnerveforbindelse, som drives af CalMac og NorthLink. Organisationen understreger behovet for en stabil offentlig trafikbetjening, som er lovformeligt defineret i overensstemmelse med Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (herefter »forordningen om cabotagesejlads«) <sup>(30)</sup>.
- (133) En af de interesserede parter gav udtryk for bekymring over afhængigheden af en statslig operatør, hvis monopolistiske stilling opretholdes ved kanalisering af statsstøtte. Den pågældende part mener, at udbudsprocessen for de ruter, som drives af CalMac, var snævert defineret og ikke kan anses for et åbent udbud. Den interesserede part opfordrer til, at udbuddet opdeles i de forskellige ruter.
- (134) James Knight mener ikke, at CalMac er omkostningseffektiv, og mener, at effektive private leverandører bør overtage den sejlads, som nu varetages af CalMac. Han har fremlagt mulige alternative planer for, hvordan man kan reducere de subsidier, der kræves for at drive ruterne, og øge incitamenterne til innovation og omkostningseffektivitet.
- (135) En anden interesseret part mener, at den restriktion med hensyn til hyppighed, som Det Forenede Kongeriges myndigheder har pålagt CalMac på ruten Gourock-Dunoon, reelt udgør statsstøtte til Western Ferries, i alvorlig grad forstyrrer konkurrencen og styrker Western Ferries' dominerende stilling. På den anden side gav den interesserede part udtryk for den holdning, at statsstøtten til CalMac er ydet til gengæld for en lovlig offentlig trafikbetjeningsopgave.
- (136) John Rose mener ikke, at udbuddet vedrørende kontrakterne til NorthLink 1 og NorthLink 2 overholdt EU-reglerne. Han hævder desuden, at Gourock-Dunoon-ruten ikke kan anses for en »livsnerve«, da der findes et alternativ i form af en vej, og et privat færgeselskab allerede tilbyder en bedre forbindelse uden tilskud.
- (137) Professor Alfred Baird fremlagde undersøgelser, der tyder på, at NorthLinks drift kunne blive mere effektiv ved at forbedre flådens sammensætning, at statens stadig større rolle på de skotske færgemarkeder er i strid med EU's politik og tendenser, og at det generelt set hverken er nødvendigt eller ønskværdigt, at staten driver søtransport.
- (138) McGill's Bus Service mener ikke, der er behov for den subsidierede færgeforbindelse mellem Gourock og Dunoon for gående passagerer, da de allerede tilbyder den samme ydelse på kommercielt grundlag.
- (139) Pedersen Consulting gør gældende, at udbudsprocessen vedrørende de vestlige øer var så kompleks og udgiftskrævende at følge, at CalMac var de eneste, som var i stand til at håndtere den. Hvad angår ruten Gourock-Dunoon, mener Pedersen Consulting ikke, der er nogen grund til at opretholde en subsidieret bilfærgerute, da Western Ferries allerede forestår næsten 90 % af al transport af køretøjer med fortjeneste. Imidlertid vil en direkte passagerforbindelse til Gourock centerstation måske give mening som offentlig trafikbetjening. Med hensyn til NorthLink hævdes det, at udbudsprocessen var meget mangelfuld og resulterede i en ineffektiv betjening, hvorimod Pentland Ferries allerede leverer en profitabel tjeneste, som ikke modtager tilskud. Ruten Stromness-Scrabster kunne sagtens mere eller mindre sløjfes og herved spare skattekysterne penge.

#### 4. DET FORENEDE KONGERIGES BEMÆRKNINGER TIL BESLUTNINGEN OM AT INDLEDE EN PROCEDURE OG TIL BEMÆRKNINGERNE FRA INTERESSEREDE PARTER

- (140) I sin beslutning om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure gav Kommissionen udtryk for tvivl med hensyn til, om betingelsen om, at den vindende bydende af kontrakten af 2007 om offentlig tjeneste mellem Det Forenede Kongeriges myndigheder og CalMac skulle befragte CMAL's skibe, muligvis var til CalMacs fordel.
- (141) Det Forenede Kongeriges myndigheder mener ikke, at der lå nogen fordel for CalMac eller CMAL i denne bestemmelse. De mener tværtimod, at det var en fordel for andre bydende, at der var en flåde til rådighed, som opfyldte alle betingelser og alle krav til ruten, når kontrakten trådte i kraft, at det mindskede begrænsningerne for potentielle bydende og skabte lige vilkår i udbudsprocessen.
- (142) Det Forenede Kongeriges myndigheder henviste til Kommissionens meddelelse om fortolkningen af forordningen om cabotagesejlads <sup>(31)</sup> (afsnit 5.3.2.1.), hvori det fastslås, at »når medlemsstaternes myndigheder selv ejer skibe eller på anden måde har dem til rådighed, må sådanne fartøjer stilles til rådighed for alle potentielle operatører på de samme ikke-diskriminerende betingelser«. Det er Det Forenede Kongeriges opfattelse, at det ville have været stort set umuligt for en enkelt operatør at skaffe en ny flåde af skibe, som opfyldte betingelserne, til at betjene alle ruter og opretholde forbindelserne til fjerntliggende øsamfund ved kontraktperiodens start.

<sup>(30)</sup> EFT L 364 af 12.12.1992, s. 7.

<sup>(31)</sup> Meddelelse om fortolkningen af Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne KOM(2003) 595 endelig (ikke offentliggjort i EU-Tidende).

- (143) I sin beslutning om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure rejste Kommissionen ligeledes spørgsmålet om, hvorvidt sammenknytningen i det offentlige udbud af 2006 af alle ruterne til de vestlige øer, bortset fra Gourock-Dunoon, udgjorde en urimelig og betydelig indskrænkning af konkurrencen under udbuddet, sådan som nogle af de interesserede parter har fremført.
- (144) Det Forenede Kongeriges myndigheder mener, at det af flere årsager var berettiget at udbyde disse ruter som en sammenknytning. Det gav den skotske regering mere valuta for pengene, det gjorde det nemmere at sætte andre færger ind til afløsning, hvis en færge svigter inden for rutenettet, det forhindrede, at de bydende nøjedes med at byde på de mest overskudsgivende ruter, det lettede administrationen, styrkede sikkerhed og vedligeholdelse af flåden, og man undgik den ekstra administrative byrde og de ekstra omkostninger forbundet med gennemførelsen af flere udbud.
- (145) I henhold til Kommissionens meddelelse om fortolkningen af forordningen om cabotagesejlads (afsnit 5.5.3.) ønsker »medlemsstater [...] ofte at sammenknytte offentlig tjeneste-ruter til og fra forskellige øer for at opnå stordriftsfordele og tiltrække operatører. Sammenknytninger er ikke som sådan i modstrid med fællesskabsretten, når blot det ikke fører til forskelsbehandling. Hvad der er det mest passende omfang af en sådan sammenknytning, bør afgøres under hensyn til, hvordan der opnås den bedste synergi med henblik på opfyldelsen af væsentlige transportbehov.«
- (146) I sin beslutning om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure rejste Kommissionen ligeledes spørgsmålet om, hvorvidt overdragelsen af visse aktiver<sup>(32)</sup> til et beløb på 1,55 mio. GBP fra NorthLink 1 til NorthLink 2 var blevet gennemført til under markedsprisen og således kunne udgøre statsstøtte til NorthLink 2.
- (147) Det Forenede Kongeriges myndigheder gjorde gældende, at muligheden for at købe aktiver af NorthLink 1 allerede var anført i udbudsdokumentet, og at alle bydende derfor havde lige adgang til disse aktiver på de samme vilkår. Der blev i løbet af udbudsprocessen videregivet oplysninger til to udvalgte bydende om priserne på de aktiver, der var til salg. Der var dog ingen forpligtelse til at købe aktiverne, da de bydende muligvis foretrak deres egne løsninger.
- (148) Alle bydende havde mulighed for at bese skibene og udstyret samt andre aktiver. Værdien af de vigtigste aktiver (skib, tugmastere og NorthLinks varemærke til et beløb af 1,3 mio. GBP) blev fastsat ved uafhængige vurderinger. De øvrige aktiver, der beløb sig til 0,25 mio. GBP, blev vurderet på grundlag af markedsskøn.
- (149) Med hensyn til den eventuelle anvendelse af beslutningen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse<sup>(33)</sup> mente Det Forenede Kongeriges myndigheder, at størstedelen af ruterne på Clyde og Hebriderne samt NorthLinks rutenetværk tilsyneladende er omfattet af denne beslutning. Kun fire af de ruter, der betjenes af CalMac og NorthLink, opfylder ikke tærskelkriterierne og bør vurderes direkte efter EF-traktatens artikel 86, stk. 2.
- (150) Ifølge Det Forenede Kongeriges myndigheder er kontrakterne med CalMac og NorthLink om offentlig trafikbetjening korrekte retsakter for overdragelse, idet de nøjagtigt specificerer arten og varigheden af forpligtelserne til offentlig trafikbetjening, de pågældende forpligtelser og områder, arten af eventuelle eksklusive eller særlige rettigheder knyttet til forpligtelserne, parametrene for beregningen, kontrollen og revisionen af kompensationen og foranstaltningerne med henblik på hindring og tilbagebetaling af en eventuel overkompensation.
- (151) Endvidere er CalMac og NorthLink forpligtet til at føre separate regnskaber for aktiviteter, der vedrører tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, og andre aktiviteter, kun omkostninger, der vedrører tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, kan kompenseres (alle skiftende omkostninger i forbindelse med leveringen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, en forholdsmæssig andel af faste omkostninger, der er fælles for aktiviteter vedrørende tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse og andre aktiviteter, og en rimelig fortjeneste), og der er fastlagt hensigtsmæssige procedurer for regnskabsaflæggelse og tilsyn.
- (152) Hvad angår Gourock-Dunoon-ruten, anerkender Det Forenede Kongeriges myndigheder, at der kan sættes spørgsmålstegn ved, om den tjeneste, som CalMac leverer, udgør en lovlig tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, eftersom en operatør i den private sektor driver en parallel rute uden tilskud. De mener dog, at Western Ferries' færgerute af mange lokale opfattes som en supplerende, nyttig rute, men ikke som en effektiv erstatning for CalMacs forbindelse, der går fra bymidte til bymidte.
- (153) Det Forenede Kongeriges myndigheder informerede Kommissionen om, at de efter den resultatløse udbudsprocedure, der blev gennemført i 2006 vedrørende Gourock-Dunoon-ruten, agter at indlede et nyt åbent, gennemsigtigt og ikke-diskriminerende offentligt udbud vedrørende en kontrakt om offentlig tjeneste på denne rute med følgende karakteristika:
- a) en 6-årig kontrakt om offentlig tjeneste, der omfatter en færgeforbindelse fra bymidte til bymidte
- b) udbuddet giver mulighed for tilskud til driften af denne rute (i modsætning til det foregående udbud)

<sup>(32)</sup> Et skib, tugmastere, reservedele, havneudstyr, it-hardware, NorthLinks varemærke osv.

<sup>(33)</sup> Se fodnote 29.



- c) de nuværende restriktioner mht. sejlplan fjernes
- d) tilskuddet vil kun gælde for passagertransporten
- e) vinderen af udbuddet får mulighed for at tilbyde transport af køretøjer på kommercielt grundlag uden restriktioner, men med passende regnskabsmæssige foranstaltninger og revisionsovervågning for at undgå krydssubsidiering fra passagertransporten til den kommercielle biltransport
- f) vinderen af udbuddet kan frit anvende sine egne løsninger mht. skibe og erstatte de gamle skibe, som sejler på ruten på nuværende tidspunkt.
- (154) Det Forenede Kongeriges myndigheder agter at skaffe erstatningsskibe gennem CMAL, som herefter lejer dem ud til den operatør, som tildeles kontrakten om offentlig tjeneste. Ifølge Det Forenede Kongeriges myndigheder er denne tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse berettiget af flere grunde, der bl.a. vedrører hyppighed, bekvemmelighed, den samlede transporttid, integration med andre transportmidler og pålidelighed.

## 5. VURDERING AF FORANSTALTNINGEN

### 5.1. EKSISTENSEN AF STATSSTØTTE

#### 5.1.1. KRITERIER I HENHOLD TIL TRAKTATENS ARTIKEL 87, STK. 1

- (155) I henhold til traktatens artikel 87, stk. 1, er »statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler, under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med fællesmarkedet i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.«
- (156) Kriterierne i henhold til traktatens artikel 87, stk. 1, er kumulative. For at kunne afgøre, om de ovenfor anførte betalinger til CalMac, NorthLink 1 og NorthLink 2 udgør statsstøtte i henhold til traktatens artikel 87, stk. 1, må det derfor fastslås, hvorvidt den finansielle støtte:
- medfører tab af statsmidler, som kan tilskrives staten;
  - begunstiger visse virksomheder eller visse produktioner;
  - fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene; og
  - påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.
- (157) De forskellige betalinger, der er anført ovenfor, er ydet ved hjælp af statsmidler og kan tilskrives den pågældende medlemsstat. Det første kriterium i henhold til traktatens artikel 87, stk. 1, er således opfyldt.
- (158) De relevante betalinger i form af underskudsstøtte og kapitalstøtte/-lån er kun blevet udbetalt til visse konkrete virksomheder. Betalingerne er derfor selektive.
- (159) Den regelmæssige finansiering af CalMac og NorthLink 1 og NorthLink 2 nedsætter de driftsomkostninger, som disse virksomheder normalt ville skulle bære, og giver dem en økonomisk fordel i forhold til andre virksomheder, der finansierer deres aktiviteter udelukkende på grundlag af kommercielle indtægter. For at det kan fastslås, at der er en fordel, som kan udgøre statsstøtte i henhold til traktatens artikel 87, stk. 1, er Kommissionen dog nødt til at vurdere, om »Altmark-betingelserne« er opfyldt<sup>(34)</sup>.
- (160) Markedet for cabotagesejlads har været fuldt liberaliseret, siden forordningen om cabotagesejlads trådte i kraft, dvs. siden 1. januar 1993. Hvis en eller flere af disse virksomheder har fået en fordel i betragtning af Altmark-kriterierne, vil denne fordel kunne fordreje konkurrencevilkårene og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne. Herved ville det tredje og fjerde kriterium i traktatens artikel 87, stk. 1, også være opfyldt.
- (161) Kommissionen bekræfter ligeledes sin foreløbige opfattelse med hensyn til, at betalingerne til CalMac og NorthLink 1 og NorthLink 2 ikke stemmer overens med en privat investors adfærd under normale markedsforhold. Derfor kan disse betalinger ikke anses for at falde uden for statsstøtte på grundlag af det markedsøkonomiske investorprincip.
- (162) Det salg af aktiver, der fandt sted ved overgangen fra kontrakten med NorthLink 1 til kontrakten med NorthLink 2, indeholdt ikke statsstøtteelementer. Alle aktiver ejet af NorthLink 1, som var relevante for færgedriften, blev gjort tilgængelige for alle bydende under det offentlige udbud i 2004-2005 (se betragtning 88). Salget, med en samlet pris på omkring 1,5 mio. GBP for alle aktiver, blev gennemført på grundlag af den faktiske markedspris eller den skønnede markedspris, afhængigt af aktiverne. Da aktiverne var tilgængelige til den samme pris for alle bydende, og da disse priser svarede til godernes markedspris, indebærer salget ikke anvendelse af statsmidler og gav ikke nogen af virksomhederne en selektiv økonomisk fordel. Derfor indeholdt salget af aktiver ikke nogen statsstøtteelementer.

<sup>(34)</sup> Se fodnote 27.

(163) I sin beslutning om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure rejste Kommissionen tvivl om, hvorvidt renterne på visse lån, der var givet til CalMac, var i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip, og derfor også om, hvorvidt de indeholdt statsstøtte.

(164) Dette ville have været vigtigt med henblik på at fastslå, om CalMac havde modtaget overkompensation for udførelsen af sine forpligtelser til offentlig tjeneste, når alle offentlige finansieringskilder blev taget i betragtning. Da støtteordningen i CalMacs tilfælde er en eksisterende støtte, og da dens forenelighed med fællesmarkedet kun skal vurderes for fremtiden (se nedenfor, afsnit 5.2), er det ikke nødvendigt, at Kommissionen vurderer disse låns statsstøttekarakter yderligere, da de kun vedrører fortiden.

#### 5.1.2. ALTMARK-KRITERIERNE

(165) Som nævnt ovenfor i betragtning 112 er Kommissionen nødt til at vurdere, om Altmark-betingelserne er opfyldt, for at fastslå, at der er tale om en fordel, som kan udgøre statsstøtte i henhold til traktatens artikel 87, stk. 1.

(166) I henhold til retspraksis i Altmark-sagen begunstiger kompensation, der er vederlag for forpligtelser eller kontrakter om offentlig tjeneste, ikke modtageren/modtagerne — og falder derfor ikke ind under forbuddet i traktatens artikel 87, stk. 1 — når følgende fire kumulative betingelser er opfyldt:

— Den begunstigede virksomhed er faktisk blevet pålagt at opfylde forpligtelser til offentlig tjeneste, og disse forpligtelser er blevet klart defineret (herefter »Altmark 1«).

— De kriterier, der er grundlaget for beregningen af kompensationen, er blevet fastlagt på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde (herefter »Altmark 2«).

— Kompensationen overstiger ikke, hvad der er nødvendigt for helt eller delvis at dække de udgifter, der er afholdt ved opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne (herefter »Altmark 3«).

— Størrelsen af den nødvendige kompensation, når udvælgelsen af den virksomhed, der skal overdrages en forpligtelse til offentlig tjeneste, i et konkret tilfælde ikke gennemføres inden for rammerne af en procedure for tildeling af offentlige kontrakter, fastlægges på grundlag af en analyse af de omkostninger, som en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret, ville have ved at gennemføre

forpligtelserne, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne (herefter »Altmark 4«).

#### 5.1.2.1. CalMac

(167) I CalMacs tilfælde er der to adskilte faser som anført i beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure. Den første fase frem til kontrakten af 2007, hvor CalMac fik direkte overdraget forpligtelserne til offentlig tjeneste uden et forudgående udbud via »forpligtelser«, og hvor alle betingelserne for levering af den offentlige tjeneste var specificeret i årlige skrivelser, som de skotske myndigheder sendte til CalMac, og den anden fase efter kontrakten af 2007, som blev tildelt efter en offentlig udbudsprocedure, hvor forpligtelserne til offentlig tjeneste blev specificeret i detaljer. Der må ses bort fra situationen i forbindelse med Gourrock-Dunoonruten, da denne rute var udelukket fra kontrakten af 2007, og betingelserne i forpligtelserne til offentlig tjeneste fortsat specificeres i årlige skrivelser, som de skotske myndigheder sender til CalMac.

#### a) Før kontrakten af 2007

(168) Som anført i beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure er der næsten ingen tvivl om, at kompensationen for de forpligtelser til offentlig tjeneste, der var pålagt CalMac, ikke opfyldte alle Altmark-kriterierne før kontrakten af 2007. Forpligtelserne til offentlig tjeneste var ikke klart defineret i en retsakt. Heller ikke specificeringerne af forpligtelserne til offentlig tjeneste, såsom hvilke havne, der skulle anløbes, regelmæssighed, kontinuitet og hyppighed, var klart fastlagt i et formelt dokument. Parametrene for fastlæggelsen af kompensationen var ikke blevet fastlagt på forhånd på en gennemsigtig måde, og kompensationen var ikke beregnet på grundlag af en analyse af en gennemsnitsvirksomheds omkostninger. Herved bekræftes den foreløbige vurdering i beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure.

(169) Da kompensationen for driften af Gourrock-Dunoonruten stadig fastlægges på dette grundlag, gælder ovenstående vurdering også for denne rute.

#### b) Efter kontrakten af 2007

*Altmark 1 – klart definerede forpligtelser til offentlig tjeneste*

(170) På dette konkrete område findes en forordning med præcise angivelser af, hvilke elementer der bør indgå i en korrekt definition af forpligtelser til offentlig tjeneste. Spørgsmålet om, hvorvidt Altmark-kriterium 1 er opfyldt, bør derfor vurderes i henhold til artikel 4 i forordningen om cabotagesejlads, hvori der angives, hvilke specifikke elementer der bør indgå i definitionen af forpligtelserne til offentlig tjeneste, nemlig hvilke havne der skal anløbes, regelmæssighed, kontinuitet, hyppighed, kapacitet, tariffer og bemanning.



(171) Kontrakten af 2007 opfylder klart denne betingelse, idet alle disse parametre er defineret i alle detaljer. Udbuds-dokumentet indeholder ikke præcise tal for bemanningen af skibene, men kravene til f.eks. servicekvalitet og overholdelse af arbejdsregler levner ikke mange muligheder for væsentlige afvigelser i bemanningen af skibene.

(172) Kontrakten om offentlig tjeneste har også en rimelig varighed på seks år, hvilket er i overensstemmelse med EU-retningslinjerne for statsstøtte til søtransportsektoren (herefter »retningslinjerne for søtransport«) <sup>(35)</sup>.

*Altmark 2 – forudgående, objektiv og gennemsigtig fastlæggelse af parametrene for kompensation*

(173) Ved en vurdering i forhold til Altmark-betingelserne kræves ifølge den anden betingelse, at parametrene for kompensationen er klart fastlagt på forhånd på en objektiv måde, idet alle variabler er taget i betragtning (dvs. brændstofudgifter, investeringer i nye skibe m.m.).

(174) På den ene side var parametrene for kompensationen temmelig klare, før udførelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste blev påbegyndt. De var lig med de omkostninger, som var angivet af de bydende, og som skulle være angivet ud fra et detaljeret skøn, plus en fortjeneste af godkendt størrelse minus de forventede indtægter fra driften af færgeruten. Der er en tilbagebetalingsbestemmelse (»clawback clause«) om, at tilskuddet reduceres i forhold til en eventuel fortjeneste ud over den godkendte. Denne beregning er foretaget for hvert af kontraktens seks år, før kontrakten trådte i kraft (herefter »basisscenariet«). I kontrakten om offentlig tjeneste angives en række ekstraordinære begivenheder, der kan afstedkomme en revision af kompensationen (f.eks. uforudsete havnearbejder, nyt fartøj, lønstigninger osv.).

(175) På den anden side vil basisscenariet blive revideret ved udgangen af hvert år i kontraktens løbetid, så det afspejler de erfaringer, der er indhentet i det forløbne år. Basisscenariet kan også revideres i løbet af et givet år, hvis der er ekstraordinære omstændigheder. Kompensationen kan øges eller reduceres flere gange i løbet af kontraktperioden. Det er operatøren (CalMac), der foreslår revisionen, som skal have den skotske regerings godkendelse. Det er også muligt at overgive sagen til en ekspert i tilfælde af uenighed. Selv om kontrakten om offentlig tjeneste indeholder angivelser af, hvordan kompensationen justeres i tilfælde af visse uforudsete omstændigheder, er de nøjagtige parametre for disse justeringer ikke kendt på forhånd. Kompensationens størrelse vil snarere blive justeret i en bilateral voldgiftprocedure mellem de skotske myndigheder og CalMac, eventuelt med inddragelse af en ekspert. De i denne voldgiftprocedure anvendte kriterier er ikke fastsat på forhånd på en objektiv måde vedrørende alle mulige tilfælde. Denne

voldgiftprocedure medfører manglende gennemsigtighed i bestemmelsen af parametrene for kompensation. Desuden medfører den en risiko for, at der vil være en variation af kompensationen fra år til år, som ikke er afhængig af gennemsigtige, på forhånd fastsatte og objektive kriterier.

(176) Derfor kan Kommissionen ikke, uden for enhver tvivl, fastslå, at Altmark-betingelse 2 er opfyldt.

*Altmark 3 – ingen overkompensation (inklusive en rimelig fortjeneste)*

(177) Som anført i det foregående afsnit er parametrene for kompensationen generelt set klart defineret bortset fra kriterierne i den voldgiftprocedure, som skal anvendes under visse omstændigheder. Selv om nogle af parametrene for kompensationen ikke er nøjagtigt defineret på forhånd, mener Kommissionen, at den fastlagte procedure for revision af kompensationsbeløbet under sådanne omstændigheder er tilstrækkelig til at sikre mod overkompensation. En eventuel ekstra kompensation vil nemlig være baseret på faktiske afholdte udgifter. Altmark-betingelse 3 er således opfyldt (jf. desuden nedenfor, afsnit 5.3.3.3).

*Altmark 4 – udbudsprocedure – hvis der ikke gennemføres et udbud, skal omkostningerne beregnes i forhold til en gennemsnitsvirksomhed*

(178) I denne sag blev forpligtelserne til offentlig tjeneste pålagt efter en offentlig udbudsprocedure.

(179) Det skal først vurderes, hvorvidt udbuddet var korrekt udformet, retfærdigt, åbent og gennemsigtigt. Ellers kan omkostningerne for staten blive højere end det minimum, som er nødvendigt for opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste.

(180) De vigtigste spørgsmål, der blev rejst af interesserede parter i denne forbindelse, var sammenknytningen af alle ruterne i udbuddet, bortset fra Gourock-Dunoon ruten, og kravet om, at vinderen af udbuddet skulle anvende CMAL's skibe.

(181) Hvad angår sammenknytningen af ruter, hævdedes det, at konkurrenter herved blev effektivt udelukket, idet CalMac, som allerede stod for alle ruterne, var den eneste, som var i stand til at afgive et bud, der omfattede hele sammenknytningen af ruter.

(182) Der var dog en anden bydende (V-Ships), som afgav et bud for hele sammenknytningen. V-Ships trak sig senere ud af processen med den begrundelse, at betingelsen om, at man skulle anvende CMAL's skibe, stod i vejen for innovation og fleksibilitet i de ydelser, som skulle leveres.

<sup>(35)</sup> EUT C 13 af 17.1.2004, s. 3.

- (183) Det geografiske område, som de 26 ruter dækker, er temmelig homogent. Alle ruter er forholdsvis korte (højest ca. 100 km), og de havne, der anvendes, er forholdsvis koncentrerede (inden for et område på ca. 250 km på fastlandet).
- (184) Det Forenede Kongeriges myndigheder fremsatte troværdige argumenter for sammenknytningen af de 26 ruter.
- (185) De anførte, at sammenknytning sikrer maksimal fleksibilitet inden for flåden, som giver en optimal betjening af rutenetværket. Hvis et skib f.eks. må tages ud af drift, er det af afgørende betydning, at der straks kan sættes et andet skib ind som erstatning, så man sikrer en pålidelig forbindelse på livsnerveforbindelserne. Erstatningsfartøjer er også nødvendige i tilfælde af dårligt vejr, hvis skibene skal vedligeholdes, og hvis der opstår uventede behov for øget kapacitet. På nuværende tidspunkt kan CalMac skaffe et erstatningsfartøj ved at flytte rundt på nogle skibe på ruterne. Det ville gøre det vanskeligere at sikre kontinuitet i færgefarten og optimal kapacitet, hvis der var flere operatører i netværket.
- (186) Desuden gør sammenknytningen af alle ruter netværket mere integreret, da det bliver nemmere at kombinere sikkerheds-, kvalitets- og miljøaspekter forbundet med sejlads og havneaktiviteter og sikre, at der anvendes de samme standarder i hele netværket. Det Forenede Kongeriges Maritime & Coastguard Agency Regional Office for Scotland and Ireland har gjort opmærksom på, at en opdeling af netværket muligvis ikke er den mest effektive måde at sikre en kontinuerlig sikker og pålidelig trafikbetjening på.
- (187) Desuden giver sammenknytning stordriftsfordele, navnlig inden for billetsalg og markedsføring, og fremmer en integreret transport ved at give kunderne mulighed for at købe billet til flere ruter i en enkelt transaktion. Desuden fremmer det turisme.
- (188) Det kan måske påstås, at hver rute burde udbydes separat for at begrænse omkostningerne til et minimum. Kommissionen anerkender dog, at de administrative udgifter og byrder ved sådanne enkeltvisse udbud (26 enkeltudbud) muligvis ville være for høje.
- (189) En mellemløsning med sammenknytning af kun nogle af ruterne kunne også overvejes, men det ville være svært at forudsige, om et sådant udbud ville resultere i højere eller lavere samlede omkostninger for det offentlige budget i forhold til de faktiske omkostninger ved det sammenknyttede udbud.
- (190) I henhold til Kommissionens meddelelse om fortolkningen af forordningen om cabotagesejlads (afsnit 5.5.3.) ønsker »medlemsstater [...] ofte at sammenknytte offentlig tjeneste-ruter til og fra forskellige øer for at opnå stordriftsfordele og tiltrække operatører. Sammenknytning er ikke som sådan i modstrid med fællesskabsretten, når blot det ikke fører til forskelsbehandling. Hvad der er det mest passende omfang af en sådan sammenknytning, bør afgøres under hensyn til, hvordan der opnås den bedste synergi med henblik på opfyldelsen af væsentlige transportbehov.«
- (191) I betragtning af, at lovrammen udtrykkeligt giver mulighed for sammenknytning af ruter, og af de rimelige argumenter, der er fremført af Det Forenede Kongeriges myndigheder, kan det ikke konkluderes, at sammenknytningen af ruterne er en unødigt urimelig betingelse i det offentlige udbud, som nødvendigvis øger statens omkostninger til udførelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste.
- (192) Kravet om, at vinderen af udbuddet skulle bruge CMAL's aktiver, er en rimelig udbudsbetingelse i betragtning af, at de skotske myndigheder havde en klar interesse i, at de skibe, som allerede var til rådighed, blev udnyttet, frem for at de skulle beholde dem, uden at de blev brugt, eller på anden måde afhænde dem. Det fremgår af meddelelse om fortolkningen af forordningen om cabotagesejlads (afsnit 5.3.2.1.), at, »når medlemsstaternes myndigheder selv ejer skibe eller på anden måde har dem til rådighed, må sådanne fartøjer stilles til rådighed for alle potentielle operatører på de samme ikke-diskriminerende betingelser«. Endvidere er det en neutral betingelse for de bydende, da alle bydende ville skulle betale den samme pris for brug af de samme skibe. Selv om dette krav er lovligt, kan det medføre en øget udgift i betjeningen af ruten. Det kan nemlig ikke udelukkes, at det kunne nedbringe de samlede nettoomkostninger til forpligtelserne til offentlig tjeneste, hvis de bydende frit kunne vælge andre løsninger med hensyn til fartøjer.
- (193) Desuden kunne de specielle krav til de skibe, som skulle sejle på ruterne til de vestskotske øer, gøre det vanskelig for en enkelt operatør at skaffe en ny flåde af egnede fartøjer, som kunne betjene alle ruterne, og opretholde forbindelserne til fjerntliggende øsamfund inden starten af kontraktperioden.
- (194) CalMac havde en konkurrencefordel i udbuddet, fordi selskabet allerede betjente ruterne, men det ville ikke være korrekt at konkludere, at udbuddet var urimeligt skræddersyet og på effektiv vis udelukkede andre bydende på grund af denne fordel<sup>(36)</sup>.
- (195) Det konkluderes derfor, at udbudsproceduren blev gennemført korrekt, og at den var åben, ikke-diskriminerende og gennemsigtig.

<sup>(36)</sup> Der var rent faktisk en anden bydende i processen.

(196) Som nævnt ovenfor skal parametrene for beregningen af kompensationen revideres mindst en gang om året. Denne revision er i nogle tilfælde resultat af en voldgifts-procedure mellem operatøren og de skotske myndigheder. Dette indebærer derfor en risiko for, at staten vil skulle tilføre operatøren flere (eller færre) midler end den kompensation, der indgår i dennes bud.

(197) Hvis opfordringen til at afgive bud havde indeholdt et krav om, at de bydende skulle binde sig til en fast kompensation i de seks år, kontrakten løb, og at de påtog sig alle risici, ville staten ikke løbe nogen risiko og ville teoretisk set minimere omkostningerne. Hvis de bydende skulle påtage sig alle risici i forbindelse med driften, kan det imidlertid ikke udelukkes, at ingen selskaber ville være villige til at afgive bud, eller at de ville afgive langt højere bud, hvor den øgede risiko var indregnet i prisen.

(198) Det kan ikke fastslås uden for enhver tvivl, at Altmark-betingelse 4 er opfyldt.

#### Konklusion

(199) Da det ikke kan fastslås uden for enhver tvivl, at Altmark-kriterium 2 og 4 er opfyldt, anses kontrakten om offentlig tjeneste med CalMac for at indeholde statsstøtteelementer.

#### 5.1.2.2. NorthLink

##### a) NorthLink 1 (2002-2006)

#### Altmark 1 – klart definerede forpligtelser til offentlig tjeneste

(200) Som anført ovenfor i betragtning 170 findes der en forordning, der specifikt angiver for denne sektor, hvilke elementer der bør indgå i en korrekt definition af forpligtelser til offentlig tjeneste. Det bør derfor vurderes i forhold til artikel 4 i forordningen om cabotagesejlads, om Altmark-kriterium 1 er opfyldt.

(201) Opfordringen til at afgive bud opfyldte tydeligvis dette kriterium med en detaljeret definition af alle de parametre, der er omhandlet i forordningen om cabotagesejlads, nemlig hvilke havne der skal anløbes, regelmæssighed, kontinuitet, hyppighed, kapacitet, tariffer og bemanning. Dette bekræftes i rapporten fra Audit Scotland fra december 2005.

(202) Kontrakten om offentlig tjeneste havde også en varighed på under seks år som anbefalet i retningslinjerne for søtransport.

#### Altmark 2 – forudgående, objektiv og gennemsigtig fastlæggelse af parametrene for kompensation

(203) På den ene side var parametrene for kompensationen temmelig klare, før opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste blev påbegyndt. De var lig med de omkostninger, som var angivet af de bydende, og som skulle være angivet ud fra et detaljeret skøn, plus en fortjeneste af godkendt størrelse minus de forventede indtægter fra driften af færgeruten. Der var en tilbagebetalingsbestemmelse om, at en eventuel ekstra fortjeneste ud over den godkendte skulle deles med den skotske regering. Størstedelen af de økonomiske/finansielle risici skulle bæres af vinderen af udbuddet (risiko for, at omkostningerne bliver større end estimeret, risiko for faldende efterspørgsel, inflationsrisiko osv.).

(204) På den anden side beholdt den skotske regering visse risici, eller de blev delt mellem parterne, især risikoen for politiske ændringer (på EU-plan eller nationalt plan) og lovgivningsmæssige risici (f.eks. ændringer i selskabs-skatteloven). Desuden indeholdt kontrakten krav om, at den skotske regering skulle betale yderligere tilskud til NorthLink 1, hvis selskabets forrentning af kapitalen lå under en bestemt sats, eller hvis andre faktorer uden for selskabets kontrol påvirkede dets indtægter (f.eks. stigninger i brændstofpriserne på over 10 %). Efter NorthLink 1's finansielle problemer i 2003 blev der foretaget ekstra udbetalinger, og i 2004 blev ændringsprotokollen undertegnet. I henhold til denne blev der udbetalt månedlige beløb til NorthLink 1, og den gav mulighed for yderligere betalinger afhængigt af NorthLink 1's finansielle resultater.

(205) Mulighederne for ekstra tilskud ud over det kompensationsbeløb, der var fastsat i den oprindelige kontrakt, blev ikke fastsat på grundlag af forudgående, objektive og gennemsigtige parametre, hvilket fremgår af det efterfølgende behov for at tilføre yderligere midler uden for rammerne af kontrakten om offentlig tjeneste. Under alle omstændigheder var de muligheder for yderligere tilskud, som indgik i tillægsprotokollen, og de ekstra beløb, der blev betalt til NorthLink 1 efter selskabets finansielle problemer, ikke baseret på objektive og gennemsigtige parametre.

(206) Det kan derfor ikke fastslås uden for enhver tvivl, at Altmark-betingelse 2 er opfyldt.

#### Altmark 3 – ingen overkompensation (inklusive en rimelig fortjeneste)

(207) Som anført i ovenstående afsnit var parametrene for kompensationen generelt set klart defineret bortset fra kriterierne i forbindelse med den voldgiftsprocedure, som skulle anvendes under visse omstændigheder. Selv om nogle af parametrene for kompensationen ikke var defineret præcist på forhånd, var den fastlagte procedure for revision af kompensationsbeløbet under sådanne omstændigheder tilstrækkelig til at sikre mod overkompensation. Kontrakten med NorthLink 1 om offentlig tjeneste opfyldte således Altmark-betingelse 3.

*Altmark 4 – udbudsprocedure – hvis der ikke gennemføres et udbud, skal omkostningerne beregnes i forhold til en gennemsnitsvirksomhed*

- (208) Som det også var tilfældet med CalMac (jf. analysen ovenfor i betragtning 178), blev forpligtelserne til offentlig tjeneste overdraget til NorthLink 1 efter en offentlig udbudsprocedure.
- (209) Det skal derfor vurderes, hvorvidt udbuddet var korrekt udformet, retfærdigt, åbent og gennemsigtigt. Ellers kan statens omkostninger blive højere end det minimum, der er nødvendigt for opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste.
- (210) Udbudsproceduren omfattede to ruter (26 ruter i CalMacs tilfælde, jf. ovenfor, betragtning 183-191). Spørgsmålet om sammenknytning er derfor mindre relevant i NorthLink 1's og NorthLink 2's end i CalMacs tilfælde. Af de samme årsager, som er anført ovenfor vedrørende CalMac, mener Kommissionen ikke, at sammenknytningen af de to ruter rejser tvivl om, at udbuddet var åbent, ikke-diskriminerende og gennemsigtigt.
- (211) De tilskud, der blev ydet NorthLink 1 ifølge tillægsprotokollen, som gik ud over den kompensation, der var fastsat i den oprindelige kontrakt, var imidlertid ikke resultatet af et offentligt udbud og var ikke fastsat på grundlag af en analyse af omkostningerne i en gennemsnitsvirksomhed. Med indførelsen af en ny ordning med underskudstilskud under kontraktens gennemførelse ændrede tillægsprotokollen rent faktisk det oprindelige udbuds karakter og omfang og påvirkede derved gennemsigtigheden med hensyn til den måde, det var blevet præsenteret for potentielle bydende på.
- (212) Det kan således ikke fastslås uden for enhver tvivl, at Altmark-betingelse 4 er opfyldt.

#### Konklusion

- (213) Da det ikke kan fastslås uden for enhver tvivl, at Altmark-kriterium 2 og 4 er opfyldt, anses kontrakten om offentlig tjeneste med NorthLink 1 for at indeholde elementer af statsstøtte.

#### b) NorthLink 2 (2006-2012)

*Altmark 1 – klart definerede forpligtelser til offentlig tjeneste*

- (214) Som nævnt ovenfor findes der en forordning, der for denne sektor specifikt angiver, hvilke elementer der bør indgå i en korrekt definition af forpligtelser til offentlig tjeneste. Spørgsmålet om, hvorvidt Altmark 1-kriteriet er opfyldt, bør derfor vurderes i henhold til artikel 4 i forordningen om cabotagesejlads.

- (215) Det står klart, at opfordringen til at afgive bud opfyldte dette kriterium, da den indeholdt en detaljeret definition af alle parametre angivet i forordningen om cabotagesejlads, dvs. hvilke havne der skal anløbes, regelmæssighed, kontinuitet, hyppighed, kapacitet, tariffer og bemanning.
- (216) Kontrakten om offentlig tjeneste har også en rimelig varighed på seks år, hvilket er i overensstemmelse med retningslinjerne for søtransport.

*Altmark 2 – forudgående, objektiv og gennemsigtig fastlæggelse af parametrene for kompensation*

- (217) På den ene side var parametrene for kompensationen temmelig klare, før udførelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste blev påbegyndt. De var lig med de omkostninger, som var angivet af de bydende, og som skulle være angivet ud fra et detaljeret skøn, plus en fortjeneste af godkendt størrelse minus de forventede indtægter fra driften af færgeruten. Der er en tilbagebetalingsbestemmelse om, at en eventuel ekstra fortjeneste ud over den godkendte deles med den skotske regering. I denne anden kontrakt med NorthLink 2 bærer den skotske regering flere risici, eller parterne deler risiciene (risici forbundet med vejr, inflation, faldende efterspørgsel, transportpolitiske ændringer osv.).
- (218) På den anden side skal tilskuddene, ligesom kontrakten af 2007 om offentlig tjeneste med CalMac, revideres hvert år på grundlag af de faktiske resultater året før. Operatøren forelægger et foreløbigt udkast til revideret basis-scenario, som de skotske myndigheder derefter skal godkende. I tilfælde af uenighed indkaldes en ekspert som voldgiftsmand. Selv om kontrakten om offentlig tjeneste indeholder angivelser af, hvordan kompensationen justeres i tilfælde af visse uforudsete omstændigheder, er de nøjagtige parametre for disse justeringer ikke kendt på forhånd. Kompensationsbeløbet vil snarere blive justeret gennem en bilateral voldgiftsprocedure mellem de skotske myndigheder og NorthLink 2, eventuelt med inddragelse af en ekspert. Kommissionen bemærker, at de kriterier, der anvendes i denne voldgiftsprocedure, ikke er fastsat på forhånd på en objektiv måde vedrørende alle mulige tilfælde. Voldgiftsproceduren medfører manglende gennemsigtighed i bestemmelsen af parametrene for kompensation. Desuden medfører den en risiko for, at der vil være en variation af kompensationen fra år til år, som ikke er afhængig af gennemsigtige, på forhånd fastsatte og objektive kriterier. Det kan derfor ikke fastslås uden for enhver tvivl, at Altmark-betingelse 2 er opfyldt.

*Altmark 3 – ingen overkompensation (inklusive en rimelig fortjeneste)*

- (219) Som angivet i det foregående afsnit er parametrene for kompensationen generelt set klart defineret bortset fra kriterierne i den voldgiftsprocedure, som skal anvendes under visse omstændigheder. Selv om nogle af parametrene for kompensationen ikke er præcist defineret på forhånd, er den fastlagte procedure for revision af kompensationsbeløbet under sådanne omstændigheder



tilstrækkelig til at sikre mod overkompensation. En eventuel ekstra kompensation vil nemlig være baseret på de faktiske afholdte udgifter. Altmark-betingelse 3 er således opfyldt (jf. også nedenfor, afsnit 5.3.4.3).

*Altmark 4 – udbudsprocedure – hvis der ikke gennemføres et udbud, skal omkostningerne beregnes i forhold til en gennemsnitsvirksomhed*

- (220) I denne sag blev forpligtelserne til offentlig tjeneste pålagt efter en offentlig udbudsprocedure.
- (221) Det skal først vurderes, hvorvidt udbuddet var korrekt udformet, retfærdigt, åbent og gennemsigtigt. Ellers kan omkostningerne for staten blive højere end det minimum, som er nødvendigt for opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste.
- (222) I lighed med NorthLink 1 rejser sammenknytningen af de to ruter tvivl om, hvorvidt udbuddet var åbent, ikke-diskriminerende og gennemsigtigt.
- (223) Som det også var tilfældet med CalMac, er kravet om, at vinderen af udbuddet skulle bruge North Link 1's aktiver, en rimelig udbudsbetingelse i betragtning af, at de skotske myndigheder havde en klar interesse i, at de skibe, som allerede var til rådighed, blev udnyttet, frem for at de skulle beholde dem, uden at de blev brugt, eller på anden måde afhænde dem. Endvidere er det en neutral betingelse for de bydende, da alle bydende ville skulle betale den samme pris for brug af de samme skibe. Selv om dette krav er lovligt, kan det medføre en øget udgift i betjeningen af ruten. Det kan nemlig ikke udelukkes, at, hvis de bydende frit kunne vælge andre løsninger med hensyn til fartøjer, kunne det nedbringe de samlede nettoomkostninger til forpligtelserne til offentlig tjeneste.
- (224) Af disse årsager, og i overensstemmelse med ovenstående bedømmelse vedrørende CalMac<sup>(37)</sup>, kan Kommissionen ikke fastslå uden for enhver tvivl, at Altmark-kriterium 4 er opfyldt.

#### Konklusion

- (225) Da det ikke kan fastslås uden for enhver tvivl, at Altmark-kriterium 2 og 4 er opfyldt, anses kontrakten om offentlig tjeneste med NorthLink 2 for at indeholde elementer af statsstøtte.

### 5.2. STØTTENS KARAKTER

#### 5.2.1. ALMINDELIGE BETRAGTNINGER

- (226) Efter at det er fastslået, at betalingerne til CalMac, NorthLink 1 og NorthLink 2 udgør statsstøtte i henhold til traktatens artikel 87, stk. 1, skal Kommissionen bedømme, om der er tale om eksisterende støtte eller ny støtte. I denne henseende bør det bemærkes, at Kommissionen, da den indledte den formelle undersøgelsesprocedure, ikke behandlede spørgsmålet om, hvorvidt støtten skulle anses for ny eller eksisterende støtte.

- (227) Som anført ovenfor<sup>(38)</sup> fremgik det imidlertid i løbet af den formelle undersøgelsesprocedure, at en del af støtten muligvis kunne anses for eksisterende støtte på baggrund af ikrafttrædelsesdatoen for de lovbestemmelser, hvorved støtten blev indført. Kommissionen besluttede derfor at indlede samarbejdsproceduren som omhandlet i artikel 17 i procedureforordningen sideløbende med den formelle undersøgelsesprocedure.

- (228) I tilfælde af eksisterende statsstøtte er Kommissionen kun forpligtet til at kontrollere, om den er forenelig med fællesmarkedet på nuværende tidspunkt, og komme med anbefalinger til fremtidige ændringer. Ved ny støtte har Kommissionen derimod også pligt til at kontrollere, om den var forenelig med fællesmarkedet i fortiden.

- (229) I henhold til artikel 1, litra b), punkt i), i procedureforordningen som ændret, er eksisterende støtte »med forbehold af artikel 144 og 172 i akten vedrørende Østrigs, Finlands og Sveriges tiltrædelse, enhver form for støtte, der eksisterede inden traktatens ikrafttræden i den pågældende medlemsstat, dvs. støtteordninger og individuel støtte, som var trådt i kraft før og er blevet fortsat efter traktatens ikrafttræden«.

- (230) I henhold til artikel 4, stk. 1, i Kommissionens forordning (EF) nr. 794/2004 af 21. april 2004 om gennemførelse af Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93<sup>(39)</sup> (herefter »gennemførelsesforordningen«) »er en ændring i eksisterende støtte enhver ændring, der ikke er af rent formel eller administrativ art, der ikke kan påvirke vurderingen af støtteforanstaltningens forenelighed med fællesmarkedet«.

- (231) I henhold til fast retspraksis<sup>(40)</sup> bør ikke alle ændringer af eksisterende støtte anses for en ændring af den eksisterende støtte til ny støtte. I denne sag fastslog Retten i Første Instans, at »det er [...] kun i det tilfælde, hvor ændringen påvirker selve indholdet af den oprindelige ordning, at denne ordning bliver en ny støtteordning. Der kan imidlertid ikke være tale om en væsentlig ændring, når det nye element klart kan adskilles fra den oprindelige ordning.«

<sup>(38)</sup> Se ovenfor, betragtning 9.

<sup>(39)</sup> EUT L 140 af 30.4.2004, s. 1.

<sup>(40)</sup> Dom afsagt af Retten i Første Instans af 30.4.2002, forenede sager T-195/01 og T-207/01, Gibraltar mod Kommissionen, Sml. II, s. 2309.

<sup>(37)</sup> Se ovenfor, betragtning 178-198.

- (232) Retten i Første Instans har ligeledes præciseret, at »[...] spørgsmålet om, hvorvidt en støtte skal anses for ny eller en ændring beror på de bestemmelser, som hjemler støtten«<sup>(41)</sup>. Hvis de relevante lovbestemmelser ikke er blevet ændret med hensyn til karakteren af modtagernes fordel eller virksomhed, er der ikke tale om ny støtte.
- (233) Det bør derfor vurderes, i forhold til lovrammen og ordningens udvikling, hvorvidt der er foretaget væsentlige ændringer siden Det Forenede Kongeriges tiltrædelse af EU i 1973, som medfører, at der er tale om ny støtte. I retspraksis nævnes ændringer i fordelens karakter, støttens formål, støttemodtageren eller finansieringskilden.
- (234) Det bør også vurderes, om senere ændringer kan adskilles fra den oprindelige foranstaltning, eller om ændringer, der ikke kan adskilles fra den oprindelige foranstaltning, påvirker den oprindelige foranstaltnings faktiske indhold, dvs. fordelens art eller finansieringskilden, støttens formål eller retsgrundlag, støttemodtagerne eller rækkevidden af støttemodtagernes virksomhed, således at den som helhed er blevet omdannet til ny støtte.
- 5.2.2. CALMAC
- (235) CalMac har leveret færgetransportydelse til de vestsotske øer længe før Det Forenede Kongeriges tiltrædelse af Det Europæiske Fællesskab i 1973.
- (236) Det oprindelige retsgrundlag for støtten var § 2, stk. 1, i Highlands and Islands Shipping Services Act of 1960, som gav skotske ministre<sup>(42)</sup> mulighed for at yde tilskud/lån til personer, som ydede offentlige søtransport-tjenester. I henhold til lovens § 2, stk. 3, og § 2, stk. 4, skulle der gøres brug af en »forpligtelse« (som i praksis havde form af afledt ret), når et sådant tilskud/lån oversteg 10 000 GBP, og alle forpligtelser skulle godkendes af det skotske parlament<sup>(43)</sup>.
- (237) Ved § 45, stk. 1, i Transport (Scotland) Act of 2005, der trådte i kraft den 10. oktober 2005, blev disse bestemmelser i loven af 1969 ophævet, men i henhold til § 45, stk. 2, ville alle forpligtelser, der var indgået før den 10. oktober 2005, fortsat være i kraft. Det betød, at den forpligtelse, der var dateret den 7. april 1995, hvorved forpligtelserne til offentlig tjeneste blev overdraget til CalMac, fortsat var gældende efter loven af 2005's ikrafttræden.
- (238) Siden den 1. oktober 2006, hvor omstruktureringen af CalMac-koncernen fandt sted, og der blev oprettet en ny retlig enhed, som skulle drive ruten Gourock-Dunoon, har kompensationen for forpligtelserne til offentlig tjeneste på denne rute været ydet i henhold til § 70, stk. 1, i Transport (Scotland) Act of 2001 som ændret ved Transport Scotland Act of 2005.
- (239) Indtil 1. oktober 1997, hvor færgeforbindelseskontrakten for Clyde og Hebriderne trådte i kraft, blev forpligtelserne til offentlig tjeneste specificeret i årlige skrivelser til CalMac fra de skotske ministre (regelmæssighed, hyppighed, kapacitet, tariffer og støttebeløb).
- (240) Siden 1. oktober 2007 er forpligtelserne til offentlig tjeneste blevet specificeret i den kontrakt om offentlig tjeneste, som var resultat af en offentlig udbudsprocedure. Dette gælder dog ikke for Gourock-Dunoon-ruten.
- (241) Hvad angår Gourock-Dunoon-ruten, er kravene i forbindelse med tilskuddene siden 1. oktober 2007 blevet fastsat administrativt på grundlag af de skotske ministres godkendelse af selskabets årlige finansplaner og den skotske regerings kontrol i løbet af året af faktiske underskudskrav.
- (242) På baggrund af ovenstående er det Kommissionens opfattelse, at formålet med støtteordningen tydeligvis er uændret, siden ordningen blev indført. Formålet er at levere færgetransportydelse mellem de skotske øer.
- (243) At retsgrundlaget for ordningen har udviklet sig, har ikke medført faktiske ændringer af arten af den fordel, som CalMac har haft siden 1973. CalMac har kontinuerligt modtaget underskudsstøtte, kapitalstøtte og lån (til anløbsbroer, havneinfrastruktur og skibe). Kilden til denne finansiering er heller ikke ændret, da alle midler stadig kommer fra det nationale budget.
- (244) Det årlige kompensationsbeløb er steget regelmæssigt, men disse stigninger bør ikke anses for ny støtte. Som Domstolen har fastslået<sup>(44)</sup>, »[...] kan spørgsmålet om, hvorvidt der er blevet indført en ny støtteforanstaltning eller sket en ændring af en eksisterende støtteordning, når støtten har hjemmel i en tidligere lovgivning, som ikke er blevet ændret, ikke vurderes på grundlag af støttens størrelse og navnlig ikke på grundlag af det støttebeløb, som der på forskellige tidspunkter er tale om for den pågældende virksomhed«.

(41) Dom afsagt af Retten i Første Instans af 9.8.1994, sag C-44/93, *Namur-Les Assurances du Crédit SA*, Sml. I, s. 03829.

(42) Før kompetenceoverdragelsen i 1999 Scottish Office, et ministerium under Det Forenede Kongeriges regering.

(43) Før kompetenceoverdragelsen Det Forenede Kongeriges parlament.

(44) Se fodnote 41.



(245) Det er Kommissionens holdning, at de stigende støttebeløb er en følge af øgede finansielle behov hos leverandøren af den offentlige tjeneste under opfyldelsen af de relevante forpligtelser, hvorimod forpligtelserne, støtteordningerne og ændringerne af retsgrundlaget for kompensationen ikke har undergået faktiske ændringer.

(246) Støttemodtageren har været den samme, siden ordningen trådte i kraft. Selv om CalMac gennemgik en omstrukturingsproces i 2006, har selskabet altid været den eneste støttemodtager og har altid været et helejet offentligt selskab. I 2006 blev dets aktiver i form af skibe og landfaciliteter adskilt fra færgedriften. Denne ændring kan ikke anses for en ændring af støttemodtagerne, da de to separate retlige enheder stadig er de eneste deltagere i kompensationsordningen. Denne retlige adskillelse er en teknisk ændring, som ikke medfører en faktisk ændring af støttemodtageren.

(247) På samme måde skal det også ses som en teknisk ændring, som ikke medfører en faktisk ændring af støttemodtageren, at driften af færgefarten til Hebriderne og Clyde blev overdraget til to adskilte retlige enheder (CalMac Ferries Ltd og Cowal Ferries Ltd, to helejede datterselskaber af David MacBrayne Ltd).

(248) Der er sket nogle justeringer af den samlede færgebetjening og de ruter, som CalMac driver. Der er kommet et par nye forbindelser, og et par ruter er blevet lukket. En af disse justeringer var f.eks. en følge af, at der blev åbnet en ny bro, som gjorde den eksisterende forbindelse overflødig. Kommissionen mener, at der er tale om tekniske ændringer, som har til formål at tilpasse den offentlige tjeneste, der tilbydes, til befolkningens behov. Justeringerne ændrede ikke ordningens overordnede formål. Forpligtelserne til offentlig tjeneste defineres som en helhed, og begrænsede tekniske justeringer af de pågældende ruter medfører ikke faktiske ændringer af ordningens indhold.

(249) Af ovenstående grunde har Kommissionen under sin undersøgelse konkluderet, at støtteordningen vedrørende CalMac udgør eksisterende støtte<sup>(45)</sup>, og indledt samarbejdsproceduren i henhold til procedureforordningens artikel 17 sideløbende med den formelle undersøgelsesprocedure. Den underrettede medlemsstaten om sin konklusion og gav udtryk for den foreløbige opfattelse, at visse aspekter af ordningen ikke længere var forenelige med fællesmarkedet. Medlemsstatens myndigheder fik mulighed for at fremsætte deres bemærkninger til denne foreløbige opfattelse.

<sup>(45)</sup> En tilsvarende betragtning kan findes i Kommissionens beslutning af 28.1.2009 i sag E 4/2007 — Frankrig — *Différenciation des «redevances par passager» sur certains aéroports français*, især afsnit 4.

(250) Da statsstøtteordningen, der begunstiger CalMac, er eksisterende støtte, skal spørgsmålet om, hvorvidt den er forenelig med fællesmarkedet, udelukkende vurderes på grundlag af den nuværende situation<sup>(46)</sup>, og Kommissionen er ikke forpligtet til at vurdere, om den støtte, som er blevet ydet til CalMac i fortiden, er forenelig med fællesmarkedet.

### 5.2.3. NORTHLINK

(251) De beløb, som blev udbetalt til NorthLink 1 inden for kontrakten om offentlig tjeneste vedrørende driften af ruterne til de nordlige øer i perioden 2002-2006 og inden for tillægsprotokollen, udgør tydeligvis ny støtte, da NorthLink 1 ikke udførte aktiviteter vedrørende offentlig tjeneste på disse ruter før 2002.

(252) Også betalingerne til NorthLink 2 udgør ny støtte, uanset om NorthLink 1 og NorthLink 2 skal betragtes som separate støttemodtagere, eller NorthLink 2 blot bør anses for en videreførelse af NorthLink 1.

(253) Derfor bør al støtte, der er udbetalt fra og med 2002 til NorthLink 1 og NorthLink 2, anses for ny støtte.

(254) Spørgsmålet om, hvorvidt ordningen er forenelig med fællesmarkedet, skal derfor vurderes for perioden efter 2002.

### 5.3. FORENELIGHED

#### 5.3.1. ANVENDELIGHEDEN AF TRAKTATENS ARTIKEL 86, STK. 2

(255) Traktatens artikel 86, stk. 2, er retsgrundlaget for en vurdering af den støtte, der er ydet til CalMac, NorthLink 1 og NorthLink 2.

(256) I henhold til traktatens artikel 86, stk. 2, skal det vurderes, hvorvidt:

— færgedriften i Skotland udgør en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse og er klart defineret som sådan af Det Forenede Kongeriges myndigheder (definition)<sup>(47)</sup>;

— CalMac, NorthLink 1 og NorthLink 2 af medlemsstaten udtrykkeligt har fået overdraget at udføre denne tjenesteydelse og er underlagt tilsyn med udførelsen af deres opgaver (mandat og tilsyn);

<sup>(46)</sup> Dvs. situationen fra den dato, hvor kontrakten om offentlig tjeneste af 2007 med CalMac trådte i kraft, bortset fra Gourock-Dunoon-ruten, hvor den relevante situation går tilbage til rutens start.

<sup>(47)</sup> Desuden skal kontrakten om offentlig tjeneste være indgået på et ikke-diskriminerende grundlag i henhold til forordningen om cabotageejlads.

— Finansieringen står i rimeligt forhold til nettoudgifter forbundet med udførelsen af offentlig tjeneste, når der også tages hensyn til andre direkte eller indirekte indtægter af den offentlige tjeneste, og medfører ikke unødige fordrejninger af konkurrencen eller påvirker samhandelen (proportionalitet).

5.3.2. ANVENDELSEN AF RAMMEBESTEMMELSERNE FOR TJENESTEYDELSER AF ALMINDELIG ØKONOMISK INTERESSE <sup>(48)</sup>/BESLUTNINGEN OM TJENESTEYDELSER AF ALMINDELIG ØKONOMISK INTERESSE <sup>(49)</sup>

- (257) Beslutningen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse har, siden den trådte i kraft, på visse betingelser fritaget offentlig kompensation for udførelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fra anmeldelsespligten. I rammebestemmelserne om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse fastsættes betingelserne for foreneligheden af foranstaltninger, som er underlagt anmeldelsespligt, gældende fra ikrafttrædelsen.
- (258) Rammebestemmelserne om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse udelukker i punkt 3 udtrykkeligt transportsektoren og finder derfor ikke anvendelse i denne sag. <sup>(50)</sup> På baggrund af den overordnede sammenhæng, nemlig anvendelsen af traktatens artikel 86, stk. 2, kan de fortolkningsmæssige principper, der er opstillet heri, imidlertid være til hjælp i vurderingen af, om de foranstaltninger, som analyseres, er forenelige.
- (259) Beslutningen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse omfatter derimod sø- og lufttransport. I beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure blev en eventuel anvendelse af beslutningen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse nævnt, og Kommissionen gav udtryk for den foreløbige opfattelse, at den tilsyneladende ikke fandt anvendelse i denne sag.
- (260) Artikel 2 i beslutningen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse indeholder to undtagelser fra anmeldelsespligten, som kan være relevante i denne sag:
- »a) kompensation for offentlig tjeneste ydet til virksomheder, hvis gennemsnitlige årsomsætning før skat, alle aktiviteter iberegnet, udgjorde under 100 mio. EUR i de to regnskabsår forud for det regnskabsår, hvori de fik overdraget tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, og som modtager en kompensation for den pågældende tjeneste på under 30 mio. EUR om året«

»c) kompensation for offentlig tjeneste i form af luft- eller søtransport til og fra øer, når den gennemsnitlige årlige trafik på ruten i de to regnskabsår, der går forud for det år, hvori tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse blev overdraget, ikke overstiger 300 000 passagerer«.

- (261) Spørgsmålet om, hvilken enhed der skulle tages i betragtning ved anvendelsen af betingelse a) (CalMac, NorthLink1 og NorthLink2 hver for sig eller samlet), blev rejst i beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure.
- (262) Kommissionen bemærker, at både CalMac og NorthLink 2 på nuværende tidspunkt modtager over 30 mio. EUR om året i kompensation for driften af de respektive søtransportruter <sup>(51)</sup>. Betingelse a) er derfor ikke opfyldt.
- (263) Hvad angår NorthLink 2, viser de seneste tal en trafik på 301 000 i 2004/2005 for de to ruter, selskabet driver. For CalMacs vedkommende er tallene langt højere. Derfor er betingelse c) heller ikke opfyldt.
- (264) Kommissionen kan derfor bekræfte sin foreløbige vurdering, nemlig at beslutningen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse ikke finder anvendelse i denne sag.

5.3.3. EKSISTERENDE STØTTE YDET TIL CALMAC

5.3.3.1. *Definition*

a) **Hebriderne og Clyde (ekskl. Gourock-Dunoon)**

- (265) Som tidligere anført (se ovenfor, afsnit 5.2) er det kun den aktuelle situation, der er relevant for vurderingen af, om den støtte, der er ydet til CalMac, er forenelig med fællesmarkedet, da der er tale om eksisterende støtte. Derfor er det kun bestemmelserne i kontrakten af 2007 om offentlig tjeneste, der skal vurderes vedrørende alle ruter bortset fra Gourock-Dunoon, som ikke er omfattet af kontrakten. I henhold til den samarbejdsprocedure, der er omhandlet i traktatens artikel 88, stk. 1, har Kommissionen indhentet alle de nødvendige oplysninger hos Det Forenede Kongerige med henblik på gennemgangen af den eksisterende støtteordning.
- (266) Ovenstående vurdering med hensyn til opfyldelsen af Altmark 1-kriteriet gælder også her. Kontrakten af 2007 om offentlig tjeneste, som var resultat af en åben og gennemsigtig offentlig udbudsprocedure, er i overensstemmelse med artikel 4 i forordningen om cabotagesejlads, der angiver, hvilke specifikationer der skal indgå i definitionen, nemlig hvilke havne der skal anløbes, regelmæssighed, kontinuitet, hyppighed, kapacitet, tariffer og bemanning.

<sup>(48)</sup> Fællesskabsrammebestemmelser for statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste (EUT C 297 af 29.11.2005, s. 4).

<sup>(49)</sup> Se betragtning 119.

<sup>(50)</sup> I denne forbindelse henvises i statsstøttereglerne for lufttransportsektoren allerede specifikt til principperne i rammebestemmelserne om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (se punkt 67 og fodnote 2 i Kommissionens meddelelse af 9.12.2005 »EF-retningslinjer for finansiering af lufthavne og statslig startstøtte til luftfartsselskaber, som opererer fra regionale lufthavne« (EUT C 312 af 9.12.2005, s. 1)).

<sup>(51)</sup> I regnskabsåret 2007/2008 fik CalMac og NorthLink 2 udbetalt henholdsvis 45,3 og 30,0 mio. GBP i kompensation (jf. ovenfor, tabel 1 og 4).

- (267) Ifølge kontrakten om offentlig tjeneste er operatørens forpligtelser ikke til hinder for, at denne kan bruge skibene til andre formål, forudsat at forpligtelsen til at levere tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse er blevet opfyldt og fortsat opfyldes. I praksis giver dette f.eks. operatøren mulighed for at transportere erhvervskøretøjer, der er en aktivitet, som ikke er omfattet af dennes opgaver i forbindelse med offentlig tjeneste. Denne betingelse udgør på ingen måde en åbenbar fejl i definitionen af de tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, som er pålagt CalMac, da den vedrører aktiviteter, som ligger uden for definitionen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, som CalMac må udføre på kommercielle vilkår (uden statsstøtte).
- b) Gourock-Dunoon**
- (268) Da Gourock-Dunoon-ruten ikke indgik i kontrakten af 2007 om offentlig tjeneste, er retsgrundlaget for den kompensation, som vedrører denne rute, fortsat Highlands and Islands Shipping Services Act af 1960, som ændret ved § 70 i Transport (Scotland) Act 2001 og ved § 45 i Transport (Scotland) Act 2005.
- (269) Forpligtelserne til offentlig tjeneste vedrørende denne rute og den tilhørende kompensation vedrører kun passagertransport og omfatter ikke erhvervskøretøjer. CalMac må imidlertid gerne levere transportydelse til erhvervskøretøjer på rent kommercielle vilkår.
- (270) Definitionen af forpligtelserne til offentlig tjeneste er ikke i overensstemmelse med artikel 4 i forordningen om cabotagesejlads. De grundlæggende egenskaber ved den offentlige tjeneste, såsom hvilke havne der skal anløbes, regelmæssighed, kontinuitet, hyppighed, kapacitet, tariffer og bemanding, er nemlig ikke formelt defineret i en retsakt.
- (271) Interesserede parter har gjort gældende, at definitionen af forpligtelserne til offentlig tjeneste på Gourock-Dunoon-ruten udgør en åbenbar fejl i forhold til en konkurrerende tjeneste. Der er nemlig et andet selskab – Western Ferries – som leverer transportydelse (passager-, bil- og godstransport) på en tilsvarende rute, hvor det betjener stort set de samme områder, selv om ruterne starter og ender forskellige steder. McGill's Buses (et lokalt busselskab) har oprettet en busforbindelse fra Dunoon bymidte, der kører gående passagerer direkte til Western Ferries' færge og sætter passagerer af i Glasgow bymidte via Gourock.
- (272) Det Forenede Kongerige har udleveret pålidelige oplysninger om hensigtsmæssigheden af en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse for passagertransporten på denne rute. De anerkender ganske vist, at McGill's Buses og Western Ferries leverer en »gennemgående« forbindelse for gående passagerer på et meget begrænset antal afgang, men deres egenskaber med hensyn til hyppighed, belejlighed, rejsetid, integreret transport, pålidelighed og passageradgang betyder, at de ikke kan erstatte den forbindelse, som CalMac tilbyder. Der er således en solid økonomisk og social begrundelse for offentlig støtte til passagertransport fra bymidte til bymidte.
- (273) CalMacs forbindelse har større hyppighed – 18 returafgange på hverdage sammenlignet med de otte returafgange (hovedsagelig i spidsbelastningsperioderne), som tilbydes af McGill's Buses, og sidstnævnte kører ikke om søndagen. Den samlede rejsetid er kortere på CalMacs forbindelse, især uden for spidsbelastningsperioderne (i nogle tilfælde er rejsetiden med McGill op til 50 % længere). Desuden er CalMacs forbindelse i vidt omfang tilpasset togforbindelsen til Glasgow, hvilket ikke er tilfældet med Western Ferries' sejlplan. CalMac-forbindelsen er også mindre udsat for forsinkelser og afbrydelser end den konkurrerende bus-færge-forbindelse (f.eks. kan tekniske problemer med busserne eller forsinkelser på grund af trafikpropper eller vejarbejde påvirke den konkurrerende forbindelses pålidelighed og rejsetid).
- (274) Western Ferries anerkender selv, at »fremtiden for en subsidieret forbindelse til Dunoon kun kan være en fortsættelse af forpligtelserne til offentlig tjeneste i form af en ren passagerforbindelse med en eller flere rene passagerfærger«. Western Ferries varetager på nuværende tidspunkt 68 % af passagertrafikken og 86-88 % af erhvervs- og biltrafikken. Det fortæller, at CalMac spiller en vigtig rolle i passagertrafikken og en mindre rolle i erhvervs- og biltrafikken.
- (275) Kommissionens rolle i henhold til EF-traktatens artikel 86, stk. 2, skal være begrænset til at kontrollere, om der er åbenbare fejl i definitionen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse. Selv om der er en anden konkurrerende forbindelse til passagertrafikken på den samme rute, kan denne ikke erstatte CalMac-forbindelsen, og sidstnævntes særlige egenskaber berettiger ikke til at konkludere, at der er begået en åbenbar fejl i definitionen af forpligtelserne til offentlig tjeneste.
- (276) Et relateret spørgsmål, som Western Ferries har rejst, er, at CalMac har ret til at drive kombinerede bil- og passagerfærger på denne rute, hvorimod forpligtelserne til offentlig tjeneste udelukkende dækker passagertrafik. Western Ferries hævder, at dette medfører krydssubsidiering og unfair konkurrence, og at forpligtelserne til offentlig tjeneste derfor bør overdrages med udgangspunkt i en ren passagerfærge.
- (277) I henhold til EF-traktatens artikel 86, stk. 2, kan dette ikke anses for en åbenbar fejl i definitionen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse. Operatører, der er pålagt forpligtelser til offentlig tjeneste, kan også udføre kommercielle aktiviteter, som ikke modtager tilskud. Såfremt de udfører kommercielle aktiviteter, skal de opfylde visse krav som f.eks. adskillelse af regnskaberne, en passende fordeling af fælles udgifter og ingen krydssubsidiering mellem de to former for aktiviteter.

(278) Såfremt disse krav er opfyldt i denne sag, kan Kommissionen ikke kræve, at tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse udføres med en ren passagerfærge. Det kan ikke benægtes, at de kommercielle aktiviteter og offentlig tjeneste-aktiviteterne er meget tæt forbundne i denne sag, idet de samme skibe anvendes samtidig til begge former for færgedrift, og at størstedelen af udgifterne er fælles. Dette viser, at der er behov for særlig overvågenhed med hensyn til adskillelse af regnskaber og systemet for fordeling af udgifter<sup>(52)</sup>. Det betyder dog ikke, at der er tale om en åbenbar fejl i definitionen af den offentlige tjeneste.

(279) Det kan konkluderes, at definitionen af forpligtelserne til offentlig tjeneste ikke er i overensstemmelse med artikel 4 i forordningen om cabotagesejlads. De grundlæggende egenskaber ved den offentlige tjeneste, såsom hvilke havne der skal anløbes, regelmæssighed, kontinuitet, hyppighed, kapacitet, tariffer og bemanning, er nemlig ikke formelt defineret i en retsakt. Derfor udgør den nuværende definition af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse vedrørende driften af Gourock-Dunoon-ruten en åbenbar fejl.

(280) I princippet er det imidlertid muligt og lovligt i fremtiden at definere en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse for passagertransport på denne rute, ligesom det er muligt for operatøren at udføre kommercielle aktiviteter ved brug af en kombineret passager-/bilfærge. Dette ville ikke i sig selv udgøre en åbenbar fejl, hvis blot egenskaberne er nøjagtigt defineret i en retsakt.

(281) Som anført ovenfor underrettede Det Forenede Kongerige Kommissionen om, at det, som gennemførelse af en passende foranstaltning, agtede at indlede et nyt åbent, gennemsigtigt og ikke-diskriminerende offentligt udbud om en kontrakt om offentlig tjeneste udelukkende vedrørende passagertransport på denne rute.

(282) Det er derfor op til Det Forenede Kongerige at sikre, at dette offentlige udbud indeholder en passende definition af forpligtelserne til offentlig tjeneste, som er forenelig med traktatens artikel 86, stk. 2. Kommissionen vil overvåge, om den passende foranstaltning, som Det Forenede Kongerige har accepteret, gennemføres korrekt.

#### 5.3.3.2. Mandat

##### a) Hebriderne og Clyde (ekskl. Gourock-Dunoon)

(283) Der er tilsyneladende ingen tvivl om, at CalMac udtrykkeligt er blevet overdraget udførelsen af den pågældende offentlige tjeneste. Kontrakten af 2007 om offentlig tjeneste indeholder nøjagtige angivelser vedrørende de tjenesteydelser, som CalMac skal levere, og hvordan offentlig tjeneste-opgaven kan ændres.

(284) Kontrakten om offentlig tjeneste indeholder også klare bestemmelser om kontrollen af udførelsen af den offentlige tjeneste, idet CalMac forpligtes til regelmæssigt at fremsende detaljerede oplysninger til den skotske regering om driften af ruterne. Der er eksempelvis præstationsindikatorer, som bedømmes regelmæssigt. Hvis præstationsnormerne ikke opfyldes, kan tilskuddet reduceres tilsvarende.

##### b) Gourock-Dunoon

(285) Hvad Gourock-Dunoon ruten angår, mener Kommissionen ikke, at CalMac korrekt er blevet overdraget driften af denne rute. Ud over at tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse på nuværende tidspunkt ikke er defineret godt nok, er der nemlig heller ingen klare lovbestemmelser, hvori betingelserne for CalMacs levering af denne tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse er fastlagt. Der er heller ingen klare bestemmelser for beregningen af kompensationen eller præstationsindikatorer, som f.eks. ville påvirke det årlige tilskud. Derfor er overdragelsen af denne rute til CalMac på nuværende tidspunkt for uklar og vag.

(286) Det påhviler Det Forenede Kongeriges myndigheder inden for det nye offentlige udbud om en kontrakt om offentlig tjeneste udelukkende vedrørende passagertransport på denne rute at sikre, at forpligtelserne til offentlig tjeneste klart overdrages til vinderen af udbuddet.

#### 5.3.3.3. Proportionalitet

##### a) Hebriderne og Clyde (ekskl. Gourock-Dunoon)

(287) Da den statsstøtte, der er ydet til CalMac indtil nu, anses for at være eksisterende støtte, er Kommissionen ikke forpligtet til at vurdere, om der tidligere er sket en overkompensation af CalMacs forpligtelser til offentlig tjeneste. Vurderingen må derfor være fremadrettet. Det skal udelukkende vurderes, hvorvidt bestemmelserne i kontrakten af 2007 om offentlig tjeneste i tilstrækkelig grad sikrer mod overkompensation og konkurrenceskadelig adfærd fra CalMacs side.

(288) Som nævnt ovenfor<sup>(53)</sup> blev det offentlige udbud gennemført på en åben og gennemsigtig måde.

(289) Bestemmelserne i kontrakten om offentlig tjeneste er tilstrækkelige til at hindre overkompensation for udførelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste. Kompensationen er begrænset til driftsomkostninger minus driftsindtægter (inklusive en rimelig fortjeneste). De omkostninger, som der kan ydes kompensation for, er også defineret tydeligt i kontrakten om offentlig tjeneste.

<sup>(52)</sup> Jf. også i denne forbindelse betragtning 295-298 i denne beslutning.

<sup>(53)</sup> Se betragtning 178-198, der indeholder en vurdering af foreneligheden med Altmark-kriterium 4. Selv om denne betingelse ikke er opfyldt, anses udbuddet for at være tilstrækkeligt åbent og gennemsigtigt ifølge kriterierne i forordningen om cabotagesejlads.



- (290) Der er en tilbagebetalingsmekanisme, som sikrer, at de skotske myndigheder får størstedelen af en eventuel overkompensation tilbage. Kun et mindre beløb bliver ikke tilbagebetalt. Hvis der f.eks. er en overkompensation på 1 mio. GBP, vil CalMac kun beholde 275 000 GBP. Ved en overkompensation på 10 mio. GBP vil CalMac kun beholde 725 000 GBP. Formålet med dette system er at motivere CalMac til at nedbringe omkostningerne og øge effektiviteten. Der er tale om meget begrænsede beløb, som opfylder definitionen af en »rimelig fortjeneste« i rammebestemmelserne for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (punkt 18)<sup>(54)</sup>. Selv om rammebestemmelserne for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse ikke finder anvendelse i denne sag, mener Kommissionen, at de beløb af en eventuel overkompensation, som CalMac vil beholde, er meget begrænsede og står i rimeligt forhold til kompensationsbeløbet.
- (291) Endvidere er den fortjeneste, som er fastsat i kontrakten om offentlig tjeneste, resultatet af en udbudsprocedure, som har sikret, at fortjenesten ligger på et rimeligt niveau.
- (292) Der indgår også en bestemmelse i kontrakten om offentlig tjeneste, der sikrer, at det tilskud, der ydes i henhold til kontrakten, reduceres i forhold til en eventuel yderligere offentlig støtte, som leverandøren af den offentlige tjeneste måtte modtage fra andre kilder.
- (293) Det kan konkluderes, at kontrakten om offentlig tjeneste indeholder tilstrækkelig sikring mod overkompensation for udførelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste.
- (294) Ud over spørgsmålet om overkompensation har Kommissionen desuden, på baggrund af de klager, der er kommet om dette aspekt, vurderet, hvorvidt kontrakten om offentlig tjeneste indeholder tilstrækkelig sikring mod konkurrenceskadelig adfærd fra CalMacs side, som kunne forårsage urimelige konkurrenceforvridninger. Dette ville f.eks. være tilfældet, hvis CalMac var i stand til vedvarende at underbyde konkurrenternes priser og herved drive dem ud af markedet.
- (295) Det skal i denne forbindelse understreges, at der på nuværende tidspunkt ingen konkurrence er på disse ruter. Desuden indeholder kontrakten om offentlig tjeneste strenge betingelser om fastsættelsen af billetpriser. Kontrakten indeholder en fortegnelse over priserne for 2007/08 og en bestemmelse om, at en eventuel revision af priserne skal ske i samråd med de skotske myndigheder. Det ville bl.a. udgøre en overtrædelse af bestemmelserne i kontrakten om offentlig tjeneste, hvis CalMac ensidigt og uberettiget sænkede priserne for at drive eksisterende konkurrenter ud af markedet eller udelukke potentielle konkurrenter fra at komme ind på markedet. CalMac kan heller ikke kræve yderligere kompensation for en indtægtsnedgang, som skyldes rabatter eller sænkning af de priser, som er opført i den offentliggjorte pristabel. Dette forhindrer også en eventuel konkurrenceskadelig prisadfærd.
- (296) En anden mulig konkurrencefordrejning ville være, hvis leverandøren af den offentlige tjeneste på egen hånd kunne ændre eller udvide sin offentlige tjeneste i betydelig grad, f.eks. ved at tilføje nye ruter eller øge hyppigheden i væsentligt omfang. Hvis CalMac automatisk ville være berettiget til yderligere kompensation for disse ekstra tjenesteydelser, kunne dette medføre en uberettiget konkurrenceforvridning ud over, hvad der med rimelighed kan accepteres som modydelse for opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste.
- (297) I henhold til bestemmelserne i kontrakten om offentlig tjeneste skal de skotske ministre høres og give deres godkendelse, før der kan foretages større ændringer af de offentliggjorte sejlplaner og hyppigheden eller af de tjenesteydelser, der indgår i aftalen.
- (298) Der er også specifikke bestemmelser i kontrakten om offentlig tjeneste, der forbyder leverandøren af offentlig tjeneste at krydssubsidiere mellem dennes aktiviteter vedrørende offentlig tjeneste og andre aktiviteter, og som kræver, at alle transaktioner mellem CalMac og dets datterselskaber udføres ud fra armslængdeprincippet.
- (299) Næsten alle CalMacs aktiviteter er omfattet af kontrakten om offentlig tjeneste. Ikke desto mindre skal der, for at sikre gennemsigtighed, være en adskillelse af regnskabet for dets aktiviteter vedrørende offentlig tjeneste og regnskabet for dets øvrige, kommercielle aktiviteter i overensstemmelse med bestemmelserne i direktivet om gennemsigtighed<sup>(55)</sup>.
- (300) I henhold til betingelserne i kontrakten om offentlig tjeneste skal CalMac hvert år aflægge beretning om de faktiske udgifter, der er afholdt i forbindelse med udførelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste. Med denne opgørelse over det faktiske resultat isoleres udgifterne forbundet med den offentlige tjeneste fra CalMacs øvrige aktiviteter. På denne måde sikres det, at de offentlige midler, som tildeles CalMac, og anvendelsen af disse midler er klart adskilt fra CalMacs øvrige aktiviteter. Ifølge bestemmelserne i kontrakten om offentlig tjeneste skal der føres klare, separate og gennemskelige regnskaber for finansieringen og driften af aktiviteterne i forbindelse med offentlig tjeneste.

<sup>(54)</sup> Hvis overkompensationen udgør 10 mio. GBP (et meget usandsynligt scenario uden fortilfælde) ville de 725 000 GBP, som CalMac ville beholde, kun udgøre ca. 1,7 % af den årlige kompensation, som CalMac fik udbetalt i 2007/2008, og en langt lavere andel af de samlede indtægter.

<sup>(55)</sup> Kommissionens direktiv 2006/111/EF af 16.11.2006 om gennemsigtigheden af de økonomiske forbindelser mellem medlemsstaterne og de offentlige virksomheder og om den finansielle gennemsigtighed i bestemte virksomheder (kodificeret udgave), EUT L 318 af 17.11.2006, s. 17.



- (301) For at sikre, at de udgifter, der afholdes i forbindelse med tjenesterne vedrørende offentlig tjeneste, holdes klart adskilt fra de udgifter, der afholdes i forbindelse med andre aktiviteter, er det også nødvendigt at have et passende system for fordelingen af de udgifter, der er fælles for de to former for aktiviteter.
- (302) Kontrakten om offentlig tjeneste angiver i detaljer alle de udgifter, som der kan kompenseres for. Ud over underskudsstøtten, der skal dække alle driftsomkostningerne forbundet med driften af den offentlige tjeneste (f.eks. omkostninger til leje af CMAL's skibe, omkostninger til besætning, brændstof, afgifter for brug af terminaler, billettering, forsikring osv.), kan støtten suppleres i tilfælde af uventede stigninger i brændstofpriserne samt kapitaludgifter (f.eks. erhvervelse af aktiver med henblik på udførelse af aktiviteterne i forbindelse med offentlig tjeneste, havnearbejde med samme formål osv.). Alle omkostninger, der er dækket af underskudsstøtten, er fastlagt i detaljer i basisscenariet, og betingelserne for anvendelse og fastsættelse af eventuelle ekstrabeløb til brændstof samt kapitaludgifter er præcist defineret i kontrakten om offentlig tjeneste.
- (303) Kontrakten om offentlig tjeneste er derfor tilstrækkelig tydelig, hvad angår fordelingen af udgifter mellem aktiviteterne vedrørende offentlig tjeneste og andre aktiviteter.
- (304) I overensstemmelse med normal praksis vedrørende eksisterende støtteordninger vil Kommissionen fortsat overvåge CalMacs aktiviteter og navnlig overvåge, om der er en korrekt fordeling af udgifter, om krydssubsidiering undgås, og om der er fuld gennemskuelse med hensyn til adskilte regnskaber.
- (305) Kommissionen ser i denne forbindelse med positive øjne på, at Det Forenede Kongerige agter at gennemføre en offentlig høring af interesserede parter i tilfælde af væsentlige ændringer af CalMacs forpligtelser til offentlig tjeneste vedrørende ruterne til Hebriderne og Clyde. De vil desuden kræve, at CalMac udarbejder adskilte, reviderede resultatopgørelser for aktiviteter vedrørende offentlig tjeneste og kommercielle aktiviteter fra og med regnskabsåret 2009-2010, og agter at indføre disse krav i alle fremtidige kontrakter om offentlig tjeneste for færgeforbindelser til Hebriderne og Clyde.
- b) Gourock-Dunoon**
- (306) Western Ferries hævdede, at en ren passagerforbindelse med en ren passagerfærges ville spare skatteydernes penge ved at reducere det årlige støttebeløb til CalMac. Der er imidlertid ikke noget krav i traktatens artikel 86, stk. 2, om, at medlemsstaten skal vælge den mest omkostnings-effektive måde til levering af den offentlige tjeneste.
- (307) I Gourock-Dunoon-rutens tilfælde er der ingen klare foranstaltninger med henblik på at undgå overkompensation, ingen udtrykkelig sikring mod konkurrenceskadelig adfærd eller krydssubsidiering og ingen formelle krav om adskillelse af regnskaber eller foranstaltninger til fordeling af udgifter.
- (308) Derfor er der for Gourock-Dunoon-rutens vedkommende ikke tilstrækkelig garanti for, at støtten står i rimeligt forhold til CalMacs forpligtelser til offentlig tjeneste, og det er derfor påkrævet med passende foranstaltninger for at gøre støtten forenelig i fremtiden.
- (309) Det Forenede Kongeriges myndigheder indvilgede i, som en passende foranstaltning, at iværksætte en offentlig udbudsprocedure. I forbindelse med den eksisterende støtteordning for denne rute er det Kommissionens holdning, at Det Forenede Kongeriges myndigheder, når de gennemfører den offentlige udbudsprocedure, skal sikre, at dette udbud om en kontrakt om offentlig tjeneste i form af ren passagertransport på Gourock-Dunoon-ruten indeholder klare foranstaltninger med henblik på at undgå overkompensation og udtrykkeligt sikrer mod konkurrenceskadelig adfærd og krydssubsidiering samt indeholder en forpligtelse til at gennemføre en offentlig høring af interesserede parter ved større ændringer af offentlig tjeneste-opgaven. Der kræves ligeledes et formalt krav om adskillelse af regnskaber og passende foranstaltninger vedrørende fordeling af udgifterne.
- (310) I denne forbindelse ser Kommissionen desuden med positive øjne på Det Forenede Kongeriges myndighedsplaner om at gennemføre en offentlig høring af interesserede parter, såfremt der indføres væsentlige ændringer i CalMacs forpligtelser til offentlig tjeneste på Gourock-Dunoon-ruten. De vil også stille krav om, at CalMac udarbejder adskilte, reviderede resultatopgørelser for aktiviteter vedrørende offentlig tjeneste og kommercielle aktiviteter fra og med regnskabsåret 2009/2010, og agter at indføre disse krav i alle fremtidige kontrakter om offentlig tjeneste for færgeforbindelser på Gourock-Dunoon-ruten.
- 5.3.3.4. Konklusion vedrørende den eksisterende støtte**
- a) Hebriderne og Clyde (ekskl. Gourock-Dunoon)**
- (301) Tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse vedrørende driften af Clyde- og Hebride-ruterne, bortset fra Gourock-Dunoon, er klart defineret og korrekt overdraget til CalMac. Der er truffet tilstrækkelige foranstaltninger for at sikre, at den kompensation, der ydes til CalMac, står i rimeligt forhold til selskabets forpligtelser til offentlig tjeneste. Den statsstøtte, der ydes til CalMac til driften af disse ruter, er således forenelig med EF-traktatens artikel 86, stk. 2.
- b) Gourock-Dunoon**
- (302) Den offentlige tjeneste vedrørende driften af Gourock-Dunoon-ruten er ikke tilstrækkeligt klart defineret og er ikke blevet overdraget på en tilstrækkelig præcis og gennemsigtig måde. Der er ikke tilstrækkelige foranstaltninger til at sikre, at den kompensation, der ydes til CalMac, står i rimeligt forhold til selskabets forpligtelser til offentlig tjeneste. Den statsstøtte, der ydes til CalMac til driften af Gourock-Dunoon-ruten, er således uforenelig med traktatens artikel 86, stk. 2.

- (303) Kommissionen bemærker, at Det Forenede Kongeriges myndigheder under samarbejdsproceduren for eksisterende støtteordninger har accepteret som en passende foranstaltning at iværksætte et nyt åbent, gennemsigtigt og ikke-diskriminerende offentligt udbud om en kontrakt om offentlig tjeneste vedrørende en ren passagerforbindelse på denne rute efter de ovenfor anførte retningslinjer. I henhold til artikel 19 i procedureforordningen er medlemsstaten bundet af sin beslutning om at gennemføre den passende foranstaltning.
- (304) For at sikre, at den offentlige tjeneste på denne rute er forenelig med EF-traktatens artikel 86, stk. 2, skal foranstaltningen gennemføres under opfyldelse af følgende krav: Udbuddet og den efterfølgende kontrakt om offentlig tjeneste skal iværksættes inden for en rimelig periode, skal indeholde en klar og præcis definition af forpligtelserne til offentlig tjeneste, sikre et fuldt og detaljeret mandat til leverandøren af den offentlige tjeneste, indeholde passende foranstaltninger, der forhindrer overkompensation, krydssubsidiering og konkurrenceskadelig adfærd (herunder en forpligtelse til at gennemføre en offentlig høring af interesserede parter om større ændringer af offentlig tjeneste-opgaven) samt indeholde klare bestemmelser om fordeling af udgifter og adskillelse af regnskaber.
- (305) Af de ovenfor nævnte grunde må det, i overensstemmelse med procedureforordningens artikel 18, konkluderes, at den eksisterende støtte vedrørende denne rute ikke længere er forenelig med fællesmarkedet. I henhold til procedureforordningens artikel 18 skal de ovenfor nævnte passende foranstaltninger og den korrekte gennemførelse heraf sikre støttens fremtidige forenelighed med fællesskabsretten.
- (316) Ved brev af 15. maj 2009 har Det Forenede Kongeriges myndigheder forpligtet sig til at indlede de nødvendige procedurer for iværksættelsen af et offentligt udbud for denne rute inden udgangen af 2009 og herved accepteret de foreslåede foranstaltninger. Den efterfølgende kontrakt om offentlig tjeneste bør træde i kraft inden udgangen af juni 2011.
- (317) Kommissionen bemærker i denne forbindelse, at Det Forenede Kongeriges myndigheder agter at gennemføre en offentlig høring af interesserede parter i tilfælde af væsentlige ændringer af CalMacs forpligtelser til offentlig tjeneste vedrørende Gourock-Dunoon-ruten. De vil også stille krav om, at CalMac udarbejder adskilte, reviderede resultatopgørelser for aktiviteter vedrørende offentlig tjeneste og kommercielle aktiviteter fra og med regnskabsåret 2009/2010, og agter at indføre disse krav i alle fremtidige kontrakter om offentlig tjeneste vedrørende færgeforbindelser på Gourock-Dunoon-ruten.
- (318) På baggrund af ovenstående og i overensstemmelse med procedureforordningens artikel 19 tager Kommissionen til efterretning, at Det Forenede Kongeriges myndigheder accepterer de passende foranstaltninger, og mener, at ordningen vil være i overensstemmelse med traktatens artikel 86, stk. 2, såfremt de passende foranstaltninger gennemføres korrekt som beskrevet ovenfor. Ordningens forenelighed med EF-traktaten er således betinget af, at Kommissionen bekræfter, at de passende foranstaltninger, som er accepteret af Det Forenede Kongeriges myndigheder, er sat præcist og korrekt i værk af medlemsstaten.
- (319) Kommissionen vil nøje overvåge gennemførelsen af de ovenfor anførte passende foranstaltninger og anmoder Det Forenede Kongeriges myndigheder om regelmæssigt at underrette den om alle foranstaltninger, der træffes i gennemførelsesprocessen.
- (320) Kommissionen forbeholder sig ret til løbende at vurdere den eksisterende støtteordning i henhold til EF-traktatens artikel 88, stk. 1, og foreslå yderligere passende foranstaltninger, som fællesmarkedets funktion eller gradvise udvikling kræver.

#### 5.3.4. NORTHLINK

##### 5.3.4.1. Definition

###### a) NorthLink 1 (2002-2006)

- (321) Som anført ovenfor (jf. afsnit 5.2.3) udgør støtten til NorthLink 1 og NorthLink 2 ny støtte. Derfor har Kommissionen pligt til både at vurdere den aktuelle situation og vurdere foranstaltningens forenelighed, siden den første kontrakt om offentlig tjeneste blev indgået med NorthLink 1.
- (322) De relevante bestemmelser for vurderingen af, hvorvidt NorthLink 1's forpligtelser til offentlig tjeneste var korrekt defineret, indgår i artikel 4 i forordningen om cabotagesejlads, hvor det specifikt er angivet, hvad definitionen skal indeholde, nemlig hvilke havne der skal anløbes, regelmæssighed, kontinuitet, hyppighed, kapacitet, tariffer og bemanning.
- (323) Det står temmelig klart, at kontrakten om offentlig tjeneste for perioden 2002-2006 opfylder dette kriterium, da den indeholder en detaljeret definition af alle disse parametre. Opfordringen til at afgive bud specificerede bl.a. rutesammensætningen og minimumsantallet af afgange, kravet om kapacitet til godstransport (selv om den ikke er subsidieret) og dyretransport, minimumskrav til kapacitet (som mindst skal svare til den kapacitet, som P&O Ferries tilbyder) og de indledende tariffer, som ikke måtte være væsentlig højere end P&O Ferries' tariffer.

- (324) Kontrakten om offentlig tjeneste havde også en rimelig varighed på under seks år, hvilket er i overensstemmelse med Kommissionens fortolkning af forordningen om cabotagesejlads.
- (325) Med den ændringsprotokol, der blev undertegnet i 2004 som følge af NorthLink 1's finansielle problemer i 2003, blev selskabet blot bevilget ekstra underskudstilskud, og den medførte ingen væsentlige ændringer af den gældende definition af forpligtelserne til offentlig tjeneste.

#### b) NorthLink 2 (2006-2012)

- (326) Som allerede anført i beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure er det Kommissionens opfattelse, at de forpligtelser til offentlig tjeneste, der er overdraget til NorthLink 2, svarer til en lovlig tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse.
- (327) I lighed med den foregående kontrakt om offentlig tjeneste med NorthLink 1 fremgår det klart, at den anden kontrakt om offentlig tjeneste med NorthLink 2 også klart definerer alle parametre for forpligtelserne til offentlig tjeneste i overensstemmelse med artikel 4 i forordningen om cabotagesejlads. Opfordringen til at afgive bud specificerede bl.a. rutesammensætningen og minimumsantallet af afgang, kravet om ro-ro-kapacitet til godstransport (som i dette tilfælde også blev subsidiert) og dyretransport, minimumskrav til kapacitet (som mindst skal svare til den kapacitet, som NorthLink 1 tilbyder) og de indledende tariffer, som ikke måtte være væsentlig højere end NorthLink 1' tariffer.
- (328) Ligesom den foregående kontrakt med NorthLink 1 har denne kontrakt om offentlig tjeneste også en rimelig varighed på seks år, hvilket er i overensstemmelse med Kommissionens fortolkning af forordningen om cabotagesejlads.

#### 5.3.4.2. Mandat

##### a) NorthLink 1 (2002-2006)

- (329) Alt tyder på, at NorthLink 1 udtrykkeligt blev overdraget udførelsen af den pågældende offentlige tjeneste i perioden 2002-2006. Kontrakten om offentlig tjeneste indeholdt præcise angivelser af de tjenesteydelser, som NorthLink 1 skulle levere, og af, hvordan omfanget af forpligtelserne til offentlig tjeneste eventuelt kunne ændres.
- (330) Den skotske regerings transportgruppe overvågede NorthLink 1's præstation i forhold til betingelserne i såvel den originale kontrakt som i de reviderede kontrakter. NorthLink 1 sendte regelmæssigt rapporter om selskabets præstationer til dette organ.

##### b) NorthLink 2 (2006-2012)

- (331) Som i det også er tilfældet med NorthLink 1, står det klart, at NorthLink 2 udtrykkeligt blev overdraget udførelsen af den pågældende offentlige tjeneste i perioden 2006-2012. Kontrakten om offentlig tjeneste indeholder præcise angivelser af de tjenesteydelser, som NorthLink 2 skal levere, og af hvordan offentlig tjeneste-opgaven kan ændres.
- (332) Kontrakten om offentlig tjeneste indeholder klare bestemmelser om kontrollen af udførelsen af den offentlige tjeneste, idet NorthLink 2 forpligtes til regelmæssigt at fremsende detaljerede oplysninger til den skotske regering om driften af ruterne. Der er eksempelvis præstationsindikatorer, som bedømmes regelmæssigt. Hvis præstationsnormerne ikke opfyldes, kan tilskuddet reduceres tilsvarende.

#### 5.3.4.3. Proportionalitet

##### a) NorthLink 1 (2002-2006)

- (333) I modsætning til de tilskud, der blev ydet til CalMac, som udgør eksisterende støtte (jf. ovenfor, afsnit 5.2.2), udgør tilskuddet til NorthLink 1 og NorthLink 2 ny støtte. Derfor er det ikke tilstrækkeligt, at Kommissionen vurderer, hvorvidt bestemmelserne i den gældende kontrakt om offentlig tjeneste (for perioden 2006-2012) indeholder tilstrækkelig sikring mod overkompensation og eventuel konkurrenceskadelig adfærd fra operatørens side. Det er også nødvendigt at vurdere, hvorvidt der har været en overkompensation for NorthLinks forpligtelser til offentlig tjeneste fra og med 2002, og hvorvidt leverandøren af den offentlige tjeneste har anvendt nogen form for konkurrenceskadelig adfærd, som ville have øget udgifterne til opfyldelsen af dennes forpligtelser til offentlig tjeneste i et omfang, som ikke ville stå i rimeligt forhold til formålet med kontrakterne om offentlig tjeneste.
- (334) Det bør dog understreges, at vurderingen af foreneligheden er begrænset til en kontrol af, om der har været overkompensation eller eventuel konkurrenceskadelig adfærd, og at den, i modsætning til vurderingen ifølge Altmark-betingelse 4 af, om der foreligger statsstøtte, ikke beskæftiger sig med spørgsmålet om omkostnings-effektivitet eller omkostningsminimering. Når Kommissionen vurderer foreneligheden med traktatens artikel 86, stk. 2, har den ikke til opgave at kontrollere, om den offentlige tjeneste kunne have været leveret mere effektivt.
- (335) Som det fremgår af tabel 3 ovenfor, var nettoresultaterne fra NorthLink 1's aktiviteter vedrørende offentlig tjeneste positive i nogle år (2003/2004 og 2005/2006) og negative i andre år (2002/2003 og 2004/2005). Det samlede resultat af NorthLink 1's aktiviteter vedrørende offentlig tjeneste var i den periode, hvor selskabet drev ruterne til de nordlige øer (2002-2006), positivt med et resultat på 0,9 mio. GBP. Dette beløb svarer til et overskydende offentligt tilskud på gennemsnitligt 0,2 mio. GBP om året.

- (336) Det skal for det første bemærkes, at de tal, som Det Forenede Kongeriges myndigheder har udleveret, er resultatet af en regnskabsmæssig analyse på grundlag af de vedtægtsmæssige regnskaber. En uafhængig ekstern revisor har godkendt disse resultater med hensyn til den anvendte metode, regnskabsmæssige detaljer og resultatopgørelsens indhold. Der er ikke fundet betydelige forskelle mellem de beløb, som er indberettet, og NorthLink 1's relevante regnskaber og optegnelser. Tallene er tilstrækkeligt godtgjort og er troværdige <sup>(56)</sup>.
- (337) Det gennemsnitlige årlige overskydende offentlige tilskud på 0,2 mio. GBP er meget begrænset sammenlignet med den gennemsnitlige årlige offentlige kompensation på ca. 23,2 mio. GBP <sup>(57)</sup>, der er ydet til NorthLink 1, dvs. kun ca. 0,9 % af dette beløb.
- (338) Kommissionen accepterer princippet om, at kompensationen til virksomheder, som er overdraget udførelsen af en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, ikke må »overstige, hvad der er nødvendigt til dækning af de omkostninger, der er forbundet med at opfylde forpligtelserne til offentlig tjeneste, under hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af disse forpligtelser«. <sup>(58)</sup> En rimelig fortjeneste defineres som »en forrentning af egenkapitalen, der tager hensyn til virksomhedens risiko eller manglende risiko som følge af medlemsstatens intervention [...]«. I denne sag er den gennemsnitlige årlige fortjeneste på ca. 0,6 % af indtægten fra den offentlige tjeneste <sup>(59)</sup> meget begrænset og kan godkendes som rimelig på baggrund af de risici, som NorthLink 1 løb ved at udføre forpligtelserne til offentlig tjeneste. Det skal især bemærkes, at NorthLink 1's meget begrænsede fortjeneste var resultatet af en udbudsprocedure vedrørende kontrakten om offentlig tjeneste, og derfor skulle holdes på et minimum ifølge markedsvilkårene.
- (339) Derfor er NorthLink 1 ikke blevet ubehørigt overkompenseret for udførelsen af selskabets forpligtelser til offentlig tjeneste i den periode, hvor den drev ruterne til de nordlige øer.
- (340) I Streamline Shippings oprindelige klage fra juli 2004 hævdedes det, at NorthLink 1 havde fået udbetalt mindst 2 mio. GBP ud over de kompensationsberettigede udgifter vedrørende selskabets forpligtelser til offentlig tjeneste direkte til befragtning af et fragtskib. Som det fremgår af det ovenstående, førte dette imidlertid ikke til overkompensation for NorthLink 1's forpligtelser til offentlig tjeneste.
- (341) Hvad angår en mulig konkurrenceskadelig adfærd, tyder de prisoplysninger, som Streamline Shipping har fremlagt <sup>(60)</sup>, ikke på betydelige prisforskelle mellem NorthLink 1 og Streamline Shipping mht. godstransport. På ruten til Shetlandsøerne er NorthLink 1's priser højere end Streamline Shippings priser igennem alle årene. På ruten til Orkneyøerne er NorthLink 1's priser lavere end Streamline Shippings priser igennem alle årene (mellem 5 og 13 %), men dette i sig selv beviser ikke, at der er tale om konkurrenceskadelig adfærd. Desuden er sammenligningen muligvis vildledende, da priserne på ro-ro og lo-lo godstransport ifølge Det Forenede Kongeriges myndigheder ikke er direkte sammenlignelige.
- (342) Endvidere bemærker Kommissionen, at de kommercielle aktiviteter, som blev udført af NorthLink 1, var over-skudsgivende isoleret set i alle de år, hvor ruten blev drevet af NorthLink 1. Det betyder, at NorthLink 1's priser inden for selskabets kommercielle aktiviteter var markedsdrevne og forenelige med en markedsinvestors profitmaksimerende adfærd.
- (343) Ydermere nævner Audit Scotland i sin rapport fra december 2005 ikke noget om en mulig konkurrenceskadelig adfærd (f.eks. med underbudspriser) som årsag til NorthLink 1's finansielle problemer. Disse vanskeligheder tilskrives hovedsagelig en øget og uventet konkurrence fra andre selskaber.
- (344) Det kan konkluderes, at NorthLink 1 ikke blev overkompenseret i urimeligt omfang for udførelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste, og der er intet, der tyder på, at selskabet udviste nogen form for konkurrenceskadelig adfærd i den periode, hvor det drev ruterne til de nordlige øer. Det kan konkluderes, at den statsstøtte, der blev ydet til NorthLink 1, stod i rimeligt forhold til selskabets forpligtelser til offentlig tjeneste.

#### b) NorthLink 2 (2006-2012)

- (345) Hvad angår NorthLink 2's kontrakt om offentlig tjeneste, har Kommissionen pligt til for det første at kontrollere, om der indtil nu har været tale om overkompensation af forpligtelserne om offentlig tjeneste. Den vil også kontrollere, hvorvidt der har været udvist en eventuel konkurrenceskadelig adfærd, som ville have øget udgifterne til opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste i et omfang, som ikke ville stå i rimeligt forhold til formålet med kontrakten om offentlig tjeneste. For det andet skal Kommissionen kontrollere, hvorvidt de nuværende bestemmelser i kontrakten med NorthLink 2 om offentlig tjeneste indeholder tilstrækkelige foranstaltninger for at sikre støttens proportionalitet.
- (346) Som det fremgår af tabel 5 ovenfor, var nettoresultaterne fra NorthLink 2's aktiviteter vedrørende offentlig tjeneste positive i de to første år af driften (2006/2007 og 2007/2008). Det samlede nettoresultat af NorthLink 2's aktiviteter er indtil videre positivt på et beløb af 2,4 mio. GBP. Dette beløb svarer til et gennemsnitligt overskydende offentligt tilskud på 1,2 mio. GBP om året.

<sup>(56)</sup> Vedrørende formaliteten i forbindelse med en »retropolationsmetode«, jf. dom afsagt af Retten i Første Instans af 7.6.2006, sag T-613/97, *UFEX m.fl. mod Kommissionen* (især præmis 128-147).

<sup>(57)</sup> NorthLink 1 modtog tilskud på i alt 92,6 mio. GBP i de ca. fire år, hvor selskabet drev færgefart.

<sup>(58)</sup> Jf. punkt 14 i rammebestemmelserne om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse.

<sup>(59)</sup> NorthLink 1's gennemsnitlige årlige indtægt fra aktiviteterne vedrørende offentlig tjeneste udgjorde 32,4 mio. GBP (jf. ovenfor, tabel 3).

<sup>(60)</sup> Se tabel 6.



- (347) Som anført ovenfor vedrørende NorthLink 1, skal det først bemærkes, at de tal, som er udleveret af Det Forenede Kongeriges myndigheder, er fremkommet ved en analytisk regnskabsprocedure på grundlag af de vedtægtsmæssige regnskaber. En uafhængig ekstern revisor har godkendt disse resultater med hensyn til den anvendte metode, regnskabsmæssige detaljer og resultatopgørelsens indhold. Der er ikke fundet betydelige forskelle mellem de indberettede beløb og NorthLink 2's relevante regnskaber og optegnelser. Kommissionen anser tallene for at være tilstrækkeligt underbyggede og troværdige <sup>(61)</sup>.
- (348) Det gennemsnitlige årlige overskydende offentlige tilskud på 1,2 mio. GBP er begrænset sammenlignet med den gennemsnitlige årlige offentlige kompensation på 26,6 mio. GBP, der er ydet til NorthLink 2, <sup>(62)</sup>, hvilket svarer til ca. 4,5 %.
- (349) Som anført ovenfor har Kommissionen godkendt princippet om en rimelig fortjeneste for udførelsen af forpligtelser til offentlig tjeneste. I dette tilfælde er den gennemsnitlige årlige fortjeneste på ca. 2,4 % af indtægten fra den offentlige tjeneste <sup>(63)</sup> begrænset og kan godkendes som rimelig i betragtning af NorthLink 2's risici i forbindelse med udførelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste. Det skal især bemærkes, at NorthLink 2's meget begrænsede fortjeneste var resultatet af en udbudsprocedure vedrørende kontrakten om offentlig tjeneste og derfor skulle holdes på et minimum ifølge markedsvilkårene.
- (350) Derfor mener Kommissionen ikke, at NorthLink 2 er blevet ubehørigt overkompenseret for udførelsen af selskabets forpligtelser til offentlig tjeneste i den periode, hvor det drev ruterne til de nordlige øer.
- (351) Hvad angår en eventuel konkurrenceskadelig adfærd fra NorthLink 2's side, gjorde Streamline Shipping gældende, at de nedsættelser af godstransportpriserne på 25 % til Shetlandsøerne og 19 % til Orkneyøerne, som blev meddelt ved indledningen af den tredje kontrakt om offentlig tjeneste i juli 2006, ramte Streamline Shipping i urimelig grad og kun var mulige takket være det øgede tilskud til NorthLink 2 sammenlignet med NorthLink 1.
- (352) Som nævnt ovenfor udfører NorthLink 2 ikke aktiviteter uden for kontrakten om offentlig tjeneste. I modsætning til kontrakten om offentlig tjeneste med NorthLink 1 omfattede kontrakten mellem de skotske myndigheder og NorthLink 2 godstransport som en offentlig tjeneste-aktivitet. Denne nedsættelse af taksterne for godstransport blev pålagt af de skotske myndigheder som en af udbudsbetingelserne. Det var således en offentlig information, som de bydende skulle tage højde for, når de udarbejdede deres bud.
- (353) NorthLink 2 er indtil nu ikke blevet overkompenseret for forpligtelserne til offentlig tjeneste. Som det fremgår af tabel 5 ovenfor, har godstransporten desuden givet overskud isoleret set i de to år, hvor NorthLink 2 har drevet færgesejladsen. Det betyder, at NorthLink 1's priser inden for selskabets kommercielle aktiviteter var markedsdrevne og forenelige med en markedsinvestors profitmaksimerende adfærd.
- (354) Desuden anerkender Kommissionen, at takster for henholdsvis ro-ro og lo-lo transport muligvis ikke er direkte sammenlignelige af de årsager, der er anført ovenfor i betragtning 100.
- (355) Desuden offentliggør Pentland Ferries, i modsætning til NorthLink 2, ikke sine tariffer for godstransport, men opfordrer i stedet potentielle kunder til at kontakte selskabets billetkontorer for at indhente en pris og bestille plads. Det ville derfor være svært for NorthLink 2 forsædligt og konsekvent at underbyde Pentland Ferries' tariffer.
- (356) Med hensyn til en eventuel konkurrenceskadelig adfærd fra NorthLink 2's side gjorde Pentland Ferries gældende, at NorthLink 2 har haft en rabatordning for beboere på Orkneyøerne, den såkaldte »venner og familier«, som har en skadelig virkning på Pentland Ferries' konkurrerende forbindelse <sup>(64)</sup>.
- (357) Som det fremgår af tabel 7 ovenfor, er alle NorthLink 2's grundtariffer for passagerer og køretøjer højere end Pentland Ferries' tariffer. Der findes inden offentliggjorte oplysninger om eventuelle rabatordninger anvendt af Pentland Ferries, men selv om man gik ud fra, at selskabet ikke har nogen rabatordninger, er NorthLink 2's tariffer, herunder »venner og familier«-rabatordningen, ikke væsentligt eller konsekvent lavere end Pentland Ferries' tariffer. Desuden gælder rabatterne ikke i højsæsonen (juli og august). Som anført af Det Forenede Kongeriges myndigheder, repræsenterer rabatordningen desuden kun en meget lille del af NorthLink 2's transport (1,6 %) og en endnu mindre del af NorthLink 2's indtægt (0,5 %). NorthLink 2's tabte indtægt på billetsalg som følge af rabatten (hvis der ses bort fra en eventuel øget efterspørgsel på grund af rabatten) er meget begrænset <sup>(65)</sup>. Endelig har Pentland Ferries ikke kunnet fremlægge konkrete tal, der dokumenterer, at rabatordningen medførte finansielle tab for selskabet. Derfor mener Kommissionen ikke, at der er væsentligt grundlag for at påstå, at NorthLink 2 har udvist konkurrenceskadelig adfærd eller har påvirket konkurrencen i alvorlig grad på grund af denne rabatordning.

<sup>(61)</sup> Se fodnote 56.

<sup>(62)</sup> Se tabel 4.

<sup>(63)</sup> NorthLink 2 havde en gennemsnitlig årlig indtægt fra aktiviteterne vedrørende offentlig tjeneste på 50,5 mio. GBP (se ovenfor, tabel 5).

<sup>(64)</sup> Se betragtning 107-109.

<sup>(65)</sup> Ifølge Det Forenede Kongeriges myndigheders skøn af den samlede indtægt fra denne ordning (for alle passagerer og biler omfattet heraf) i 2008 – omkring 95 000 GBP – ville rabatten på 30 % svare til ca. 40 700 GBP.

- (358) Endvidere har interesserede parter fremført det argument, at NorthLink 2 tilbyder bed and breakfast-overnatning i Orkney (når skibet ligger i havn natten over) som en kommerciel aktivitet til priser, der ligger under omkostningerne, og at dette påvirker udbydere af hotelbaseret bed and breakfast<sup>(66)</sup>. Selv om dette emne ikke blev rejst i beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure, blev der ikke fremlagt konkrete oplysninger, der påviser, at NorthLink 2's priser for denne service ligger under omkostningerne, eller at denne service påvirker konkurrerende hotelejere, som udbyder bed and breakfast, negativt. Desuden kan prisen for overnatning på skibet og omkostningerne ved at tilbyde en sådan overnatning ikke sammenlignes direkte med priserne på hotelovernatning og de respektive omkostninger. Kommissionen mener derfor ikke, at der er vægtige grunde til at påstå, at der var tale om konkurrenceskadelig adfærd fra NorthLink 2's side og heller ikke om alvorlig fordrejning af konkurrencevilkårene på grund af denne service. Under alle omstændigheder ville en eventuel fordrejning af konkurrencevilkårene ikke påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne, da den udelukkende finder sted på Orkneyøerne.
- (359) Ud over sin vurdering af støttens proportionalitet i fortiden skal Kommissionen også undersøge, hvorvidt bestemmelserne i kontrakten om offentlig tjeneste giver tilstrækkelig sikring mod overkompensation og konkurrenceskadelig adfærd i fremtiden.
- (360) Som nævnt ovenfor<sup>(67)</sup> blev det offentlige udbud gennemført på en åben og gennemsigtig måde.
- (361) Det er Kommissionens opfattelse, at bestemmelserne i kontrakten om offentlig tjeneste er egnede til at forhindre overkompensation for udførelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste. Kompensationen er begrænset til driftsomkostninger (inklusive en rimelig fortjeneste) minus driftsindtægter. Desuden er de omkostninger, som der kan ydes kompensation for, tydeligt defineret i kontrakten om offentlig tjeneste.
- (362) Der er en tilbagebetalingsmekanisme, som sørger for, at størstedelen af en eventuel overkompensation returneres til de skotske myndigheder. Kun et mindre beløb bliver ikke betalt tilbage. Hvis der f.eks. er en overkompensation på 1 mio. GBP, vil NorthLink 2 kun beholde 275 000 GBP. Ved en overkompensation på 10 mio. GBP beholder NorthLink 2 kun 725 000 GBP. Systemet er oprettet for at motivere NorthLink 2 til at reducere omkostningerne og være mere effektiv. Det er meget begrænsede beløb, som stemmer overens med definitionen af »rimelig fortjeneste« i rammebestemmelserne om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (rammebestemmelsernes punkt 18)<sup>(68)</sup>. Selv om rammebestemmelserne om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse ikke finder anvendelse i denne sag, anser Kommissionen den del af en eventuel overkompensation, som NorthLink 2 vil beholde, for at være meget begrænset og stå i rimeligt forhold til kompensationsbeløbet.
- (363) Endvidere er den fortjeneste, som er fastsat i kontrakten om offentlig tjeneste, et resultat af en udbudsprocedure, hvorved man har sikret, at fortjenesten ligger på et rimeligt niveau.
- (364) Kontrakten om offentlig tjeneste indeholder også en bestemmelse, som sikrer, at tilskuddet reduceres i forhold til en eventuel yderligere offentlig støtte, som leverandøren af den offentlige tjeneste måtte modtage fra andre kilder.
- (365) Det kan konkluderes, at bestemmelserne i kontrakten om offentlig tjeneste indeholder tilstrækkelig sikring mod overkompensation for udførelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste.
- (366) Ud over spørgsmålet om overkompensation skal det også vurderes, hvorvidt kontrakten om offentlig tjeneste indeholder tilstrækkelig sikring mod konkurrenceskadelig adfærd fra NorthLink 2's side, som kunne forårsage urimelige konkurrencefordrivninger. Dette ville f.eks. være tilfældet, hvis NorthLink 2 var i stand til konsekvent at underbyde konkurrenternes priser og herved drive dem ud af markedet.
- (367) Kontrakten om offentlig tjeneste opstiller strenge betingelser om fastsættelsen af billetpriser. Ifølge kontrakten skal de skotske myndigheder høres, når priserne revideres. Det ville især udgøre en overtrædelse af bestemmelserne i kontrakten om offentlig tjeneste, hvis NorthLink 2 ensidigt og ubegrundet nedsatte priserne for at drive eksisterende konkurrenter ud af markedet eller hindre potentielle konkurrenter i at komme ind på markedet. NorthLink 2 kan heller ikke kræver yderligere kompensation for en eventuel indtægtsnedgang som følge af rabatter eller sænkning af de priser, som er opført i den offentliggjorte pristabel. Dette hindrer også en eventuel konkurrenceskadelig prisadfærd.
- (368) En anden mulig fordrejning af markedet ville være, hvis leverandøren af den offentlige tjeneste egenhændigt foretog betydelige ændringer eller udvidelser af sit udbud af offentlige tjenester ved f.eks. at indføre nye ruter eller med en væsentligt øget hyppighed. Hvis NorthLink 2 automatisk var berettiget til mere kompensation for disse ekstra ydelser, kunne dette medføre en uberettiget fordrejning af konkurrencevilkårene ud over, hvad der med rimelighed kan accepteres som modydelse for opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste.

<sup>(66)</sup> Se ovenfor, betragtning 111.

<sup>(67)</sup> Se afsnittet med vurderingen af opfyldelsen af Altmark-betingelse 4 (betragtning 220-224).

<sup>(68)</sup> Til sammenligning udgør de 725 000 GBP, som NorthLink 2 ville beholde, hvis der var tale om en overkompensation på i alt 10 mio. GBP (en meget usandsynlig situation uden fortilfælde), kun ca. 2,5 % af den årlige kompensation, som NorthLink 2 fik udbetalt i 2007/2008, og en langt mindre andel af de samlede indtægter.

- (369) Kontrakten om offentlig tjeneste indeholder udtrykkelige bestemmelser om, at de skotske ministre skal høres og give deres godkendelse, før der kan foretages større ændringer af den offentliggjorte tidstabel og hyppighed eller af de aftalte ydelser.
- (370) Kontrakten om offentlig tjeneste indeholder ligeledes bestemmelser, som specifikt forbyder operatøren at krydssubsidiere mellem sine aktiviteter vedrørende offentlig tjeneste og sine øvrige aktiviteter og kræver, at alle transaktioner mellem NorthLink 2 og selskabets datterselskaber udføres ud fra armslængdeprincippet.
- (371) Næsten alle NorthLink 2's aktiviteter falder inden for kontrakten om offentlig tjeneste. For at sikre gennemskueligheden skal der imidlertid være regnskabsmæssig adskillelse mellem selskabets aktiviteter vedrørende offentlig tjeneste og dets potentielle aktiviteter uden for offentlig tjeneste eller kommercielle aktiviteter i overensstemmelse med bestemmelserne i gennemsigtighedsdirektivet.
- (372) I henhold til betingelserne i kontrakten om offentlig tjeneste skal NorthLink 2 hvert år indberette de udgifter, selskabet har afholdt i forbindelse med udførelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste. Med denne opgørelse over det faktiske resultat isoleres udgifterne forbundet med den offentlige tjeneste fra NorthLink 2's øvrige aktiviteter. Det sikres således, at de offentlige midler, som tildeles NorthLink 2, og anvendelsen af disse midler er klart adskilt fra NorthLink 2's øvrige aktiviteter. Ifølge bestemmelserne i kontrakten om offentlig tjeneste skal der føres klare, separate og gennemskuelige regnskaber for finansieringen og driften af aktiviteterne i forbindelse med offentlig tjeneste.
- (373) For at sikre, at de udgifter, der afholdes i forbindelse med offentlig tjeneste-aktiviteterne, holdes klart adskilt fra de udgifter, der afholdes i forbindelse med andre aktiviteter, er det også nødvendigt at indføre et passende system for fordelingen af udgifter, der er fælles for de to former for aktiviteter.
- (374) Kontrakten om offentlig tjeneste angiver i detaljer alle de udgifter, som der kan kompenseres for. Ud over underskudsstøtten, der skal dække alle driftsomkostningerne forbundet med driften af den offentlige tjeneste (f.eks. omkostninger til besætning, brændstof, afgifter for brug af terminaler, billettering, forsikring osv.), kan støtten suppleres i tilfælde af uventede stigninger i brændstofpriserne samt kapitaludgifter i forbindelse med erhvervelse af aktiver med henblik på udførelsen af de pågældende aktiviteter. Alle omkostninger, der er dækket af underskudsstøtten, er fastlagt nøjagtigt i basisscenariet, og betingelserne for anvendelse og fastsættelse af eventuelle ekstrabeløb til brændstof samt kapitaludgifter er præcist defineret i kontrakten om offentlig tjeneste.
- (375) Kontrakten om offentlig tjeneste er derfor tilstrækkelig tydelig, hvad angår fordelingen af udgifter mellem aktiviteterne vedrørende offentlig tjeneste og øvrige aktiviteter.
- (376) Kommissionen ser i denne forbindelse med positive øjne på, at Det Forenede Kongeriges myndigheder agter at gennemføre en offentlig høring af interesserede parter i tilfælde af væsentlige ændringer af NorthLink 2's forpligtelser til offentlig tjeneste vedrørende ruterne til de nordlige øer. De vil også stille krav om, at NorthLink 2 udarbejder adskilte, reviderede resultatopgørelser for aktiviteter vedrørende offentlig tjeneste og kommercielle aktiviteter fra og med regnskabsåret 2009/2010, og agter at indføre disse krav i alle fremtidige kontrakter om offentlig tjeneste vedrørende færgeforbindelser på ruterne til de nordlige øer.

#### 5.3.4.4. Konklusion

##### a) NorthLink 1 (2002-2006)

- (377) De forpligtelser til offentlig tjeneste, som er pålagt NorthLink 1, er korrekt defineret og overdraget til selskabet. Med den statsstøtte, som er ydet til NorthLink 1 i perioden 2002-2006, er selskabet ikke blevet overkompenseret for udførelsen af de forpligtelser til offentlig tjeneste, som det var blevet overdraget. Der er heller ikke tilstrækkelige beviser for, at selskabet har udvist konkurrenceskadelig adfærd, som ville have medført en kunstig stigning i udgifterne til offentlig tjeneste og herved forårsaget en ubehørig fordrejning af konkurrencevilkårene.

- (378) Den statsstøtte, der blev ydet til NorthLink 1 i perioden 2002-2006, er derfor forenelig med traktatens artikel 86, stk. 2.

##### b) NorthLink 2 (2006-2012)

- (379) Med den statsstøtte, som er ydet til NorthLink 2, er selskabet ikke blevet overkompenseret for udførelsen af de forpligtelser til offentlig tjeneste, som det var blevet overdraget. Der er heller ikke tilstrækkelige beviser for, at selskabet har udvist konkurrenceskadelig adfærd, som ville have medført en kunstig stigning i udgifterne til offentlig tjeneste og herved forårsaget en ubehørig fordrejning af konkurrencevilkårene.

- (380) Tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse vedrørende driften af ruterne til de nordlige øer er klart defineret og korrekt overdraget til NorthLink 2. Der er truffet tilstrækkelige foranstaltninger for at sikre, at den kompensation, der ydes til NorthLink 2, står i rimeligt forhold til selskabets forpligtelser til offentlig tjeneste. Den statsstøtte, der ydes til NorthLink 2 til driften af disse ruter, er således forenelig med traktatens artikel 86, stk. 2.

#### 6. KONKLUSION

- (381) På grundlag af ovenstående kan det konkluderes, at den statsstøtte, der er ydet til CalMac for driften af alle ruter til de vestlige øer, bortset fra ruten Gourrock-Dunoon, er eksisterende støtte, som er forenelig med traktatens artikel 86, stk. 2.

(382) Hvad Gourock-Dunoon-ruten angår, tager Kommissionen, i henhold til procedureforordningens artikel 19, til efterretning, at Det Forenede Kongeriges myndigheder accepterer de passende foranstaltninger, der er foreslået i henhold til procedureforordningens artikel 18, og finder, at den eksisterende støtteforanstaltning også vil være forenelig med traktatens artikel 86, stk. 2, såfremt de ovenfor beskrevne passende foranstaltninger gennemføres korrekt. Det Forenede Kongerige har pligt til at indlede procedurerne i forbindelse med iværksættelsen af et offentligt udbud for denne rute inden udgangen af 2009. Den heraf følgende kontrakt om offentlig tjeneste bør træde i kraft inden udgangen af juni 2011. Gennemførelsen af de ovenfor beskrevne passende foranstaltninger vil blive nøje overvåget af Kommissionen, og Det Forenede Kongerige anmodes om regelmæssigt at underrette Kommissionen om alle foranstaltninger, der træffes under gennemførelsesprocessen.

(383) Kommissionen anser den statsstøtte, der er ydet til NorthLink 1 og NorthLink 2 for driften af ruterne til de nordlige øer i henholdsvis 2002-2006 og 2007-2009, for forenelig med traktatens artikel 86, stk. 2 –

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

#### Artikel 1

Den eksisterende statsstøtte, der er ydet til CalMac Ferries Ltd. i henhold til kontrakten om offentlig tjeneste for driften af færgeforbindelser til de vestskotske øer (bortset fra ruten Gourock-Dunoon), er forenelig med traktatens artikel 86, stk. 2.

#### Artikel 2

Den eksisterende statsstøtte, der er ydet til Cowal Ferries Ltd. vedrørende driften af Gourock-Dunoon-ruten, er forenelig med traktatens artikel 86, stk. 2, på den betingelse, at Det Forenede Kongerige accepterer at gennemføre de passende foranstaltninger i henhold til artikel 19 i forordning (EF) nr. 659/1999.

Især indleder Det Forenede Kongerige de nødvendige procedurer for iværksættelsen af et offentligt udbud for Gourock-Dunoon-ruten inden 31. december 2009. Den efterfølgende kontrakt om offentlig tjeneste træder i kraft inden 30. juni 2011.

#### Artikel 3

Det Forenede Kongerige underretter øjeblikkeligt Kommissionen om de foranstaltninger, der træffes med henblik på opfyldelsen af dets forpligtelser vedrørende finansieringen af Gourock-Dunoon-ruten.

#### Artikel 4

Den statsstøtte, der er ydet til NorthLink Orkney and Shetland Ferries Ltd. og til NorthLink Ferries Ltd. i henhold til de respektive kontrakter om offentlig tjeneste for driften af færgeforbindelser til de nordskotske øer, er forenelig med traktatens artikel 86, stk. 2.

#### Artikel 5

Denne beslutning er rettet til Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland.

Udfærdiget i Bruxelles, den 28. oktober 2009.

På Kommissionens vegne  
Antonio TAJANI  
Næstformand