

DECYZJA KOMISJI

z dnia 25 sierpnia 2011 r.

w sprawie pomocy państwa C 39/09 (ex N 385/09) – Łotwa – Finansowanie ze środków publicznych infrastruktury portowej w porcie Ventspils

(notyfikowana jako dokument nr C(2011) 6043)

(Jedynie tekst w języku łotewskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2011/784/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag ⁽¹⁾ zgodnie z przywołanymi artykułami,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) Zgłoszeniem przesłanym pocztą elektroniczną w dniu 26 czerwca 2009 r. Łotwa zgłosiła, zgodnie z art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), środek przewidujący finansowanie ze środków publicznych budowy infrastruktury portowej w porcie Ventspils.
- (2) Pismem z dnia 15 grudnia 2009 r. Komisja powiadomiła Łotwę o swojej decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego określonego w art. 108 ust. 2 TFUE w odniesieniu do części wspomnianego środka.
- (3) Decyzja Komisji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego (zwana dalej „decyzją o wszczęciu postępowania”) została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽²⁾. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag.
- (4) Komisja nie otrzymała żadnych uwag od zainteresowanych stron. W pismach z dnia 16 marca 2010 r., z dnia 7 kwietnia 2010 r., z dnia 12 kwietnia 2010 r. i z dnia 14 kwietnia 2010 r. władze łotewskie przedstawiły swoje uwagi odnośnie do decyzji o wszczęciu postępowania.
- (5) Pismami z dnia 21 września 2010 r., z dnia 22 grudnia 2010 r. i z dnia 18 marca 2011 r. Komisja zwróciła się z wnioskami o udzielenie dodatkowych informacji na temat przedmiotowego środka. Pismami z dnia 8 października 2010 r., z dnia 20 stycznia 2011 r.,

z dnia 22 marca 2011 r. i z dnia 31 marca 2011 r. władze łotewskie przedstawiły Komisji żądane informacje.

- (6) Ponadto odbyło się kilka spotkań służb Komisji i władz łotewskich. Przed spotkaniami i po nich władze łotewskie przekazywały dodatkowe informacje.

2. OPIS**2.1. PROJEKT**

- (7) Celem projektu jest modernizacja infrastruktury portowej. Projekt składa się z następujących podprojektów, których realizacja obejmuje okres 2010–2014:
 - a) budowa terminalu ładunków suchych;
 - b) budowa nabrzeża nr 35;
 - c) budowa nabrzeża nr 12;
 - d) przebudowa falochronu północnego;
 - e) pogłębianie basenu portu;
 - f) budowa dojazdowych torów kolejowych;
 - g) remont pirsów cumowniczych dla statków organu zarządzającego portem;
 - h) umocnienie brzegów kanału.

2.2. ZAKRES NINIEJSZEJ DECYZJI

- (8) W decyzji z dnia 15 grudnia 2009 r. ⁽³⁾ Komisja uznała, że nie jest konieczne ustalenie, czy finansowanie publiczne falochronu, umocnienia brzegów kanału i remontu pirsów cumowniczych, z których korzystają jednostki pływające organu zarządzającego portem, wiąże się z pomocą państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE na poziomie organu zarządzającego portem, ponieważ taka pomoc byłaby zgodna z rynkiem wewnętrznym.

⁽¹⁾ Dz.U. C 62 z 13.3.2010, s. 7.⁽²⁾ Por. przypis 1.⁽³⁾ Por. przypis 1.

- (9) W odniesieniu do publicznego finansowania pogłębiania basenu portu i dojazdowych torów kolejowych Komisja uznała, że wiąże się ono z pomocą państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, i stwierdziła, że pomoc na poziomie organu zarządzającego portem jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.
- (10) W odniesieniu do publicznego finansowania nowego terminalu i dwóch nabrzeży Komisja uznała, że wiąże się ono z pomocą na poziomie organu zarządzającego portem. Komisja stwierdziła, że pomoc na rzecz organu zarządzającego portem jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.
- (11) Terminal suchych ładunków masowych i dwa nabrzeża będą eksploatowane przez podmioty prywatne. W tym celu organ zarządzający portem zawrze z dostawcami usług portowych umowy koncesji na okres 35 lat. W celu zawarcia umów koncesji nie zostanie przeprowadzona żadna procedura przetargowa. Opłaty koncesyjne, jakie będą pobierane od wybranych dostawców usług portowych, ustalono wcześniej na podstawie wyceny dokonanej przez niezależnego eksperta.
- (12) W swojej decyzji z dnia 15 grudnia 2009 r. Komisja wyraziła wątpliwości co do kwestii, czy opłaty koncesyjne nie mogłyby wiązać się z pomocą państwa. Na podstawie informacji dostępnych na tamtym etapie Komisja nie mogła stwierdzić, czy finansowanie publiczne infrastruktury portowej właściwej na potrzeby konkretnych użytkowników na poziomie trzech koncesjonariuszy ma charakter pomocy.
- (13) Komisja ustaliła również, że użytkownicy ostateczni będą mieli dostęp do nowej infrastruktury na warunkach niedyskryminacyjnych.
- (14) Z tego względu formalne postępowanie wyjaśniające obejmuje jedynie potencjalną pomoc na poziomie koncesjonariuszy.
- (16) Według władz łotewskich [...] zamierza poszerzyć swoją działalność i wykorzystywać całość dzierżawionego terenu na potrzeby własnej działalności i dlatego planuje rozwiązać umowę poddzierżawy.
- (17) Organ zarządzający portem postanowił zbudować nowy terminal i następnie przydzielić koncesję [...], aby [...] mogło kontynuować prowadzenie działalności w porcie.

2.3.2. NABRZEŻE Nr 35 DLA ŁADUNKÓW CIEKŁYCH

- (18) Według władz łotewskich przywrócenie pojemności ładunkowej dla ładunków ciekłych w porcie Ventspils związane jest z tą konkretną lokalizacją ze względu na ograniczenia dotyczące głębokości potrzebnej do przyjmowania statków o odpowiedniej pojemności do przewozu ładunków ciekłych.
- (19) Cały przyległy teren jest obecnie dzierżawiony przez [...]. Władze łotewskie mają zamiar zawrzeć z [...] umowę koncesji na eksploatację nowego nabrzeża, ponieważ podmiot ten przyjmował ładunki ciekłe w porcie, posiada już więc wyposażenie potrzebne do przeładunku ładunków ciekłych, w tym sprzęt gaśniczy.

2.3.3. NABRZEŻE Nr 12 DLA ŁADUNKÓW LUZEM I MASOWYCH

- (20) Jednym z użytkowników nabrzeża będzie spółka zależna [...], która zamierza utworzyć fabrykę modułów budowlanych na terenie portu na podstawie długoterminowej umowy dzierżawy gruntów zawartej z organem zarządzającym portem. Moduły budowlane będą transportowane na rynki eksportowe statkami typu ro-ro.
- (21) Moduły będą przewożone z samej fabryki na nabrzeże transportem kolejowym i drogowym, wzdłuż terenu terminalu uniwersalnego nr 2, który eksploatowany jest przez [...]. W tym celu [...], [...] i organ zarządzający portem zawrą umowę trójstronną po zbudowaniu nabrzeża.
- (22) Według władz łotewskich [...] i [...] są jedynymi potencjalnymi operatorami nabrzeża nr 12. Organ zarządzający portem pierwotnie zamierzał udzielić koncesji [...].

2.4. PODSTAWY WSZCZĘCIA FORMALNEGO POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO W ODNIESIENIU DO KWESTII, CZY PRZEDMIOTOWY ŚRODEK MA CHARAKTER POMOCY NA POZIOMIE KONCESJONARIUSZY

2.4.1. ISTNIENIE POMOCY PAŃSTWA

- (15) Organ zarządzający portem zamierza zawrzeć umowę koncesji na eksploatację nowo zbudowanego terminalu z [...] (*). Obecnie operator przeprowadza operacje przeładunku na terenie wydzierżawionym przez organ zarządzający portem [...] na podstawie umowy poddzierżawy zawartej z [...].
- (23) W swojej decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wstępnie uznała, że nie zostały w pełni spełnione kryteria wymagane do stwierdzenia, że przy ustalaniu opłat koncesyjnych, jakie będą pobierane od przyszłych koncesjonariuszy organ zarządzający portem zachowuje się jak prywatny inwestor.

(*) Dane objęte tajemnicą służbową.

- (24) Komisja wyraziła wątpliwości zarówno co do metodyki zastosowanej w celu określenia wysokości samej opłaty koncesyjnej, jak i niezależnego charakteru wyceny dokonanej przez eksperta.

2.4.1.1. **Metodyka zastosowana przez organ zarządzający portem w celu określenia wysokości opłat koncesyjnych**

- (25) Niezależny ekspert, który określił wysokość opłat koncesyjnych, zastosował dwie różne metody, a mianowicie metodę benchmarkingu i metodę przychodów. W odniesieniu do nabrzeża przeznaczonego na ładunki ciekłe ekspert zastosował wyłącznie metodę przychodów.
- (26) Jeśli chodzi o *benchmarking*, Komisja zauważyła, że był on oparty głównie na istniejących umowach w tym samym porcie. Z tego względu Komisja wyraziła wątpliwości co do wiarygodności tej analizy. Komisja zwróciła uwagę, że taki *benchmarking* nie może być rozstrzygający, ponieważ nic nie wskazywało na to, że rynkowe opłaty koncesyjne są uiszczane zgodnie z umowami przyjętymi jako punkt odniesienia. Ponadto Komisja zauważyła, że przeprowadzono analizę tych samych trzech umów koncesji w odniesieniu do zarówno do terminalu suchych ładunków masowych, jak i do nabrzeża nr 12 dla ładunków luzem i masowych, mimo iż wydaje się, że terminale te mają zasadniczo odmienny charakter.
- (27) Jeśli chodzi o *metodę przychodów* zastosowaną w wycenie, Komisja zwróciła uwagę, że w przypadku terminalu suchych ładunków masowych i nabrzeża nr 12 wydaje się, iż nie odzwierciedla ona całości kosztu inwestycji.

2.4.1.2. **Niezależny charakter wyceny dokonanej przez eksperta**

- (28) Komisja zwróciła uwagę, że decyzja podjęta przez zarząd portu już w marcu 2006 r. wskazywała na zobowiązanie portu do udzielenia [...] koncesji na eksploatację nabrzeża nr 35 po zakończeniu robót budowlanych. W decyzji tej szczegółowo opisano metodę obliczania wysokości opłaty koncesyjnej w oparciu o te same zasady, co w niezależnej wycenie. Z tego względu Komisja wyraziła wątpliwości co do niezależnego charakteru wyceny jako takiej.

2.4.1.3. **Wniosek**

- (29) Komisja uznała, że finansowanie publiczne budowy terminalu i dwóch nabrzeży wydaje się stanowić dla operatorów przedmiotowej infrastruktury selektywną korzyść gospodarczą, a zatem stanowi pomoc w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

2.4.2. **ZGODNOŚĆ POMOCY Z RYNKIEM WEWNĘTRZNYM**

- (30) Komisja wstępnie uznała, że jakkolwiek pomoc dla koncesjonariuszy będzie stanowiła pomoc operacyjną, zwalniającą ich z kosztów, które w normalnych warunkach musieliby ponieść. Zgodnie z orzecnictwem Trybunału taka pomoc operacyjna jest zasadniczo niezgodna z rynkiem wewnętrznym⁽⁴⁾.

⁽⁴⁾ Sprawa T-459/93 Siemens przeciwko Komisji, Rec. [1995] s. II-01675, pkt 48. Zob. w tym kontekście również wyrok z dnia 8 lipca 2010 r. w sprawie Freistaat Sachsen i Land Sachsen-Anhalt przeciwko Komisji (T-396/08), pkt 46-48; sprawa C-156/98 Niemcy przeciwko Komisji, Rec. [2000] s. I-6857, pkt 30.

3. UWAGI ŁÓTWY

3.1.1. KONCESJONARIUSZE

- (31) Władze łotewskie twierdzą, że organ zarządzający portem wybrał trzech operatorów na podstawie obiektywnych kryteriów i że ich wybór jako operatorów nowo zbudowanej infrastruktury stanowi najbardziej opłacalne z możliwych rozwiązania.

3.1.1.1. **Terminal ładunków suchych**

- (32) Organ zarządzający portem zamierza udzielić koncesji na eksploatację terminalu suchych ładunków masowych przedsiębiorstwu [...], które zajmuje się głównie przeładunkiem drewna. Władze łotewskie wyjaśniają, że obecność [...] w porcie jest niezbędna z uwagi na szczególne znaczenie wywozu drewna w tym regionie.
- (33) Jak wyjaśniono powyżej, obecnie [...] świadczy usługi przeładunku na terenie wydzierżawionym przez organ zarządzający portem [...] na podstawie umowy poddzierżawy zawartej z [...]. Biorąc pod uwagę fakt, że [...] zamierza poszerzyć swoją działalność i wykorzystywać całość dzierżawionego terenu, zarząd portu przyjął w październiku 2005 r. uchwałę w sprawie budowy nowego terminalu i późniejszego udzielenia koncesji na jego eksploatację [...] (zob. załącznik I).

- (34) Władze łotewskie twierdzą, że decyzja o zawarciu umowy koncesji z tym konkretnym operatorem ma czysto obiektywne podstawy komercyjne. W tym kontekście władze łotewskie podkreślają, że wybór [...] stanowi najbardziej wykonalne rozwiązanie, jeśli chodzi o eksploatację terminalu, ponieważ przedsiębiorstwo to posiada już wyposażenie potrzebne do przeładunku ładunków suchych. Ponadto żaden inny potencjalny koncesjonariusz nie wyraził zainteresowania eksploatacją terminalu suchych ładunków masowych. Władze łotewskie podkreślają, że rozpoczynanie negocjacji ze wszystkimi potencjalnie zainteresowanymi stronami leży w interesie organu zarządzającego portem, szczególnie z uwagi na fakt, że znaczna część terenu portu nadal pozostaje niewykorzystana.

- (35) Przedsiębiorstwo [...] dokonuje już w porcie przeładunku ponad [...] tys. m³ ładunku rocznie, a więc utworzyło już solidną sieć biznesową. Organ zarządzający portem jest zdania, że przedsiębiorstwo to będzie w stanie utrzymać taki obrót ładunków w przyszłości, a zatem daje wymagane gwarancje co do odzyskania środków zainwestowanych przez organ zarządzający portem.

3.1.1.2. **Nabrzeże nr 35**

- (36) Nabrzeże to zastąpi pirs nr 1 do przeładunku ciekłych ładunków niebezpiecznych. Pirs ten jest obecnie przestarzały i dlatego nie może być wykorzystywany do operacji na ładunkach. Jak wyjaśniono powyżej, przywrócenie pojemności ładunkowej dla ładunków ciekłych w porcie Ventpsils związane jest z tą konkretną lokalizacją ze

- względem na wymogi bezpieczeństwa i ograniczenia dotyczące głębokości potrzebnej do przyjmowania statków do przewozu ładunków ciekłych o odpowiedniej pojemności.
- (37) Władze łotewskie twierdzą, że udzielenie koncesji na eksploatację nabrzeża nr 35 innemu przedsiębiorstwu jest w praktyce niemożliwe właśnie z uwagi na określoną lokalizację przedmiotowej infrastruktury w porcie. Obecnie cały przyległy teren portu wydzierżawiony jest [...] (zob. załącznik II).
- (38) Ponadto wysunięto argument, że – podobnie jak w przypadku [...] – ze względu na to, iż przedsiębiorstwo [...] dokonywało już przeładunku ładunków ciekłych w porcie Ventspils, operator ten posiada już całe wyposażenie potrzebne do przeładunku ładunków ciekłych, co ma zasadnicze znaczenie dla eksploatacji przedmiotowego nabrzeża.
- 3.1.1.3. Nabrzeże nr 12**
- (39) Celem projektu jest zwiększenie przepustowości w odniesieniu do ładunków luzem. Władze łotewskie wyjaśniają, że decyzja o budowie nabrzeża związana jest z zawarciem przez organ zarządzający portem długoterminowej umowy dzierżawy terenu ze spółką zależną [...]. Spółka zależna [...] zamierza utworzyć fabrykę modułów budowlanych na terenie portu. Moduły budowlane mogą być transportowane na rynki eksportowe wyłącznie statkami typu ro-ro.
- (40) Władze łotewskie podkreślają jednak, że przed zawarciem umowy dzierżawy z [...] organ zarządzający portem uczestniczył w różnych procedurach przetargowych organizowanych przez spedytatorów i potencjalnych koncesjonariuszy nabrzeża nr 12, takich jak [...], ale bez powodzenia.
- (41) Według władz łotewskich moduły mogą być przewożone z samej fabryki na nabrzeże wyłącznie transportem kolejowym i drogowym, wzdłuż terenu terminalu uniwersalnego nr 2, który eksploatowany jest przez [...]. W tym celu [...], [...] i organ zarządzający portem zawarł umowę trójstronną po zbudowaniu nabrzeża.
- (42) Ponadto władze łotewskie twierdzą, że istnieje tylko dwóch potencjalnych operatorów tego nabrzeża, tj. [...] i [...]. W uwagach przedstawionych w kontekście formalnego postępowania wyjaśniającego władze łotewskie wyjaśniły, że umowa koncesji na eksploatację nabrzeża zostanie zawarta z [...].
- (43) Biorąc pod uwagę fakt, że jedyna droga dostarczania modułów budowlanych z fabryki na nabrzeże nr 12 prowadzi przez teren wydzierżawiony [...] (zob. załącznik III), organ zarządzający portem uważa wybór [...] za opcję najbardziej realistyczną.
- (44) Ponadto władze łotewskie podkreślają, że powierzchnia działki portu sąsiadującej z nabrzeżem uniemożliwia składowanie ładunków. Konieczne jest zatem zapewnienie dobrych połączeń z innymi obszarami portu, gdzie składowanie jest możliwe.
- (45) Stwierdzono również, że zważywszy zarówno na lokalizację nabrzeża, jak i na jego parametry techniczne, nabrzeże to będzie obsługiwać spedytatorów zlokalizowanych na obszarze do 12 ha, bez względu na rodzaj ładunku.
- 3.1.2. WYCENA DOKONANA PRZEZ EKSPERTA**
- (46) W odniesieniu do każdej umowy koncesji na eksploatację infrastruktury właściwej na potrzeby konkretnych użytkowników dokonano odrębnych wycen. Władze łotewskie twierdzą, że wyceny te przeprowadzono zgodnie z łotewskimi i międzynarodowymi normami wyceny.
- (47) Jeżeli chodzi o zastosowaną metodykę, władze łotewskie podkreślają, że ze względu na lokalizację i cechy portów Riga i Liepāja benchmarking (tzw. analiza porównawcza) jest w pełni wiarygodny. Dane o wysokości opłat koncesyjnych wnoszonych przez usługodawców prowadzących działalność w tych portach zostały przekazane przez same organy zarządzające portami, a zatem należy je uznać za wiarygodne.
- (48) Zdaniem władz łotewskich przeanalizowane wyceny dokonane w oparciu o analizę przepływów pieniężnych powinny również rozwiązać wątpliwości Komisji co do ich niezależnego charakteru.
- (49) Poniżej Komisja przedstawi szczegółowo metodykę zastosowaną przez eksperta w celu określenia wysokości opłat koncesyjnych.
- 3.1.2.1. Terminal ładunków suchych**
- (50) Wycena oparta jest na dwóch następujących metodach:
- Podjęcie oparte na porównywalnych transakcjach
- (51) Benchmarking przeprowadza się w odniesieniu do trzech istniejących umów w porcie Ventspils uznanych za porównywalne. W celu określenia odpowiedniej opłaty koncesyjnej ekspert zastosował współczynniki korygujące. Uwzględniono następujące czynniki: czas i warunki zawarcia umowy, lokalizację, opis nabrzeży, wynajmowaną powierzchnię, warunki techniczne terminali i dostęp do mediów.
- (52) Obliczona opłata koncesyjna wynosi [...] EUR za metr kwadratowy rocznie. Rzecznik ustalił wysokość opłaty koncesyjnej na [...] EUR za metr kwadratowy rocznie.
- Metoda przychodów
- (53) Metoda przychodów jest stosowana w celu przeprowadzenia oceny, czy zdyskontowane wartości przyszłych przychodów umożliwiają pełne pokrycie całkowitego kosztu inwestycji (w tym kosztów przestrzeni ładunkowej, pogłębienia i dojazdowych torów kolejowych), i uwzględnia prognozy finansowe na okres 25 lat. Szacowane przychody i koszty są korygowane przy pomocy stopy dyskontowej wynoszącej 7,5 %, która odzwierciedla poziom ryzyka inwestycyjnego.

- (54) W niezależnej wycenie uwzględnia się przychody z tytułu opłat i należności portowych oraz przychody z użytkowania gruntów i infrastruktury portu. Pod uwagę bierze się całkowite koszty inwestycji.
- (55) W oparciu o różne poziomy obrotu ładunków prognozuje się wartość bieżącą netto, wewnętrzną stopę zwrotu oraz wskaźnik korzyści i kosztów w odniesieniu do opłat koncesyjnych wynoszących od [...] EUR do [...] EUR za metr kwadratowy rocznie. Wskaźniki finansowe uzasadniają ustalenie opłaty koncesyjnej w wysokości co najmniej [...] EUR za metr kwadratowy rocznie przy średnim obrocie ładunków równym [...] ton rocznie oraz [...] EUR za metr kwadratowy rocznie przy średnim obrocie ładunków równym [...] ton rocznie. Jeśli średni obrót przekracza [...] ton rocznie, opłata koncesyjna może być minimalna.
- (56) Biorąc pod uwagę fakt, że prognozowany średni obrót ładunków wynosi [...] ton rocznie, niezależny rzeczoznawca twierdzi, że uzasadniona jest roczna opłata koncesyjna w wysokości od [...] EUR do [...] EUR za metr kwadratowy rocznie.
- (57) Uwzględniając obie metody szczegółowo opisane powyżej, niezależny rzeczoznawca określił opłatę koncesyjną na kwotę [...] EUR za metr kwadratowy rocznie.
- (58) W poniższej tabeli podano wartości wskaźników finansowych projektu z uwzględnieniem obliczonej opłaty koncesyjnej:

Obrót ładunków [...] ton, opłata koncesyjna [...] EUR za metr kwadratowy rocznie, stopa dyskontowa 7,5 %, stopa wzrostu 2,28 %

Wskaźnik	Bez dotacji z Funduszu Spójności	Z dotacją z Funduszu Spójności
Wewnętrzna stopa zwrotu	[...] %	[...] %
Wartość bieżąca netto	[...]	[...]

- (59) Wycena dokonana przez niezależnego rzeczoznawcę potwierdziła zatem, że wysokość opłaty koncesyjnej obliczonej w sposób opisany powyżej, tj. [...] EUR za metr kwadratowy rocznie, jest właściwa.

3.1.2.2. Nabrzeże nr 35

- (60) W metodzie przychodów uwzględnia się prognozy finansowe na okres 25 lat. Szacowane przychody i koszty są korygowane przy pomocy tej samej stopy dyskontowej wynoszącej 7,5 %, która odzwierciedla poziom ryzyka inwestycyjnego.
- (61) W niezależnej wycenie uwzględnia się przychody z tytułu opłat i należności portowych oraz przychody z użytkowania gruntów i infrastruktury portu. Pod uwagę bierze się całkowite koszty inwestycji.

- (62) W oparciu o różne poziomy obrotu ładunków prognozuje się wartość bieżącą netto, wewnętrzną stopę zwrotu oraz wskaźnik korzyści i kosztów w odniesieniu do opłat koncesyjnych wynoszących od [...] EUR do [...] EUR rocznie. Wskaźniki finansowe uzasadniają roczną opłatę koncesyjną przekraczającą [...] EUR rocznie w odniesieniu do oczekiwanego obrotu ładunków wynoszącego [...] ton rocznie oraz przekraczającą [...] EUR rocznie w odniesieniu do oczekiwanego obrotu ładunków wynoszącego [...] ton rocznie. W przypadku wyższego obrotu ładunków opłata koncesyjna może być minimalna.
- (63) Zważywszy, że okres amortyzacji nabrzeży o dużej głębokości wynosi 30 lat, niezależny rzeczoznawca określił wysokość opłaty koncesyjnej na [...] EUR rocznie, tj. 1/30 kosztu inwestycji w nabrzeże, nie licząc kosztu robót związanych z pogłębianiem basenu portu.
- (64) W poniższej tabeli przedstawiono wyniki finansowe projektu przy rocznym obrocie ładunków wynoszącym [...] ton, z uwzględnieniem opłaty koncesyjnej równej [...] EUR rocznie. W obliczeniu wzięto pod uwagę całkowite koszty inwestycji, w tym koszt robót związanych z pogłębianiem basenu portu.

Obrót ładunków [...] ton, opłata koncesyjna [...] EUR rocznie, stopa dyskontowa 7,5 %, stopa wzrostu 2,28 %

Wskaźnik	Bez dotacji z Funduszu Spójności	Z dotacją z Funduszu Spójności
Wewnętrzna stopa zwrotu	[...] %	[...] %
Wartość bieżąca netto	[...]	[...]

- (65) Rzeczoznawca ustalił wysokość opłaty koncesyjnej na [...] EUR rocznie (zamiast [...] EUR rocznie, jak pierwotnie przewidywano).

3.1.2.3. Nabrzeże nr 12

- (66) Wycena oparta jest na dwóch metodach, tj. na podejściu opartym na porównywalnych transakcjach i na metodzie przychodów.

Podejście oparte na porównywalnych transakcjach

- (67) Umowa koncesji jest najpierw porównywana z trzema istniejącymi umowami w porcie Ventspils, które uznaje się za porównywalne. Biorąc pod uwagę określone właściwości i cechy infrastruktury objętej tymi trzema umowami, rzeczoznawca w celu określenia odpowiedniej opłaty koncesyjnej zastosował współczynniki korygujące. Uwzględniono następujące czynniki: czas i warunki zawarcia umowy, lokalizację, opis nabrzeży, wynajmowaną powierzchnię, warunki techniczne infrastruktury i dostęp do mediów.
- (68) Obliczona opłata koncesyjna wynosi [...] EUR za metr kwadratowy rocznie. Wysokość opłaty koncesyjnej ustalono na [...] EUR za metr kwadratowy rocznie.

Metoda przychodów

- (69) W metodzie przychodów, która jest stosowana w celu przeprowadzenia oceny, czy zdyskontowane wartości przyszłych przychodów umożliwiają pełne pokrycie całkowitego kosztu inwestycji (w tym kosztów przestrzeni ładunkowej, pogłębiania i dojazdowych torów kolejowych), uwzględnia się prognozy finansowe na okres 25 lat. Prognozowane przychody i koszty są korygowane przy pomocy stopy dyskontowej wynoszącej 7,5 %, która odzwierciedla poziom ryzyka inwestycyjnego.
- (70) W niezależnej wycenie uwzględnia się przychody z tytułu opłat i należności portowych oraz przychody z użytkowania gruntów i infrastruktury portu. Pod uwagę bierze się całkowite koszty inwestycji, łącznie z finansowaniem publicznym.
- (71) W oparciu o różne poziomy obrotu ładunków prognozuje się wartość bieżącą netto, wewnętrzną stopę zwrotu oraz wskaźnik korzyści i kosztów w odniesieniu do opłat koncesyjnych wynoszących od [...] EUR do [...] EUR za metr kwadratowy rocznie. Niezależny rzeczoznawca stwierdził, że wskaźniki finansowe uzasadniają (wartość bieżąca netto jest dodatnia) roczną opłatę koncesyjną w wysokości nie mniejszej niż [...] EUR za metr kwadratowy rocznie w odniesieniu do oczekiwanego obrotu ładunków wynoszącego [...] ton rocznie oraz [...] EUR za metr kwadratowy rocznie w odniesieniu do oczekiwanego obrotu ładunków wynoszącego [...] ton rocznie.
- (72) Biorąc pod uwagę fakt, że prognozowany obrót wynosi [...] ton rocznie, rzeczoznawca stwierdził, że uzasadniona jest opłata koncesyjna w wysokości co najmniej [...] EUR za metr kwadratowy rocznie.
- (73) Uwzględniając wyniki otrzymane przy pomocy obu metod szczegółowo opisanych powyżej, niezależny rzeczoznawca określił opłatę koncesyjną na [...] EUR za metr kwadratowy rocznie.
- (74) W poniższej tabeli podano wartości wskaźników finansowych projektu z uwzględnieniem obliczonej opłaty koncesyjnej:

Obrót ładunków [...] ton, opłata koncesyjna [...] EUR za metr kwadratowy rocznie, stopa dyskontowa 7,5 %, stopa wzrostu 2,28 %

Wskaźnik	Bez dotacji z Funduszu Spójności	Z dotacją z Funduszu Spójności
Wewnętrzna stopa zwrotu	[...] %	[...] %
Wartość bieżąca netto	[...]	[...]

- (75) Wycena dokonana przez niezależnych rzeczoznawców potwierdziła zatem, że wysokość opłaty koncesyjnej określonej w sposób opisany powyżej, tj. [...] EUR za metr kwadratowy rocznie, jest właściwa.

3.1.3. OPŁATA KONCESYJNA

- (76) Na podstawie wycen dokonanych przez niezależnego rzeczoznawcę władze łotewskie postanowiły ustalić opłatę koncesyjną w następującej wysokości

Koncesjonariusz	Infrastruktura	Niezależna wycena (rocznie)	Opłata koncesyjna (rocznie)
[...]	Terminal ładunków suchych	[...] EUR	[...] EUR
[...]	Nabrzeże nr 35	[...] EUR	[...] EUR
[...]	Nabrzeże nr 12	[...] EUR	[...] EUR

4. OCENA

4.1. ISTNIENIE POMOCY

- (77) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE, z zastrzeżeniem innych postanowień przewidzianych w TFUE, wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (78) Kryteria, o których mowa w art. 107 ust. 1, muszą być spełnione łącznie. W celu stwierdzenia, że zgłoszony środek stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, muszą być zatem spełnione wszystkie wyżej wymienione warunki. Mianowicie wsparcie finansowe musi:
- zostać przyznane przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych;
 - sprzyjać niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów;
 - zakłócać lub grozić zakłóceniem konkurencji;
 - wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

4.1.1. KORZYŚĆ GOSPODARCZA

- (79) Zgodnie z orzecznictwem⁽⁵⁾ Trybunału koncesjonariusze nie odnoszą korzyści, jeżeli inwestor prywatny w podobnych okolicznościach ustaliłby opłatę koncesyjną na podobnym poziomie.
- (80) Już na wstępie Komisja zwraca uwagę, że w tym przypadku opłaty koncesyjne zostały ustalone wcześniej za pomocą odrębnych wycen dokonanych przez eksperta zewnętrznego. Władze łotewskie przedstawiły dowody potwierdzające odpowiedni stopień i doświadczenie tego eksperta.
- (81) Jak szczegółowo opisano powyżej, niezależny rzeczoznawca dokonał analizy porównawczej obliczonych opłat koncesyjnych z opłatami ustalonymi w odniesieniu do trzech umów w porcie Ventspils, które uznaje się za porównywalne. Biorąc pod uwagę określone właściwości i cechy infrastruktury objętej tymi trzema umowami, niezależny ekspert w celu określenia odpowiedniej opłaty koncesyjnej zastosował współczynniki korygujące.

⁽⁵⁾ Połączone sprawy C-328/99 i C-399/00, Włochy i SIM 2 Multimedia przeciwko Komisji, Rec. [2003] s. I-4053.

- (82) Na podstawie dostępnych informacji Komisja nie może jednak stwierdzić, czy umowy uznane za punkt odniesienia były przedmiotem przetargu. Obecnie nic również nie wskazuje na to, że opłaty koncesyjne płacone zgodnie z tymi umowami można uznać za równe cenie rynkowej.
- (83) W świetle powyższego Komisja twierdzi, że benchmarking nie jest wystarczająco wiarygodny, a zatem nie może wystarczać do wykluczenia odnoszenia korzyści przez koncesjonariuszy.
- (84) Zgodnie z drugą metodą zastosowaną przez niezależnego rzeczoznawcę opłaty koncesyjne i inne przychody organu zarządzającego portem zapewniłyby zwrot kosztów inwestycji w infrastrukturę oraz określoną stopę zwrotu w okresie 25 lat. Organ zarządzający portem postanowił określić opłatę koncesyjną za eksploatację terminalu ładunków suchych [...] EUR za metr kwadratowy zamiast [...] EUR za metr kwadratowy rocznie) i nabrzeża nr 35 [...] EUR zamiast [...] EUR rocznie) na poziomie znacznie przewyższającym wartość zalecaną przez eksperta. Z tego względu rzeczywisty zwrot, jakiego oczekuje organ zarządzający portem, jest znacznie wyższy od wartości obliczonej przez eksperta.
- (85) Komisja stwierdza zatem, że opłata koncesyjna i inne przychody organu zarządzającego portem umożliwiają mu odzyskanie całości kosztów inwestycji w infrastrukturę, w tym kosztów pogłębienia i dojazdowych torów kolejowych, oraz osiągnięcie zwrotu zgodnego z tym, którego wymagałby inwestor prywatny.
- (86) Ponadto Komisja zwraca uwagę, że nic w tym przypadku nie wskazuje na to, że organ zarządzający portem ustalił opłaty koncesyjne na poziomie, który nie zapewniałby maksymalizacji jego przychodów.
- (87) Oprócz tego uwzględnienie klauzuli zmiany umożliwia okresowe zmiany opłaty koncesyjnej.
- (88) Uwzględniając powyższe ustalenia Komisja jest zdania, że w omawianym przypadku można stwierdzić, iż opłata koncesyjna określona w sposób opisany powyżej nie powoduje nienależnych korzyści dla koncesjonariuszy infrastruktury właściwej na potrzeby konkretnych użytkowników.
- (89) Niniejsza decyzja w żaden sposób nie przesądza o możliwości przeprowadzenia przez Komisję dalszych analiz dotyczących przestrzegania unijnych przepisów dotyczących zamówień publicznych lub innych ogólnych zasad TFUE.

4.1.2. WNIOSEK

- (90) Komisja jest zdania, że finansowanie publiczne infrastruktury właściwej na potrzeby konkretnych użytkowników w porcie Ventspils nie powoduje korzyści gospodarczej na poziomie koncesjonariuszy, a zatem przedmiotowy środek nie skutkuje uprzywilejowaniem wybranych usługodawców względem przedsiębiorstw konkurencyjnych.
- (91) Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem, aby zakwalifikować środek jako pomoc państwa, muszą zostać spełnione wszystkie warunki określone w art. 107 ust. 1 TFUE⁽⁶⁾. Ponieważ środek, który ma zostać wprowadzony przez władze łotewskie, nie wiąże się z korzyścią gospodarczą dla przyszłych koncesjonariuszy, nie spełnia on warunków wymaganych łącznie do uznania go za pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

5. WNIOSEK

- (92) W świetle powyższych ustaleń Komisja stwierdza, że publiczne finansowanie budowy infrastruktury właściwej na potrzeby konkretnych użytkowników w porcie Ventspils nie wiąże się z pomocą na poziomie koncesjonariuszy.
- (93) Niniejsza decyzja dotyczy wyłącznie aspektów pomocy państwa i pozostaje bez uszczerbku dla stosowania pozostałych postanowień TFUE, w szczególności dotyczących koncesji na usługi,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Pomoc państwa, której Łotwa zamierza udzielić na rzecz organu zarządzającego portem Ventspils w odniesieniu do budowy terminalu suchych ładunków masowych, nabrzeża nr 12 i nabrzeża nr 35, na poziomie koncesjonariuszy nie wiąże się z pomocą państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

Niniejszym zezwala się zatem na wdrożenie przedmiotowego środka pomocy.

Artykuł 2

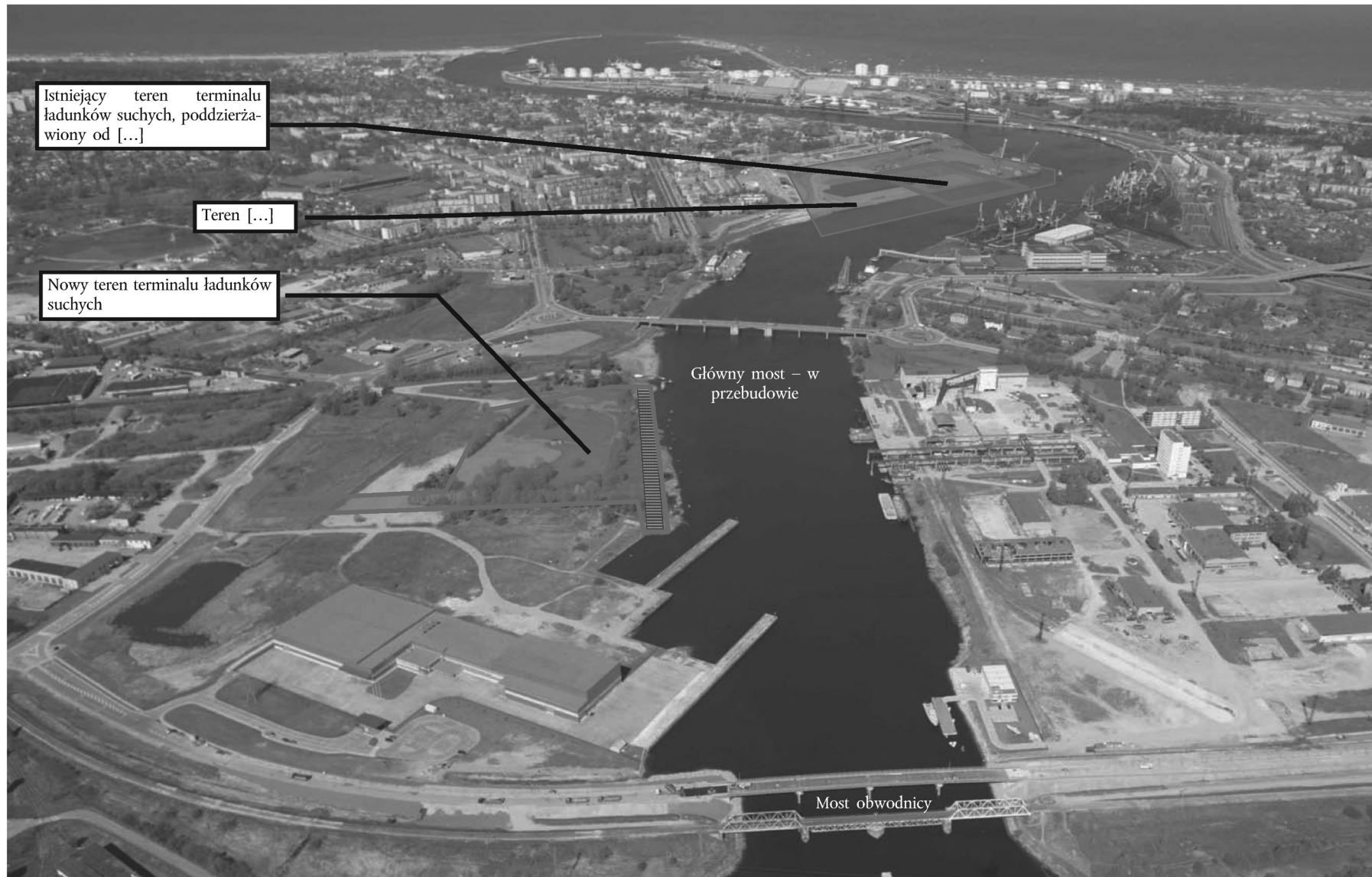
Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Łotewskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 25 sierpnia 2011 r.

W imieniu Komisji
Joaquín ALMUNIA
Wiceprzewodniczący

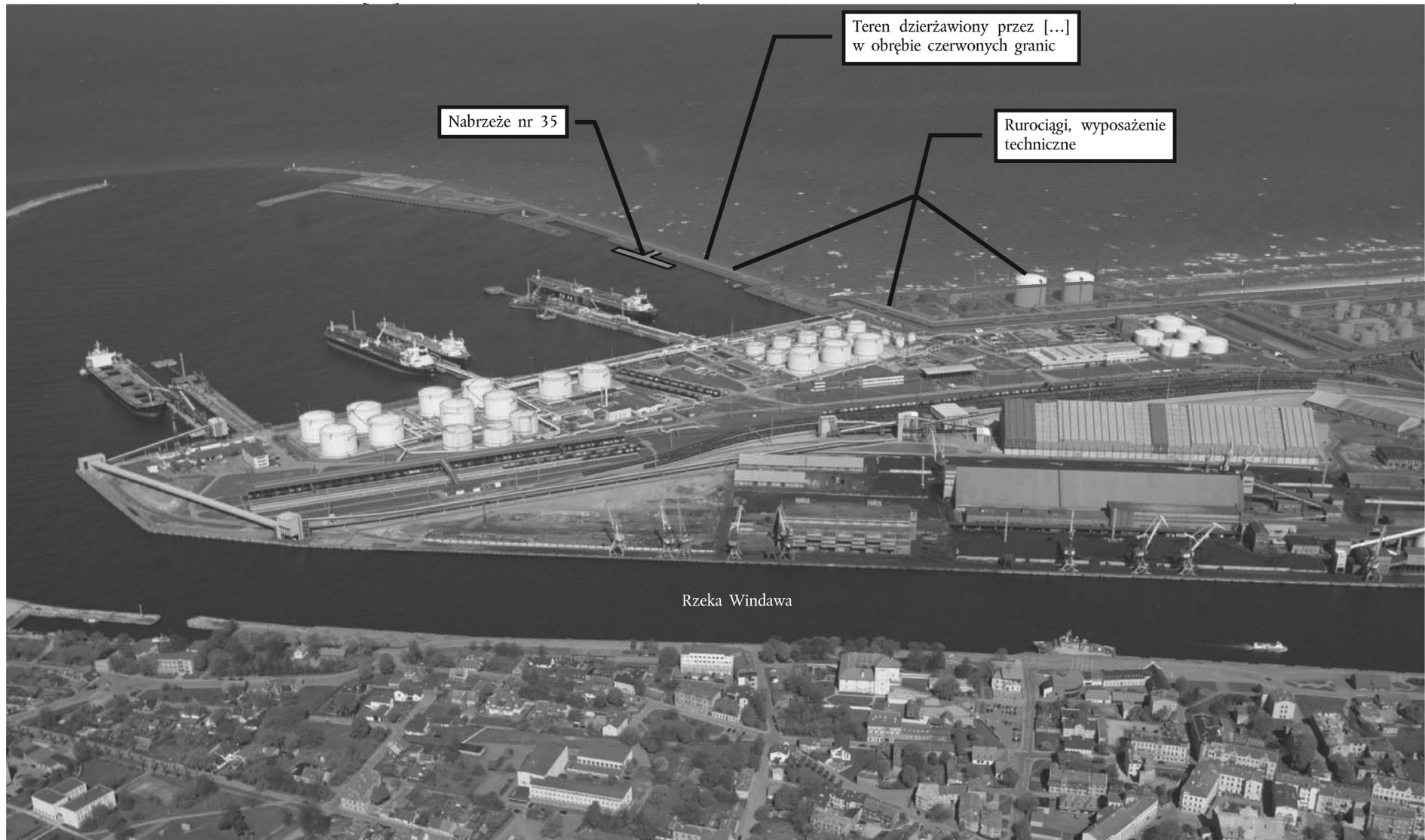
⁽⁶⁾ Połączone sprawy C-278/92 do C-280/92 Hiszpania przeciwko Komisji, Rec. [1994] s. I-4103, pkt 20; sprawa C-482/99 Francja przeciwko Komisji Rec. [2002] s. I-4397, pkt 68.

ISTNIEJĄCY I NOWY TEREN TERMINALU ŁADUNKÓW SUCHYCH



ZAŁĄCZNIK II

PLAN TERENU DZIERŻAWIONEGO PRZEZ [...] (W TYM PLANOWANEGO NABRZEŻNA NR 35)



PLAN TRANSPORTU MODUŁÓW BUDOWLANYCH Z TERENU DZIERŻAWIONEGO PRZEZ [...] NA NABRZEŻE NR 12

