

BESCHLUSS DER KOMMISSION**vom 25. August 2011****über die staatliche Beihilfe C 39/09 (ex N 385/09), die Lettland zur öffentlichen Finanzierung von Hafeninfrastrukturen im Hafen Ventspils gewähren will***(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(2011) 6043)***(Nur der lettische Text ist verbindlich)****(Text von Bedeutung für den EWR)***(2011/784/EU)*

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Äußerung gemäß den vorgenannten Artikeln ⁽¹⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

- (1) Am 26. Juni 2009 meldete Lettland gemäß Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) per E-Mail eine Maßnahme zur öffentlichen Finanzierung der Errichtung von Hafeninfrastrukturen im Hafen Ventspils an.
- (2) Mit Schreiben vom 15. Dezember 2009 unterrichtete die Kommission Lettland von ihrem Beschluss, in Bezug auf einen Teil dieser Maßnahme das förmliche Prüfverfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV einzuleiten.
- (3) Der Beschluss der Kommission über die Einleitung des Verfahrens (im Folgenden „der Einleitungsbeschluss“) wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* ⁽²⁾ veröffentlicht. Die Kommission forderte alle Beteiligten zur Äußerung auf.
- (4) Die Kommission hat keine Stellungnahmen von Beteiligten erhalten. Die lettischen Behörden gaben ihre Stellungnahmen zum Eröffnungsbeschluss mit Schreiben vom 16. März 2010, 7. April 2010 und vom 14. April 2010 ab.
- (5) Mit Schreiben vom 21. September 2010, 22. Dezember 2010 und 18. März 2011 verlangte die Kommission weitere Auskünfte zu der beschlossenen Maßnahme.

Die lettischen Behörden erteilten die verlangten Auskünfte mit Schreiben vom 8. Oktober 2010, 20. Januar 2011, 22. März 2011 und 31. März 2011.

- (6) Darüber hinaus fanden mehrere Sitzungen zwischen den Dienststellen der Kommission und den lettischen Behörden statt. Vor und nach diesen Sitzungen übermittelten die lettischen Behörden weitere Informationen.

2. BESCHREIBUNG DER BEIHILFE**2.1. DAS VORHABEN**

- (7) Ziel des Vorhabens ist die Modernisierung der Hafeninfrastruktur. Das Vorhaben besteht aus den folgenden Teilprojekten, die in der Zeit von 2010-2014 durchgeführt werden sollen:

- a) Bau eines Massengut-Terminals,
- b) Bau des Liegeplatzes Nr. 35,
- c) Bau des Liegeplatzes Nr. 12,
- d) Neubau des nördlichen Wellenbrechers,
- e) Vertiefung des Hafenbeckens,
- f) Bau von Zugangsschienenwegen,
- g) Erneuerung der Anlegestellen für die Schiffe der Hafenbehörde,
- h) Verstärkung der Ufer des Kanals.

2.2. ANWENDUNGSBEREICH DES VORLIEGENDEN BESCHLUSSES

- (8) In ihrem Beschluss vom 15. Dezember 2009 ⁽³⁾ ging die Kommission davon aus, dass nicht entschieden werden müsse, ob die öffentliche Finanzierung des Wellenbrechers, der Verstärkung der Ufer des Kanals und der Erneuerung der Anlegestellen für die Schiffe der Hafenbehörde eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV auf Ebene der Hafenbehörde beinhaltet, da eine derartige Beihilfe mit dem Binnenmarkt vereinbar wäre.

⁽¹⁾ ABl. C 62 vom 13.3.2010, S. 7.

⁽²⁾ Siehe Fußnote 1.

⁽³⁾ Siehe Fußnote 1.

(9) Hinsichtlich der öffentlichen Finanzierung der Vertiefung des Hafenbeckens und des Baus der Zugangsschienenwege stellte die Kommission fest, dass eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV vorliegt und erklärte die Beihilfe auf Ebene der Hafenbehörde als mit dem Binnenmarkt vereinbar.

(10) Was die öffentliche Finanzierung des neuen Terminals und der beiden Liegeplätze anbelangt, ist die Kommission der Ansicht, dass eine staatliche Beihilfe auf Ebene der Hafenbehörde vorliegt. Die Kommission kam zu dem Schluss, dass die Beihilfe zugunsten der Hafenbehörde mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

(11) Der Massengut-Terminal und die beiden Liegeplätze werden von privaten Gesellschaften betrieben. Dazu wird die Hafenbehörde Konzessionsverträge mit Hafendienstleistern für einen Zeitraum von 35 Jahren abschließen. Zur Vergabe der Konzessionen wird kein Ausschreibungsverfahren durchgeführt. Die von den ausgewählten Hafendienstleistern zu zahlenden Konzessionsgebühren wurden im Voraus anhand einer Bewertung eines unabhängigen Sachverständigen festgelegt.

(12) In ihrem Beschluss vom 15. Dezember 2009 äußerte die Kommission Zweifel, ob mit dem Preis der Konzession eine staatliche Beihilfe verbunden sein könnte. Anhand der seinerzeit vorliegenden Informationen konnte die Kommission nicht abschließend Stellung dazu nehmen, ob es sich bei der öffentlichen Finanzierung auf Ebene der drei Konzessionsinhaber für den Betrieb der nutzerspezifischen Hafeninfrastruktur um eine Beihilfe handelte.

(13) Die Kommission stellte außerdem fest, dass die Endnutzer diskriminierungsfreien Zugang zu der neu erbauten Infrastruktur haben werden.

(14) Folglich erstreckte sich das förmliche Prüfverfahren lediglich auf eine potenzielle Beihilfe auf Ebene der Konzessionsinhaber.

2.3. DIE KONZESSIONSVERTRÄGE

2.3.1. DER MASSENGUT-TERMINAL FÜR TROCKENFRACHT

(15) Die Hafenbehörde beabsichtigt, die Konzession für den Betrieb des neu gebauten Terminals an [...] (*) zu vergeben. Der Betreiber führt derzeit Frachtumschlag auf dem Areal durch, das von der Hafenbehörde auf der Grundlage einer Weiterverpachtungsvereinbarung mit [...] an [...] verpachtet ist.

(16) Nach Angabe der lettischen Behörden beabsichtigt [...], seinen Betrieb auszuweiten und das gesamte gepachtete Areal für den eigenen Betrieb zu nutzen und daher die Weiterverpachtungsvereinbarung aufzukündigen.

(17) Die Hafenbehörde beschloss daher den Bau eines neuen Terminals und möchte danach die Konzession an [...] vergeben, so dass [...] seinen Betrieb im Hafen weiterführen kann.

2.3.2. LIEGEPLATZ Nr. 35 FÜR FLÜSSIGFRACHT

(18) Nach Angaben der lettischen Behörden ist die Wiederherstellung der Kapazitäten für Flüssigfracht im Hafen Ventspils an diesen besonderen Standort gebunden, da für Liegeplätze für Flüssigfrachtschiffe mit einer angemessenen Tonnage bestimmte Bedingungen im Zusammenhang mit dem Tiefgang der Schiffe beachtet werden müssen.

(19) Das gesamte umliegende Areal ist gegenwärtig an [...] verpachtet. Die lettischen Behörden beabsichtigen, die Konzession für den Betrieb des neuen Liegeplatzes an [...] zu vergeben, da dieses Unternehmen bereits Flüssigfracht im Hafen umgeschlagen hat und daher über die erforderliche Ausrüstung für den Umschlag von Flüssigfracht einschließlich Feuerlöschschrüstung verfügt.

2.3.3. LIEGEPLATZ Nr. 35 FÜR STÜCKGUT UND MASSENGUT

(20) Zu den Nutzern des Liegeplatzes wird eine Tochtergesellschaft von [...] gehören, die im Wege eines langfristigen Pachtvertrags mit der Hafenbehörde im Hafengebiet eine Fabrik für Baumodule errichten möchte. Die Baumodule sollen mit Ro-Ro-Schiffen auf die Exportmärkte befördert werden.

(21) Der Transport der Baumodule von der Fabrik bis zum Liegeplatz wird über die Schiene und die Straße entlang des Gebiets des Stückgut-Terminals 2 erfolgen, der von [...] betrieben wird. Dazu wird nach Abschluss des Baus des Liegeplatzes eine trilaterale Vereinbarung zwischen [...], [...] und der Hafenbehörde getroffen.

(22) Nach Angaben der lettischen Behörden sind [...] und [...] die einzigen potenziellen Betreiber von Liegeplatz Nr. 12. Ursprünglich wollte die Hafenbehörde die Konzession an [...] vergeben.

2.4. GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG DES FÖRMLICHEN PRÜFVERFAHRENS ZUM BEIHILFECHARAKTER DER MASSNAHME AUF EBENE DER KONZESSIONSINHABER

2.4.1. VORLIEGEN EINER STAATLICHEN BEIHILFE

(23) In ihrem Einleitungsbeschluss vertrat die Kommission vorläufig die Ansicht, dass nicht alle notwendigen Voraussetzungen erfüllt waren, um zu dem Schluss zu gelangen, dass sich die Hafenbehörde bei der Festlegung der den zukünftigen Konzessionsinhabern in Rechnung zu stellenden Konzessionsgebühren wie ein privater Kapitalgeber verhalten hat.

(*) Unterliegt der Geheimhaltungspflicht.

- (24) Die Kommission äußerte Zweifel sowohl hinsichtlich der zur Festlegung der Konzessionsgebühr herangezogenen Methode als auch hinsichtlich der Unabhängigkeit des Experten, der die Bewertung vorgenommen hat.

2.4.1.1. Von der Hafenbehörde herangezogene Methoden zur Festlegung der Konzessionsgebühren

- (25) Der unabhängige Experte, der die Konzessionsgebühren ermittelt hat, hat zwei unterschiedliche Methoden herangezogen, nämlich die Vergleichswertmethode (Benchmarking) und die Ertragswertmethode. Im Falle des Liegeplatzes für Flüssigfracht ging der Experte ausschließlich nach der Ertragswertmethode vor.
- (26) Hinsichtlich der Vergleichswertmethode stellte die Kommission fest, dass diese weitestgehend auf laufenden Verträgen im selben Hafen basierte. Daher hatte die Kommission Zweifel an ihrer Aussagekraft. Die Kommission merkte an, dass ein derartiges Benchmarking insofern nicht schlüssig sein kann, als es in den Referenzverträgen keinen Hinweis darauf gibt, dass eine am Markt orientierte Konzessionsgebühr gezahlt wird. Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass sich die Analyse auf die drei gleichartigen Konzessionsverträge für den Massengut-Terminal für Trockenfracht und den Liegeplatz Nr. 12 für Stückgut und Massengut stützte und dies trotz der Tatsache, dass diese Terminals offenbar erhebliche Unterschiede aufweisen.
- (27) Hinsichtlich der zur Bewertung herangezogenen Ertragswertmethode weist die Kommission darauf hin, dass diese im Fall des Massengut-Terminals für Trockenfracht und des Liegeplatzes Nr. 12 nicht die Gesamtheit der Investitionskosten widerzuspiegeln scheint.

2.4.1.2. Unabhängigkeit des Experten bei der Bewertung

- (28) Die Kommission stellte fest, dass aus einer bereits im März 2006 getroffenen Entscheidung der Hafenverwaltung die feste Absicht der Hafenbehörde hervorging, die Konzession für den Betrieb von Liegeplatz Nr. 35 nach Abschluss der Bauarbeiten an [...] zu vergeben. Darin wird im Einzelnen ausgeführt, nach welcher Methode die Konzessionsgebühr auf der Grundlage der gleichen Prinzipien wie bei der unabhängigen Bewertung zu berechnen ist. Folglich hatte die Kommission Zweifel daran, ob es sich dabei tatsächlich um eine unabhängige Bewertung handelt.

2.4.1.3. Schlussfolgerung

- (29) Die Kommission gelangte zu dem Schluss, dass die öffentliche Finanzierung des Baus des Terminals und der beiden Liegeplätze den Betreibern der fraglichen Infrastruktur einen selektiven Vorteil zu verschaffen scheint und somit eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellt.

2.4.2. VEREINBARKEIT DER BEIHILFE MIT DEM BINNENMARKT

- (30) Die Kommission ging zunächst davon aus, dass Beihilfen an Konzessionsinhaber Betriebsbeihilfen darstellen, die diese von Kosten befreien, die sie normalerweise zu tragen hätten. Nach der Rechtsprechung des Gerichts sind

derartige Betriebsbeihilfen in der Regel mit dem Binnenmarkt vereinbar ⁽⁴⁾.

3. BEMERKUNGEN VON LETTISCHER SEITE

3.1.1. DIE KONZESSIONSINHABER

- (31) Die lettischen Behörden sind der Auffassung, dass die drei Betreiber nach objektiven Kriterien von der Hafenbehörde ausgewählt wurden und als Betreiber der neu gebauten Infrastruktur die beste Alternative darstellen.

3.1.1.1. Der Massengut-Terminal für Trockenfracht

- (32) Die Hafenbehörde beabsichtigt, die Konzession für den Betrieb des Massengut-Terminals für Trockenfracht an das Unternehmen [...] zu vergeben, das bisher hauptsächlich im Holzümschlag tätig war. Die lettischen Behörden weisen darauf hin, dass die Anwesenheit von [...] im Hafen wegen der besonderen Bedeutung der Holzexporte in dieser Region besonders wichtig ist.
- (33) Wie vorstehend erläutert erbringt [...] derzeit Frachturnschlagsdienstleistungen auf dem von der Hafenbehörde an [...] verpachteten Areal. Grundlage für die Verpachtung ist eine mit [...] abgeschlossene Weiterverpachtungsvereinbarung. Da [...] seinen Betrieb ausweiten und das gesamte gepachtete Areal nutzen möchte, beschloss die Hafenbehörde im Oktober 2005 den Bau eines neuen Terminals und die Vergabe der Konzession für dessen Betrieb an [...] (siehe Anhang I).

- (34) Die lettischen Behörden betonen, dass sie sich bei der Vergabe der Konzession an diesen speziellen Betreiber nach rein objektiven kommerziellen Kriterien gerichtet haben. In diesem Sinne weisen die lettischen Behörden darauf hin, dass [...] die realistischste Lösung für den Betrieb des Terminals darstellt, da dieses Unternehmen bereits die erforderliche Ausrüstung für den Umschlag von Trockenfracht besitzt. Außerdem hatte kein weiterer potenzieller Konzessionsnehmer ein Interesse am Betrieb des Massengut-Terminals für Trockenfracht bekundet. Die lettischen Behörden betonen ferner, dass es im Interesse der Hafenbehörde sei, Verhandlungen mit allen potenziell interessierten Parteien aufzunehmen, insbesondere da ein erheblicher Teil des Hafensareals immer noch ungenutzt ist.

- (35) [...] hat bereits mehr als [...] tausend m³ Fracht pro Jahr im Hafen umgeschlagen und somit ein solides Geschäftsnetz aufgebaut. Die Hafenbehörde ist der Ansicht, dass das Unternehmen diesen Frachturnschlag auch in Zukunft aufrechterhalten kann und somit die erforderliche Garantie für die Rentabilisierung der von der Hafenbehörde vorgenommenen Investitionen bietet.

3.1.1.2. Liegeplatz Nr. 35

- (36) Der Liegeplatz ist ein Ersatz für die Mole Nr. 1 für den Umschlag von flüssigem Gefahrgut. Die Mole ist inzwischen veraltet und kann nicht mehr für den Frachturnschlag genutzt werden. Wie vorstehend erläutert ist die Wiederherstellung der Kapazitäten für Flüssigfracht

⁽⁴⁾ Rechtssache T-459/93 *Siemens gg. Kommission*, Slg. 1995, II-1675, Randnr. 48. Siehe in diesem Fall auch Urteil T-396/08 vom 8. Juli 2010, *Freistaat Sachsen und Land Sachsen-Anhalt/Kommission* (siehe Randnrn. 46-48); Rechtssache C-156/98, *Deutschland/Kommission*, Slg. 1998, I-6857, Randnr. 30.

im Hafen Ventspils an diesen besonderen Standort gebunden, da für Liegeplätze für Flüssigfrachtschiffe mit einer angemessenen Tonnage bestimmte Sicherheitsanforderungen und Bedingungen im Zusammenhang mit dem Tiefgang der Schiffe beachtet werden müssen.

- (37) Die lettischen Behörden betonen, dass die Konzession für den Betrieb des Liegeplatzes Nr. 35 gerade wegen des spezifischen Standorts der einschlägigen Infrastruktur in der Praxis nicht an ein anderes Unternehmen vergeben werden kann. Derzeit ist das gesamte angrenzende Hafeneareal an [...] verpachtet (siehe *Anhang II*).
- (38) Darüber hinaus besitzt der Betreiber ähnlich wie [...], der bereits Fracht im Hafen von Ventspils umgeschlagen hat, die vollständige Ausrüstung für den Umschlag von Flüssigfracht, was eine entscheidende Voraussetzung für den Betrieb des Liegeplatzes ist.

3.1.1.3. Liegeplatz Nr. 12

- (39) Mit diesem Vorhaben soll die Umschlagskapazität für Stückgut erhöht werden. Die lettischen Behörden erklären, dass die Entscheidung für den Bau des Liegeplatzes mit dem Abschluss eines langfristigen Flächenpachtvertrags mit einer Tochtergesellschaft von [...] durch die Hafenbehörde zusammenhängt. Die Tochtergesellschaft von [...] beabsichtigt, im Hafen eine Fabrik für Baumodule zu errichten. Diese Baumodule können nur mit Hilfe von Ro-Ro-Schiffen auf die Exportmärkte transportiert werden.
- (40) Allerdings weisen die lettischen Behörden darauf hin, dass sich die Hafenbehörde vor dem Abschluss des Pachtvertrags mit [...] an verschiedenen Ausschreibungen von Speditionen und potenziellen Konzessionsnehmern für den Liegeplatz Nr. 12 wie [...] erfolglos beteiligt hat.
- (41) Nach Angaben der lettischen Behörden kann der Transport der Baumodule von der Fabrik an den Liegeplatz nur über die Schiene und die Straße entlang des Areals des von [...] betriebenen Stückgut-Terminals Nr. 2 erfolgen. Zu diesem Zweck wird nach dem Bau des Liegeplatzes eine trilaterale Vereinbarung zwischen [...], [...] und der Hafenbehörde geschlossen.
- (42) Des Weiteren erklären die lettischen Behörden, dass nur zwei Betreiber für den Liegeplatz in Betracht kommen, nämlich [...] und [...]. In ihren Bemerkungen im Zusammenhang mit dem förmlichen Prüfverfahren haben die lettischen Behörden klargestellt, dass die Konzession für den Betrieb des Liegeplatzes an [...] vergeben werden soll.
- (43) Da der einzige Weg für den Transport der Baumodule vom Werk zum Liegeplatz Nr. 12 über das an [...] verpachtete Areal führt (siehe *Anhang III*), hält die Hafenbehörde [...] für die realistischste Alternative.
- (44) Außerdem betonen die lettischen Behörden, dass die Oberfläche des Hafengrundstücks, das an den Liegeplatz angrenzt, nicht für die Lagerung von Fracht geeignet ist. Daher muss eine zuverlässige Verbindung mit anderen Flächen im Hafen gewährleistet sein, die als Lagerflächen geeignet sind.

- (45) Des Weiteren wird geltend gemacht, dass sich der Liegeplatz angesichts seines Standorts und seiner technischen Parameter für Speditionen in einem Bereich von bis zu 12 ha ungeachtet der von ihnen umgeschlagenen Art von Fracht anbietet.

3.1.2. DAS EXPERTENGUTACHTEN

- (46) Für die einzelnen Konzessionsverträge für die nutzerspezifische Infrastruktur wurden getrennte Bewertungen vorgenommen. Die lettischen Behörden sind der Ansicht, dass diese Bewertungen in Einklang mit den lettischen Bewertungsstandards und den internationalen Bewertungsstandards durchgeführt wurden.
- (47) Hinsichtlich der herangezogenen Bewertungsmethode betonen die lettischen Behörden, dass angesichts der Lage und der Ausstattung der Häfen Riga und Liepāja die Benchmarking-Methode (das sog. *Vergleichswertverfahren*) durchaus zuverlässig sei. Die von den Dienstleistern in diesen Häfen gezahlten Konzessionsgebühren wurden von den Hafenbehörden selbst vorgelegt und sollten daher als vertrauenswürdig betrachtet werden.
- (48) Nach Angaben der lettischen Behörden sollten die überprüften Bewertungen, die auf einer Cashflow-Analyse basieren, die Zweifel der Kommission an ihrer Objektivität ausräumen.
- (49) Im Folgenden erläutert die Kommission im Einzelnen die Methoden, die der Sachverständige zur Ermittlung der Höhe der Konzessionsgebühren herangezogen hat.

3.1.2.1. Der Massengut-Terminal für Trockenfracht

- (50) Die Bewertung basiert auf folgenden beiden Methoden:
- Vergleichswertverfahren
- (51) Das Vergleichswertverfahren orientiert sich an drei Verträgen, die als mit dem Hafen Ventspils vergleichbar erachtet werden. Zur Ermittlung einer angemessenen Konzessionsgebühr wandte der Experte Berichtigungskoeffizienten an. Dabei wurden folgende Faktoren berücksichtigt: Zeitpunkt und Konditionen für den Abschluss des Vertrags, Standort, Beschreibung der Liegeplätze, Pachteareal, technische Ausstattung der Terminals und Zugang zu Versorgungsleistungen.
- (52) Die so errechnete Konzessionsgebühr beläuft sich auf [...] EUR/m² pro Jahr. Der Gutachter legte die Konzessionsgebühr auf [...] EUR/m² pro Jahr fest.

Ertragswertverfahren

- (53) Das Ertragswertverfahren wird zur Bewertung der Frage herangezogen, ob die abgezinsten zukünftigen Erträge die Gesamtinvestitionskosten in vollem Umfang abdecken (einschließlich der Ladeflächen, der Vertiefung des Hafenbeckens und der Kosten für die Schienenzufahrtswege) und sieht finanzielle Vorausberechnungen für einen Zeitraum von 25 Jahren vor. Die geschätzten Erträge und Kosten werden um einen Abzinsungssatz von 7,5 % berichtigt, der die Höhe des Investitionsrisikos widerspiegelt.

- (54) Bei der unabhängigen Bewertung sind auch Erträge aus Hafenabgaben und -gebühren sowie Erträge aus der Nutzung von Flächen und Infrastruktur einschließlich der Gesamtinvestitionskosten mit berücksichtigt.
- (55) Ausgehend von unterschiedlichen Werten für das Frachtumschlagsvolumen werden der Nettogegenwartswert (NGW), der interne Zinsfuß (IRR) und das Kosten-Nutzen-Verhältnis (Benefit-Costs-Ratio — BCR) für Konzessionsgebühren von [...] EUR/m² bis [...] EUR/m² pro Jahr berechnet. Nach diesen Finanzkennzahlen wäre bei einem durchschnittlichen Frachtumschlag von [...] Tonnen pro Jahr eine Konzessionsgebühr von mindestens [...] EUR/m² pro Jahr und bei einem durchschnittlichen Frachtumschlag von [...] Tonnen pro Jahr von [...] EUR/m² pro Jahr gerechtfertigt. Wenn der durchschnittliche Frachtumschlag [...] Tonnen pro Jahr übersteigt, kann die Konzessionsgebühr auf ein minimales Niveau abgesenkt werden.
- (56) Da sich das prognostizierte durchschnittliche Frachtumschlagsvolumen auf [...] Tonnen pro Jahr beläuft, kam der unabhängige Gutachter zu dem Schluss, dass eine jährliche Konzessionsgebühr zwischen [...] EUR und [...] EUR/m² pro Jahr gerechtfertigt ist.
- (57) Unter Berücksichtigung der beiden vorstehend erläuterten Methoden setzte der unabhängige Gutachter die Konzessionsgebühr auf [...] EUR/m² pro Jahr fest.
- (58) Aus der nachfolgenden Tabelle gehen die Werte der Finanzkennzahlen des Vorhabens unter Berücksichtigung der errechneten Konzessionsgebühr hervor.

Frachtumschlag [...] Tonnen, Konzessionsgebühr [...] EUR/m² pro Jahr, Abzinsungssatz 7,5 %, Wachstumsrate 2,28 %

Kennzahl	ohne Zuschuss aus dem Kohäsionsfonds	mit Zuschuss aus dem Kohäsionsfonds
IRR	[...] %	[...] %
NGW	(...)	(...)

- (59) Demnach bestätigt die Bewertung des unabhängigen Gutachters die Angemessenheit der vorstehend erläuterten Konzessionsgebühr von [...] EUR/m² pro Jahr.

3.1.2.2. Liegeplatz Nr. 35

- (60) Die *Ertragswertmethode* ergibt finanzielle Vorausberechnungen für einen Zeitraum von 25 Jahren. Die geschätzten Erträge und Kosten werden um den gleichen Abzinsungssatz von 7,5 % berichtigt, der die Höhe des Investitionsrisikos widerspiegelt.
- (61) Bei der unabhängigen Bewertung werden Erträge aus Hafenabgaben und Gebühren und Erträge aus der Nutzung der Flächen im Hafengebiet und der Infrastruktur berücksichtigt. Außerdem werden die Gesamtinvestitionskosten berücksichtigt.

- (62) Ausgehend von unterschiedlichen Werten für das Frachtumschlagsvolumen werden der Nettogegenwartswert (NGW), der interne Zinsfuß (IRR) und das Kosten-Nutzen-Verhältnis (Benefit-Costs-Ratio — BCR) für Konzessionsgebühren von [...] EUR bis [...] EUR pro Jahr berechnet. Nach diesen Finanzkennzahlen wäre bei einem erwarteten Frachtumschlag von [...] Tonnen pro Jahr eine Konzessionsgebühr von über [...] EUR pro Jahr und bei einem erwarteten Frachtumschlag von [...] Tonnen pro Jahr von über [...] EUR pro Jahr gerechtfertigt. Für einen noch höheren Frachtumschlag kann die Konzessionsgebühr auf ein minimales Niveau abgesenkt werden.
- (63) Da die Abschreibungsfrist von Tiefwasserliegeplätze bei 30 Jahren liegt, legte der unabhängige Gutachter den Wert der Konzessionsgebühr auf [...] EUR pro Jahr fest, d. h. 1/30 der Investitionskosten in den Liegeplatz, ohne Berücksichtigung der Kosten für das Ausbaggern.
- (64) Aus der nachstehenden Tabelle gehen die finanziellen Ergebnisse des Vorhabens für einen jährlichen Frachtumschlag von [...] Tonnen unter Berücksichtigung einer Konzessionsgebühr von [...] EUR pro Jahr hervor. In der Berechnung sind auch die Investitionskosten einschließlich der Hafenvertiefungsarbeiten berücksichtigt.

Frachtumschlag [...] Tonnen, Konzessionsgebühr [...] EUR pro Jahr, Abzinsungssatz 7,5 %, Wachstumsrate 2,28 %

Kennzahl	ohne Zuschuss aus dem Kohäsionsfonds	mit Zuschuss aus dem Kohäsionsfonds
IRR	[...] %	[...] %
NGW	(...)	(...)

- (65) Demnach legte der Gutachter die Konzessionsgebühr auf [...] EUR pro Jahr (anstelle von [...] pro Jahr wie ursprünglich vorgesehen) fest.

3.1.2.3. Liegeplatz Nr. 12

- (66) Die Bewertung basiert auf zwei Methoden, der Vergleichswertmethode und der Ertragswertmethode.

Vergleichswertmethode

- (67) Das Vergleichswertverfahren für die Konzession orientiert sich an drei Verträgen, die als mit dem Hafen Ventpils vergleichbar erachtet werden. Dabei werden die spezifischen Merkmale und die Ausstattung der Infrastrukturen berücksichtigt, auf die sich diese Verträge beziehen. Zur Ermittlung einer angemessenen Konzessionsgebühr wandte der Experte Berichtigungskoeffizienten an. Dabei wurden folgende Faktoren berücksichtigt: Zeitpunkt und Konditionen für den Abschluss des Vertrags, Standort, Beschreibung der Liegeplätze, Pachtareal, technische Ausstattung der Terminals und Zugang zu Versorgungsleistungen.
- (68) Die so errechnete Konzessionsgebühr beläuft sich auf [...] EUR/m² pro Jahr. Der Gutachter legte die Konzessionsgebühr auf [...] EUR/m² pro Jahr fest.

Ertragswertmethode

- (69) Das Ertragswertverfahren wird zur Bewertung der Frage herangezogen, ob die abgezinsten zukünftigen Erträge die Gesamtinvestitionskosten in vollem Umfang abdecken (einschließlich der Vertiefung des Hafenbeckens und der Kosten für die Schienenzufahrtswege) und sieht finanzielle Vorausberechnungen für einen Zeitraum von 25 Jahren vor. Die geschätzten Erträge und Kosten werden um einen Abzinsungssatz von 7,5 % berichtet, der die Höhe des Investitionsrisikos widerspiegelt.
- (70) Bei der unabhängigen Bewertung sind auch Erträge aus Hafenabgaben und -gebühren sowie Erträge aus der Nutzung von Flächen und Infrastruktur sowie die Gesamtinvestitionskosten einschließlich der öffentlichen Mittel mit berücksichtigt.
- (71) Ausgehend von unterschiedlichen Werten für das Frachturnschlagsvolumen werden der Nettogegenwartswert (NGW), der interne Zinsfuß (IRR) und das Kosten-Nutzen-Verhältnis (Benefit-Costs-Ratio — BCR) für Konzessionsgebühren von [...] EUR/m² bis [...] EUR/m² pro Jahr berechnet. Dabei kam der unabhängige Gutachter zu dem Schluss, dass nach diesen Finanzkennzahlen (bei einem positiven NGW) bei einem erwarteten Frachturnschlag von [...] Tonnen pro Jahr eine Konzessionsgebühr von mindestens [...] EUR/m² pro Jahr und bei einem erwarteten Frachturnschlag von [...] Tonnen pro Jahr von [...] EUR/m² pro Jahr gerechtfertigt wäre.
- (72) Da sich das prognostizierte Frachturnschlagsvolumen auf [...] Tonnen pro Jahr beläuft, kam der unabhängige Gutachter zu dem Schluss, dass eine jährliche Konzessionsgebühr von mindestens [...] EUR/m² pro Jahr gerechtfertigt ist.
- (73) Unter Berücksichtigung der beiden vorstehend erläuterten Methoden setzte der unabhängige Gutachter die Konzessionsgebühr auf [...] EUR/m² pro Jahr fest.
- (74) Aus der nachfolgenden Tabelle gehen die Werte der Finanzkennzahlen des Vorhabens unter Berücksichtigung der errechneten Konzessionsgebühr hervor.

Frachturnschlag [...] Tonnen, Konzessionsgebühr [...] EUR/m² pro Jahr, Abzinsungssatz 7,5 %, Wachstumsrate 2,28 %

Kennzahl	ohne Zuschuss aus dem Kohäsionsfonds	mit Zuschuss aus dem Kohäsionsfonds
IRR	[...] %	[...] %
NGW	(...)	(...)

- (75) Demnach bestätigt die Bewertung des unabhängigen Gutachters die Angemessenheit der vorstehend erläuterten Konzessionsgebühr von [...] EUR pro m² pro Jahr.

3.1.3. DIE KONZESSIONSGEBÜHR

- (76) Anhand der von dem unabhängigen Gutachter vorgenommenen Bewertung beschlossen die lettischen Behörden, die Konzessionsgebühren wie folgt festzusetzen:

Konzessionsinhaber	Infrastruktur	Unabhängige Bewertung (pro Jahr)	Konzessionsgebühr (pro Jahr)
(...)	Massengut-Terminal für Trockenfracht	[...] EUR	[...] EUR
(...)	Liegeplatz Nr.35	[...] EUR	[...] EUR
(...)	Liegeplatz Nr.12	[...] EUR	[...] EUR

4. WETTBEWERBSRECHTLICHE WÜRDIGUNG

4.1. VORLIEGEN EINER BEIHILFE

- (77) Nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV sind — sofern im Vertrag nicht etwas anders bestimmt ist — staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.
- (78) Die Voraussetzungen des Artikels 107 Absatz 1 sind kumulativ zu verstehen. Um also feststellen zu können, ob es sich bei den angemeldeten Maßnahmen um staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV handelt, müssen alle der vorgenannten Bedingungen erfüllt sein, d. h. die finanzielle Unterstützung
- a) muss von einem Mitgliedstaat oder aus staatlichen Mitteln gewährt werden,
 - b) bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige begünstigen,
 - c) den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen,
 - d) und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

4.1.1. WIRTSCHAFTLICHER VORTEIL

- (79) Nach der Rechtsprechung⁽⁵⁾ des Gerichts liegt keine Begünstigung des Konzessionsinhabers vor, wenn ein privater Kapitalgeber unter ähnlichen Umständen die Gebühr in gleicher Höhe festgelegt hätte.
- (80) Die Kommission stellte von Anfang an fest, dass die Konzessionsgebühren in diesem Fall von vornherein im Wege getrennter Bewertungen durch einen externen Sachverständigen festgelegt wurden. Die lettischen Behörden haben die entsprechende Eignung und Erfahrung des Sachverständigen nachgewiesen.
- (81) Wie vorstehend erläutert ist der unabhängige Gutachter bei der Berechnung der Konzessionsgebühren von einem Vergleich mit drei Verträgen ausgegangen, die er als mit dem Hafen Ventspils vergleichbar erachtete. Unter Berücksichtigung der besonderen Merkmale und Ausstattung der Infrastrukturen, auf die sich diese Verträge beziehen, wandte der unabhängige Gutachter Berichtigungskoeffizienten zur Ermittlung einer angemessenen Konzessionsgebühr an.

⁽⁵⁾ Verbundene Rechtssachen C-328/99 und C-399/00, Italien und SIM 2 Multimedia/Kommission Slg. 2003 I-4053.

- (82) Dennoch lässt sich für die Kommission anhand der vorliegenden Informationen nicht mit Gewissheit feststellen, ob die Referenzverträge per Ausschreibung vergeben wurden, noch gibt es gegenwärtig Hinweise darauf, dass die aufgrund dieser Verträge gezahlten Konzessionsgebühren auf Marktpreisen basieren.
- (83) Angesichts dieser Feststellungen bleibt die Kommission bei ihrer Ansicht, dass die Vergleichswertmethode nicht hinreichend zuverlässig ist und daher nicht ausreicht, um ausschließen zu können, dass dem Konzessionsinhaber damit ein Vorteil gewährt wurde.
- (84) Nach der zweiten vom unabhängigen Gutachter herangezogenen Methode würden die Konzessionsgebühren und anderen Erträge der Hafenbehörde die Kosten- deckung der Infrastrukturinvestitionskosten und eine bestimmte Ertragsrate über 25 Jahre gewährleisten. Die Hafenbehörde beschloss, die Konzessionsgebühr für den Massengut-Terminal für Trockenfracht auf [...] EUR/m² statt auf [...] EUR/m² pro Jahr und für den Liegeplatz Nr. 35 auf [...] EUR statt auf [...] EUR pro Jahr und damit deutlich höher als den vom Gutachter empfohlenen Betrag festzusetzen. Daher ist der von der Hafenbehörde erwartete tatsächliche Ertrag deutlich höher als der vom Gutachter errechnete Wert.
- (85) Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Konzessionsgebühr und die anderen Erträge der Hafenbehörde ausreichen, um die gesamten Infrastrukturinvestitionskosten einschließlich der Vertiefungsarbeiten und der Schienenzugangswege zu amortisieren und Erträge zu erwirtschaften, die in Einklang mit den Erträgen stehen, die ein privater Kapitalgeber verlangen würde.
- (86) Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass es in diesem Fall keine Anzeichen dafür gibt, dass die Hafenbehörde die Konzessionsgebühren so festgelegt hat, dass sie damit keine maximalen Erträge erzielen würde.
- (87) Des Weiteren kann die Konzessionsgebühr aufgrund der vorgesehenen Revisionsklausel in regelmäßigen Abständen überprüft werden.
- (88) Angesichts der vorstehenden Feststellungen ist die Kommission der Ansicht, dass im vorliegenden Fall der Schluss gezogen werden kann, dass die vorstehend beschriebene Konzessionsgebühr den Inhabern der Konzession für den Betrieb der nutzerspezifischen Infrastruktur keinen ungebührlichen Vorteil gewährt.
- (89) Dieser Beschluss greift in keiner Weise etwaigen zukünftigen Überprüfungen der Kommission hinsichtlich der Einhaltung der EU-Regeln im Bereich des öffentlichen Beschaffungswesens oder anderer allgemeiner Grundsätze des AEUV vor.

4.1.2. SCHLUSSFOLGERUNG

- (90) Die Kommission ist der Ansicht, dass die öffentliche Finanzierung der nutzerspezifischen Infrastruktur im Hafen Ventspils den Konzessionsinhabern keinen wirtschaftlichen Vorteil gewährt. Daher verschafft die Maßnahme den ausgewählten Dienstleistern keine günstigere Wettbewerbsposition als den mit ihnen konkurrierenden Unternehmen.
- (91) Nach ständiger Rechtsprechung muss eine Maßnahme, um als staatliche Beihilfen eingestuft zu werden, alle Voraussetzungen des Artikels 107 Absatz 1 AEUV erfüllen ⁽⁶⁾. Da die von den lettischen Behörden beabsichtigte Maßnahme keinen wirtschaftlichen Vorteil für die zukünftigen Konzessionsinhaber bewirkt, erfüllt sie nicht kumulativ alle Bedingungen, um als staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV betrachtet werden zu können.

5. SCHLUSSFOLGERUNG

- (92) Angesichts der vorstehenden Feststellungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die öffentliche Finanzierung des Baus der nutzerspezifischen Infrastruktur im Hafen Ventspils keine staatliche Beihilfen zugunsten der Konzessionsinhaber beinhaltet.
- (93) Dieser Beschluss bezieht sich lediglich auf die Aspekte der staatlichen Beihilfe und versteht sich unbeschadet der Anwendung anderer Bestimmungen des AEUV insbesondere bezogen auf Dienstleistungskonzessionen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die staatliche Beihilfe, die Lettland im Zusammenhang mit dem Bau des Massengut-Terminals für Trockenfracht, dem Liegeplatz Nr. 12 und dem Liegeplatz Nr. 35 zugunsten der Hafenbehörde des Hafens Ventspils gewähren will, stellt keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV auf Ebene der Konzessionsinhaber dar.

Dementsprechend wird die Durchführung der Maßnahme genehmigt.

Artikel 2

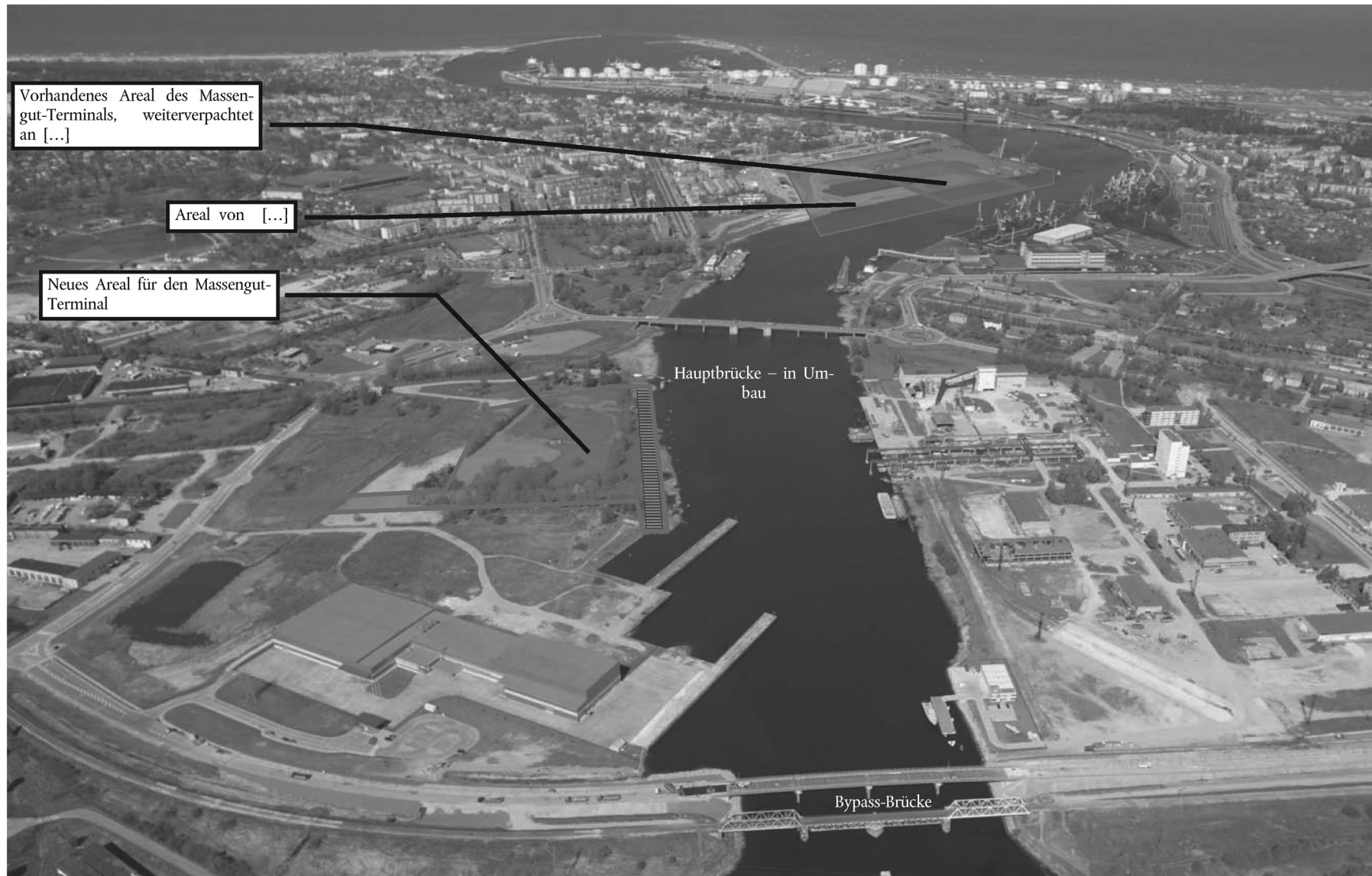
Dieser Beschluss ist an die Republik Lettland gerichtet.

Brüssel, den 25. August 2011

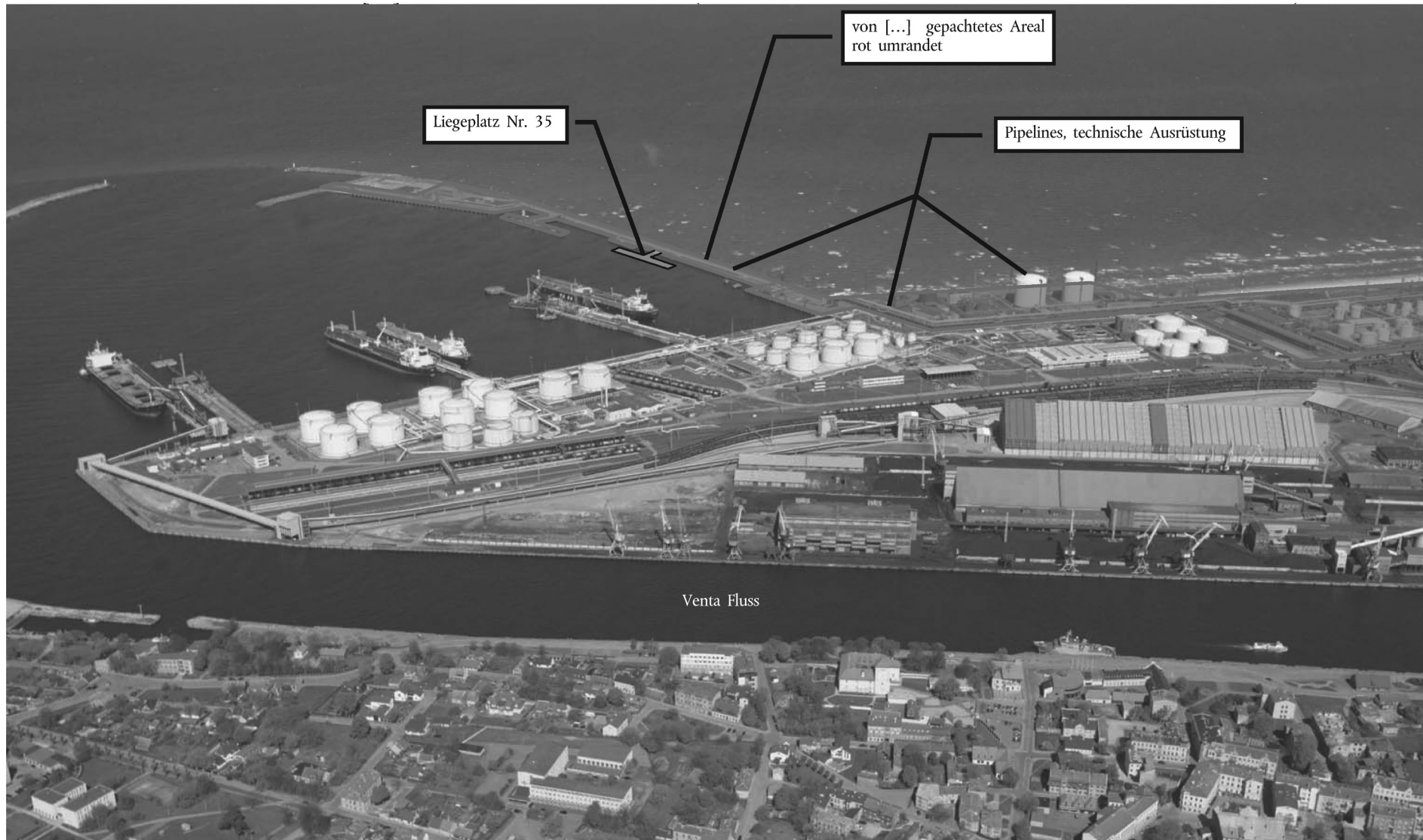
Für die Kommission
Joaquín ALMUNIA
Vizepräsident

⁽⁶⁾ Verbundene Rechtssachen C-278/92 bis C-280/92 Spanien gg. Kommission Slg. 1994, I-4103, Randnr. 20; Rechtssache C-482/99 Frankreich gg. Kommission Slg. 2002, I-4397, Randnr. 68.

VORHANDENES UND NEUES AREAL DES MASSENGUT-TERMINALS



PLAN DES VON [...] GEPACHTETEN AREALS (EINSCHLIESSLICH GEPLANTER LIEGEPLATZ Nr. 35)



PLAN DES TRANSPORTWEGS DER BAUMODULE VON DEM AN [...] VERPACHTETEN AREAL BIS ZUM LIEGEPLATZ Nr. 12

