

ROZHODNUTÍ KOMISE**ze dne 25. srpna 2011****o státní podpoře C 39/09 (ex N 385/09) – Lotyšsko – Veřejné financování přístavní infrastruktury v přístavu Ventspils**

(oznámeno pod číslem K(2011) 6043)

(Pouze lotyšské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2011/784/EU)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními ⁽¹⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

- (1) Elektronickým oznámením ze dne 26. června 2009 oznámilo Lotyšsko v souladu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“) opatření poskytující veřejné financování na výstavbu přístavní infrastruktury v přístavu Ventspils.
- (2) Dopisem ze dne 15. prosince 2009 Komise Lotyšsko informovala, že se s ohledem na část opatření rozhodla zahájit formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU.
- (3) Rozhodnutí Komise o zahájení řízení bylo zveřejněno v Úředním věstníku Evropské unie ⁽²⁾ (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“). Komise vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek.
- (4) Komise neobdržela žádné připomínky zúčastněných stran. Lotyšské orgány předložily své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení dopisy ze dne 16. března 2010, 7. dubna 2010, 12. dubna 2010 a 14. dubna 2010.
- (5) Komise si vyžádala doplňkové informace o opatření dopisy ze dne 21. září 2010, 22. prosince 2010

a 18. března 2011. Lotyšské orgány požadované informace poskytly v dopisech ze dne 8. října 2010, 20. ledna 2011, 22. března 2011 a 31. března 2011.

- (6) Mezi útvary Komise a lotyšskými orgány se mimoto uskutečnila řada schůzek. Před těmito schůzkami a po jejich konání zaslaly lotyšské orgány doplňkové informace.

2. POPIS**2.1 PROJEKT**

- (7) Cílem projektu je modernizace přístavní infrastruktury. Projekt sestává z níže uvedených dílčích projektů, které mají být realizovány v období 2010–2014:
 - a) výstavba terminálu pro suchý náklad;
 - b) výstavba kotviště č. 35;
 - c) výstavba kotviště č. 12;
 - d) rekonstrukce severního vlnolamu;
 - e) vybagrování přístavního doku;
 - f) výstavba přístupových železničních tratí;
 - g) přestavba mol pro kotvení plavidel přístavního orgánu;
 - h) zpevnění břehů kanálu.

2.2 OBLAST PŮSOBNOSTI TOHOTO ROZHODNUTÍ

- (8) Ve svém rozhodnutí ze dne 15. prosince 2009 ⁽³⁾ se Komise domnívala, že není nutné rozhodnout, zda veřejné financování vlnolamu, zpevnění břehů kanálu a přestavby mol pro kotvení plavidel přístavního orgánu zahrnuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU na úrovni přístavního orgánu, jelikož by tato podpora byla slučitelná s vnitřním trhem.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 62, 13.3.2010, s. 7.

⁽²⁾ Viz poznámka pod čarou 1.

⁽³⁾ Viz poznámka pod čarou 1.

(9) Pokud jde o veřejné financování bagrovacích prací a přístupových železničních tratí, Komise se domnívala, že toto financování zahrnovalo státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, a prohlásila tuto podporu na úrovni přístavního orgánu za slučitelnou s vnitřním trhem.

(10) Co se týká veřejného financování nového terminálu a dvou kotvišť, Komise se domnívala, že toto financování zahrnovalo podporu na úrovni přístavního orgánu. Komise dospěla k závěru, že podpora pro přístavní orgán je slučitelná s vnitřním trhem.

(11) Terminál pro suchý hromadný náklad a dvě kotviště budou provozovat soukromé subjekty. Za tímto účelem uzavře přístavní orgán s poskytovateli přístavních služeb koncesní smlouvy na dobu 35 let. V souvislosti s uzavřením koncesních smluv nebude uspořádáno nabídkové řízení. Koncesní poplatky, jež budou hradit vybraní poskytovatelé přístavních služeb, byly stanoveny předem na základě ocenění provedeného nezávislým odborníkem.

(12) Ve svém rozhodnutí ze dne 15. prosince 2009 vyjádřila Komise pochybnosti ohledně toho, zda cena koncese nezahrnuje státní podporu. Na základě informací, které byly v této fázi k dispozici, nemohla Komise vyvodit závěr, zda lze veřejné financování na úrovni tří držitelů koncesí na přístavní infrastrukturu specifickou pro uživatele považovat za podporu.

(13) Komise rovněž zjistila, že koneční uživatelé budou mít přístup k nově vybudované infrastruktuře za nediskriminačních podmínek.

(14) Předmětem formálního vyšetřovacího řízení byla proto pouze možná podpora na úrovni koncesionářů.

2.3 KONCESNÍ SMLOUVY

2.3.1 TERMINÁL PRO SUCHÝ NÁKLAD

(15) Přístavní orgán hodlá uzavřít koncesní smlouvu na provozování nově vybudovaného terminálu s [...] (*). Tento hospodářský subjekt v současnosti provádí činnosti v oblasti manipulace s nákladem na území, které přístavní orgán pronajal společnosti [...], na základě smlouvy o podnájmu uzavřené s [...].

(16) Podle lotyšských orgánů hodlá společnost [...] svou činnost rozšířit a využívat celé pronajaté území pro vlastní operace, a plánuje proto smlouvu o podnájmu ukončit.

(17) Přístavní orgán rozhodl o vybudování nového terminálu a následném udělení koncese [...], aby [...] mohla v přístavu působit i nadále.

2.3.2 KOTVIŠTĚ Č. 35 PRO KAPALNÝ NÁKLAD

(18) Podle lotyšských orgánů souvisí obnova kapacity pro manipulaci s kapalným nákladem v přístavu Ventspils s touto konkrétní lokalitou kvůli omezením týkajícím se potřebné hloubky pro vjezd plavidel přepravujících kapalný náklad s příslušnou tonáží.

(19) Celé přilehlé území je v současnosti pronajato [...]. Záměrem lotyšských orgánů je uzavřít koncesní smlouvu na provozování nového kotviště se společností [...], jelikož ta v přístavu manipuluje s kapalným nákladem, a tudíž již vlastní zařízení potřebné pro překládku kapalného nákladu, včetně hasicího zařízení.

2.3.3 KOTVIŠTĚ Č. 12 PRO BĚŽNÝ NÁKLAD A HROMADNÝ NÁKLAD

(20) Jedním z uživatelů kotviště bude dceřiná společnost podniku [...], která zamýšlí zřídit na území přístavu závod na výrobu stavebních modulů, a to na základě dlouhodobé nájemní smlouvy s přístavním orgánem. Stavební moduly budou na vývozní trh přepravovány plavidly typu ro-ro.

(21) Přeprava modulů z výrobního závodu ke kotvišti se bude uskutečňovat po železnici a po silnici přes území univerzálního terminálu č. 2, který provozuje [...]. Za tímto účelem bude po výstavbě kotviště mezi [...], [...] a přístavním orgánem podepsána trojstranná smlouva.

(22) Podle lotyšských orgánů jsou [...] a [...] jedinými potenciálními provozovateli kotviště č. 12. Přístavní orgán původně zamýšlel koncesi udělit [...].

2.4 DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ, POKUD JDE O POVAHU OPATŘENÍ JAKOŽTO PODPORY NA ÚROVNI KONCESIONÁŘŮ

2.4.1 EXISTENCE STÁTNÍ PODPORY

(23) V rozhodnutí o zahájení řízení zastávala Komise předběžný názor, že nebyla zcela splněna kritéria potřebná pro vyvození závěru, že při stanovení koncesních poplatků, jež mají být účtovány budoucím koncesionářům, přístavní orgán jednal jako soukromý investor.

(*) Podléhá profesnímu tajemství.

- (24) Komise vyslovila pochybnosti, pokud jde o metodu použitou ke stanovení samotného koncesního poplatku, jakož i nezávislost odborného ocenění.

2.4.1.1 Metody použité přístavním orgánem ke stanovení koncesních poplatků

- (25) Nezávislý odborník, který ocenil koncesní poplatky, použil dvě různé metody, a to metodu založenou na porovnání s referenčními údaji a metodu založenou na příjmech. Co se týká kotviště pro kapalný náklad, odborník použil pouze příjmy.
- (26) Pokud jde o porovnání s referenčními údaji, Komise zjistila, že tato metoda byla založena především na existujících smlouvách v témže přístavu. Komise proto měla pochybnosti ohledně její spolehlivosti. Komise podotkla, že toto porovnání s referenčními údaji nemohlo být průkazné, jelikož nebyl k dispozici žádný důkaz, že na základě smluv použitých jako srovnávací měřítko je placen tržní koncesionářský poplatek. Komise mimoto uvedla, že v případě terminálu pro suchý náklad i kotviště č. 12 pro běžný a hromadný náklad byla analýza provedena na základě tří stejných koncesních smluv, navzdory skutečnosti, že tyto terminály se zjevně svým charakterem značně liší.
- (27) Co se týká přístupu založeného na příjmech, který byl použit při oceňování, Komise poznamenala, že v případě terminálu pro suchý hromadný náklad a kotviště č. 12 patrně nejsou zohledněny celé investiční náklady.

2.4.1.2 Nezávislost odborného ocenění

- (28) Komise uvedla, že rozhodnutí, které přijal přístavní orgán již v březnu 2006, prokazuje závazek přístavu udělit po dokončení stavebních prací koncesi na provozování kotviště č. 35 společnosti [...]. V tomto rozhodnutí je podrobně popsána metoda výpočtu koncesního poplatku, která je založena na stejných zásadách jako nezávislé ocenění. Komise proto měla pochybnosti ohledně nezávislosti ocenění jako takového.

2.4.1.3 Závěr

- (29) Komise se domnívala, že veřejné financování výstavby terminálu a dvou kotvišť poskytuje (jak se zdá) selektivní hospodářskou výhodu provozovatelům dotyčné infrastruktury, a představuje tudíž podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

2.4.2 SLUČITELNOST PODPORY

- (30) Komise zastávala předběžný názor, že jakákoli podpora poskytnutá koncesionářům představuje provozní podporu, jelikož je osvobozuje od nákladů, jež by jinak museli nést. Podle judikatury Soudního dvora je takováto provozní podpora v zásadě neslučitelná s vnitřním trhem⁽⁴⁾.

⁽⁴⁾ Věc T-459/93 *Siemens v. Komise*, Sb. rozh. 1995, s. II-1675, bod 48. V tomto smyslu viz rovněž rozsudek ze dne 8. července 2010 ve věci T-396/08 *Freistaat Sachsen and Land Sachsen-Anhalt v. Komise*, body 46–48; věc C-156/98, *Německo v. Komise*, Sb. rozh. 1998, s. 16857, bod 30.

3. PŘIPOMÍNKY LOTYŠSKA

3.1.1 KONCESIONÁŘI

- (31) Lotyšské orgány trvaly na tom, že tři provozovatele vybral přístavní orgán na základě objektivních kritérií a že tento výběr představoval s ohledem na provozovatele nově vybudované infrastruktury nejschůdnější alternativu.

3.1.1.1 Terminál pro suchý náklad

- (32) Přístavní orgán hodlá udělit koncesi na provozování terminálu pro suchý náklad společnosti [...], která se zabývá především překládkou dřeva. Lotyšské orgány objasnily, že přítomnost [...] v přístavu je nezbytná vzhledem k obzvláštnímu významu vývozu dřeva v této oblasti.
- (33) Jak bylo objasněno výše, společnost [...] v současnosti poskytuje služby v oblasti manipulace s nákladem na území, které přístavní orgán pronajal [...], a to na základě smlouvy o podnájmu uzavřené s [...]. Vzhledem k tomu, že [...] zamýšlí svou činnost rozšířit a využívat celý pronajatý prostor, přijal přístavní orgán v říjnu 2005 usnesení o výstavbě nového terminálu a následném udělení koncese na jeho provoz [...] (viz příloha I).
- (34) Lotyšské orgány uvedly, že rozhodnutí o uzavření koncesní smlouvy s tímto konkrétním provozovatelem je založeno na objektivních, čistě obchodních důvodech. V tomto smyslu lotyšské orgány zdůraznily, že [...] představuje s ohledem na provoz terminálu nejschůdnější řešení, jelikož tato společnost již vlastní zařízení potřebné pro manipulaci se suchým nákladem. Žádný jiný potenciální koncesionář mimoto neprojevil o provoz terminálu pro suchý náklad zájem. Lotyšské orgány zdůraznily, že je v zájmu přístavního orgánu zahájit jednání se všemi potenciálními stranami, které projeví zájem, zejména vzhledem k tomu, že značná část plochy v přístavu je dosud nevyužita.
- (35) Společnost [...] již v přístavu překládá více než [...] tisíc m³ ročně, a tudíž již vytvořila důležitou obchodní síť. Přístavní orgán se domnívá, že společnost bude schopna zachovat tento obrát nákladu i v budoucnu, a poskytne tak požadované záruky, pokud jde o zpětné získání investic uskutečněných přístavním orgánem.

3.1.1.2 Kotviště č. 35

- (36) Kotviště nahradí molo č. 1 pro překládku nebezpečného kapalného nákladu. Molo je v současnosti zastaralé, a proto jej nelze použít k manipulaci s nákladem. Jak bylo objasněno výše, obnovení kapacity pro manipulaci s kapalným nákladem v přístavu Ventspils souvisí s touto

konkrétní lokalitou vzhledem k bezpečnostním požadavkům a omezením týkajícím se potřebné hloubky pro plavidla přepravující kapalný náklad s příslušnou tonáží.

- (37) Lotyšské orgány uvedly, že udělení koncese na provoz kotviště č. 35 jiné společnosti není v praxi možné právě kvůli umístění dotyčné infrastruktury v přístavu. V současnosti je celé přilehlé území přístavu pronajato [...] (viz příloha II).
- (38) Mimoto se odkazovalo na podobnost s [...], jelikož společnost [...] již v přístavu Ventspils s kapalným nákladem manipuluje a provozovatel již vlastní veškeré zařízení potřebné pro překládku kapalného nákladu, jež je pro provoz kotviště nezbytné.

3.1.1.3 Kotviště č. 12

- (39) Cílem projektu je zvýšit kapacitu pro manipulaci s běžným nákladem. Lotyšské orgány objasnily, že rozhodnutí o výstavbě kotviště souvisí s dlouhodobou smlouvou o nájmu pozemku, kterou přístavní orgán uzavřel s dceřinou společností podniku [...]. Dceřiná společnost podniku [...] hodlá zřídit na území přístavu závod na výrobu stavebních modulů. Stavební moduly mohou být na vývozní trhy přepravovány pouze plavidly typu ro-ro.
- (40) Lotyšské orgány však zdůraznily, že před uzavřením nájemní smlouvy se společností [...] se přístavní orgán zúčastnil různých nabídkových řízení, která uspořádali přepravci a potencionální koncesionáři kotviště č. 12, například [...], avšak bezúspěšně.
- (41) Podle lotyšských orgánů lze přepravu modulů z výrobního závodu ke kotvišti uskutečnit pouze po železnici a po silnici přes území univerzálního terminálu č. 2, který provozuje [...]. Za tímto účelem bude po výstavbě kotviště mezi [...], [...] a přístavním orgánem podepsána trojstranná smlouva.
- (42) Lotyšské orgány dále uvedly, že existují pouze dva potenciální provozovatelé kotviště, tj. [...] a [...]. V připomínkách podaných v rámci formálního vyšetřovacího řízení lotyšské orgány objasnily, že koncesní smlouva na provoz kotviště bude uzavřena s [...].
- (43) Vzhledem ke skutečnosti, že jediným způsobem přepravy stavebních modulů z výrobního závodu ke kotvišti č. 12 je přeprava přes území pronajaté [...] (viz příloha III), považuje přístavní orgán [...] za nejrealističtější alternativu.
- (44) Lotyšské orgány mimoto zdůraznily, že povrchová plocha v oblasti přístavu, která sousedí s kotvištěm, neumožňuje skladování nákladu. Je proto nezbytné zajistit spolehlivé spojení s ostatními oblastmi přístavu, v nichž skladování možné je.

- (45) Uvádělo se rovněž, že kotviště bude vzhledem k umístění i jeho technickým parametrům sloužit přepravním nacházejícím se v oblasti o rozloze 12 ha, a to bez ohledu na druh přepravovaného zboží.

3.1.2 OCENĚNÍ ODBORNÍKA

- (46) Pro každou koncesní smlouvu týkající se infrastruktury specifické pro uživatele byla provedena samostatná ocenění. Lotyšské orgány uvedly, že tato ocenění byla provedena v souladu s lotyšskými a mezinárodními normami oceňování.
- (47) Pokud jde o použitou metodu, lotyšské orgány zdůrazňují, že vzhledem k umístění a charakteristickým rysům přístavů Riga a Liepaja je porovnání s referenčními údaji (tzv. srovnávací přístup) zcela spolehlivé. Koncesní poplatky placené poskytovateli služeb, kteří působí v těchto přístavech, poskytly samotné přístavní orgány, a proto by měly být považovány za důvěryhodné.
- (48) Podle lotyšských orgánů by přezkoumaná ocenění založená na analýze peněžních toků měla rovněž rozptýlit pochybnosti Komise, pokud jde o jejich nezávislost.
- (49) V následujícím textu Komise popíše metodu, kterou odborník použil ke stanovení koncesních poplatků.

3.1.2.1 Terminál pro suchý náklad

- (50) Posouzení je založeno na těchto dvou metodách:

Přístup založený na srovnatelných transakcích

- (51) Porovnání je provedeno s ohledem na tři smlouvy, které se považovaly za srovnatelné se smlouvami v přístavu Ventspils. Za účelem stanovení odpovídajícího koncesního poplatku použil odborník opravné koeficienty. Zohledněny byly tyto faktory: doba a podmínky uzavření smlouvy, lokalita, popis kotvišť, pronajatá plocha, technické podmínky terminálů a přístup k veřejným službám.
- (52) Vypočítaný koncesní poplatek činí [...] EUR za m² ročně. Odhadce stanovil koncesní poplatek na [...] EUR za m² ročně.

Přístup založený na příjmech

- (53) Přístup založený na příjmech je použit k posouzení toho, zda diskontované hodnoty budoucích příjmů umožní uhradit celkové investiční náklady (včetně nákladů na nákladový prostor, bagrování a přístupové železniční tratě), a poskytuje finanční výhledy na dobu 25 let. Odhadované příjmy a náklady jsou upraveny pomocí diskontní sazby ve výši 7,5 %, která odráží úroveň investičního rizika.

- (54) Nezávislé ocenění bere v úvahu příjmy z přístavních poplatků a příjmy plynoucí z používání pozemků a infrastruktury v přístavu. Jsou zohledněny celkové investiční náklady.
- (55) Na základě rozdílných úrovní obratu nákladu je pro koncesní poplatky v rozmezí od [...] EUR za m² do [...] EUR za m² ročně odhadnuta čistá současná hodnota, vnitřní návratnost a poměr nákladů a přínosů. Finanční ukazatele odůvodňují koncesní poplatek ve výši nejméně [...] EUR za m² ročně při průměrném obratu nákladu ve výši [...] tun ročně a [...] EUR za m² ročně při průměrném obratu nákladu ve výši [...] tun ročně. Pokud průměrný obrat nákladu překročí [...] tun ročně, může být koncesní poplatek minimální.
- (56) Vzhledem k tomu, že odhadovaný průměrný obrat nákladu činí [...] tun ročně, dospěl nezávislý odhadce k závěru, že je odůvodněný roční koncesní poplatek v rozmezí od [...] EUR do [...] EUR za m² ročně.
- (57) S přihlédnutím k oběma výše popsaným metodám stanovil nezávislý odhadce koncesní poplatek na [...] EUR za m² ročně.
- (58) V následující tabulce jsou uvedeny hodnoty finančních ukazatelů projektu při zohlednění výsledného koncesního poplatku:

Obrat nákladu [...] tun, koncesní poplatek ve výši [...] EUR za m² ročně, diskontní sazba 7,5 %, tempo růstu 2,28 %

Ukazatel	Bez grantu z Fondu soudržnosti	S grantem z Fondu soudržnosti
Vnitřní návratnost	[...] %	[...] %
Čistá současná hodnota	(...)	(...)

- (59) Ocenění ze strany nezávislého odhadce proto potvrdilo přiměřenost koncesního poplatku vypočítaného výše popsaným způsobem, tj. [...] EUR za m² ročně.

3.1.2.2 Kotviště č. 35

- (60) Přístup založený na příjmech poskytuje finanční výhledy na období 25 let. Odhadované příjmy a náklady jsou upraveny pomocí stejné diskontní sazby ve výši 7,5 %, která odráží úroveň investičního rizika.
- (61) Nezávislé ocenění bere v úvahu příjmy z přístavních poplatků a příjmy plynoucí z využívání pozemků a infrastruktury v přístavu. Jsou zohledněny celkové investiční náklady.

- (62) Na základě různých úrovní obratu nákladu je pro koncesní poplatky v rozmezí od [...] EUR do [...] EUR za rok odhadnuta čistá současná hodnota, vnitřní návratnost a poměr příjmů a nákladů. Finanční ukazatele odůvodňují roční koncesní poplatek přesahující [...] EUR za rok v případě očekávaného obratu nákladu ve výši [...] tun ročně a vyšší než [...] EUR ročně u očekávaného obratu ve výši [...] tun ročně. V případě vyššího obratu nákladu může být koncesní poplatek minimální.
- (63) Vzhledem k 30leté době odepisování námořních kotvišť stanovil nezávislý odhadce hodnotu koncesního poplatku ve výši [...] EUR ročně, tj. 1/30 (investičních nákladů kotviště bez bagrovacích prací).
- (64) V následující tabulce jsou uvedeny finanční výsledky projektu při obratu nákladu ve výši [...] tun ročně s přihlédnutím ke koncesnímu poplatku ve výši [...] EUR ročně. Ve výpočtu byly zohledněny celkové investiční náklady, včetně bagrovacích prací.

Obrat nákladu [...] tun, koncesní poplatek ve výši [...] EUR za m² ročně, diskontní sazba 7,5 %, tempo růstu 2,28 %

Ukazatel	Bez grantu z Fondu soudržnosti	S grantem z Fondu soudržnosti
Vnitřní návratnost	[...] %	[...] %
Čistá současná hodnota	(...)	(...)

- (65) Odhadce tudíž stanovil koncesní poplatek ve výši [...] EUR ročně (místo původně předpokládaných [...] EUR ročně).

3.1.2.3 Kotviště č. 12

- (66) Ocenění vychází ze dvou metod, tj. přístupu založeného na srovnatelných transakcích a přístupu založeného na příjmech.

Přístup založený na srovnatelných transakcích

- (67) Koncesní smlouva je za prvé porovnávána se třemi smlouvami, které se pokládají za srovnatelné se smlouvami v přístavu Ventspils. S přihlédnutím k zvláštním rysům a charakteristikám infrastruktury, která je předmětem těchto tří smluv, použil odhadce za účelem stanovení odpovídajícího koncesního poplatku opravné koeficienty. Zohledněny byly tyto faktory: doba a podmínky uzavření smlouvy, lokalita, popis kotvišť, pronajatá plocha, technické podmínky infrastruktury a přístup k veřejným službám.
- (68) Vypočítaný koncesní poplatek činí [...] EUR za m² ročně. Koncesní poplatek byl stanoven na [...] EUR za m² ročně.

Přístup založený na příjmech

- (69) Přístup založený na příjmech, použitý k posouzení toho, zda diskontované hodnoty budoucích příjmů umožní uhradit celkové investiční náklady (včetně nákladů na bagrování a přístupové železniční tratě), poskytuje finanční výhledy na dobu 25 let. Odhadované příjmy a náklady jsou upraveny pomocí diskontní sazby ve výši 7,5 %, která odráží úroveň investičního rizika.
- (70) Nezávislé ocenění bere v úvahu příjmy z přístavních poplatků a příjmy plynoucí z využívání pozemků a infrastruktury v přístavu. Jsou zohledněny celkové investiční náklady, včetně veřejného financování.
- (71) Na základě rozdílných úrovní obratu nákladu je pro koncesní poplatky v rozmezí od [...] EUR za m² do [...] EUR za m² ročně odhadnuta čistá současná hodnota, vnitřní návratnost a poměr nákladů a přínosů. Nezávislý odhadce dospěl k závěru, že finanční ukazatele odůvodňují (čistá současná hodnota je kladná) koncesní poplatek ve výši nejméně [...] EUR za m² ročně v případě očekávaného obratu nákladu ve výši [...] tun ročně a [...] EUR za m² ročně u očekávaného obratu nákladu ve výši [...] tun ročně.
- (72) Vzhledem k odhadovanému objemu ve výši [...] tun ročně dospěl odhadce k závěru, že je odůvodněný koncesní poplatek ve výši nejméně [...] EUR za m² ročně.
- (73) S přihlédnutím k výsledkům obou výše popsaných metod stanovil nezávislý odhadce koncesní poplatek na [...] EUR za m² ročně.
- (74) V následující tabulce jsou uvedeny hodnoty finančních ukazatelů projektu při zohlednění výsledného koncesního poplatku:

Obrat nákladu [...] tun, koncesní poplatek ve výši [...] EUR za m² ročně, diskontní sazba 7,5 %, tempo růstu 2,28 %

Ukazatel	Bez grantu z Fondu soudržnosti	S grantem z Fondu soudržnosti
Vnitřní návratnost	[...] %	[...] %
Čistá současná hodnota	(...)	(...)

- (75) Ocenění nezávislých odhadců proto potvrdilo průměrnost koncesního poplatku, který byl stanoven výše popsaným způsobem, tj. [...] EUR za m² ročně.

3.1.3. KONCESNÍ POPLATEK

- (76) Na základě ocenění, která provedl nezávislý odhadce, se lotyšské orgány rozhodly stanovit koncesní poplatky takto:

Koncesionář	Infrastruktura	Nezávislé ocenění (částka za rok)	Koncesní poplatek (částka za rok)
(...)	Terminál pro suchý náklad	[...] EUR	[...] EUR
(...)	Kotviště č. 35	[...] EUR	[...] EUR
(...)	Kotviště č. 12	[...] EUR	[...] EUR

4. POSOUZENÍ

4.1 EXISTENCE PODPORY

- (77) V čl. 107 odst. 1 SFEU se uvádí, že podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem, nestanoví-li Smlouvy jinak.
- (78) Kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 jsou kumulativní. Aby bylo možno stanovit, že oznámené opatření představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, musí být splněny všechny výše uvedené podmínky. Konkrétně, finanční podpora:
- a) je poskytnuta státem nebo ze státních prostředků;
 - b) zvýhodňuje určité podniky nebo určitá odvětví výroby;
 - c) narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž;
 - d) ovlivňuje obchod mezi členskými státy.

4.1.1 HOSPODÁŘSKÁ VÝHODA

- (79) Podle judikatury ⁽⁵⁾ Soudního dvora výhoda pro koncesionáře neexistuje, pokud by soukromý investor v podobné situaci stanovil koncesní poplatek ve stejné výši.
- (80) Na počátku Komise podotýká, že v tomto případě byly koncesní poplatky stanoveny předem pomocí samostatných ocenění, která provedl externí odborník. Lotyšské orgány poskytly důkazy o tom, že odborník měl odpovídající vzdělání a zkušenosti.
- (81) Jak bylo popsáno výše, nezávislý odhadce porovnal vypočítané koncesní poplatky s koncesními poplatky stanovenými v případě tří smluv, které se považovaly za srovnatelné se smlouvami v přístavu Ventspils. Vzhledem k zvláštním rysům a charakteristikám infrastruktury, která je předmětem těchto smluv, použil nezávislý odborník za účelem stanovení odpovídajícího koncesního poplatku opravné koeficienty.

⁽⁵⁾ Spojené věci C-328/99 a C-399/00 *Itálie a SIM 2 Multimedia v. Komise*, Sb. rozh. 2003, s. I-4053.

- (82) Komise však nemůže na základě dostupných informací zjistit, zda byly smlouvy pokládány za srovnávací měřítko uzavřeny na základě nabídkového řízení, ani nejsou v současnosti k dispozici údaje o tom, zda lze koncesní poplatky hrazené podle těchto smluv považovat za tržní cenu.
- (83) Na základě výše uvedených skutečností Komise uvádí, že porovnání není dostatečně spolehlivé, a nemůže proto postačovat k vyloučení hospodářské výhody poskytnuté koncesionářům.
- (84) Podle druhé metody, kterou použil nezávislý odhadce, zajistí koncesní poplatky a ostatní příjmy přístavního orgánu během 25 let uhrazení investičních nákladů infrastruktury a určitou míru návratnosti. Přístavní orgán se rozhodl stanovit koncesní poplatek u terminálu pro suchý náklad (ve výši [...] EUR za m² ročně místo [...] EUR za m² ročně) a kotviště č. 35 (ve výši [...] EUR místo [...] EUR ročně) ve výši podstatně překračující hodnotu, kterou doporučil odborník. Skutečná návratnost, kterou přístavní orgán očekává, je proto podstatně vyšší než hodnota vypočítaná odborníkem.
- (85) Komise proto vyvozuje závěr, že koncesní poplatek a ostatní příjmy přístavnímu orgánu umožní uhradit veškeré investiční náklady infrastruktury, včetně nákladů na bagrování a přístupové železniční tratě, a dosáhnout návratnosti, která je v souladu s návratností požadovanou soukromým investorem.
- (86) Komise mimoto uvádí, že v tomto případě nejsou k dispozici údaje o tom, že by přístavní orgán stanovil koncesní poplatky na úrovni, která nezajistí co nejvyšší příjmy.
- (87) Zahrnutí ustanovení o přezkumu navíc umožňuje koncesní poplatek pravidelně revidovat.
- (88) Na základě výše uvedených skutečností se Komise domnívá, že v daném případě lze vyvodit závěr, že koncesní poplatek stanovený výše popsaným způsobem neposkytuje držitelům koncese na infrastrukturu specifickou pro uživatele nepatřičnou výhodu.
- (89) Tímto rozhodnutím není v žádném případě dotčena případná další analýza Komise, pokud jde o pravidla EU pro zadávání veřejných zakázek či jiné obecné zásady SFEU.

4.1.2 ZÁVĚR

- (90) Komise se domnívá, že veřejné financování infrastruktury specifické pro uživatele v přístavu Ventspils neposkytuje hospodářskou výhodu na úrovni koncesionářů, a opatření proto nezajišťuje vybraným poskytovatelům služeb příznivější soutěžní postavení ve srovnání s podniky, které s nimi soutěží.
- (91) Aby se opatření považovalo za státní podporu ⁽⁶⁾, musí být podle ustálené judikatury splněny všechny podmínky stanovené v čl. 107 odst. 1. Jelikož opatření, které hodlají zavést lotyšské orgány, neposkytuje budoucím koncesionářům hospodářskou výhodu, podmínky potřebné k tomu, aby se považovalo za státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, kumulativně nesplňuje.

5. ZÁVĚR

- (92) Na základě výše uvedených skutečností vyvozuje Komise závěr, že veřejné financování výstavby infrastruktury specifické pro uživatele v přístavu Ventspils nezahrnuje státní podporu na úrovni koncesionářů.
- (93) Toto rozhodnutí se týká pouze aspektů státní podpory a není jím dotčeno použití jiných ustanovení SFEU, zejména co se týká koncesí na služby,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Státní podpora, kterou Lotyšsko zamýšlí poskytnout přístavnímu orgánu v přístavu Ventspils na výstavbu terminálu pro suchý hromadný náklad, kotviště č. 12 a kotviště č. 35, nezahrnuje na úrovni koncesionářů státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1.

Provedení tohoto opatření je proto povoleno.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Lotyšské republice.

V Bruselu dne 25. srpna 2011.

Za Komisi

Joaquín ALMUNIA
místopředseda

⁽⁶⁾ Spojené věci C-278/92 až C-280/92 *Španělsko v. Komise*, Sb. rozh. 1994, s. I-4103, bod 20; věc C-482/99 *Francie v. Komise*, Sb. rozh. 2002, s. I-4397, bod 68.

STÁVAJÍCÍ A NOVÉ ÚZEMÍ TERMINÁLU PRO SUCHÝ NÁKLAD

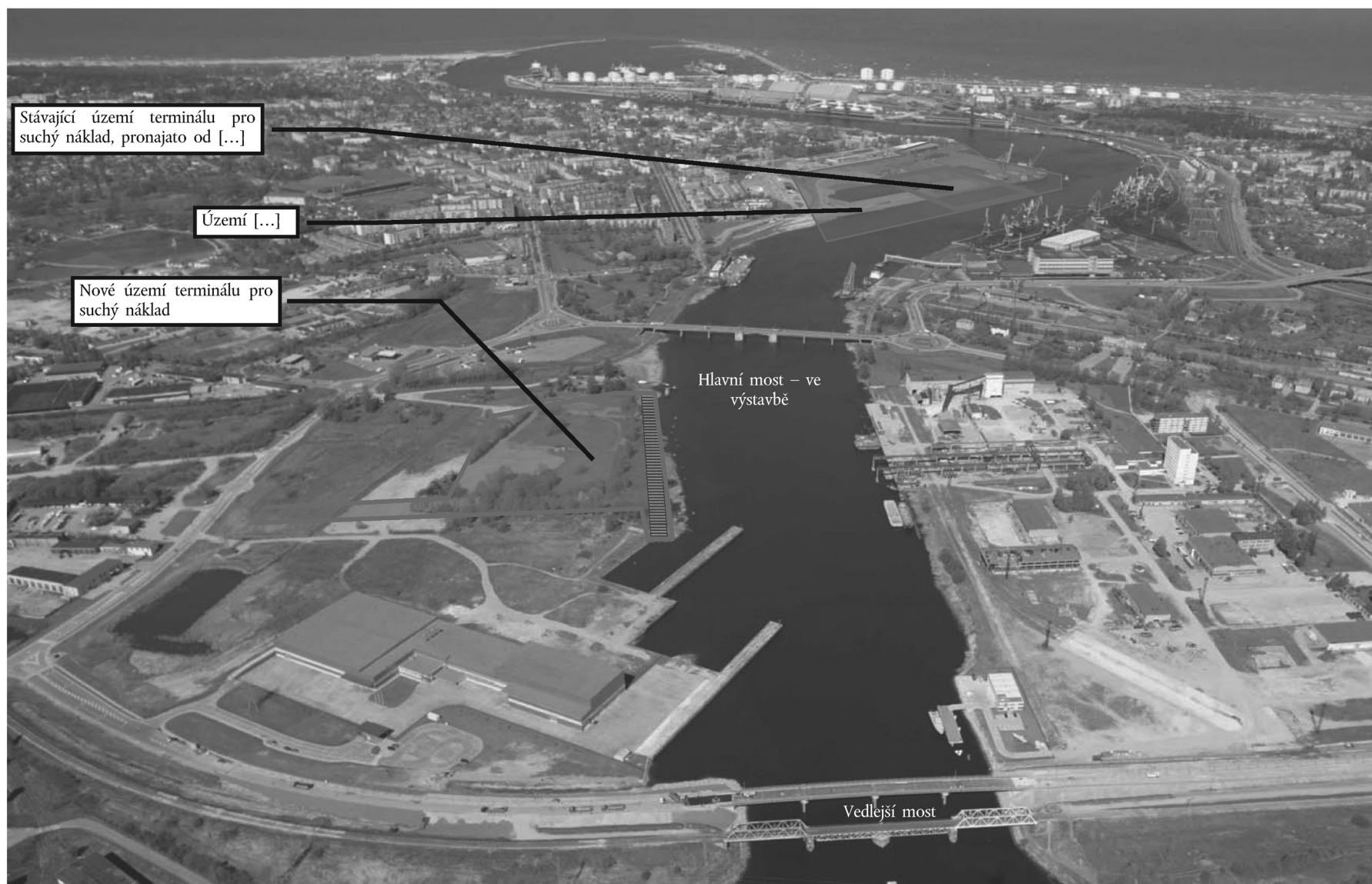


SCHÉMA PRONAJATÉHO ÚZEMÍ [...] (VČETNĚ PLÁNOVANÉHO KOTVIŠTĚ Č. 35)

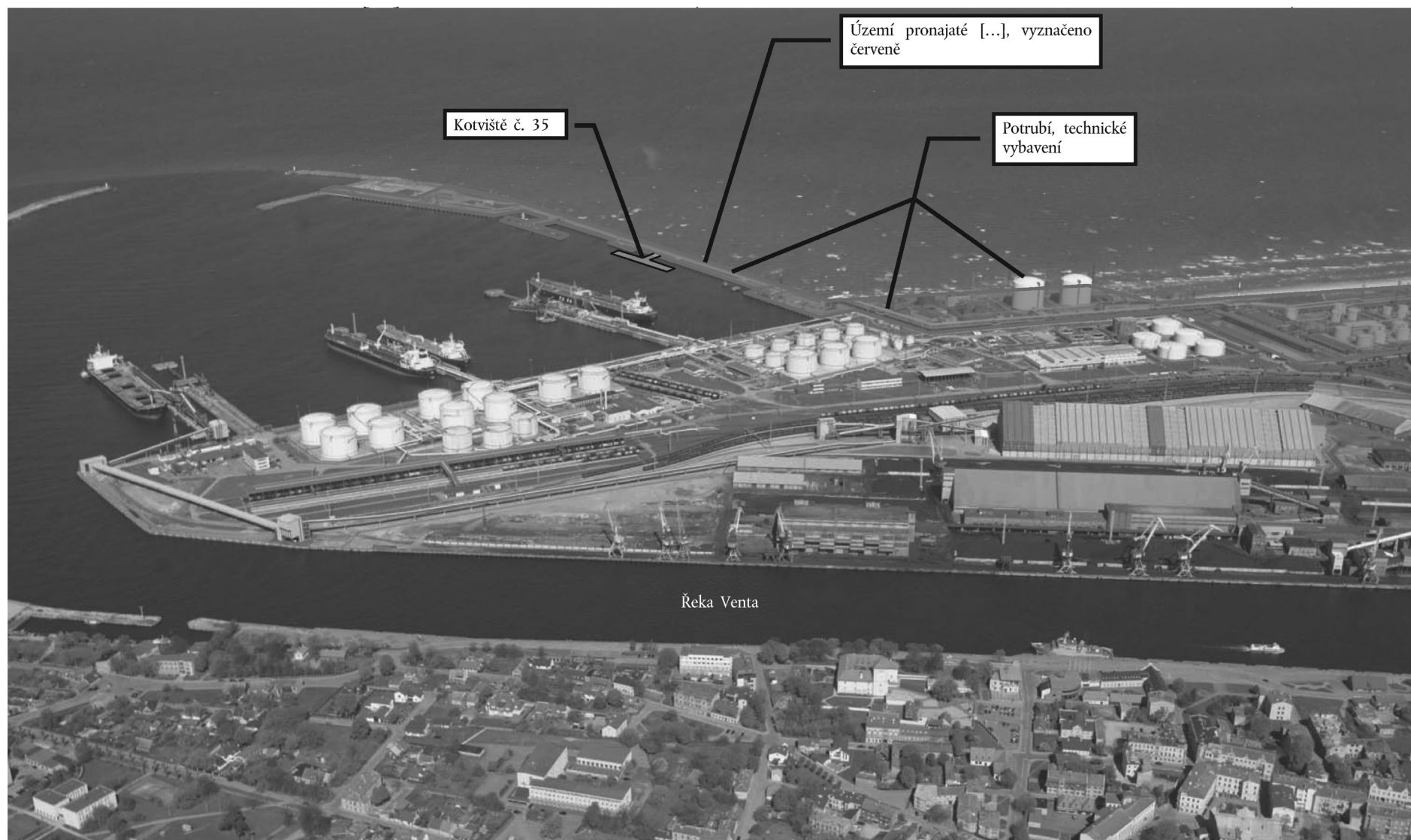


SCHÉMA PŘEPRAVY STAVEBNÍCH MODULŮ Z ÚZEMÍ PRONAJATÉHO [...] KE KOTVIŠTI č. 12

