

EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 24.IV.2007
C(2007)1431 def.

Betreeft: **Steunmaatregel nr. N 60/2006 – Nederland**
Project ontwikkeling mainport Rotterdam (PMR)

Excellentie,

1. Procedure

1. Bij schrijven van 24 januari 2006, geregistreerd onder nr. N 60/2006, hebben de Nederlandse autoriteiten bovenvermeld project bij de Commissie aangemeld.
2. Op 17 maart 2006, 15 september 2006, 21 december 2006 en 3 april 2007 heeft de Commissie om aanvullende informatie verzocht. Op 26 juni 2006, 17 juli 2006, 24 oktober 2006, 20 januari 2007 en 17 april 2007 hebben de Nederlandse autoriteiten de gevraagde aanvullende gegevens verstrekt.

2. Omschrijving van de maatregel

2.1 Doel van de maatregel

3. Doel van de maatregel is de haven van Rotterdam uit te breiden. De haven van Rotterdam bestrijkt momenteel ongeveer 10.500 ha en draagt in belangrijke mate bij tot de nationale en de regionale economie. De haven is een hub voor de internationale goederenstromen en een locatie voor industriebedrijven en logistieke diensten. De haven van Rotterdam is een multifunctionele haven waar hoofdzakelijk oliën, chemicaliën en containers worden overgeslagen.
4. De reden voor de uitbreiding van de haven van Rotterdam is de verwachte sterke stijging van de vraag naar dok- en haventerreinen in de nabije toekomst (het oplossen van het toekomstige ruimtetekort in de haven). Verwacht wordt, op basis van een uitgebreide analyse van de concurrentie en de markt voor containers en distributie, vloeibare massagoederen (oliën, raffinage, basischemicaliën), droge massagoederen (kolen, erts en schroot) en andere algemene vracht, dat er in 2012 onvoldoende ruimte voor economische havenactiviteiten zal zijn.

Zijne Excellentie de Heer Maxime VERHAGEN
Minister van Buitenlandse Zaken
Bezuidenhoutseweg 67
NL - 2500 EB Den Haag

5. Het PMR bestaat uit de volgende onderdelen:

- uitbreiding van het bestaande haven- en bedrijventerrein door de aanleg van Maasvlakte II, een bedrijventerrein van ongeveer 1000 ha ten westen van de huidige Maasvlakte I. Maasvlakte II zal worden aangelegd door middel van landaanwinning;
- toegankelijk maken van Maasvlakte II voor zeevervoer door middel van een zeevaarttoegang via Maasvlakte I;
- ontwikkeling van een natuur- en recreatiegebied van ongeveer 750 ha.

6. Het PMR valt onder de verantwoordelijkheid van het Havenbedrijf Rotterdam, hierna het HbR genoemd. De geplande bijdrage van de staat bestaat in de financiering van een deel van de openbare infrastructuur op Maasvlakte II en een deelneming in het HbR.

7. De haven van Rotterdam is een belangrijke pijler van de Nederlandse economie. Voorts is er een duidelijk Europees belang aangezien de haven van Rotterdam een essentieel multimodaal kruispunt is in het zogenoemde TEN-T-netwerk¹. De Staat wil meeprofiteren van de door de economisch vitale mainport Rotterdam gegenereerde inkomsten. Als aandeelhouder kan de Nederlandse Staat, in samenwerking met de andere belanghebbende, namelijk de gemeente Rotterdam, toezicht houden op de toewijzing van middelen en kapitaal en de commerciële activiteiten van het HbR. Bovendien streven de Nederlandse autoriteiten naar een verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving in het gebied Rotterdam-Rijnmond. Bijlage I geeft een overzicht van het Rotterdamse havengebied waarop de geplande uitbreiding is te zien. Bijlage II toont de aan te leggen Maasvlakte II meer in detail.

2.2 Soort steun, steunbedrag, looptijd, totale kosten

8. De bijdrage van de Staat in de financiering van de openbare infrastructuur zal € 571 miljoen bedragen². Daarnaast zal de Staat voor een bedrag van € 500 miljoen aandelen in het HbR aankopen.

9. De bijdrage van de Staat in de financiering van de infrastructuur zal in de jaren 2011 en 2012 worden verleend. Na toepassing van een disconto van 4,08%³ op het bedrag van € 571 miljoen zullen de volgende bedragen worden uitgekeerd: op 1 juli 2011 en 1 juli 2012 zal de Staat twee tranches van elk € 363 miljoen uitbetalen voor openbare infrastructuur (€ 726 miljoen in totaal). Dit is het maximumbedrag dat zal worden uitgekeerd. Eventuele aanvullende kosten moeten door het HbR worden gefinancierd.

10. Na goedkeuring door de Europese Commissie zal de Staat een deelneming in het HbR verwerven met terugwerkende kracht tot 1 januari 2006 via een betaling van € 500 miljoen in ruil voor nieuw uit te geven aandelen. Daarvan zal € 50 miljoen zijn betaald per 1 januari 2006 en € 450 miljoen op uiterlijk 31 december 2008.

11. De totale kosten van het PMR bedragen € 2,88 miljard. De totale kosten van de aan te leggen algemene infrastructuur, waarin de Staat zal bijdragen, bedragen € 934 miljoen.

¹ Zoals vermeld in Beschikking nr. 1692/96/EG van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een transeuropees vervoersnet. Ook overeenkomstig Beschikking nr. 1346/2001/EG van 22 mei 2001 tot wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG ten aanzien van zeehavens, binnenhavens en intermodale terminals alsmede ten aanzien van project nr. 8 in bijlage III

² Nettobijdrage in prijzen 2006.

³ Gelijk aan de referentierentevoet van de EG.

12. Het HbR zal de werkzaamheden aanbesteden in overeenstemming met de Europese aanbestedingsregels inzake overheidsopdrachten zodat de kosten van de aanleg van de infrastructuur beperkt blijven tot het noodzakelijke minimum.

2.3 *Begunstigde*

13. De begunstigde van de maatregel is het HbR, dat verantwoordelijk is voor het PMR. Het HbR heeft twee statutaire doelstellingen:

1. het bevorderen van een effectieve, veilige en efficiënte aanpak van het zeevervoer, zorg dragen voor nautische en maritieme orde en veiligheid en fungeren als bevoegde havenautoriteit in het Rotterdamse havengebied;
2. het ontwikkelen, aanleggen, beheren en exploiteren van het haven- en bedrijventerrein in Rotterdam.

14. Het HbR is een privaatrechtelijke onderneming. Momenteel is de gemeente Rotterdam aandeelhouder voor 100%. Het HbR heeft een solide financiële positie. Er wordt slechts geïnvesteerd in infrastructuur wanneer dit rendabel is.

15. Als vennootschap met beperkte aansprakelijkheid voorziet het HbR in zijn financiële behoeften op basis van zijn eigen kredietwaardigheid. Het inkomen van het HbR bestaat uit huurinkomsten uit aan particuliere bedrijven ter beschikking gestelde grond, kaderechten en havenrechten. De belangrijkste inkomstenbron zijn de havenrechten, die over het algemeen ongeveer 55% van de totale inkomsten uitmaken. Huur- en pachtinkomsten vormen de tweede inkomstenbron, en zijn over het algemeen goed voor ongeveer 40% van de totale inkomsten. Minder belangrijke inkomstenbronnen zijn inkomsten uit periodieke passen voor de binnenvaart, en vergoedingen voor scheepsverkeerssystemen.

16. De staat blijft de wettelijke eigenaar van de zeebodem en van de daarop uit te voeren landaanwinning en zal de ondergrond van Maasvlakte II in erfpacht uitgeven aan de gemeente Rotterdam. De ondergrond wordt vervolgens onderverpacht aan het HbR. De pacht zal een eeuwigdurende pacht zijn. De overheid zal de zeebodem en de landaanwinning tegen de marktprijs verpachten. Een onafhankelijke taxateur zal deze prijs vaststellen, rekening houdend met kosten, inkomsten en dergelijke. De taxateur zal overeenkomstig de Europese aanbestedingsregels inzake overheidsopdrachten worden gekozen. De gemeente Rotterdam zal dus de marktprijs betalen voor de eeuwigdurende pacht. Het HbR zal de gemeente Rotterdam precies dezelfde marktprijs betalen voor de onderpacht. In principe zal de erfpacht aanvangen zodra de werken in het gepachte gebied beginnen. De zeevering zal niet worden verpacht; de staat zal hiervan volledig eigenaar blijven.

2.4 *Nationale rechtsgrond*

17. De bijdrage in de financiering van de openbare infrastructuur zal rechtstreeks uit de begroting van de minister van transport worden betaald, in 2011 en 2012. Dit is overeengekomen in het Bestuursakkoord 2004 tussen de centrale autoriteiten, de gemeente Rotterdam en het HbR. Naar aanleiding van dit akkoord is de Uitwerkingsovereenkomst Landaanwinning 2005 gesloten. De deelneming van de Staat in het HbR is vastgesteld in een investeringsakkoord en een aandeelhoudersakkoord.

18. De diverse akkoorden bevatten bepalingen op grond waarvan bijdragen pas mogen worden betaald en de Staat pas een deelneming in het HbR mag verwerven na goedkeuring door de Europese Commissie.

2.5 Financiering van de infrastructuur

19. De aanleg van de infrastructuur waarin de Nederlandse Staat wil bijdragen, omvat het volgende:

- de aanleg van een zeewering (inclusief veranderingen aan de golfbreker en de bestaande zeewering);
- veranderingen aan de huidige Maasvlakte ten behoeve van de zeevaarttoegang tot Maasvlakte II. Deze veranderingen bestaan hoofdzakelijk uit het wegnemen van een stuk land en de bestaande zeewering en de verlenging en verbreding van de bestaande zeevaarttoegang, waaronder het bouwen van een damwand voor een veilige toegang in Maasvlakte I om Maasvlakte II te ontsluiten. Om budgettaire redenen hebben de Nederlandse autoriteiten besloten Maasvlakte II te ontsluiten via de bestaande zeevaarttoegang en deze geen eigen haveningang te geven;
- een deel van de infrastructuurelementen zoals een spoorbaan, een weg, pijpleidingen en een kabelgoot. De weg en de spoorbaan zullen tussen de zeewering en het havengebied rond Maasvlakte II komen te liggen. Deze infrastructuur is nodig om Maasvlakte II toegankelijk te maken, daar de weg zal aansluiten op de snelweg A15 en de spoorbaan op het algemene spoorwegnet. De pijpleidingen en de kabelgoot zullen parallel lopen met de weg en de spoorbaan. De pijpleidingen bestaan uit leidingen voor het vervoer van elektriciteit, gas en drinkwater, voor het telecommunicatienetwerk en de riolering. Verder zal een pijpleidingkruispunt moeten worden vervangen en onder de bestaande zeevaarttoegang, op de grens van de huidige Maasvlakte en Maasvlakte II, worden herbouwd.

20. De kosten van de aanleg van deze infrastructuur zijn naar raming:

	miljoen €⁴
Zeewering	[...]*
Wijzigingen aan de huidige Maasvlakte ten behoeve van de zeevaarttoegang	[...]
Infrastructuur (spoor, weg, pijpleidingen, kabelgoot) om Maasvlakte II te ontsluiten	[...]
Totaal	934

De bijdrage van de staat aan de aanleg van deze infrastructuur, dat wil zeggen € 571 miljoen, is dus veel lager dan de totale geraamde kosten. De ontbrekende € 363 miljoen zal door het HbR worden gefinancierd. De Maasvlakte II als dusdanig zal op kosten en risico van het HbR worden aangelegd, met inbegrip van de landaanwinning, de bouw van damwanden en kades, het leggen van pijpleidingen volgens de specificaties van klanten zowel binnen als rond het havengebied en de gehele infrastructuur binnen het havengebied. In financiële termen: meer dan twee derde van de totale investeringen in Maasvlakte II zullen door het HbR worden gefinancierd.

⁴ Netto contante uitgaven in prijzen van 2006.

*Vertrouwelijke bedrijfsinformatie

21. De Nederlandse autoriteiten hebben de infrastrukturelementen, zoals wegen, snelwegen, spoorbanen, pijpleidingen, parkeerplaatsen en binnenwegen, in drie categorieën ingedeeld:

a) primaire infrastructuur, dat wil zeggen de belangrijkste toegangs- en uitvalswegen om Maasvlakte II te ontsluiten;

b) secundaire infrastructuur, dat wil zeggen verbindingen tussen de primaire infrastructuur en de diverse terreinen van Maasvlakte I en II, eveneens bedoeld als toegangs- en uitvalswegen;

c) tertiaire infrastructuur, dat wil zeggen infrastructuur op de diverse terreinen van Maasvlakte II, met name in de clusters chemie en distributie. Deze infrastructuur ontsluit bedrijfslocaties in de diverse clusters en is toegankelijk voor het publiek.

22. Volgens de Nederlandse autoriteiten bestaat het verschil tussen de secundaire en de tertiaire infrastructuur erin dat secundaire infrastructuur een heel sectorgebied ontsluit en tertiaire infrastructuur de ontsluiting van bedrijven binnen een sectorgebied betreft. De infrastructuur onder a) en b) zal worden gefinancierd door de Nederlandse staat, die onder c) niet. Momenteel worden de kosten van de tertiaire infrastructuur in het havengebied door het HbR betaald. Deze kosten worden gedekt door de haven- en ligplaatsrechten. Het PMR wijzigt dit beginsel niet daar het HbR ook bij de aanleg van Maasvlakte II verantwoordelijk zal zijn voor de aanleg en financiering van de tertiaire infrastructuur.

2.6 *Deelneming van de Staat*

23. Met het oog op de vaststelling van een marktconforme prijs voor de deelneming is een uitgebreid bedrijfsplan opgesteld en is een evaluatie van de waarde van het HbR verricht. Voorts is zowel een financieel als een juridisch zorgvuldigheidsonderzoek verricht door onafhankelijke financiële en juridische consultants.

24. Op 1 januari 2004 is de juridische structuur van het HbR gewijzigd van afdeling van de gemeente tot onafhankelijke privaatrechtelijke onderneming. In het kader hiervan heeft een waardering plaatsgevonden in samenwerking met een aantal onafhankelijke consultants⁵.

25. Op basis van de disconteringsmethode is de waarde van het HbR vastgesteld op € 1 miljard. Hierbij is rekening gehouden met de huidige situatie, het negatieve effect van de landaanwinning en de toekomstige deelneming van de Staat. Ook de effecten op lange-termijnschulden, solvabiliteit, rentedekking, nettoschulden, vrije kasstromen en nettowinst versus dividend zijn in aanmerking genomen. Bij de berekening is een discontopercentage van 8,55%⁶ toegepast.

26. Met betrekking tot de risico's, die van invloed zijn op de waarde van het HbR, zijn akkoorden gesloten. Deze akkoorden zijn vastgelegd in een investeringsakkoord en een aandeelhoudersakkoord. Voor de dekking van de risico's is een aantal opties voorhanden, met name het doorberekenen van de risico's in de waarde van de onderneming,

⁵ PriceWaterhouseCoopers. KPMG Corporate Finance heeft een tweede advies uitgebracht, dat geen significante verschillen gaf.

⁶ Op basis van de theorie van Modigliani en Miller.

vergoedingsverklaringen of garanties. Per risico is gekozen voor een van de opties. De risico's die konden worden gekwantificeerd, zijn in aanmerking genomen bij de taxatie van het HbR.

27. De waarde van het HbR, inclusief de deelneming van de Staat, zal € 1,5 miljard bedragen. In ruil voor de deelneming van € 500 miljoen ontvangt de Staat aandelen pro rata van de waarde van het HbR per 1 januari 2006 en zal hij een minderheidsaandeelhouder in het HbR worden (33,3%).

28. In het bedrijfsplan is de positie van het HbR op vennootschapsniveau onderzocht. Het eigen vermogen van het HbR is onderzocht, rekening houdend met de betaling door de Nederlandse Staat voor de verwerving van aandelen. Voorts is nagegaan in hoeverre het grootste deel van de investeringen door het HbR zelf kan worden gefinancierd.

29. Het grootste deel van de totale investeringen ten belope van € 2,88 miljard moet door het HbR worden gefinancierd. In dit verband zijn vier verschillende financiële instellingen geraadpleegd, die alle vier tot de conclusie zijn gekomen dat de financiering van het PMR door het HbR haalbaar is. Volgens deze financiële instellingen bieden het sterke financiële en bedrijfsprofiel van het HbR, in combinatie met de voordelen van zijn eigendomsstructuur en de mogelijkheid om investeerders meer comfort te bieden, aanzienlijke mogelijkheden om toegang te krijgen tot het kapitaal op de internationale financiële markten.

30. De aandeelhouders van het HbR, inclusief de Staat als nieuwe aandeelhouder, genieten de gebruikelijke rechten uit hoofde van het vennootschapsrecht.

31. Overeenkomstig zijn deelnemingenbeleid⁷ zal de Staat als aandeelhouder zich als particuliere partij opstellen. Op grond van het staatsdeelnemingsbeleid moet worden gestreefd naar een marktconforme winst. Deze winst moet bestaan uit een risicovrije rente (momenteel minder dan 4%) en een risicopremie. Voor het HbR is het discountpercentage op 8,55% vastgesteld⁸. Voorts streeft de Staat naar een gemiddelde dividenduitkering van 40% van de nettowinst.

32. Zodra de overheid participeert in het HbR (met terugwerkende kracht tot 1 januari 2006) zal een dividend van 4% worden uitgekeerd. Bij de huidige winst komt dit neer op meer dan 40% van de nettowinst, maar dit percentage zal dalen wanneer de winst omhoog gaat. Dit is gezien het risicoprofiel aanvaardbaar voor de Nederlandse staat en strookt met het staatsdeelnemingenbeleid.

33. Met ingang van 1 januari 2021 zullen de aandeelhouders een aanvullend dividend ontvangen wanneer succes wordt geboekt. Succes betekent dat vanaf 2020 [...] van de nettowinst van het HbR hoger zou moeten zijn dan het totale gebruikelijke dividend van [...] dat aan beide aandeelhouders wordt uitgekeerd. Dit aanvullend dividend zal op de volgende wijze worden uitbetaald:

- in plaats van [...] waarop de staat recht heeft op basis van zijn aandelenbezit, zal hij [...] van het aanvullend dividend ontvangen;
- in plaats van [...] waarop de gemeente Rotterdam recht heeft op basis van haar aandelenbezit, zal zij [...] van het aanvullend dividend ontvangen.

⁷ Zoals vastgesteld in het jaarlijks verslag over het beheer van het staatsdeelnemingenbeleid over 2005.

⁸ Zie voetnoot 3.

34. De onderhandelingen zijn afgerond met een zogenaamde "fairness opinion" van een onafhankelijke externe deskundige. Deze verklaarde dat de omstandigheden waaronder de staat gaat deelnemen in het HbR, redelijk en eerlijk zijn.

3. Beoordeling van de maatregel

35. Op grond van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag, "*zijn steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt.*"

36. Eerst moet dan ook worden nagegaan of de maatregel die de Nederlandse regering overweegt een steunmaatregel van de staat is in de zin van artikel 87, lid 1 en, indien dit het geval is, of een dergelijke maatregel verenigbaar is met de gemeenschappelijke markt. Omdat de maatregel uit twee elementen bestaat - de bijdrage in de financiering van openbare infrastructuurwerken en de staatsdeelneming in het HbR - zullen deze afzonderlijk worden onderzocht.

3.1 Bijdrage in de financiering van openbare infrastructuurwerken

37. Alvorens na te gaan of de bijdrage in de financiering van de openbare infrastructuur van de haven van Rotterdam staatsteun is, merkt de Commissie op dat zeehavens van vitaal belang zijn voor handel en vervoer in de Europese Unie. Het concurrentievermogen van Europa in de wereldeconomie hangt af van een doelmatig en kosteneffectief vervoer- en havensysteem. De EU-havens zijn goed voor meer dan 90% van de handel van de EU met derde landen en ongeveer 30% van de handel binnen de EU; ook passeren daar ieder jaar ruim 200 miljoen reizigers.

38. Zeehavens spelen een belangrijke rol in de EU, niet alleen als centraal punt voor het zeevervoer en als verbinding tussen zeevervoer en het vervoer over land ter bevordering van een evenwichtig en duurzaam vervoersysteem, maar ook omdat zij als centra van regionale economische en sociale ontwikkeling worden beschouwd. Zeehavens worden van oudsher hoofdzakelijk gezien als handelsfacilitators en groeikernen voor regionale en nationale ontwikkeling die door de overheid beheerde diensten van algemeen economisch belang verlenen. Zeehavens krijgen echter steeds meer een commercieel karakter en vandaag de dag treden havenbeheerders niet alleen op als "pachtheer" van openbare goederen voor een efficiënte en veilige exploitatie van de haven in het openbaar belang, maar zij houden zich ook steeds meer bezig met commerciële activiteiten, zoals het verlenen van havenfaciliteiten aan derden en de afhandeling van vracht. Steunverlening aan de beheerder van haveninfrastructuur zou dus staatssteun kunnen zijn.

39. Bij de financiering van vervoersinfrastructuur door de staat kan de vraag of er sprake is van staatsteun zich voordoen op twee niveaus: namelijk op dat van de gebruiker en op dat van de beheerder/exploitant van de infrastructuur in kwestie.

40. De Commissie is van mening dat er op het niveau van de gebruiker in het algemeen geen elementen zijn van een steunmaatregel van de staat in de zin van artikel 87, lid 1, wanneer de transportinfrastructuur toegankelijk is voor alle potentiële gebruikers op gelijke en niet-discriminerende grondslag. Wanneer de openbare infrastructuur echter gebruikt wordt om faciliteiten ter beschikking te stellen van een specifieke gebruiker, die zo een oneerlijk

concurrentievoordeel verkrijgt ten opzichte van zijn concurrenten, dan kan de financiering binnen de draagwijdte vallen van het verbod van artikel 87, lid 1⁹.

41. Het deel van de infrastructuur dat door de staat wordt gefinancierd zal open en toegankelijk zijn voor alle potentiële gebruikers op gelijkwaardige en niet-discriminerende grondslag. De Commissie stelt derhalve vast dat de financiering wat de gebruikers betreft geen steunmaatregel van de staat vormt.

42. Wat mogelijke steun voor het HbR betreft, is de Commissie van mening dat wanneer de beheerder van de infrastructuur een economische activiteit uitoefent, moet worden onderzocht of staatssteun voor de desbetreffende infrastructuur moet worden beschouwd als staatssteun aan de infrastructuurbeheerder¹⁰. Omdat het HbR veel verschillende activiteiten uitoefent, waarvan verschillende als van economische aard kunnen worden beschouwd, kan derhalve niet a priori worden uitgesloten dat het HbR een economisch voordeel verkrijgt door de overheidsfinanciering in kwestie¹¹.

43. In haar Mededeling *“De verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening in zeehavens: van cruciaal belang voor het vervoer in Europa”*¹², maakte de Commissie onderscheid tussen openbare (algemene) infrastructuur en gebruikersspecifieke infrastructuur. *“Openbare (algemene)” infrastructuur staat open voor alle gebruikers op een niet-discriminerende grondslag. Deze omvat alle vaarwegen naar zee en het onderhoud daarvan (zoals dijken, golfbrekers, sluizen en andere tegen hoogwater beschermende maatregelen; bevaarbare kanalen met inbegrip van hulpmiddelen om te baggeren en ijs te breken, lichten, boeien, bakens; drijvende loopplankconstructies voor pontons in gebieden met getijverschillen); openbare faciliteiten voor vervoer over land binnen het havengebied, korte verbindingsschakels naar de nationale vervoersnetten of TEN's; en de infrastructuur voor voorzieningen naar de plaats waar de terminal zich bevindt. Investerings in dat soort infrastructuur worden in normale omstandigheden door de Commissie beschouwd als algemene maatregelen, waarvoor de uitgaven gedragen worden door de staat in het kader van zijn verantwoordelijkheden op het gebied van het ontwerpen en ontwikkelen van een vervoerssysteem in het belang van het publiek in het algemeen, mits de infrastructuur overeenkomstig de communautaire wetgeving de jure en de facto openstaat voor alle werkelijke of potentiële gebruikers. Uit de karakteristieken van een specifiek geval kan evenwel blijken dat dat soort infrastructuur een specifieke onderneming ten goede komt, waardoor het gerechtvaardigd is dat de conclusie wordt getrokken dat hier van staatssteun sprake is ondanks dat men op het eerste gezicht de indruk heeft dat het om openbare infrastructuur gaat.”*

44. De taak om te zorgen voor de toegang tot havens valt binnen de overheidstaak om openbare vaarwegen open te houden. Zorgen voor een voor iedereen op gelijke voorwaarden toegankelijke algemene openbare infrastructuur - die de markt niet op louter commerciële

⁹ Zie het Witboek van de Commissie COM(1998)466 def. van 22.7.1998, *Een eerlijke vergoeding voor het infrastructuurgebruik: een gefaseerde aanpak van een gemeenschappelijk kader voor het in rekening brengen van het gebruik van vervoersinfrastructuur in de EU*, hoofdstuk 5, punten 42-43.

¹⁰ Volgens de rechtspraak van het Europese Hof van Justitie (EHJ) wordt onder economische activiteit verstaan iedere activiteit bestaande in het aanbieden van goederen en diensten op een bepaalde markt, zie C-35/96, *Commissie tegen Italië*, Jurispr.1998, blz. 3851 en arrest van het EHJ van 12.9.2000 in de gevoegde zaken C-180/98-184/98 *Pavlov*.

¹¹ Volgens het EHJ is het ter beschikking stellen van infrastructuurfaciliteiten aan derden tegen betaling van een vergoeding een activiteit van economische aard, zaak C-82/01P. *Aéroport de Paris*, arrest van het EHJ van 24.10.2002.

¹² Zie mededeling van de Commissie COM (2001) 35 def. van 1.2.2001, blz. 11.

voorwaarden kan verschaffen - is een typische taak van de overheid en de controle op staatssteun is daarop niet van toepassing. Door het uitvoeren van deze taak zorgt de overheid voor volledige en adequate toegang tot het zeevervoer, op dezelfde wijze als zij bijvoorbeeld voor het wegennet zorgt¹³. De Commissie is dan ook van oordeel dat overheidsinvesteringen in vaarwegen naar zee (golfbrekers, bevaarbare kanalen, baggeren enz.), openbare faciliteiten voor vervoer over land binnen het havengebied en andere maritieme infrastructuur die de maritieme gemeenschap als geheel ten goede komen over het algemeen geen staatssteun is¹⁴. De kenmerken van dit project, met name het feit dat de infrastructuur die uit overheidsmiddelen wordt gefinancierd nodig is voor de uitbreiding van de haven, maken het echter noodzakelijk dat de Commissie nauwkeurig onderzoekt of staatssteunkwesties een rol spelen.

45. De Commissie oordeelt dat de hier bedoelde, uit openbare middelen gefinancierde infrastructuur beperkter is dan die waarvan voorbeelden worden gegeven in de mededeling van 2001, want het betreft slechts de aanleg van een zeewering, de vaarweg naar zee en een aantal openbare transportfaciliteiten over land om het havengebied te ontsluiten, zoals een spoorbaan, een weg, enkele pijpleidingen en een kabelgoot. De betrokken openbare vervoerfaciliteiten over land bestaan hoofdzakelijk uit een weg en een spoorbaan tussen de zeewering en het havengebied rond Maasvlakte II. Deze infrastructuur is nodig om Maasvlakte II te ontsluiten daar de weg zal aansluiten op de snelweg A15 en de spoorbaan op het algemene spoorwegennet. Parallel met deze weg en spoorbaan zullen enkele pijpleidingen voor openbare nutsvoorzieningen en een goot voor elektrische kabels worden aangelegd.

46. In haar besluit betreffende financiële steun voor infrastructuurwerken in Vlaamse havens¹⁵, heeft de Commissie nauwkeurig aangegeven welke soort haveninfrastructuur vragen inzake staatssteun doet rijzen en welke niet. De Commissie heeft in dat verband een onderscheid gemaakt tussen infrastructuur die wel en infrastructuur die niet economisch geëxploiteerd kan worden. In onderhavig geval merkt de Commissie op dat de infrastructuur die uit overheidsmiddelen wordt gefinancierd als zodanig niet economisch kan worden geëxploiteerd. De bijdrage van de staat heeft geen betrekking op investeringen in havenfaciliteiten die inkomsten kunnen genereren voor de havenbeheerder (bijv. door een commerciële vergoeding in rekening te brengen voor het gebruik van de faciliteiten, door huur te vragen voor nieuwe terminals, enz.).

47. De Commissie constateert tot haar tevredenheid dat de bijdrage geen betrekking heeft op de landaanwinning en de bouw van damwanden en kades in Maasvlakte II, op specificatie van klanten aangelegde pijpleidingen zowel binnen en rond het havengebied en alle andere infrastructuur binnen het havengebied die bestemd zijn voor de ontsluiting van bedrijfslocaties omdat deze infrastructuur, op zijn minst in theorie, economisch kan worden geëxploiteerd.

48. De Commissie merkt verder op dat de aanleg van de zeewering en de verbreding en verlenging van de vaarweg naar zee om Maasvlakte II te ontsluiten, die uit overheidsmiddelen worden gefinancierd, nodig zijn om de haven uit te breiden met als gevolg dat het HbR zijn

¹³ Zie besluit van de Commissie in zaak N 812/2001, Steun voor slibbehandeling, Nederland.

¹⁴ Zie mededeling van de Commissie COM (2001) 35 def. van 1.2.2001, blz. 11, en Groenboek van de Commissie COM (97) 678 def. van 10.12.1997, *Groenboek havens en maritieme infrastructuur*.

¹⁵ Besluit N 520/2003 van de Commissie van 20.10.2004, PB C 176 2005, België, financiële steun voor infrastructuurwerken in Vlaamse havens.

economische activiteiten kan uitbreiden¹⁶. De aanleg van deze infrastructuur zal leiden tot een verhoging van de waarde van de zeebodem waarop de landaanwinning zal worden uitgevoerd om de haven uit te breiden. Deze verhoging kan worden beschouwd als een indirect voordeel voor het HbR. Dit voordeel zal echter worden geneutraliseerd door het feit dat het HbR een marktprijs zal betalen voor de pacht van de zeebodem waarop de landaanwinning zal worden uitgevoerd. Bij de vaststelling van deze marktprijs door een onafhankelijke taxateur zal rekening worden gehouden met de hogere waarde van de grond als gevolg van de aanleg van de zeekering, een ingang voor zeeschepen en eventuele macro-economische ontwikkelingen in de toekomst.

49. Niettemin dient de Commissie na te gaan of het HbR niet overgecompenseerd wordt en dat de rijksbijdrage voor deze werken beperkt blijft tot alleen deze werken, zonder het risico van onterechte spill-over effecten naar commerciële activiteiten van het HbR.

50. De Commissie maakt in dit verband de volgende opmerkingen. In de eerste plaats is de rijksbijdrage lager dan de totale kosten van de investeringen in infrastructuur. Deze bijdrage is € 571 miljoen, terwijl de totale investeringen € 934 miljoen bedragen. In de tweede plaats zullen de Nederlandse autoriteiten geen bedragen uitkeren boven dit vastgestelde maximum bedrag, ook niet in geval de effectieve kosten hoger blijken uit te vallen.

51. Tot slot zullen de infrastructuurwerkzaamheden via een openbare, transparante en niet-discriminerende procedure worden aanbesteed zodat mag worden verondersteld dat de begunstigde niet meer zal ontvangen dan de marktprijs voor het uitvoeren van de vereiste werken.

52. Op basis van deze argumenten is de Commissie van mening dat de openbare financiering van de hierboven vermelde infrastructuur in elk geval lager zal zijn dan de feitelijke investeringskosten, dat het HbR geen voordeel ten behoeve van diens commerciële activiteiten verkrijgt en dat de maritieme gemeenschap in haar geheel van deze met overheidsmiddelen gefinancierde infrastructuur zal profiteren. De Commissie stelt derhalve vast dat er ook op het niveau van het HbR geen sprake is van een steunmaatregel van de staat in de zin van artikel 87, lid 1.

3.2 *Deelname van de staat in het HbR*

Het beginsel van een investeerder in een markteconomie

53. Om na te gaan of in dit verband sprake is van staatssteun is de Commissie volgens het Hof bevoegd haar oordeel te baseren op het beginsel van een investeerder in een markteconomie, zoals is bevestigd in recente rechtspraak¹⁷. Volgens de rechtspraak is geen sprake van staatssteun bij het inbrengen van nieuw kapitaal in ondernemingen, indien die inbreng geschiedt op voorwaarden die aanvaardbaar zouden zijn voor een particulier investeerder die volgens de normale gebruiken in een markteconomie handelt¹⁸.

¹⁶ Zie Besluit N 503/2005 van de Commissie van 21.12.2005, PB 29.3.2006, Verenigd Koninkrijk, Great Yarmouth Outer Harbour dat eveneens betrekking had op de uitbreiding van een haven.

¹⁷ Zie zaak C-482/99 *Frankrijk tegen Commissie (Stardust)* [2002] Jurispr. I-4397. Zie ook de conclusie van advocaat-generaal Geelhoed in de gevoegde zaken C-328/99 en C-399/00 *Italiaanse Republiek en SIM 2 Multimedia SpA tegen Commissie* [2003] Jurispr. I-4035.

¹⁸ Mededeling van de Commissie inzake de toepassing van artikel 92 en 93 van het Verdrag op openbare participaties, Bulletin van de Europese Gemeenschappen nr. 9-1984; Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen, gevoegde zaken 296 en 318/82, *Koninkrijk der Nederlanden en Leeuwarder*

54. In dit verband heeft het Hof van Justitie verklaard: "*Volgens vaste rechtspraak kunnen deelnemingen van de overheid in het kapitaal van een onderneming, in welke vorm dan ook, staatssteun zijn wanneer aan de in artikel 87 (ex art. 92) bedoelde voorwaarden is voldaan.*"¹⁹

55. In hetzelfde arrest verklaarde het Hof in de overwegingen 19 en 20 dat "*Ten einde vast te stellen of dergelijke maatregelen het karakter van staatssteun hebben, dient te worden beoordeeld of in soortgelijke omstandigheden een particulier investeerder die qua omvang vergelijkbaar is met de organen die de publieke sector beheren, ertoe zou kunnen worden gebracht een zo belangrijke kapitaalbreng te doen.*" Het Hof voegde hieraan het volgende toe: "*Dienaangaande moet worden verduidelijkt dat een particulier investeerder, waarmee de deelneming van een publiek investeerder die doelstellingen van economisch beleid nastreeft, moet worden vergeleken, zich weliswaar niet noodzakelijkerwijs zal gedragen als een gewone investeerder die zijn kapitaal belegt om daaruit op min of meer korte termijn een rendement te halen, doch dat hij zich ten minste zal moeten gedragen als een particuliere holding of een particuliere groep ondernemingen met een algemene of sectoriële structuurpolitiek, die wordt geleid door het uitzicht op rendement op langere termijn.*"

56. Derhalve moet de Commissie controleren of het besluit om aandelen te nemen in HbR was ingegeven en geleid door uitzicht op rendement en of de rentabiliteit van de investering beoordeeld was op basis van uitzicht op rendement op langere termijn.

57. Om te kunnen bepalen of het besluit om de infrastructuur te financieren werd ingegeven door het uitzicht op rendement op langere termijn moet de Commissie de financiële beoordeling van het project in aanmerking nemen, omdat vanuit het oogpunt van een particuliere investeerder het zoveel mogelijk winst maken binnen een bepaalde tijd en financiële levensvatbaarheid van het project de voornaamste doelstellingen zijn.

58. In de beoordeling moet rekening worden gehouden met het feit dat het hier gaat om een participatie in een overheidsbedrijf, aangezien alle aandelen van de HbR momenteel in handen zijn van de gemeente Rotterdam. Voor dit soort gevallen heeft de Commissie richtsnoeren opgesteld over de toepassing van de artikelen 92 en 93 van het EG-verdrag op openbare bedrijven²⁰, waarin de Commissie het vraagstuk van overheidsdeelneming in het bedrijfskapitaal beschouwt vanuit het oogpunt van staatssteunbeleid. Punt 3 van deze richtsnoeren luidt als volgt:

3.3 Het gewoon gedeeltelijk of volledig verwerven van het maatschappelijk kapitaal van een bestaande onderneming zonder inbreng van nieuw kapitaal vormt met betrekking tot die onderneming geen steunmaatregel.

3.4 Er is evenmin sprake van staatssteun bij het inbrengen van nieuw kapitaal in ondernemingen, indien die inbreng geschiedt in omstandigheden welke aanvaardbaar zouden zijn voor een particulier investeerder die volgens de in een markteconomie normale gebruiken handelt. Dat is a priori het geval:

papierwarenfabriek B.V. tegen Commissie [1985] Jurispr. 809, punt 17; toepassing van de artikelen 92 en 93 van het EG-Verdrag en artikel 61 van de EER-Overeenkomst op staatsteun in de luchtvaartsector, op. cit. punten 25 en 26.

¹⁹ Arrest van het Gerecht van eerste aanleg (tweede kamer- uitgebreid), 6 maart 2003, gevoegde zaken T-228/99 en T-233/99, Westdeutsche Landesbank Girozentrale en Land Nordrhein-Westfalen tegen Commissie van de Europese Gemeenschappen, C-305/89, punt. 18.

²⁰ Bulletin EG 9-1984.

(i) ...

(ii) *bij de inbreng van nieuw kapitaal in een overheidsonderneming, indien die kapitaalinjectie beantwoordt aan de behoefte aan nieuwe investeringen en de daarmee direct verband houdende kosten, met dien verstande dat de sector waarin de onderneming haar activiteiten uitoefent binnen de gemeenschappelijke markt niet wordt gekenmerkt door overcapaciteit, en dat de financiële positie van die onderneming gezond is;*

59. Daarom moet de Commissie nagaan of:

- de kapitaalinjectie door de staat in overeenstemming is met de nieuwe investeringsbehoeften en de rechtstreeks daaraan verbonden kosten;
- er geen sprake is van structurele overcapaciteit in de zeevervoersector, en
- moet zij de financiële positie van HbR onderzoeken.

3.4.1 Investeringsbehoeften en daaraan verbonden kosten

60. De kapitaalinjectie moet zijn afgestemd op de investeringsbehoeften en de daaraan verbonden kosten. Uit een analyse van de voornaamste sterke en zwakke punten van de haven van Rotterdam is gebleken dat één van de voornaamste zwakke punten het gebrek aan ruimte in het havengebied is²¹. In het bedrijfsplan is een uitgebreid marktonderzoek uitgevoerd om na te gaan in welke mate de haven van Rotterdam moet worden uitgebreid. Het bedrijfsplan omvat uitgebreide concurrentie- en marktanalyses voor de sectoren containers en distributie, natte bulkgoederen (olie, raffinage, basischemicaliën), droge bulkgoederen (steenkool, erts en schroot) en andere algemene vracht.

Vraaganalyses

Containers

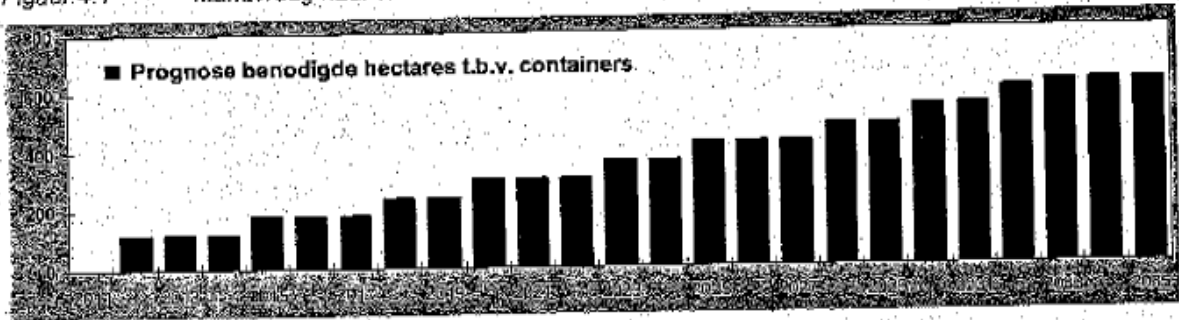
61. Wereldwijd wordt een verdere groei van het containervolume verwacht. Voor het gebied Hamburg-Le Havre wordt in het "basis" scenario een groei van de containeroverslag voorzien van 21 miljoen TEU naar bijna 45 miljoen TEU in 2015, een gemiddelde groei van 6% per jaar²². In het "low case" scenario wordt een groei naar 41 miljoen TEU voorzien, d.i. 5,3% per jaar.

62. In 2002 bedroeg de overslag in Rotterdam 6,5 miljoen TEU. De totale capaciteit van Maasvlakte I bedraagt 9,1 miljoen TEU. Derhalve zal in de nabije toekomst een tekort ontstaan. Onderstaande figuur laat het resultaat van de analyses zien, dat wil zeggen de vraag naar containergebieden op de toekomstige Maasvlakte II.

²¹ SWOT-analyse (sterke, zwakke punten, kansen en gevaren) eind 2002.

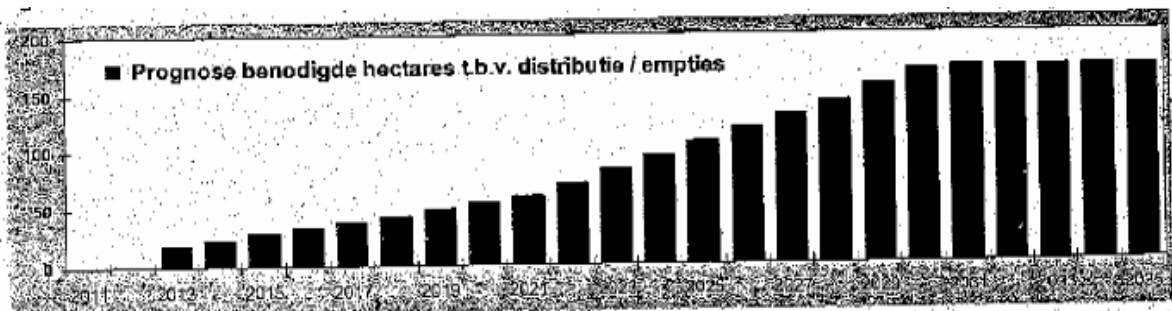
²² Containerisatie in Noord Europa tot 2015, Ocean Shipping Consultants LTD, 2002.

Figuur 4.1 Marktvraag naar terreinen voor containeroverslag op Maasvlakte 2 (In hectaren)



Distributie

63. De vraag naar distributiecentra loopt gelijk met de vraag naar containeroverslagfaciliteiten. Onderstaande figuur geeft een beeld van de vraag naar terreinen voor distributieactiviteiten.

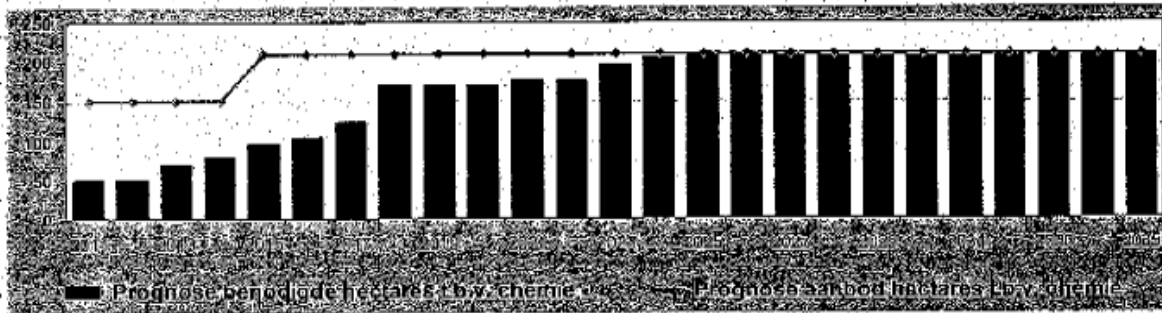


Basischemie

64. Een studie heeft uitgewezen²³ dat de marktpositie, de marktontwikkeling en de marktramingen voor Rotterdam in de sector chemie goede kansen bieden op het aantrekken van toekomstige groei. Onderstaande figuur brengt de totale vraag en het totale aanbod in beeld.

²³ Tecnon International Ltd – Port of Rotterdam competitiveness and opportunities related to the chemical sector. September 1999.

Figuur 4.3 Marktvraag naar terreinen voor chemie op Maasvlakte 2



Kosten van de investeringen

65. Op basis van de uitgebreide marktanalyses worden de totale kosten van de ontwikkeling van een industriegebied van 1000 ha en haveninfrastructuur geraamd op € 2,88 miljard. De juistheid en volledigheid van de ramingen is door meerdere deskundigen gecontroleerd.

66. Aangezien noch de benodigde ruimte noch de functionele eisen of de timing van de vestiging van een activiteit kunnen worden gekwantificeerd, zal het marktsegment "nieuwe bedrijfstakken" worden beschouwd als groeipotentieel.

67. De fasering van de investeringskosten wordt weergegeven in onderstaande tabel.

[...]

68. Bij de berekening van de totale prijs van de ontwikkeling van 1000 ha bedrijventerrein, die bij benadering € 2,88 miljard bedraagt, zijn de investeringskosten in de tijd gecorrigeerd met een verwachte jaarlijkse inflatie van 2%.

69. Om de financiële risico's te beperken zal Maasvlakte II in twee fasen worden aangelegd. De eerste fase loopt tot 2011 en omvat hoofdzakelijk de aanleg van de buitencontour (zeewering, enz.). In de tweede fase, die loopt van 2012 tot 2030 zal het industriegebied in fasen worden gerealiseerd. De timing wordt bepaald door de vraag. De buitencontour zal vanaf 2021 verder worden aangepast.

70. De totale verwachte investeringen over de periode 2006-2011 bedragen € 1,67 miljard. De financieringsbehoeften in de periode 2006-2035 worden weergegeven in onderstaande figuur, inclusief rente, rijksbijdrage en storting:

[...]

Conclusie

71. De analyse van de marktontwikkeling per sector is de grondslag geweest voor de ramingen van de nettovraag naar bedrijventerreinen. Op basis van de momenteel beschikbare ruimte is geschat wanneer Rotterdam de grens van haar huidige capaciteit bereikt en wanneer er bijkomende capaciteit moet zijn om aan de stijgende vraag te voldoen. De voornaamste redenen voor de verwachte groei van de vraag naar bedrijventerreinen zijn:

- Een sterke jaarlijkse groei van het containersegment en de daarmee verband houdende distributie levert een verwachte bijkomende nettobehoefte aan terreinen op van 635 ha in de periode 2003-2020, waarvan 354 ha op Maasvlakte II;

- Een groei van de behoefte aan bedrijventerreinen voor basischemie van ongeveer 240 ha netto in de periode 2003-2020, waarvan 140 ha op Maasvlakte II.

Afgaande op deze ramingen zal er in 2012 een tekort zijn aan bedrijventerreinen.

72. Naast deze ramingen is het ook van belang geacht de huidige gebruikers van de bedrijventerreinen in de haven van Rotterdam een perspectief te bieden met het oog op uitbreiding van hun activiteiten. Wegens het tijdsverloop tussen de beslissing om uit te breiden en het ter beschikking hebben van een operationeel bedrijventerrein, wordt het van belang geacht, gezien het verwachte tekort, dit perspectief op zeer korte termijn te bieden.

73. De Commissie is van oordeel dat uit het voorgaande duidelijk blijkt dat de vraag naar bedrijventerreinen bij havens in de nabije toekomst sterk zal toenemen en dat er duidelijk behoefte is aan investeringen om de Rotterdamse haven te kunnen uitbreiden. Ervan uitgaande dat het gemiddeld ongeveer acht jaar duurt om van een investeringsproject tot een volledig operationeel bedrijventerrein te komen, is de Commissie het met de Nederlandse autoriteiten eens dat het moment is aangebroken om beleidsbeslissingen over het PMR te nemen.

74. Op grond van het bovenstaande is de conclusie van de Commissie dat, gezien de stijgende vraag, de kapitaalbreng van de Nederlandse staat in het HbR met de investeringsbehoeften van dit bedrijf en de daaraan verbonden kosten overeenstemt. Voor de investeringen is in totaal ongeveer € 2,88 miljard nodig, welk bedrag ruimschoots hoger is dan de deelneming van de Nederlandse staat in het HbR. De overige middelen kunnen op de internationale financiële markten worden geleend²⁴.

3.4.2 De zeevervoersector

75. De Commissie is van oordeel dat er geen overcapaciteit is in de zeevervoersector en het aanbod van bedrijventerreinen bij havens. Een groot aantal havens in de EU wordt momenteel uitgebreid of heeft plannen voor uitbreiding. Vrijwel alle havens in de regio investeren in extra capaciteit.

76. Wat de haven van Rotterdam betreft, hebben bedrijven concrete plannen om de komende jaren zo'n € 5 miljard te investeren. Er zijn zeer weinig gebieden, met name in Europa, waarin concrete plannen bestaan om op korte termijn dergelijke hoge bedragen te investeren. Bedrijven zijn voornemens hun container- en distributieactiviteiten uit te breiden, maar ook elektriciteitscentrales te bouwen, te investeren in gasterminals en installaties voor chemicaliën, tankopslag, biobrandstoffen en in de modernisering van olieraffinaderijen enz...

3.4.3 Financiële positie van het HbR

77. De Commissie heeft de jaarverslagen van het HbR onderzocht. In 2005 werd € 73 miljoen winst gemaakt. Voor 2006 wordt een nog hogere winst verwacht.

²⁴ Bij schrijven van 30 juni 2006 heeft de accountant van de Rotterdamse haven bevestigd dat vier banken (twee Nederlandse en twee Angelsaksische) hebben verklaard dat het project van het HbR kan worden gefinancierd.

78. In 2005 zijn de overslagactiviteiten met 5% gestegen, terwijl het marktaandeel van de Rotterdamse haven in het gebied Hamburg – Le Havre is gestegen van 35,1% tot 35,4%.

79. Hieronder volgt een overzicht van de voornaamste cijfers over 2005.

KERNCIJFERS	2005
Resultaten	
Som der bedrijfsopbrengsten	440
Bedrijfsresultaat (EBIT)	139
Netto resultaat	73
Balansgegevens	
Groepsvermogen	843
Langlopende schulden	1.127
Geïnvesteed vermogen	1.969
Totaal vermogen	2.293
Ratio's	
Rendement werkzaam vermogen (in %)	6,6
Solvabiliteit (in %)	70
Total debt.EBITDA	4,6
Rentedekking	2,1
Netto resultaat in % van bedrijfsopbrengsten	16,4
Operationele gegevens	
Uitgegeven terreinen (ha)	4.528
Kademuren en glooiingen (km)	95
Investerings (in mln)	135

Goederenoverslag (in mln ton)	370
Aantal bezoeken zeeschepen	34.954
Marktaandeel in het gebied Hamburg-Le Havre	
Totaal (in %)	35,4
Nat massagoed (in %)	46,7
Droog massagoed (in %)	34,4
Containers (in %)	28,0
Overig stukgoed (in %)	16,3
Personeel	
Aantal medewerkers	1.268

80. Meer in detail, waren de resultaten in 2005 als volgt.

Resultaten	2005
Havengelden	240
Contractopbrengsten	184
Overige opbrengsten	16
Bedrijfsopbrengsten	440
Lonen, salarissen, sociale lasten	89
Overige bedrijfslasten	133
Bedrijfslasten	222
Resultaat voor rente en afschrijvingen	218

EBITDA)	
Afschrijvingen	79
Bedrijfsresultaat	139
Financiële baten en lasten	-65
Resultaten deelnemingen	-1
Resultaat	73

81. De kasstroom was als volgt.

Overzicht kasstroom	2005
Bedrijfsresultaat (EBIT)	139
Afschrijvingen en mutaties voorzieningen	68
Mutaties werkkapitaal	17
Kasstroom uit bedrijfsactiviteiten	224
Ontvangen/betaalde interest/dividend deelnemingen	-62
Operationele kasstroom	162
Investeringskasstroom	-116
Financieringskasstroom	-120
Saldo kasstroom	-74

82. In 2005 waren de investeringen hoger vanwege enkele grote infrastructuurprojecten waarin € 135 miljoen werd geïnvesteerd. Na aftrek van de kosten die rechtstreeks op de resultaten in mindering zijn gebracht, geactiveerde bouwinteresten en andere mutaties in de investeringsstromen, was de uitgaande investeringskasstroom € 116 miljoen. In 2005 werd ongeveer € 101 miljoen terugbetaald op leningen en werden er nieuwe leningen afgesloten

voor ongeveer € 11 miljoen. Er werd € 31 miljoen dividend uitgekeerd. Per saldo daalde de liquiditeitspositie met € 74 miljoen.

83. In 2005 zijn de rentedekking en de ratio schulden/bedrijfsresultaten sterk verbeterd ten opzichte van 2004. De kerncijfers EBIT en EBITNA zijn toegenomen, terwijl de rentelasten, schulden met rentelasten en werkkapitaal iets zijn afgenomen. De solvabiliteit is iets verminderd als gevolg van de terugbetalingen op leningen. Aan de eisen van externe financiële instellingen is grotendeels voldaan.

84. Het HbR heeft voor 2006-2010 een bedrijfsplan opgesteld: De hoofdpogaven voor deze periode zijn:

1. versterken van de concurrentiepositie van de haven, met gerichte keuzes voor bepaalde segmenten;
2. ruimte bieden aan bedrijven om zich verder te ontwikkelen door het beter benutten van de bestaande ruimte en infrastructuur, en tijdig zorgen voor extra ruimte;
3. minimaal behouden van het niveau van de vlotte, veilige, schone en beveiligde afwikkeling van de scheepvaart;
4. optimale randvoorwaarden creëren voor de ontwikkeling van haven en leefomgeving (bereikbaarheid, arbeid, veiligheid, milieu, algemeen draagvlak);
5. zorgen voor een financieel renderende en kredietwaardige onderneming;
6. de organisatie topfit maken.

85. De vooruitzichten voor de komende periode zijn gunstig. In 2005 steeg de goederenoverslag met ongeveer 5%. Gelet op de macro-economische ontwikkelingen wordt de volgende jaren een vergelijkbare groei verwacht. Daar het beheer door de uitvoering van het bedrijfsplan efficiënter zal zijn, zullen de bedrijfslasten slechts weinig stijgen. De beschikbare kredietfaciliteiten en de operationele kasstroom zijn voldoende om aan de financieringsbehoeften te voldoen.

86. Daarnaast is de Commissie van oordeel dat de haven van Rotterdam, zoals vrijwel geen andere haven in Noord-West-Europa, gemakkelijk bereikbaar is voor zeeschepen. Dit vervoercentrum (scheepvaart, spoor, wegen en pijpleidingen) bedient een achterland met ongeveer 350 miljoen Europese burgers. Vanwege zijn gunstige ligging ten opzichte van productie- en consumptiecentra, de goede verbindingen met het achterland en de kwaliteit van de faciliteiten vinden alle soorten goederen hun weg in de haven van Rotterdam. Daarom is de Commissie ervan overtuigd dat de Rotterdamse haven goed geplaatst is om de concurrentie met andere havens het hoofd te bieden, ook in de toekomst.

87. Het onderzoek van het bedrijfsplan, de jaarverslagen van het HbR, de macro-economische ontwikkelingen en de marktanalyses leidt de Commissie tot de conclusie dat de financiële situatie van het HbR gezond is. Het bedrijfsplan is door de partijen, hun consultants en de eigen deskundige zorgvuldig onderzocht. HbR is een winstgevend bedrijf dat geheel kredietwaardig is en in staat is op de internationale financiële markten in zijn financiële behoeften te voorzien. Verscheidene banken hebben bevestigd dat het bedrijfsplan, waaronder de nieuwe investeringen, redelijkerwijs kan worden gefinancierd²⁵. Naar

²⁵ Zie voetnoot 21.

verwachting zal het HbR in de toekomst een groot, winstgevende speler in de zeevervoersector blijven.

88. Wat de waarde van het HbR betreft, verwijst de Commissie naar punt 2.6 waarin het taxatieproces is beschreven. De Commissie is in dit verband van oordeel dat de voor de aandelen te betalen prijs geen bijzondere problemen oplevert. De totale waarde van het HbR werd op € 1 miljard vastgesteld, de kapitaalinjectie door de staat buiten beschouwing gelaten. Met inbegrip van de kapitaalinjectie van de staat bedraagt de totale waarde € 1,5 miljard. Op basis van de verstrekte informatie is de Commissie van oordeel dat de taxatie adequaat is verlopen en heeft daarbij betrokken dat deze door een onafhankelijke accountant werd gecontroleerd.

89. De resultaten van de waardering kunnen daarom worden gebruikt om de marktprijs van de uit te geven aandelen vast te stellen. Om een belang van 33,3% te verwerven, betaalt de staat € 500 miljoen voor nieuwe aandelen. Gelet op de totale waarde van het HbR kan daarom worden geoordeeld dat de staat een marktprijs voor de aandelen betaalt.

90. Als nieuwe aandeelhouder wenst de staat een deel van de inkomsten te verkrijgen die de Rotterdamse haven genereert. De staat zal streven naar een marktconforme winst. Overeengekomen werd dat een dividend van 4% zal worden uitgekeerd zodra de staat aandeelhouder wordt. De staat streeft ernaar dat gemiddeld 40% van de nettowinst als dividend wordt uitgekeerd. De Commissie is van oordeel dat, gezien het financiële beheer van het HbR, de macro-economische situatie en de voorziene stijging van de vraag, de door de staat nagestreefde winst als realistisch en marktconform kan worden beschouwd, zowel op korte als op lange termijn. De vooruitzichten op lange termijn worden nog gunstiger geacht daar er een overeenkomst is dat aandeelhouders vanaf 1 januari 2021 een aanvullend dividend zullen krijgen dat voor de staat bijzonder voordelig zal zijn²⁶.

3.4.4 Conclusie over de deelneming van de staat in het HbR

91. Gelet op het voorgaande komt de Commissie tot de conclusie dat het besluit aandelen van HbR te kopen op winstvooruitzichten berustte en dat het rendement van de investering geëvalueerd is op basis van de winstvooruitzichten op lange termijn. Aangezien het verse kapitaal overeenstemt met nieuwe investeringsbehoeften en de rechtstreeks daaraan verbonden kosten, de zeevervoersector geen structurele overcapaciteit kent en het HbR financieel gezond is, kan worden geoordeeld dat de bijdrage van de overheid in omstandigheden wordt verleend die aanvaardbaar zouden zijn voor een particuliere investeerder in normale marktomstandigheden. De Commissie komt daarom tot de conclusie dat de staat in overeenstemming met het beginsel van een investeerder in een markteconomie heeft gehandeld.

3.5 Algemene conclusie

92. Gelet op het voorgaande is de Commissie van oordeel dat noch de maatregel om in de financiering van openbare infrastructuur bij te dragen, noch de maatregel om nieuwe aandelen van het HbR aan te kopen, kan worden aangemerkt als op staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag.

4. Besluit

²⁶ Zie punt 33.

De Commissie heeft derhalve besloten dat:

- de aangemelde maatregelen niet als staatssteun kunnen worden aangemerkt in de zin van artikel 87 van het EG-Verdrag en dat zij tegen deze maatregelen derhalve geen bezwaar maakt.

Ingeval deze brief vertrouwelijke gegevens mocht bevatten die niet mogen worden bekendgemaakt, wordt U verzocht de Commissie daarvan binnen vijftien werkdagen vanaf de ontvangst van dit schrijven in kennis te stellen. Ontvangt de Commissie binnen de vastgestelde termijn geen met redenen omkleed verzoek, dan neemt zij aan dat U instemt met mededeling aan derden en bekendmaking van de volledige tekst van dit schrijven in de authentieke taal op Internet: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/index.htm. Dit verzoek dient bij aangetekend schrijven of bij faxbericht te worden gericht aan:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Energie en Vervoer
Directoraat A
De Motstraat 28
B-1040 Brussel
Fax: 0032 (0)2 2964104

Met bijzondere hoogachting,

Voor de Commissie
Jacques Barrot
Vice-President van de Commissie

BIJLAGE I



