

ÁLLAMI TÁMOGATÁS – NÉMETORSZÁG**C 11/05 (ex N 21/05) Állami támogatás****Etilénszállító csővezeték építésére nyújtandó támogatás, Bajorország****Felhívás észrevételek benyújtására az EK-Szerződés 88. cikke (2) bekezdése értelmében**

(2005/C 100/03)

(EGT vonatkozású szöveg)

A Bizottság 2005.03.16-i levelében, amelynek eredeti nyelvű másolata ezen összefoglaló után szerepel, értesítette Németországot az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárást megindító határozatról a fenti intézkedés miatt.

Az érdekelt felek a bizottsági eljárás tárgyát képező intézkedésre vonatkozóan az ezen összefoglaló és az ezt követő levél közzétételét követő egy hónapon belül benyújthatják észrevételeiket az alábbi címre:

European Commission (Európai Bizottság)
Directorate-General for Competition (Versenypolitikai Főigazgatóság)
State aid Greffe (Állami támogatások hivatala)
SPA 3, 6/5
B-1049 Brussels
Fax: (32-2) 296 12 42

Ezeket az észrevételeket közlik Németországgal. Az észrevételeket előterjesztő érdekelt felek írásban, kérésüket megindokolva kérhetik azonosságuk bizalmas kezelését.

AZ ÖSSZEFOGLALÓ SZÖVEGE

Németország bejelentette, hogy Ludwigshafen és München között etilénszállító csővezeték megépítésére 70 millió eurót szándékozik nyújtani a vegyipari vállalatokból álló Ethylene Pipeline Süd GmbH & Co. KG konzorciumnak. Az etilén petróleumszármazék, amelyet a műanyagiparban köztes termékként polimerek gyártására használnak.

A csővezeték 357 km hosszú, teljes költsége 140 millió euro lesz. A vezeték a közös szállítás, a nyitott hozzáférés, a megkülönböztetés nélküli díjak és a minimális haszon elve alapján működik majd. Minden etilényártó és -felhasználó azonos feltételekkel férhet hozzá. A fenti elvek betartásához elegendő tartalékapacitás áll majd rendelkezésre. Az elveket legalább 25 éven át be kell tartani.

A kedvezményezett a BASF AG, Borealis Polymere GmbH, Clariant GmbH, OMV Deutschland GmbH, Ruhr Oel GmbH, Vinnolit GmbH&Co KG és Wacker Chemie GmbH vállalatokból álló Ethylene Pipeline Süd GmbH & Co. KG konzorcium.

A vezetékes szállítás biztonságosabb és környezetkímélőbb, mint a vasúti, vízi és közúti szállítás. A jól kialakított vezetékes

hálózat stratégiai fontossággal bírna a régió etilényártói és -fogyasztói számára.

A Bizottság az előzetes értékelés alapján úgy véli, hogy a német hatóságok által nyújtott támogatás állami támogatásnak és nem általános infrastrukturális intézkedésnek minősül. Kétli, hogy a támogatás összeegyeztethető-e a közös piaccal. A környezetvédelmi, szállításbiztonsági és közút-mentesítési előnyöket elhanyagolhatónak vagy csekély mértékűnek tartja. A csővezeték ugyan a régió vegyipara számára stratégiai fontosságú lehet, de a verseny indokolatlan torzulását idézheti elő. A projekt jövedelmezősége a számítások szerint alacsony, de a projekt a meglévő etilén- és propilényártók számára jelentős előnyökkel járhat. A vonal mentén működő vállalatok között a csővezetéken jelentős forgalom bonyolítható, de távolabbi régiókba is lehetővé válhat az etilénszállítás, ahol az etilén közvetlenül versenyezhet a Bajorországon és Baden-Württembergben kívüli szállítókkal. Nem kizárt a propilénpiacra gyakorolt jelentős hatás sem.

A projekt némileg hasonlít a Rotterdam és a Ruhr-vidék közötti, Antwerpenen keresztül haladó propilénvezetékre (C67, 68 és 69/03 ügyszám), melyre a Bizottság 2004.6.16-án⁽¹⁾ jóváhagyta a támogatást. Van azonban három lényeges különbség: 1) Jelenleg a csővezeték két végpontja között nem zajlik jelentős etilénforgalom, míg a propilénvezeték esetében a vízi és vasúti szállítás jelentős alternatíva volt. 2) A propilénvezetékkel ellentétben nagyobb mennyiségek, hosszú távú szerződések és előrendelés esetén szállítási díj-engedmények kaphatók. A Bizottság kétli, hogy ez a többi felhasználóhoz képest nem vezetne-e a konzorcium vállalatainak aránytalan mértékű előnyéhez. 3) A jelenlegi esetben a támogatás intenzitása 50 %, míg a másik esetben valamivel 30 % alatt volt.

⁽¹⁾ HL L 56., 2005.3.2., 15. o.

E kétségek alapján a Bizottság úgy határozott, hogy az EK-Szerződés 88. cikke (2) bekezdése szerint formális vizsgálati eljárást kezdeményez, és felkéri az érdekelt feleket észrevételeik benyújtására.

A LEVÉL SZÖVEGE

„Die Kommission teilt der Bundesrepublik Deutschland mit, dass sie nach Prüfung der von den deutschen Behörden über die vorerwähnte Maßnahme übermittelten Angaben beschlossenen hat, das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.

1. VERFAHREN

- (1) Am 2. Dezember 2003 teilte die Bundesregierung der Kommission ihre Absicht mit, die geplante Förderung eines Pipeline-Projekts zwischen Ludwigshafen (Baden-Württemberg) und Münchsmünster (Bayern) zu notifizieren.
- (2) Am 12. Januar 2005 meldeten die deutschen Behörden die besagte Maßnahme, die ihres Erachtens eine allgemeine Infrastrukturmaßnahme und keine staatliche Beihilfe darstellt, aus Gründen der Rechtssicherheit förmlich an.

2. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DES VORHABENS, EMPFÄNGER UND BEIHILFE

2.1 Die Ethylenindustrie

- (3) Etyhlen, ein farbloses Gas, ist der einfachste ungesättigte Kohlenwasserstoff (Alken) und hat die chemische Formel $CH_2=CH_2$. Dieses Olefin wird gewöhnlich aus Erdöl in petrochemischen Anlagen (so genannten Steamcrackern) gewonnen; dabei entstehen Ethylen und Propylen in einem festen Verhältnis. Ethylen bildet die Grundlage für eine breite Palette von Polymeren (z. B. Polyethylen, PVC und Polystyrol), die ihrerseits zur Herstellung von Kunststoffen für zahlreiche Anwendungen verwendet werden.
- (4) Nach deutschen Angaben verfügte Westeuropa Ende 2002 über eine Produktionskapazität von 23,2 Mio. Tonnen, von denen mehr als 10 Mio. Tonnen allein auf Deutschland und die Benelux-Länder entfielen. Zwischen 2002 und 2003 stieg die Produktion um 2,6 % auf 20,7 Mio. Tonnen. Da der Verbrauch in Westeuropa die Produktion übersteigt, mussten 2002 0,24 Mio. Tonnen importiert werden. Voraussichtlich dürfte der Verbrauch in den kommenden Jahren um ca. 2 % jährlich zunehmen. In Mitteleuropa belief sich die Produktionskapazität Ende 2002 auf 2,24 Mio. Tonnen, der Verbrauch erreichte 2 Mio. Tonnen und dürfte in den kommenden Jahren um 5,5 % jährlich wachsen.
- (5) Ethylen ist ein narkotisierendes, erstickendes, leicht entflammbares Gas, das mit der Luft explosionsfähige Gemische bildet und der höchsten Gefahrenklasse zugeordnet wird. Aus Sicherheitsgründen erfolgt der Transport überwiegend durch Pipelines; für den Straßen- und Schienentransport gelten strenge Auflagen.

- (6) In Europa gibt es derzeit mehrere regionale Ethylenleitungssysteme, die nicht zu einem zusammenhängenden Netz verbunden sind und nur etwa 50 % der Gesamtkapazität erfassen:
 - Nordwesteuropa (Rotterdam — Ludwigshafen); dazu gehört die Pipeline der Aethylen-Rohrleitungsgesellschaft ARG,
 - Mitteleuropa (Stade — Leuna — Neratovice),
 - Frankreich (Marseille/Berre — Feyzin — Carling),
 - Norditalien (Ravenna — Porto Marghera — Mantua),
 - Bayern (Münchsmünster — Gendorf),
 - Osteuropa (Slowakei — Ukraine).

Für das verbundene Produkt Propylen bestehen im Gebiet der Benelux-Länder separate Leitungssysteme. Diese Einzelsysteme sollen miteinander verbunden und erweitert werden, um ein ausgedehnteres Leitungsnetz für Olefine zu schaffen. Die zur Prüfung anstehende Pipeline wäre Teil dieses Netzes (²).

- (7) Laut Anmeldung verliert die petrochemische Industrie in Europa an Wettbewerbsfähigkeit und der Bau eines europäischen Ethylenpipelinennetzes würde diesem Trend dadurch entgegenwirken, dass mehr Flexibilität geschaffen, regionale Engpässe bei der Rohstoffversorgung weitgehend beseitigt und eine höhere Versorgungssicherheit erreicht würde.

2.2 Der Empfänger

- (8) Die Beihilfe soll der Ethylen-Pipeline-Süd GmbH & Co. KG (in der Folge: EPS), einem Konsortium der petrochemischen Unternehmen BASF AG, Borealis Polymere GmbH, Clariant GmbH, OMV Deutschland GmbH, Ruhr Oel GmbH, Vinnolit GmbH&Co KG und Wacker Chemie GmbH gewährt werden. Die Herstellung und die Lieferungen zwischen diesen Unternehmen sind zusammengefasst in Tabelle 1.

Tabelle 1: Heutige Herstellung und Lieferungen

In Tonnen (Zahlen für 2003)	OMV Deutschland GmbH, Burghausen	Ruhr Oel GmbH, Münchsmünster
Basell GmbH, Münchsmünster	[...] (*)	[...]
Clariant GmbH, Gendorf	[...]	[...]
Vinnolit GmbH&Co.KG, Gendorf	[...]	[...]
Borealis Polymere GmbH, Burghausen	[...]	[...]
Wacker-Chemie, Burghausen	[...]	[...]
Gesamtproduktion	350 000	320 000

(*) Vertrauliche Angabe

(²) Vgl. Positionspapier des Verbands der Petrochemischen Industrie Europas: The Development of a European Olefins Pipelines Network and Its Benefits, Mai 2003. Diese Unterlage ist auf folgender Website abrufbar: <http://www.petrochemistry.net/templates/shwPressroom.asp?TID=4&SNID=16>.

2.3 Das Vorhaben

- (9) Die geplante Pipeline mit einer Länge von 357 Km wird von Ludwigshafen nach Münchsmünster führen und eine jährliche Gesamtkapazität von 400 000 Tonnen erreichen. Derzeit wird zwischen Ludwigshafen und Münchsmünster kein Ethylen transportiert. Die erwarteten Transportmengen werden in Tabelle 2 ausgewiesen. Da sich Produktion und Verbrauch von Ethylen ungleich entwickeln, wird in den ersten Jahren ein Nettofluss in Richtung Ludwigshafen erwartet, während es in späteren Jahren umgekehrt sein dürfte.

Tabelle 2: Erwartete Transportmengen (1 000 Tonnen/Jahr)

	2008-2009	2010-2014	Ab 2015
<u>Hersteller</u>	[...]	[...]	[...]
OMV	[...]	[...]	[...]
Ruhr Oel	[...]	[...]	[...]
<u>Abnehmer</u>	[...]	[...]	[...]
Wacker	[...]	[...]	[...]
Borealis	[...]	[...]	[...]
Clariant	[...]	[...]	[...]
Vinnolit	[...]	[...]	[...]
Basell	[...]	[...]	[...]
Neue Investoren	[...]	[...]	[...]
Nettotransport	140	80	200

- (10) Das Durchleitungsentgelt wird anhand der Tarife der Aethylen-Rohrleitung-Gesellschaft festgesetzt. Auf einen Grundtarif von 22,742 je mT werden 0,11371 je mT und Kilometer zugeschlagen. Wer die Durchleitung 30 Tage im Voraus beantragt, erhält einen Rabatt von 15 %. Für langfristige Verträge wird ein Nachlass gewährt, der für Verträge mit einer Laufzeit von mindestens sechs Jahren bis zu 21 % betragen kann. Ebenfalls vorgesehen ist ein Mengenrabatt von 0,5 % je 10 000 Tonnen. Der so errechnete Mindesttarif würde 34,21 EUR je Tonne für die gesamte Pipelinestrecke betragen. Durch »Swapping« könnten auch Abnehmer ohne langfristige Verträge von Tarifen zwischen 34 und 35 EUR profitieren. Diese Tarife, die für Mitglieder des Konsortiums und andere Pipeline-nutzer gleichermaßen gelten, werden jährlich auf Grundlage einer unabhängigen Bewertung angepasst.
- (11) Die Gesamtkosten der geplanten Pipeline belaufen sich auf 140 Mio. EUR. Nach vorbereitenden rechtlichen Schritten dürften bis 2006 Studien erstellt und 2007 mit dem Bau der Pipeline begonnen werden; die Inbetriebnahme ist für September 2007 geplant. Im Rahmen des Verfahrens zur

Erlangung der nötigen Genehmigungen wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt der in Einklang mit der Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten ⁽³⁾ stehen muss.

- (12) Die geplante Pipeline wird nach dem Common Carrier-Prinzip des gleichen Zugangs zu unterschiedslosen Konditionen sowie dem Minimum Profit-Prinzip betrieben. Alle Ethylenproduzenten und -abnehmer werden die Pipeline zu nicht diskriminierenden Bedingungen in Anspruch nehmen können. Die Kapazität der Pipeline wird so ausgelegt, dass diese Prinzipien respektiert werden können (die verfügbare Reservekapazität beträgt ca. 50 %). Diese Bedingungen müssen mindestens 25 Jahre eingehalten werden.
- (13) Laut den deutschen Behörden wird das Vorhaben die Zukunft der petrochemischen Industrie in Bayern und die ca. 17 700 Arbeitsplätze der Branche langfristig sichern. Die Pipeline stellt den Anschluss an bestehende Rohrleitungen zwischen Münchsmünster und Gendorf/Burghausen sowie zwischen Ludwigshafen und Wesseling her. Außerdem kann eine Erweiterung in Betracht gezogen werden, wie:
- in die Tschechische Republik, z. B. Münchsmünster-Litvinov, einschließlich der Möglichkeit eines Kreissystems in Mitteleuropa;
 - nach Italien und Kroatien, z. B. Burghausen-Porto Maghiera,
 - nach Österreich, z. B. Burghausen-Schwechat mit der Option einer weiteren Verbindung über die Slowakei nach Ungarn;
 - nach Frankreich, z. B. Ludwigshafen-Carling.

2.4 Die Beihilfe

- (14) Der Freistaat Bayern beabsichtigt, einen Zuschuss in Höhe von 70 Mio. EUR zu gewähren, das entspricht 50 % der Investitionskosten. Die Förderung dürfte sich auf 2,25 Mio. EUR im Jahr 2004, 3,9 Mio. EUR im Jahr 2005, 20,1 Mio. EUR im Jahr 2006, 43 Mio. EUR im Jahr 2007 und 0,75 Mio. EUR im Jahr 2008 belaufen. Sollte der Gesamtbetrag der Investition niedriger sein als die veranschlagten 140 Mio. EUR, würde der Zuschuss anteilig gekürzt.
- (15) Wie Deutschland betont, wäre das Projekt ohne die Förderung wirtschaftlich nicht rentabel; die Transportkosten wären weitaus höher (54,6 EUR je Tonne) und nicht mehr wettbewerbsfähig. Des Weiteren wird hervorgehoben, dass selbst mit der geplanten Förderung in Höhe von 70 Mio. EUR die erwartete Rendite für EPS bei nur 1,3 % liegt. Dies zeigt nach Auffassung der deutschen Behörden, dass die beteiligten Unternehmen in erster Linie an der langfristigen Versorgungssicherheit und nicht an kurzfristigen Gewinnen interessiert sind.

⁽³⁾ ABl. L 175 vom 5.7.1985, S. 40. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2003/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 156 vom 25.6.2003, S. 17).

3. WÜRDIGUNG

(16) Gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel [88] des EG-Vertrags⁽⁴⁾ enthält die Entscheidung über die Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens eine vorläufige Würdigung des Beihilfecharakters der geplanten Maßnahme durch die Kommission und Ausführungen über ihre Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit mit dem gemeinsamen Markt.

3.1 Vorliegen einer staatlichen Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag

(17) Gemäß Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag sind 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 Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

(18) Die staatliche Finanzierung des Baus oder Betriebs von Verkehrsinfrastrukturen wird nicht immer als staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag angesehen. Im vorliegenden Fall stellt die Kommission jedoch Folgendes fest:

- Der Pipelinebetreiber EPS übt eindeutig eine wirtschaftliche Tätigkeit aus, die in der Bereitstellung von Infrastruktur für Transportleistungen besteht. In anderen Worten, EPS bietet Dienstleistungen auf dem Transportmarkt an und ist daher als Unternehmen im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 zu betrachten;
- die Beihilfe ermöglicht es dem Konsortium, die Pipeline zu bauen und 25 Jahre lang zu betreiben, ohne dafür die gesamten Kosten zu tragen, so dass sich ein wirtschaftlicher Vorteil ergibt.
- Der Vorteil ist aus folgenden Gründen als selektiv zu betrachten:
 - Die Pipeline eignet sich nur für den Ethylentransport. Alle unmittelbar Beteiligten sind Ethylenhersteller, die ein direktes Interesse an der Pipeline haben.
 - Deutschland hat für den Bau und den Betrieb der Pipeline keine öffentliche Ausschreibung durchgeführt, sondern lediglich auf eine Privatinitiative reagiert.
 - Die Pipeline verbleibt im Eigentum des Konsortiums. Die Bedingungen bezüglich dem offenen Zugang, dem Common Carrier-Prinzip und dem Prinzip des geringen Gewinns, die als Voraussetzung für die Beihilfegewährung angeführt werden, gelten nur für 25 Jahre.
- Nach ständiger Rechtsprechung der europäischen Gerichte ist das Kriterium der Handelsbeeinträchtigung erfüllt, wenn das begünstigte Unternehmen einer Wirtschaftstätigkeit nachgeht, die Gegenstand eines Handels zwischen Mitgliedstaaten ist. Betrachtet man nicht nur Ethylen, sondern auch Propylen und die Folgeprodukte

beider Gase, so stellt die Kommission fest, dass sich die am Konsortium beteiligten Unternehmen in Branchen betätigen, in denen ein Handel zwischen Mitgliedstaaten stattfindet.

(19) Diese Würdigung weist gewisse Parallelen zu den Beihilfesachen C67/03, C68/03 und C69/03; dabei geht es um eine Beihilfe, die Deutschland, die Niederlande und Belgien für den Bau einer Propylen-Pipeline von Rotterdam über Antwerpen ins Ruhrgebiet gewähren. In diesen Beihilfesachen hat die Kommission eine Positiventscheidung erlassen und deutlich gemacht, dass die Förderung eine staatliche Beihilfe darstellt⁽⁵⁾.

(20) Die vorstehenden Überlegungen führen zu der vorläufigen Schlussfolgerung, dass die angemeldete Maßnahme in den Geltungsbereich des Artikels 87 Absatz 1 EG-Vertrag fällt und als staatliche Beihilfe anzusehen ist.

3.2 Vereinbarkeit

(21) Artikel 87 Absätze 2 und 3 des Vertrags sehen bestimmte Ausnahmen vom allgemeinen Beihilfeverbot in Absatz 1 vor. Die Kommission hat verschiedene Leitlinien und Gemeinschaftsrahmen erlassen, die im Einzelnen festlegen, welche Beihilfen unter diese Ausnahmebestimmungen fallen. Im vorliegenden Fall scheinen keine dieser Leitlinien oder Gemeinschaftsrahmen zur Anwendung zu gelangen.

(22) Die Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung⁽⁶⁾ sind nicht anwendbar, weil die Investition nicht in einem Fördergebiet durchgeführt wird. Effektiv ist Bayern das reichste Bundesland.

(23) Auch der Gemeinschaftsrahmen für staatliche Umweltschutzbeihilfen⁽⁷⁾ ist nicht anwendbar. Der Ethylentransport über eine Pipeline kann nicht als Anpassung des Verfahrens zur Ethylenherstellung im Sinne des Umweltschutzes angesehen werden, sondern ist als gesonderte Dienstleistung zu betrachten. Dass die Pipeline von einem neuen Rechtssubjekt errichtet wird, das einzig und allein zu dem Zweck gegründet wurde, Transportleistungen für Ethylen zu erbringen, könnte den Unterschied zur Ethylenherstellung illustrieren. Wenngleich sich die Anteilseigner von EPS in der Ethylenherstellung und -verarbeitung betätigen, geht es bei der neuen Aktivität in erster Linie um eine Transportaktivität. Außerdem haben die deutschen Behörden in der Anmeldung der Beihilfe nicht gezeigt, dass es einen positiven Beitrag zum Umweltschutz gibt. Zurzeit findet kein Ethylentransport zwischen Ludwigshafen und Münchsmünster statt und wegen der prohibitiven Sicherungskosten kann ein solcher Transport ohne die geplante Pipeline auch nicht erwartet werden. Zwar argumentiert Deutschland, das Transportvolumen könnte sich verringern, da Ethylenhersteller und -abnehmer mehr Flexibilität bei der Wahl des Produktionsstandorts entlang der Pipeline hätten. Doch wäre dies vorerst noch ungewiss und deshalb bezweifelt die Kommission, dass dies die Beihilfe rechtfertigen könnte.

⁽⁵⁾ Entscheidung vom 16.6.2004, ABL L 56 vom 2.3.2005, S. 15.

⁽⁶⁾ ABL C 74 vom 10.3.1998, S. 9.

⁽⁷⁾ ABL C 37 vom 3.2.2001, S. 3.

⁽⁴⁾ ABL L 83 vom 27.3.1999, S.1.

- (24) Da die geltenden Leitlinien oder Gemeinschaftsrahmen nicht zur Anwendung gelangen, stützt sich die vorläufige Würdigung der Beihilfe unmittelbar auf Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c. Effektiv hat die Kommission die Beihilfe für die Propylenpipeline in den vorgenannten Beihilfesachen C67/03, C68/03 und C69/03 auf dieser Grundlage genehmigt, da sich gewichtige Vorteile für Umwelt und Industrie ergaben: Verminderung der Emissionen, Entlastung der Straße, verbesserte Transportsicherheit und »strategische Bedeutung für den Fortbestand der chemischen Industrie« in der Region. Das Fehlen geeigneter Infrastrukturen steht in scharfem Gegensatz zu dem flächendeckenden Pipelinennetz in den USA. Von dem Projekt würden auch Propylenhersteller in anderen Teilen der EU profitieren, in denen es ein Propylenüberhang gibt, wie im Vereinigten Königreich und in Spanien. Jede Wettbewerbsverzerrung auf dem Propylenmarkt würde dadurch eingeschränkt, dass alle Wettbewerber freien Zugang zur Pipeline haben.
- (25) Zwar können im anstehenden Fall in gewissem Maße dieselben Argumente angeführt werden, doch gibt es drei wesentliche Unterschiede zu dem früheren Fall.
- (26) Der erste Unterschied ist, dass nach deutschen Angaben derzeit kein Ethylen zwischen Ludwigshafen und Münchsmünster transportiert wird. Folglich bezweifelt die Kommission in ihrer vorläufigen Würdigung, wie schon oben in Punkt 23 erklärt, dass sich direkte Vorteile in Bezug auf Umwelt, Transportsicherheit und Entlastung der Straße ergeben. Dies würde im Gegensatz zum Fall der Propylenpipeline stehen, wo der Transport auf dem Schienen- und Wasserwege eine echte Alternative für die Industrie ist und die Pipeline zu einer Nettoerhöhung der Emissionen, mehr Transportsicherheit und einer Entlastung der Straße führen wird.
- (27) Dieser Unterschied könnte auch eine andere Art von Vorteilen für die beteiligten Unternehmen beinhalten. Im Falle der Propylenpipeline ist der finanzielle Nutzen für Propylenhersteller und -abnehmer gering, da sich die Tarife an denen konkurrierender Beförderungsmittel orientieren. Der Nutzen besteht vielmehr in einer größeren Versorgungsflexibilität. Im vorliegenden Fall hingegen sind die Nutzwirkungen für Ethylenhersteller und -abnehmer in Bayern ganz anderer Art, da die Pipeline den Ethylentransport dort ermöglicht, wo es bisher keinen derartigen Transport gab. Mit der Pipeline kann Ethylen zu »marktkonformen Tarifen« transportiert werden, aber derzeit sind die Transportkosten aus Sicherheitsgründen prohibitiv hoch und dadurch gibt es heute gar keinen Transportmarkt für Ethylen im betroffenen Gebiet.
- (28) Die Rendite von 1,3 % für EPS ist für private Unternehmen niedrig und liegt unter den 5,6 % des Propylenprojekts, das Gegenstand der vorgenannten Positiventscheidung der Kommission war. Dass das Konsortium eine geringe Rentabilität akzeptiert, schließt jedoch hohe Gewinne der beteiligten Unternehmen nicht aus. Da es keine geeigneten Transportmöglichkeiten für Ethylen gibt und Ethylen und Propylen in einem fixen Verhältnis produziert werden, sollten bei der Rentabilitätsbewertung der Pipeline auch andere (bisherige oder künftige) Investitionen der Begünstigten in die Ethylen- und Propylenproduktion berücksichtigt werden. Die Pipeline könnte sich beispielsweise direkt auf die Rentabilität der Ethylen- und Propylenproduktion auswirken, indem Absatzmärkte für überschüssiges Ethylen außerhalb der Region erschlossen werden. Die Kommission kann nicht einmal ausschließen, dass das Konsortium das Projekt angesichts der Bedeutung für andere Tätigkeiten auch ohne Beihilfe, selbst mit Verlust realisieren würde. In diesem Fall hätte die Beihilfe keinen Anreizeffekt.
- (29) Da es derzeit keinen Ethylentransport gibt, könnten sich weit größere Auswirkungen auf die chemische Industrie in anderen Regionen ergeben. Wie aus Tabelle 2 hervorgeht, wird es offensichtlich einen beachtlichen Nettofluss von Ethylen aus der Region geben. Wenn dies das Ergebnis einer Produktionssteigerung ist, dürfte dies mit einem Nettorückgang des Propylenverkehrs in die Region (oder einer Nettoerhöhung des Propylenverkehrs aus der Region) einhergehen. Beide Entwicklungen dürften erhebliche Auswirkungen auf Wettbewerber innerhalb und außerhalb Deutschlands haben.
- (30) Darüber hinaus ist nicht klar, inwieweit die Pipeline Unternehmen zugute kommt, die sich nicht an dem Konsortium beteiligen. Eine Klärung ist erforderlich nicht nur in Bezug auf Dritte innerhalb der Region, aber auch für andere Regionen. Mit Bezug auf Wettbewerber innerhalb der Region bemerkt der Kommission, dass Basell GmbH, z.B. eine wichtige Nutzer der Pipeline sein soll, was im Gegensatz zur Position der BASF AG steht, für die keine Transportströme geplant sind, aber die doch am Konsortium teilnimmt.
- (31) Deutschland behauptet, das Projekt trage zur Verbesserung der europäischen Verkehrsinfrastruktur bei und sei ein notwendiger Baustein für die Erweiterung des Pipelinennetzes. Nach Auffassung der Kommission wird jedoch in der Anmeldung nicht hinreichend begründet, weshalb dieses spezifische Teilstück von so besonderem Interesse ist. Verbessert werden die Möglichkeiten für Ethylenhersteller entlang der Pipelines, an denen das neue Teilstück angebunden wird. Allerdings ist nicht klar, inwieweit ein Bedarf an größerer Flexibilität besteht. Vielmehr dürfte ein verschärfter Wettbewerb durch Ethylenanbieter aus Bayern entstehen. Die Kommission zweifelt auch deshalb an der Stichhaltigkeit des Arguments, weil einige Teilabschnitte des Netzes noch gebaut werden müssen. Deren Bau ist offensichtlich nicht gesichert, er könnte umfangreiche Beihilfen erfordern und möglicherweise werden nicht alle Abschnitte des Netzes nach den Common Carrier-Prinzip des offenen Zugangs bei geringer Gewinnerzielung betrieben.
- (32) Der zweite Unterschied zur Propylenpipeline betrifft die Mengenrabatte und die ermäßigten Tarife für langfristige Verträge und im Voraus bestellte Transportkapazitäten. Die Kommission hat Bedenken, dass sich daraus unverhältnismäßige Vorteile für die Unternehmen des Konsortiums verglichen mit anderen Pipelinennutzern ergeben könnten und es ist nicht klar, inwieweit solche unverhältnismäßigen Vorteile durch »Swapping« verringert würden.

- (33) Der dritte Unterschied zur Propylensache ist, dass die Beihilfeintensität im vorliegenden Fall 50 % beträgt, verglichen mit knapp 30 % im Falle der Propylenpipeline. Eines der Argumente für die Positiventscheidung in letzterer Sache war, dass die Beihilfeintensität unter dem in Randziff. 29 des Gemeinschaftsrahmens für Umweltschutzbeihilfen festgesetzten Höchstsatz lag, was analog eine Orientierung bot. Eine Analogie zum anstehenden Fall lässt sich nicht herstellen. Vielmehr verstärkt die hohe Beihilfeintensität noch die von der Kommission erhobenen Bedenken, obwohl in einigen früheren Entscheidungen⁽⁸⁾ wo der Zugang zur Infrastruktur offen war und zu unterschiedslosen Konditionen allen potentiellen Nutzern zur Verfügung stand, eine Beihilfeintensität von bis 50 % als akzeptabel angesehen worden ist. Jedoch muss festgestellt worden, dass es bei diesen früheren Entscheidungen z.B. um Schienen- und Binnenschiffahrtinfrastrukturprojekte, und nicht um Pipelinetransporte ging. Außerdem betrifft die Pipeline die Transportinfrastruktur des gesamten Streckennetzes und nicht nur bestimmte Standorte oder einen bestimmten Streckenabschnitt. Weiterhin kann die Infrastruktur nur für Ethylen in Anspruch genommen werden. Sie ist für die Beförderung anderer Produkte von keinerlei Nutzen. Darüber hinaus werden die Betreiber gleichzeitig die wesentlichen Nutzer der Pipeline sein.
- (34) Alle anderen Ausnahmestimmungen des Vertrags scheinen im anstehenden Fall nicht anwendbar. Daher bezweifelt die Kommission, dass die Beihilfe als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden kann.

4. SCHLUSSFOLGERUNG

- (35) Aufgrund der vorstehenden Ausführungen fordert die Kommission Deutschland gemäß dem Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag auf, innerhalb eines Monats nach Erhalt dieses Schreibens Stellung zu nehmen und alle für die Würdigung der Beihilfe sachdienlichen Informationen zu übermitteln.
- (36) Die Kommission erinnert Deutschland an die Sperrwirkung des Artikels 88 Absatz 3 EG-Vertrag und verweist auf Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates, wonach alle rechtswidrigen Beihilfen vom Empfänger zurückgefordert werden können.
- (37) Die Kommission teilt Deutschland mit, dass sie die Beteiligten durch die Veröffentlichung des vorliegenden Schreibens und einer aussagekräftigen Zusammenfassung dieses Schreibens im *Amtsblatt der Europäischen Union* von der Beihilfe in Kenntnis setzen wird. Außerdem wird sie den Beteiligten in den EFTA-Staaten, die das EWR-Abkommen unterzeichnet haben, durch die Veröffentlichung einer Bekanntmachung in der EWR-Beilage im *Amtsblatt* und die EFTA-Überwachungsbehörde durch Übermittlung einer Kopie dieses Schreibens von dem Vorgang in Kenntnis setzen. Alle vorerwähnten Beteiligten werden aufgefordert, innerhalb eines Monats nach dem Datum dieser Veröffentlichung ihre Stellungnahme abzugeben."

⁽⁸⁾ Zum Beispiel N517/98 UK, südwalisisches Umschlagterminal für Europafracht (Abl. C 81 vom 24.3.1999, S. 8), N121/99 AT, Förderung des kombinierten Güterverkehrs (Abl. C 245 vom 28.8.1999, S. 2), N208/00 NL, Beihilferegulierung für staatliche Umschlagseinrichtungen im Binnenland (Abl. C 315 vom 4.11.2000, S. 22) und N649/2001 UK, Beihilfe für Frachtumschlagsanlagen — Port of Rosyth Project (Abl. C 45 vom 19.2.2002, S. 2).