

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2004. június 16.)

a Belgium, Németország és Hollandia által bejelentett, Rotterdam, Antwerpen és a Ruhr-vidék között épülő propilén szállítási csővezeték építéséhez adott támogatásokról

C 67/03 (ex N 355/03) – C 68/03 (ex N 400/03) – C 69/03 (ex N 473/03)

(az értesítés a B(2004) 2031. számú dokumentummal történt)

(Csak a német, francia és holland nyelvű szövegek hitelesek)

(EGT vonatkozású szöveg)

(2005/170/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első számozatlan bekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térséget létrehozó egyezményre, és nevezetesen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután felkérte az érdekelteket, hogy ismertessék észrevételeiket a fenti cikkeknek⁽¹⁾ megfelelően, és tekintettel ezekre az észrevételekre,

mivel:

1. ELJÁRÁS

(1) 2002 ősze óta, a Bizottság nem hivatalosan kapcsolatban állt a német és holland hatóságokkal egy propilén-csővezeték építési projekt német és holland szakaszaihoz adandó állami támogatás tárgyában. A Bizottság 2002. február 13-án írt Németországnak és az 2003. március

27-én válaszolt. A Bizottság ezután nem hivatalosan kapcsolatban állt a belga hatóságokkal is. Az európai petrokkémiai gyártók egyesülete (APPE) egy ezt a projektet alátámasztó jelentést tett közzé 2003. május 15-i levelében. A 2003. július 24-i, 2003. szeptember 4-i és 2003. október 16-i levelekben a német, holland és belga hatóságok bejelentették, hogy támogatást adnak a projekt hozzájuk tartozó részeihez. Ezeket az iratokat rendre az N 355/03, N 400/03 és N 473/03 számokon iktatták.

(2) A Bizottság kiegészítő tájékoztatást kért Németországtól 2003. augusztus 27-i levelében, amelyet Németország 2003. október 6-i, 15-i és 28-i leveleiben teljesített.

(3) A 2003. november 11-i B(2003) 4080 határozatban a Bizottság megindította a szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében előírt eljárást a bejelentett intézkedésekkel kapcsolatban. Ennek a határozatnak a címzettjei Németország, Hollandia és Belgium voltak, ugyanazon a napon: az eljárásokat rendre a C 67/03, C 68/03 és C 69/03 számokon iktatták. Németország, Hollandia és Belgium észrevételeiket ehhez a határozathoz 2003. december 12-i, 18-i és 22-i leveleikben tették meg. A Bizottság az információk kiegészítését kérte 2004. január 23-i leveleiben, amelyekre a vonatkozó tagállamok 2004. február 20-i, február 27- és március 2-i leveleikben válaszoltak.

⁽¹⁾ HL C 315., 2003.12.24., 7. o.

- (4) A Bizottság határozata az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽²⁾ kihirdetésre került. Ehhez három érdekelt fél juttatta el észrevételeit, amelyeket a Bizottság tudomására hozott Németországnak, Hollandiának és Belgiumnak. 2004. március 5-i, 29-i és 11-i leveleikben az utóbbiak megjegyzéseket fűztek ezekhez az észrevételekhez. Végül 2004. május 25-i és június 4-i leveleikben megküldték a kiegészítő információkat.

2. A SZÓBANFORGÓ INTÉZKEDÉSEK RÉSZLETES LEÍRÁSA

2.1. Általános tájékoztatás és a támogatások kedvezményezettjei

2.1.1. A propilén és a propilén szállítása

- (5) A propilént, amely kőolajból származó termék, polimerek előállítására használják, amelyek aztán műanyagok gyártására szolgálnak. Nyugat-Európában a propilén mintegy 70 %-át az etilén gyártásának melléktermékei teszik ki. Ebből következően a gyártóegységek elhelyezkedését gyakran az etilén-ellátási lehetőségek határozzák meg. A nyugat-európai piac globális mérete a becslések szerint mintegy 14,7 millió tonna volt 2001-ben, aminek a felét a csővezeték által ellátandó régióban használják fel. A propilénpiac jövőbeli növekedésére vonatkozó becslések 3,7 és 4,0 % között vannak az elkövetkező évekre. Az etilént jóval gyengébb, körülbelül 2 %-os növekedés jellemzi.
- (6) Jelenleg a propilén szállítására évente mintegy 550 uszály (egyenként 1 500 tonnás) és 4 800 tartálykocsi (egyenként 50 tonnás) érkezik a Rotterdam-Antwerpen-Köln háromszögbe. Várhatóan körülbelül 1,7 millió tonnás hiány lesz propilénből ebben a régióban 2010-ben. A vegyipari ágazat szerkezeti átalakulásának hatására ekkor a csővezetéknek valójában 2,5 millió tonnát kellene majd szállítania.
- (7) Ami kifejezetten a Rotterdamból Limburg déli része és a Ruhr-vidék felé történő szállítást illeti, a számok egy kissé mások. 1997-ben a szállított propilén mennyisége 93,4 millió tonnakiló méter volt, amiből mintegy 4 millió volt a vasút és mintegy 89,4 millió az uszály. 2010-ben

összesen mintegy évi 1,5 millió tonna szállítására kerül sor a Ruhr-vidék felé, ami évi 750 uszályt jelentene. A Rotterdamból Limburg déli részébe szállított teljes mennyiség mintegy évi 180 000 tonna lenne, vagyis 900 tartálykocsi és 70 uszály évente.

2.1.2. A kedvezményezett

- (8) A kedvezményezett a European Pipeline Company BV (EPC) lesz, amely vegyipari vállalatok konzorciuma. Ennek jogelődje a European Pipeline Development Company (EPDC). Részvényesei a BASF AG, a Celanese Chemical Europe GmbH, a Shell Nederland Chemie BV, a DSM NV, a Rütgers Chemicals AG, a Sasol Germany GmbH, a Veba Oil Refining & Petrochemicals GmbH, a Westgas GmbH és a SABIC Europe. Ez a konzorcium birtokolja a holland eszközöket, az eszközöket kezelő belga társaság, az EPDC Flanders NV 100 %-át és az eszközöket kezelő német társaság, a Propylenpipeline Ruhr GmbH (PRG) 49,9 %-át ⁽³⁾. A Landesentwicklungsgesellschaft Nordrhein-Westfalen (LEG) ⁽⁴⁾ társaság rendelkezik a fennmaradó 50,1 %-kal, de a társaságba befektetett tőkéjén felül semmiféle pénzügyi kötelezettsége nincs. Az EPC és az eszközöket kezelő belga és német társaságok együtt egy közös vállalkozást alapítottak, a „European Pipeline Administration Company”-t (EPAC), amelyre a csővezeték egészének kezelését bízzák majd.

2.1.3. A csővezeték-projekt

- (9) A bejelentések egy olyan csővezetékre vonatkoznak, amelynek a propilén szállítását Rotterdamból Oberhausenbe, a Ruhr-vidékre kell biztosítania, Antwerpen, Tessenlerloo, Geleen és Köln érintésével. A hálózat hossza mintegy 520 km lesz. Útvonala, amely kilenc szakaszból áll, amennyire lehetséges, a meglévő etilénvezetéseket követi. A német bejelentés csak az Oberhausen és a holland határ közötti, Kölnön áthaladó szakaszra vonatkozik („2. pillér”), ahol csatlakozik egy másik szakaszhoz a Ruhr-vidék északi részén („1. pillér”). A csővezetékbe történő beruházáson kívül új tárolókapacitások épülnek a holland és belga kikötőkben, valamint a németországi Duisburgban. Az egyes köz- és magánprojektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról szóló, 1985. június 27-i 85/337/EGK tanácsi irányelvnek ⁽⁵⁾ megfelelően, a kedvezményezett elvégzi a csővezeték egészére a környezetvédelmi hatásvizsgálatot.

⁽³⁾ Az eszközök az EPDC NL CV, az EPDC BE CV és a PRG GmbH & CoKG korlátolt felelősségű társaságokhoz tartoznak, amelyeknek rendre az EPDC NL BV, az EPDC BE BV és a PRG GmbH a részvényese.

⁽⁴⁾ Észak-Rajna-Vesztfália tartomány a LEG-ben 68,15 %-os részesedést birtokol, a WestLB-é 22,25 %, a részesedések fennmaradó része magánbefektetők kezében van.

⁽⁵⁾ HL L 175., 1985.7.5., 40. o. A legutóbb a 2003/35/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvél (HL L 156., 2003.6.25., 17. o.) módosított irányelv.

⁽²⁾ Lásd 1. sz. megjegyzés.

- (10) A teljes beruházási költség 148,5 millió eurót tesz ki, ahogyan azt az 1. táblázat ⁽⁶⁾ bemutatja.

1. táblázat

Teljes beruházási költség

(millió EUR)	
Szakasz	Beruházási költség
Németország, „2. pillér”	67,134
Hollandia	26,0
Belgium	55,4
Összesen	148,5

- (11) A csővezeték működtetése a „harmadik felek hozzáférése a hálózathoz” („open access/common carrier”) és az „alacsony profit” elveknek megfelelően történik. Minden érdekelt gyártó vagy felhasználó használhatja a csővezeték, diszkriminációmentesen. Az utóbbi kapacitásának elegendőnek kell lennie arra, hogy megfeleljen a következő 20 év várható növekedésének. A szállítási díjak egyformák lesznek minden felhasználó számára, akár részvényes, akár nem. Megállapításuk a megtett szakaszok számától függően történik.

- (12) A díjak megállapítása átlátható módon történik, a vasúti és a belvízi fuvarozásban használatos díjaknak megfelelő szinten. 2006 és 2008 [...] ^(*). Nem lesz árengedmény a mennyiségre. A díjak naprakészségének fenntartása érdekében két évente tanulmány készül ezekről a szállítási módokról.

- (13) Ami a munkák és szolgáltatások igénybevételét illeti, az EPAC-nak és a PRG-nek be kell tartania a közbeszerzésekre vonatkozó közösségi és nemzeti szintű jogszabályok által előírt beszerzési eljárásokat.

2.1.4. A támogatások

- (14) Németországnak az a szándéka, hogy a csővezeték német részére („2. pillér”) 80%-os közvetlen támogatást ad a normál megtérüléshez képest számított hiányhoz („unrentierlichen investiven Kosten”), amelynek felső határa a teljes beruházási költség 50%-a. A támogatható költség az a beruházási költség, amely a tervezést, az építést és az első feltöltést foglalja magában, levonva belőle az első tizenöt év felértékelődését, a diszkontált cash-flow elemzésének alapján. A támogatás

18 682 000 eurót tesz ki. A német hatóságok által közölt számítás szerint ez a támogatás 5,6%-os belső megtérülési ráta (IRR) elérését teszi lehetővé 25 év alatt.

- (15) Hollandiának az a szándéka, hogy 4 000 000 euró szubvenciót ad. Ez az összeg ahhoz szükséges, hogy a projekt holland részének megtérülése az iparági partnerek számára elfogadható szintre kerüljön. A német és a holland támogatások „ad hoc” intézkedéseket jelentenek, amelyek nem egy konkrét rendszerből erednek.

- (16) Belgiumnak az a szándéka, hogy 2 919 480 euró közvetlen szubvenciót ad, és ingatlanadó-mentességet öt évre, amely előny 766 000 euróra becsülhető. A teljes beruházási költség Belgiumban 55,4 millió euró lenne, amiből a belga hatóságok 40 885 000 eurót fogadtak el támogatható költségként. Ebből a működési eredményre levontak egy 16 556 000 eurós összeget ⁽⁷⁾, ami után egy 24 329 000 eurós támogatható összeg marad. A belga hatóságok úgy vélik, hogy a támogatás az állami támogatásoknak a Bizottság által jóváhagyott rendszere alá tartozik ⁽⁸⁾. A rendszer 12%-os támogatást ír elő az ilyen típusú beruházásokra, ami 2 919 480 eurós támogatásnak felel meg. Azok a költségek, amelyek támogatásban ennek a rendszernek a címén nem részesülhetnek: az általános kutatási költségek, a földterület vásárlása és a jutalékok.

- (17) A belga támogatás bejelentése a jogi biztosíték megszerzése érdekében történt, és azért, hogy átadják a Bizottságnak a beruházási projekt egészére vonatkozó táblázatot, a megadott támogatás teljes összegével.

- (18) A három tagállam a támogatást a „szabad hozzáférés” és a „diszkrimináció-mentesség” elveinek tiszteletbentartásától tette függővé, 25 éven át, vagyis a csővezeték gazdasági élettartama alatt. Ezeknek az elveknek a tiszteletbentartását az EPMC alapszabálya mondja ki; e 25 éves időszak után ez az alapszabály ezt a pontot illetően csak valamennyi résztvevő egyhangú szavazatával lehet módosítani.

- (19) Az EBB kölcsöne, amely a projekt teljes költségének 30%-ára adna fedezetet, jelenleg elbírálás alatt van. A részvényesek 8 millió euró saját tőkével járulnak hozzá, a finanszírozás többi részét a bankok biztosítják. Ugyanakkor a részvényeseknek kell fedezniük az első évek veszteségeit – vagyis mintegy 38 millió eurót – 2008-ig, ami valójában 18 millió eurónak felel meg, kamatok és adó után.

⁽⁶⁾ Az „1. pillér” 50,5 millió eurós beruházási költséget jelent majd, amelyhez a projekt egy mintegy 25 millió eurós támogatásban részesül.

^(*) Bizalmas információk.

⁽⁷⁾ Megjegyzendő, hogy ezek a működési eredmények egyenlők a nettó termékkel mínusz értékcsökkenés és a beruházásra fizetett kamatok.

⁽⁸⁾ Rendelet a gazdasági növekedésről a flamand régióban, N 40/99 (HL C 284., 2000.10.7.) és N 223/93 (HL C 282., 1993.10.20.).

2.1.5. A nagyobb európai olajvezeték-hálózat az olefinek számára

- (20) Az APPE átadott a Bizottságnak egy jelentést az olefinekhez való nagyobb olajvezeték-hálózatról, amelynek a szóbanforgó csővezeték-projekt részét képezi ⁽⁹⁾. Jelenleg öt elkülönült rendszert számolhatunk össze Európában az etilénre, amelyek nincsenek egymással összekötve, hogy teljes hálózatot alkossanak, és amelyek a teljes kapacitásnak csak mintegy 50 %-át kötik össze. A propilénhez több külön rendszer van a Benelux környékén. A globális olefinhálózatnak ezeket a különböző rendszereket kell összekötnie és fejlesztenie. A jelentés bemutat több térképet, ahol különféle csővezeték-építési tervek szerepelnek, folyamatban lévők vagy tervezettek, amelyek lehetővé tennék a hálózat megvalósítását, annak egészében.

2.2. A támogatásra a német, a holland és a belga hatóságok részéről felhozott indoklások

- (21) A projektet a környezetvédelemmel, a közlekedésbiztonsággal és az iparpolitikával kapcsolatos megfontolások indokolnák.

2.2.1. Előnyök a környezet számára

- (22) A propilén szállítása erőteljesen fejlődik, és ez a jelenség fokozza a nyomást a hajóval és kamionnal történő szállítási kapacításra. A csővezeték a nyomás csökkentését és a szűk keresztmetszetek megelőzését szolgálja. Jelentősen csökkentené a forgalmi dugókat az utakon.
- (23) A hagyományos közlekedési módok és a csővezetékes szállítás emissziói közötti különbség a 2. táblázatból állapítható meg.

2. táblázat

Emissziók

	Mértékegység	Vasút	Uszály	Összesen	Csővezeték	Delta
Betöltések	Tkm	7 100 000	158 200 000	165 300 000	165 300 000	
CO ₂	kg/tkm	312	6 960	7 237	4 496	2 741
NO _x	kg/tkm	1,99	124	126	5,12	121
CO	kg/tkm	0,14	6,33	6,47	0,5	5,97
VOC	kg/tkm	0,07	6,33	6,4	0,17	6,23
SO ₂	kg/tkm	0,14	9,49	9,63	2,15	7,48

- (24) További emissziócsökkenést eredményezhetne az a tény, hogy a csővezeték új beruházásokat tenne lehetővé kevesebb olefinszállítási műveletet igénylő helyeken.

2.2.2. Közlekedésbiztonság és forgalmi dugók

- (25) A csővezeték a közlekedésbiztonság jelentős javulását tenné lehetővé. A propilén a legmagasabb veszélyességi osztályba tartozik. A csővezeték nélkül a piac növekedése jelentős emelkedést idézne elő a propilén más szállítási formáinál, valamint a biztonság és a forgalmi dugók azzal kapcsolatos problémáinál.
- (26) Hollandiában a nyugtalanság főként az uszályos és a vasúti szállításra vonatkozik. A vasúti szállítás fejlődése kiélezné a biztonsági problémákat a propilén egész útvonalán és átrakodásánál. Tehát a csővezeték lehetővé tenné ennek a kockázatnak a csökkentését, nevezetesen a pályaudvarokon és a propilén átrakodásánál szükséges manőverek csökkentésével. Az egyik olyan övezet, ahol a

kockázatok a legkiéleztettebbek, a venloi pályaudvar, a Rotterdam és Geleen közötti vasúti összeköttetés mentén. Ennek a problémának a megoldásához egy áthelyezést kellene tervbe venni, aminek a hozzávetőleges költsége 134 millió euró lenne. Tehát a csővezeték ezt az áthelyezést kevésbé szükségessé teszi.

- (27) Hollandia a támogatás azonnali társadalmi hozamát (közlekedésbiztonság, emisszió- és zajcsökkenés) 12 %-ra becsüli.

2.2.3. Az iparpolitika és a foglalkoztatást érintő megfontolások

- (28) A csővezeték stratégiai jelentőséget öltene a vegyipar életképessége számára az érintett régióban. Egy 1998-as tanulmány a megfelelő infrastruktúra hiányát tárta fel, mint a versenyképességet rontó fő tényezőt. Más a helyzet az Egyesült Államokban, ahol létezik egy nagyon fejlett hálózat. A csővezeték igen nagy mértékben könnyítene a szállítási műveleteken, mivel tárolási helyként szolgál, közvetlen és közeli hozzáféréssel valamennyi felhasználó számára. Csökkentené egyúttal a propilénellátás bizonytalanságát az ügyfelek számára, ami a gőzkrakkoló termelésének zavaraihoz kapcsolódó probléma.

⁽⁹⁾ The Development of a European Olefins Pipelines Network and Its Benefits (Egy európai olajvezeték-hálózat építése az olefinekhez, és annak előnyei), 2003. május <http://www.petrochemistry.net/templates/shwPressroom.asp?TID=4&SNID=16>

- (29) 1999-ben a vegyipari alapanyaggyártás 5 233 munkahelyet jelentett az Emscher-Lippe régióban, Németországban. Mintegy 1 906 munkahely függ nagyon jelentősen a propilénalapú termékektől: 1 506 az alapanyaggyártásban és 400 a műanyagfeldolgozásban. A propilén-szállítási csővezeték nélkül ennek a régiónak a lehetőségeit csak legfeljebb 50 %-ban hasznosítanák. Egy szakértői vélemény lehetővé tette, hogy becslés készüljön az Emscher-Lippe régió munkahelyeinek számáról a csővezetékkel és anélkül. Az alapanyagipar számára a projekt 658 munkahelyet teremtené mostantól 2010-ig, a multiplikátor-hatások nélkül. A vegyipar egésze számára 2 697 munkahelyről lenne szó. Abszolút számokban a foglalkoztatás mindenképpen csökkenne, de lassúbb ütemben, a csővezetéknek köszönhetően.
- (30) 2002-ben nagyjából 9 740 embert foglalkoztattak Limburg déli részén a vegyiparban. Közülük 500–550-en dolgoztak a propiléngyártásban, valamint a polipropilénből származó termékek gyártásában és feldolgozásában Limburg déli részén.

3. A SZERZŐDÉS 88. CIKKÉNEK (2) BEKEZDÉSÉBEN ELŐÍRT ELJÁRÁS MEGNYITÁSÁNAK INDÍTÉKAI

- (31) A Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében előírt eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság megmagyarázta, hogy a szóbanforgó intézkedéseket miért kellett állami támogatásnak tekinteni a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti értelemben, és bizonyos kétségeket fejezett ki a mondott Szerződéssel való összeegyeztethetőségüket illetően. A támogatás valójában nem tartozna a környezetvédelmi célú állami támogatások közösségi keretszabályába⁽¹⁰⁾ (a továbbiakban „a környezetvédelmi célú támogatások keretszabálya”), a környezetorientált állami támogatásokra vonatkozó vezérelvekbe⁽¹¹⁾, sem a Bizottság által megállapított más irányvonalakba vagy keretszabályokba. Ugyanakkor a szóbanforgó ügy különbözik a Bizottság által korábban engedélyezett más, közlekedési infrastruktúra-projektek javára szóló támogatásoktól. Ami az állami támogatások értékelésére alkalmazott általános kritériumokat illeti, a Bizottság megjegyezte, hogy a teljes összeg szükségessége és a támogatások arányossága nem volt világos. Bizonyos meglévő csővezetéseket teljes egészükben magánforrásokból finanszíroztak. Mi több, a támogatottság a projekt különböző részei számára eltérő, így nevezetesen a támogatottság viszonylag magas annak német része számára. Felmerültek egyes ténykérdések a megtérülési számítások alapját képező feltételezésekkel kapcsolatban. Végül, a Bizottság kételkedett abban, hogy nem lép-e fel szükség-telen torzulás a versenyben, nevezetesen a projekten közvetlenül részt vevő vegyipari vállalatok és a vegyipar és a kapcsolódó ágazatok más vállalatai között, valamint a szóbanforgó régió vegyipara és a Közösség más régióinak vegyipara között.

4. AZ ÉRDEKELTEK ÉSZREVÉTELEI

- (32) A Bizottság a Deutsche Bahntól és két vegyipari versenytárustól kapott észrevételeket.
- (33) A Deutsche Bahn megerősítette a Bizottság elemzését, és úgy véli, hogy a támogatás hatással van érdekeire, mivel a csővezetékes szállítás a vasúti szállítás helyébe lép, ami évente mintegy 13 millió euró árbevétel elvesztését vonja maga után. További árbevétel elvesztése következne be, amennyiben a Németország déli részén lévő propiléngyártók a Ruhr-vidék felhasználóival kötött szállítási szerződéseik megszüntetésével szembesülnének. A Deutsche Bahn több példát is hozott fel az árbevétel elvesztésére, amit csővezetékek építése idézett elő.
- (34) Az első versenytárs kedvezően nyilatkozik az olefinszállítás csővezeték-infrastruktúrájának fejlesztéséről Európában, de nincs meggyőződve arról, hogy a szóbanforgó projekt indokolja a neki megadott támogatást. Először is, a csővezeték csak „polimerizációs” minőséget szállítana, nem pedig vegyipari minőséget vagy „finomítói” minőséget, amelynek propiléntartalma kisebb. A polimerizációs minőség a piacnak csak 60 %-át képviseli. Az új csővezetékhez való hozzáféréshez a vegyipari minőség gyártóinak számottevő beruházásokat kell vállalniuk annak érdekében, hogy termékeiket a polimerizációs minőségre hozzák. Másodsor, a propilén-szállítási csővezeték-hálózat hiánya Európában nem indokolhatja meg a vegyipar gyenge versenyképességét, mert a szállítási díjak ugyanolyan nagyságrendet képviselnének, mint a többi szállítási mód. A csővezeték versenyt támaszt ez utóbbiak számára, a támogatás pedig torzítja a versenyt azokkal a vállalatokkal szemben, akik máris jelentős beruházásokat valósítanak meg a telephelyek, a mólók megválasztásában stb. Harmadsor, a teherhajóval és a vasúttal történő szállítás már megmutatta előnyeit a környezetvédelem számára. Negyedsor, a csővezetéknek lehet olyan hatása, hogy a beruházások a Benelux-országok parti telephelyeiről például Németország felé tevődnek át.
- (35) A második versenytárs elismeri azt az elvet, hogy a könnyű szénhidrogének csővezetéken történő szállítása kedvező a hatékonyság és a biztonság szempontjából, és egy jó infrastruktúra ösztönzi a beruházást és a foglalkoztatást a csővezeték által összekötött régiókban. Rámutat azonban, hogy a nyugatról kelet felé szállított propilén jelenlegi feltöltése nem ad elegendő okot az ebbe a csővezeték-építési projektbe történő beruházásra. Kiegészítő volumenek lennének szükségesek mindkét végén a támogatás indokolására: a propilén felhasználása

⁽¹⁰⁾ HL C 37., 2001.2.3., 3. o.

⁽¹¹⁾ HL C 74., 1998.3.10., 9. o.

Limburg holland részén és a csővezeték német oldalán, és propilényártás a partmenti régióban. Ezzel szemben a SABIC bejelentette a Limburg holland részén lévő krakoló fejlesztését, ami csökkentené az Antwerpen-Rotterdam-Amszterdam (ARA) felől a csővezeték keleti oldala felé szállított propilén volumenét. Ha nem történnek beruházások a propilényártásba az ARA régióban, a csővezeték kihasználatlan maradhat.

5. NÉMETORSZÁG, HOLLANDIA ÉS BELGIUM ÉSZREVÉTELEI

5.1. Közös észrevételek a három tagállam részéről

(36) A három tagállam megerősíti a projekt jelentőségét a környezet, a közlekedésbiztonság szempontjából, valamint az ipar szempontjából. Hangsúlyozzák, hogy a csővezeték üzemeltetése a „szabad hozzáférés”, „a diszkriminációmentesség” és a „közös szállító” elvek alapján történik majd.

(37) Nem volt lehetőség arra, hogy pályázatással válasszák ki a kedvezményezetteket, mivel egyes petrokémiai társaságok közvetlenül részt vennének a projektben a meglévő csővezetékek egyes szakaszainak tulajdonosaiként. Egyébként ez az eljárás nem lett volna gazdaságos. A verseny torzulásai ebben az esetben kizártak, hiszen bármely társaság csatlakozhat a konzorciumhoz.

5.2. Németország észrevételei

(38) Németország azt a tényt hangsúlyozza, hogy az államháztartási támogatás nem állami támogatás, mert nem eredményez szelektív előnyt. A csővezeték szállítási infrastruktúrájának tekintendő, más ilyenfajta projektekhez hasonlóan, ami megfelelne a Bizottság korábbi határozatainak⁽¹²⁾. A projekt ökológiai és iparpolitikai okokból indult, és a támogatás nem egy magánkezdeményezésre való egyszerű reagálás. Ugyanakkor az a tény, hogy a többi szállítási módok – a belvízi útvonalak és a vasutak – finanszírozása a hatóságok által történik, figyelembevételre került a projekt támogatásáról szóló döntésben.

(39) Németország értékelése szerint egyébként a projekt annak megszervezésére törekszik, hogy a propilén szállítása különféle módokon történjen. Ebből adódóan a szobanforgó intézkedés a Szerződés 73. cikkének hatálya alá tartozik.

⁽¹²⁾ Nevezetesen N 517/98 UK, szubvenciók a vasúti áruszállítás dél-walesi termináljához, Egyesült Királyság (HL C 81., 1999.3.24., 8. o.), N 121/99 AT, támogatás a kombinált fuvarozáshoz (HL C 245., 1999.8.28., 2. o.), N 208/00 NL, támogatási rendszer nyilvános szárazföldi terminálokhoz (HL C 315., 2000.11.4., 22. o.) és N 649/01 UK, szubvenció áruszállítási létesítményekhez, a Rosyth-kikötő projektje (HL C 45., 2002.2.19., 2. o.).

(40) A támogatás révén a projekt belső megtérülése 5,6% lenne Németországban. Ennél magasabb megtérülés nem lenne lehetséges: ha a bevételek meghaladnák az előrejelzéseket az első 15 évben, egy ennek megfelelő összeget visszakövetelnének a kedvezményezettől. Németország hangsúlyozza, hogy azok a vállalatok, amelyek közvetlenül részt vennének a projektben, nem jutnának aránytalan előnyhöz, mert minden potenciális felhasználónak lesz hozzáférése a létesítményhez, diszkriminációmentes feltételek szerint. Mi több, még más gazdasági ágazatokban működő vállalatok is beléphetnek a konzorciumba. A csővezeték a vállalat tulajdona marad 15 év után, de ez utóbbi abból semmiféle előnyre nem tesz szert.

(41) Mivel a csővezeték egy európai méretű hálózat részét képezi, nem torzul a verseny a Közösség más régióinak vegyiparában.

5.3. Hollandia észrevételei

(42) Hollandia rámutat arra, hogy Európa északnyugati részének propilént és etilént gyártó ipara, amely az 1990-es években nettó exportőr volt, az erős, nevezetesen az ázsiai országok által támasztott verseny hatására nettó importőrré vált. Az etilén és a propilén piaca Európa északnyugati részén jelenleg zárt piac, a független szállítási, tárolási és átrakodási létesítmények hiánya miatt. A támogatásban részesülő projekt rákényszeríthetné az ágazatot a piac megnyitására. Hollandia beadott egy térképet, amelyen be vannak jelölve mindazok a partmenti telephelyek egész Európában, amelyeknek lehetőségük van arra, hogy folyamatosan vagy ideiglenesen propilént szolgáltatassanak a csővezetéken.

(43) Hollandia emlékeztet arra, hogy számításaik szerint a szubvenció megtérülési rátája a társaság számára 12%. A projekt belső megtérülési rátájának kiszámításán kívül (6,19%) rámutatnak arra, hogy a versengő szállítási módok megtérülési rátái szintén alacsonyok, mivel azok 1 és 8% között vannak, az érintett szállítási módtól függően. Hollandia úgy véli, hogy a támogatás a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének b) pontja alapján összeegyeztethetőnek ítéltető, mivel fontos, közös európai érdeket képviselő projektről van szó.

5.4. Belgium észrevételei

(44) Belgium az általános észrevételekhez hozzáteszi, hogy az általa bejelentett támogatás a Bizottság által jóváhagyott rendszerhez tartozik, és ez utóbbinak az az álláspontja, miszerint a környezetvédelmi támogatások keretszabályába ez nem tartozik bele, nem felel meg annak a korábbi értékelésnek, amelyet a belga támogatási rendszer alkalmazására vonatkozóan adott.

5.5. Megjegyzések az érdekeltek észrevételeihez

- (45) Ami a Deutsche Bahn megjegyzéseit illeti, a három tagállam hangsúlyozza, hogy a szubvenciót csak a csővezetékek infrastruktúrájára használják fel, nem pedig a tulajdonképpeni szállításra, és a díjak a vele versengő szállítási módokéihoz képest kerülnek meghatározásra. Ezek a díjak átláthatóak és diszkriminációmentesek lesznek. Azok a propilénfelhasználók, amelyek már eszközöltek befektetéseket a belvízi vagy a vasúti fuvarozás infrastruktúrájába, nincsenek előnytelen helyzetben, hiszen a csővezeték felhasználóinak a dolga a csővezetékhez való kapcsolódás. Mi több, a belvízi vagy vasúttal történő szállításhoz szükséges beruházások többsége nem kifejezetten a propilén felhasználásával függ össze, hanem más cseppfolyósított gázok szállítására is szolgálhatnak. Végül, a Deutsche Bahnak lehetősége van arra, hogy részesedést szerezzen az EPDC-ben. A csővezeték-projekt sikere fontos lehet a Deutsche Bahn számára, mivel lehetőségeket teremt a propilén szállítására az ország belseje felé.
- (46) Ami az első versenytárs észrevételeit illeti, a három tagállam rámutat, hogy a polimerizációs minőségű propilén az egyetlen, amely mindegyik felhasználásra alkalmas. A „finomítói” minőséget a vegyipar nagyon ritkán használja, a propán magas százalékos arányára való tekintettel, amely a folyamat során szabadul fel és amellyel foglalkozni kell; egyébként csak kevés gyártója van a vegyipari és a „finomítói” minőségnek. Megfigyelhető a polimerizációs minőségű propilén nagyobb felhasználásának tendenciája a vegyipari termelés új eljárásaiban. A minőség kérdése mélyreható vita tárgyát képezte, annak a munkacsoportnak köszönhetően, amelyet Észak-Rajna–Vesztfália tartomány gazdaságügyi minisztériuma hozott létre. Valójában a csővezeték egy egységes európai propilénpiacot hoz létre.
- (47) Ami a második versenytárs észrevételeit illeti, a három tagállam feltárja, hogy minden, a résztvevők és a független szakértők várakozásai szerinti érték aránytalan növekedést mutat a propilén keresletében az elkövetkező évtizedekben. Következésképpen a probléma inkább abban áll, hogy el kell kerülni a szűk keresztmetszetet a jelenlegi szállítási módok kapacitásában. A krakkoló-létesítmények által előállított propilén – amibe bejelentése szerint a SABIC beruházni szándékozik – szerepelt a csővezeték megtérülésére vonatkozó számításokban. Ez a beruházás jelenleg tervbe van véve, de a csővezeték gazdaságosságát ez nem befolyásolná. Valójában ha a SABIC megvalósítja projektjét, a geeleni telephelynek még inkább szüksége lenne a csővezetékre, hogy biztosítsa a működés rugalmasságát a termelési folyamat vagy a fogyasztás előre nem látható kiesései esetére. Mi több, a krakkoló-létesítmények jelenleg bővítés alatt vannak Terneuzenben, ahol 2002-ben kezdtek el azok működni és 300 kt-t szállítanak a fogyasztóknak Antwerpenből

Rotterdamba. A csővezeték teljesen új beruházási perspektívákat nyit meg a propilén felhasználói számára, bárhol is legyen a szállítók letelepedési helye. Továbbá a jelenlegi csővezetékek csak a nagyméretű vállalatok egy kis számának a tulajdonában vannak.

6. ÉRTÉKELÉS

6.1. A Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatás megléte

- (48) A közlekedési infrastruktúra építéséhez vagy működtetéséhez adott államháztartási finanszírozás nem mindig tekintendő a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti értelemben vett támogatásnak. Ha viszont az infrastruktúra üzemeltetője gazdálkodó tevékenységet folytat, a támogatás versenylőnyhöz juttathatja annak kedvezményezettjét. És mind az EPC, mind annak részvényesei gazdálkodó tevékenységet folytatnak. Ilyen szempontból ez az ügy nagyon közel áll a repülőgép-üzemanyag számára Athénban épült vezeték ügyéhez⁽¹³⁾. Az államháztartási szubvenció lehetővé teszi a konzorcium számára, hogy megépítsen és 25 éven keresztül használjon egy létesítményt, anélkül, hogy a teljes költséget viselnie kellene. Meg kell jegyeznünk a következőket:
- a) a szóbanforgó államok nem folyamodtak nyílt pályázathoz a csővezeték megépítése és működtetése érdekében. Az érintett hatóságok arra szorítkoztak, hogy egy magánkezdeményezésre válaszoltak;
- b) a csővezeték értékcsökkenési leírása 25 év alatt történik, a támogatás megadásakor rögzített feltételek pedig 15 vagy 25 évre vonatkoznak, de a csővezeték végül az eszközöket kezelő társaságok tulajdona marad.
- c) a csővezeték-társaságban való részvétel elvben minden társaság számára nyitott, de a gyakorlatban csak a propilén- és etiléngyártók vesznek benne közvetlenül részt;

⁽¹³⁾ N 527/2002 sz. ügy. Egy 35 %-os beruházási támogatásról van szó, kerozin szállítására szolgáló olajvezetékhez, a tengertől Athén nemzetközi repülőtéréig. Ez az olajvezeték a közszektor tulajdonában van, de egy konzorcium üzemelteti, amelyben a repülőtér, az Olympic Airways és három kőolajipari társaság társult. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy ez a támogatás összeegyeztethető a regionális támogatások keretszabályára való tekintettel (HL C 148., 2003.6.25., 11. o.).

- (56) A verseny torzulásai a propilén piacán korlátozottak, annak köszönhetően, hogy valamennyi versenytárs hozzáférhet a csővezetékhez. Ennek az elvnek a tiszteletbentartása 25 évre – a csővezeték leírásának idejére – garantált, annak kapacitása viszont normális körülmények között elegendő kell, hogy legyen a szűk keresztmetszetek elkerülésére a következő 20 évben.
- (57) A bejelentett támogatások szükségeseknek és a célkitűzésekkel arányban állóknak tekinthetők. Nélkülük a beruházások megtérülése túlságosan csekély lenne, és a projekt nem valósulna meg. Megállapítható továbbá, hogy a szubvenció olyan szintre korlátozódik, amely csak a szóbanforgó vállalatok beruházásainak szokásos belső megtérülési rátáját (IRR) teszi lehetővé. Az adott esetben az IRR-t a projekt egészére kellene kiszámítani (beleértve az 1. pillért), nem pedig a különféle szakaszokra hiszen azok elválaszthatatlanul összefüggenek egymással, és logikátlan lenne beruházni az egyikbe, anélkül, hogy azt a többinél is megtennék. Ha a csővezeték csak részlegesen valósulna meg, a propilén előírt feltöltése kisebb lenne, ami egy kisebb IRR-t eredményezne, és csökkentené az előnyöket a környezetvédelem, a közlekedésbiztonság vonatkozásában, valamint az ipar vonatkozásában. A számítás a projekt egészére egy 6,19%-os IRR-t ad 25 évre, de ez az arány csak 2,75% lenne, ha a számítás 15 évre vonatkozik. Szubvenciók hiányában ez a ráta 3,80% és -0,24% lenne. A számítások alapjául szolgáló feltételezések realisták és ésszerűek, még akkor is, ha figyelembe vesszük az érdekeltek ezzel kapcsolatos észrevételeit. Még a 6,19%-os ráta is az ilyen típusú projektek szokásos megtérülésével azonosnak vagy annál alacsonyabbnak tekinthető. Az adózás utáni IRR más vegyipari és olajipari csővezeték-rendszereknél Európában 9 és 13% között van 25 évre. A vele egyenértékű rendszereknél az Egyesült Államokban az IRR egy kissé magasabb, vagyis 11 és 15% közötti. A villamos erőművek és más, ilyen jellegű létesítmények megtérülési rátája a 10 és 13% közötti sávban van, rövidebb, például 15 éves időszakokra. A vegyipar várakozásai az új vegyipari létesítményekkel kapcsolatban 15% felett vannak, miközben ezeknek a létesítményeknek a megtérülése többnyire ennél alacsonyabb (9–15%) a létesítmény típusától és az adózási rendszertől függően. Mi több, a számított IRR meghaladja a vasúti közlekedés átlagos megtérülését (1–3%) és az ömlesztett áruk közötti fuvarozását (3–4%), de hasonló a vegyipari termékek belvízi fuvarozásához (7–8%).
- (58) A projektben közvetlenül résztvevő vállalatok és más vegyipari, illetve más ágazatokhoz tartozó vállalatok közötti verseny torzulásai nagyon korlátozottak. Először is, a csővezeték nagy számú vállalat használja majd, nem pedig csak azok, amelyek részt vesznek a konzorciumban. A propilén nagy mennyiségét olyan integrált vegyipari telephelyeken fogják felhasználni, ahol az abból származó termékeket azonnal más gyártási eljárásokba viszik be, amelyeket más vállalatok, ezen belül KKV-k üzemeltetnek. Másodszor, bármely társaság szabadon csatlakozhat a konzorciumhoz, diszkriminációmentes feltételek szerint. Az a tény, hogy a résztvevő vállalatokra ugyanazok a feltételek vonatkoznak, azt is jelzi, hogy nem áll fenn számottevő előny az ágazat egyetlen vagy néhány vállalata számára. Tekintetbe véve az alacsony profit elvét, és azt az elvet, miszerint a díjakat a többi fuvarozási mód által képviselt verseny biztos fennmaradását lehetővé tevő szinten rögzítik, az iparág számára az előny inkább a megnövekedett rugalmasságban és a propilén azonnali rendelkezésre állásában, mint valamiféle pénzügyi előnyben rejlik.
- (59) Az igaz, hogy azoknak a propiléngyártóknak, ahol a tisztaság szintje a polimerizációs minőségnél alacsonyabb, esetleg nem sok hasznuk lesz a csővezeték-ből. Viszont minden szabvány korlátozza a csővezetékek használatát bizonyos mértékben, és a választott szabvány biztosítja annak a legszélesebb körben történő használatát. Bizonyos mértékig a csővezeték csökkentheti a versenyt a gyártók között a propilén minőségének tekintetében, de ez a hatás bizonyára korlátozott lesz, mert műszaki okokból a vegyipari vállalatok többségének polimerizációs minőségű propilénre, nem pedig annál gyengébb minőségre lesz szüksége. Mindenesetre a csővezeték nem gátolja meg azt, hogy más minőségű propilént vasúton vagy belvízi úton szállítsanak. A verseny legfontosabbnak tűnő pozitív hatása abból adódik majd, hogy az ellátás rugalmassága nagyobb lesz és a polimerizációs minőség szabványossá válik, ami megkönnyíti azoknak a felhasználóknak a dolgát, akik más szállítót szeretnének választani.
- (60) A környezetvédelmi támogatásokról szóló közösségi keretszabály 29. pontja értelmében a Bizottság engedélyezhet támogatásokat olyan beruházásokhoz, amelyek lehetővé teszik a vállalatok számára a verseny során alkalmazandó közösségi szabványok meghaladását, maximalsan a támogatható beruházások nettó költségének 30%-os szintjéig. Bár a szóbanforgó beruházások nem ez alá a keretszabály alá tartoznak, a Bizottság megjegyzi, hogy nincsenek olyan közösségi szabványok, amelyek a részt vevő vállalatokat köteleznék ennek a beruházásnak a megvalósítására. A támogatás szintje összesen, figyelembe véve azt, amelyet az „1. pillér” javára fizettek ki, 30% alatt van. Ezzel szemben bizonyos számú elem megkülönbözteti a szóbanforgó projektet a 38. preambulumbekezdésben szereplő szállítási infrastruktúráktól, és

megmagyarázza, hogy a magasabb támogatottság miért nem lenne elfogadható az adott esetben. Ezek a korábbi döntések például a vasúti és a belvízi fuvarozás infrastruktúrára vonatkoztak, amelyeknek a tehergépkocsival történő fuvarozást kellett helyettesíteniük, nem pedig arra, hogy a csővezetékes szállításnak kell helyettesítenie a vasúti és a belvízi fuvarozást. Egyébként a csővezeték hosszú távú szállítási infrastruktúrát jelent, és nem egyszerűen egy bizonyos körzetben, vagy az útvonal egy korlátozott részén lévő létesítményekről van szó. Azt is meg kell jegyeznünk, hogy az infrastruktúra csak propilénre használható, nem pedig más termékek szállítására. Mi több, az üzemeltetők egyidejűleg a csővezeték fontos felhasználói is lesznek. Egyébként ha az előny elsősorban nem a fuvarozási költség csökkenéséből, hanem a rugalmasabb ellátásból ered, akkor is mindenképpen lesznek jelentős kedvezményezettek. Ezekből az okokból kifolyólag a támogatás szintje összességében megfelelőnek tűnik.

- (61) A csővezeték rontja a versenyt a belvízi útvonalak és a vasút tekintetében, ahogyan azt a Deutsche Bahn megerősíti. A Bizottság elismeri, hogy ez a torzulás a szóbanforgó projekt jellegéből adódónak tűnik, de elfogadott már ilyen jellegű torzulásokat más, a szállítási infrastruktúrákkal kapcsolatos ügyekben, mert úgy vélte, hogy ezeknek a projekteknek az előnyei meghaladják ezeket a torzulásokat. Figyelembe véve az összes kifejtett érvet, úgy véli, hogy a verseny torzulásának szintje elfogadható, tekintetbe véve a projekt előnyeit, és ebből adódóan azt a következtetést vonta le, hogy a bejelentett támogatásból származó torzulás nem jelent visszaélést.

7. KÖVETKEZTETÉS

- (62) A 18 682 000 euró, 4 000 000 euró és 3 685 480 euró összegű, Németország, Hollandia és Belgium által bejelentett támogatások, amelyek egy propilén szállítási csővezeték megépítését szolgálják Rotterdamból a Ruhr-vidék

felé Antwerpenen át, a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatást képviselnek.

- (63) Ezek a támogatások összeegyeztethetők a közös piaccal, tekintetbe véve a következő elemeket: az emissziók és a forgalmi dugók csökkentése, valamint a projekt által előidézett megnövekedett biztonság; a projekt jelentősége a vegyipar számára az érdekelt régiókban; a verseny torzulásainak korlátozása az alacsony profit, a harmadik felek által a hálózathoz való hozzáférés („open access/common carrier”) és a diszkriminációmentesség elveinek betartása révén, és az a tény, hogy a támogatás olyan szintre korlátozódik, ami nem enged meg a szokásosnál magasabb megtérülési rátát,

ELFOGADTA A KÖVETKEZŐ HATÁROZATOT:

1. cikk

A Belgium, Németország és Hollandia által bejelentett, rendre 3 685 480 euró, 18 682 000 euró, 4 000 000 euró összegű támogatások, amelyek egy propilén szállítási csővezeték megépítésének javát szolgálják Rotterdam, Antwerpen és a Ruhr-vidék között, összeegyeztethetők a közös piaccal.

2. cikk

Jelen határozatnak a Belga Királyság, a Német Szövetségi Köztársaság és a Holland Királyság a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2004. június 16-án.

a Bizottság részéről
Mario MONTI
a Bizottság tagja