

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2003. november 26.)

a támogatási programról amelyet Olaszország kíván végrehajtani a Piemonte Tartomány területén található légszennyezés csökkentéséért

(az értesítés a C(2003) 3520. számú dokumentummal történt)

(Csak az olasz nyelvű szöveg hiteles)

(EGT vonatkozású szöveg)

(2006/63/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

(3) Az olasz hatóságok kiegészítő információkat szolgáltatottak 2003. március 25-én kelt levelükben (A/32278), amely 2003. március 28-án érkezett be.

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke (2) bekezdése első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

(4) A Bizottság 2003. május 28-án kelt SG(2003) D/229965 levelében tájékoztatta Olaszországot, hogy határozott az EK-Szerződés 88. cikke (2) bekezdésében leírt eljárás megindításáról a tervezett intézkedéssel kapcsolatban.

tekintettel az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 1999. március 22-i 659/1999/EK tanácsi rendeletre ⁽¹⁾

(5) A Bizottság határozata az eljárás megindításáról megjelent az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽²⁾. A Bizottság a 659/1999/EK rendelet 6. cikke (1) bekezdésének értelmében felszólította az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket az előírt határidőn belül (egy hónap).

felhívva az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket az említett cikk alapján,

mivel:

1. ELJÁRÁS

(1) Az olasz hatóságok az EK szerződés 88. cikke (3) bekezdésének értelmében a 2002. december 16-án kelt és a Bizottsághoz 2002. december 18-án beérkezett (A/39321), valamint a 2002. december 20-án kelt és a 2002. december 31-én beérkezett (A/39483) levelükben bejelentettek egy támogatási programot Piemonte Tartományban, a földgázt gépjárművek meghajtására eladó üzemanyagotöltő állomások hálózatának bővítéséről.

(2) A Bizottság 2003. február 3-án kelt levelében (D/50722) további információkat kért a bejelentett támogatási programról.

(6) A Bizottság a következő harmadik felektől kapott észrevételeket: 2003. augusztus 29. (*Bundesverband der deutschen Gas- und Wasserwirtschaft e V.*, BGW, Németország), 2003. szeptember 1. (Szövetségi Pénzügyminisztérium, Németország), 2003. szeptember 2. (*OMV Erdgas*, Ausztria).

(7) Olaszország hivatalos válasza 2003. október 10-én (A/37006) érkezett meg, miután az olasz hatóságok két kérésére (2003. július 10. és 2003. augusztus 5.) a Bizottság 2003. augusztus 7-én meghosszabbította a megszabott határidőt.

⁽¹⁾ HL L 83., 1999.3.27., 1. o.

⁽²⁾ HL C 183., 2003.8.2., 5. o.

2. A PROGRAM RÉSZLETES LEÍRÁSA

2.1. Jogonalap és a program tárgya

- (8) A bejelentett támogatás a következő jogszabályok rendelkezéseire alapul:

A. Alapjogszabály

- A Tartományi Kormány 2002. november 11-i 67-7675 sz. rendelete (Delibera della Giunta Regionale, DGR) „Terv a metán, mint üzemanyag értékesítőhálózatának kiterjesztéséről. Pénzügyi támogatás településeknek olyan vállalkozások támogatására, amelyek metánt üzemanyagként értékesítő töltőállomásokat szándékoznak létesíteni. A pályázati anyagok bemutatásának határideje és értékelésük szempontjai.”

B. Vonatkozó további jogszabályok

- Az 1998. december 19-i 426. sz. törvény: „Új környezetvédelmi intézkedések”,
- Miniszteri rendelet (2000. december 22.) „Az országos gázvezeték-hálózat meghatározása a 2000. május 23-i 164. sz. törvényerejű rendelet 9. cikkének értelmében”,
- Miniszteri rendelet (1998. július 17.) „A metánnal vagy cseppfolyósított gázzal (LPG) hajtott gépjárművekre vonatkozó könnyítő szabályozás”,
- Miniszteri rendelet (1999. május 28.) „A Betéti és Kölcsönpénztár (Cassa depositi e prestiti) részéről a helyi hatóságoknak nyújtott kölcsön az 1998. december 9-i 426. számú törvény szerinti környezetvédelmi intézkedésekhez”,
- Miniszteri rendelet (2001. április 5.) „Közvetlen hozzájárulás a lakosság részére elektromos, metán és LPG meghajtású járművek vásárlásához valamint metán és LPG töltőállomások létesítéséhez”,
- 13-7622. számú tartományi kormányrendelet (DGR) „A metán, az LPG valamint egyéb innovatív, csekély környezeti hatású meghajtási módok elterjesztése a közszolgálatok gépjárműparkjában. A források megyék közötti elosztásának és kiutalásának kritériumai”,

- 62-6806. számú tartományi kormányrendelet (DGR) „A Piemonte Tartomány helyi tömegközlekedési befektetési tervéhez való hozzájárulás általános kritériumai és eljárás módja a 194/98. törvény értelmében. A Tartományi Közlekedési Igazgatóság részére történő 9 009 895,07 euro kiutalása a 25192/2002 fejezetből”.

- (9) A támogatási program célja a földgázt (metánt) üzemanyagként árusító töltőállomások hálózatának bővítése. Jelenleg mindössze tizenkettő ilyen található Piemonte Tartomány területén, míg Emilia Romagnában 80 és Venetóban 64. Ez a szám nem tekinthető elégségesnek a CO₂ kibocsátásról szóló kiotói célok eléréséhez – amelyeket országos és tartományi szinten is jogszabály rögzít – és az egyéb légkörben található veszélyes anyagok környezeti hatásának csökkentéséhez a következő szennyezők szintjének tartománybeli csökkentésével: a) nitrogén-dioxid; b) finom részecskék; c) benzol. Ez a károsanyag-kibocsátás egyrészt a közlekedési torlódások következménye, másrészt a hagyományos üzemanyagok bizonyos keverékének kiemelkedő mértékű használatáé. Ezért Piemonte Tartomány mind a gépjárműpark közlekedését és összetételét mind pedig az üzemanyagok terjesztését az egyéni és tömegközlekedésről szóló intézkedése központjába állította.

2.2. Az intézkedés formája

- (10) A tervezett intézkedés pénzügyi támogatás formájában jön létre.

2.3. Intenzitás, támogatottak és elszámolható költségek

- (11) A támogatás töltőállomásonként 150 000 euróra rúg. Az intenzitás nem jelenik meg. Az elszámolható költségek és a támogatottak köre a 4. részben – „Olaszország észrevételei” – van leírva.

2.4. Költségvetés és időtartam

- (12) A költségvetés körülbelül 5 millió euro. Az intézkedés időtartama a 2002., a 2003., és a 2004. évre szóló költségvetésben előirányzott juttatásoktól függ.

3. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK OKAI

- (13) A Bizottság 2003. május 28-i határozatában (a továbbiakban: az eljárást megindító határozat) bemutatta a bejelentett intézkedéssel kapcsolatos különböző kétségeit.

3.1. A támogatás összege

- (14) A Bizottság rámutatott, hogy a támogatás összege felülmúlja a három évre szóló vállalatokénti 100 000 eurós összeget, amelyet a Bizottságnak az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a csekély összegű (de minimis) támogatásokra való alkalmazásáról szóló, 2001. január 12-i 69/2001/EK rendelete⁽³⁾ rögzít; és tudomásul vette, hogy az olasz hatóságok nem kívánják csökkenteni a támogatás töltőállomásonkénti összegét, mivel ez az összeg az a szükséges minimum, amely a tartományban befektetéseket ösztönözhet új töltőállomások létrehozására.

3.2. Kétségek a hálózat belső határoktól való távolságával kapcsolatban és a Közösségen belüli kereskedelemre való lehetséges hatással kapcsolatban, tekintettel arra, hogy nem „de minimis” intézkedésről van szó.

- (15) Az eljárást megindító határozatában a Bizottság megjegyezte, hogy első pillantásra felléphet egy kereskedelemre gyakorolt hatás, mivel a földgáz a nemzetközi kereskedelem tárgya és a benzinkutak közel lehetnek a határhoz.

3.3. Kétségek a földgázt árusító benzinkutak tulajdonjogával és az intézkedés kedvezményezettjeinek azonosságával kapcsolatban

- (16) Az eljárást megindító határozatában a Bizottság utalt egy korábbi, hasonló esetben meghozott határozatára, a Hollandia által a német határhoz közeli tartományokban lévő 633 holland benzinkútnak nyújtott állami támogatásról szóló, 1999. július 20-i 1999/705/EK bizottsági határozatra⁽⁴⁾. Az említett határozatot a Bíróság is megerősítette 2002. június 13-i ítéletében⁽⁵⁾.

3.4. Kétségek az intézkedés környezetre gyakorolt hatásával kapcsolatban

- (17) A Bizottság megjegyezte, az olasz hatóságok a bejelentéskor nem mutatták be világosan, hogy az intézkedés környezetre gyakorolt jótékony hatásai valóságosak-e.
- (18) Az 1999/705/EK határozat és az ezt követő, (16) pontban említett bírósági ítélet két pontja különösen nagy jelentőséggel bírnak az ügyben.
- (19) Az eljárást megindító határozatában a Bizottság hangsúlyozta a „támogatott” helyes meghatározásának szükség-

ességét, amelynek különböznie kell a „töltőállomástól”, vagyis a kettő nem eshet egybe. Ez például akkor történne meg, ha a) ugyanaz a tulajdonos több benzinkutat birtokolna vagy üzemeltetne, vagy b) ugyanaz a viszonteladó egynél több támogatási kérelmet nyújtana be. Valójában nem lehetetlen, hogy egy nagy kőolajipari társaság egy kizárólagos beszerzési megállapodás vagy egy másfajta megállapodás révén tényleges ellenőrzést gyakoroljon egy benzinkút üzemeltetése fölött.

- (20) Azért, hogy az összegegyeztetetlen támogatások ellenőrizhető módon ne halmozódjanak, a Bizottság a benzinkutakat hat kategóriába sorolta, melyek közül a három legrelevánsabb:

a) Viszonteladó/tulajdonos kategória („dealer-owned/dealer-operated”, a továbbiakban: Do/Do), amikor a viszonteladó a töltőállomás tulajdonosa, aki saját kockázatára üzemelteti a benzinkutat, és egyúttal kizárólagos beszerzési megállapodás köti egy kőolajipari társasághoz (szállítóhoz).

b) Viszonteladó/bérlő kategória („company-owned/dealer-operated”, a továbbiakban: Co/Do), amikor a viszonteladó a töltőállomás bérlője, aki saját kockázatára üzemelteti a benzinkutat és egyúttal kizárólagos beszerzési megállapodás köti a szállítóhoz.

c) Nem önálló viszonteladó kategória („company-owned/company-operated”, a továbbiakban Co/Co), amikor a benzinkutat a kőolajipari társaság alkalmazottai, vagy leányvállalata üzemeltetik; akik nem viselik az üzemeltetés kockázatát és nincs meg a szabadságuk, hogy válasszanak a szállítók között.

- (21) A bizonyítási teher az olasz hatóságokra hárul mind a töltőállomások valódi tulajdonosainak megállapítását illetően, mind pedig az üzemeltetőt a szállítóval összekötő szerződéses kapcsolat természetét illetően. Ebből a célból a Bizottság két kérdést intézett az olasz hatóságokhoz. Először is egy olyan javaslatról, amely az intézkedést úgy módosítaná, hogy az a 69/2001/EK rendelet⁽⁶⁾ minden feltételének megfelelően, másodszer a töltőállomások tulajdonviszonyairól és a kedvezményezett vállalatok nagyságáról. A Bizottság különösen az iránt érdeklődött, hogy az új benzinkutak – vagy egy részük – nagyvállalatok vagy nemzetközi kőolaj-társaságok eladói hálózatahoz tartozna-e.

⁽³⁾ HL L 10., 2001.1.13., 30. o.

⁽⁴⁾ HL L 280., 1999.10.30., 87. o.

⁽⁵⁾ C-382/99 „Hollandia kontra Európai Bizottság” ügy (EBHT 2002., I-5163. o.).

⁽⁶⁾ Lásd a 4. lábjegyzetet.

(22) A Bizottság az olasz hatóságok válaszát nem találta elégségesnek. Egyrészt a válasz nem tudta kizárni, hogy ismételt támogatási igényt nyújtson be több olyan benzinkút is, amely ugyanahhoz a nagyvállalathoz tartozik. Másrészt nem tudott bizonyítékkal szolgálni arról, hogy a szerződés⁽⁷⁾ az üzemeltetőt (az a személy, aki üzemelteti a benzinkutat) mindenféle mozgástér nélkül köti a szállítóhoz.

3.5. Az elszámolható költségek

(23) A Bizottság rámutatott, hogy a környezetvédelmi célú állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatással⁽⁸⁾, különösen ennek 37. pontjával ellentétben a befektetési támogatás nincs egyértelműen elszámolható költségekhez kötve. Másik oldalról az intézkedés keretében jelzett befektetési támogatások nem felelnek meg az említett iránymutatás⁽⁹⁾ következő pontjaiban jelzett feltételek egyikének sem: 29. (a közösségi szabványok túlteljesítéséhez nyújtott támogatás), 30. (energiatakarékosság), 31. (hő- és villamosenergia kapcsolt termelése) és 32. (támogatás a megújuló energiaforrások használatához).

3.6. Záró észrevételek

(24) Kétségei ellenére a Bizottság elismerte, hogy előzetes feltételezések szerint a verseny esetleges torzulása korlátozva lesz.

(25) A Bizottság továbbá megjegyezte, hogy az intézkedés más keretszabályoknak és iránymutatásoknak sem felel meg.

4. OLASZORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

4.1. Az intézkedés környezetre gyakorolt hatásával kapcsolatban

(26) Észrevételeikben az olasz hatóságok hangot adnak azon véleményüknek, mely szerint a kiotói célkitűzések eléréséhez – amelyeket mind a közösségi, mind az olasz jogalkotás jogszabályba foglalt – szükséges az egyik leginkább környezetszennyező emberi tevékenység, a közúti közlekedés (mobilitás) terén beavatkozni. Az ilyen tevékenységből származó fő szennyező anyagok a CO₂, a PM₁₀, a PM_{2,5} és a NO₂, és ilyen téren a hagyományos üzemanyagoknál jobb alternatíva a metán. Elterjedése hatással lenne mind a tömegközlekedésre, mind a közszolgáltatok gépjárműparkjára, mind pedig a közúti áruszállításra.

⁽⁷⁾ Például egy kizárólagos beszerzési megállapodás vagy egy kötelező erejű megállapodás, továbbá esetleges speciális kizáró záradékok, amelyek összekötik a szállítót és a töltőállomást.

⁽⁸⁾ HL C 37., 2001.2.3., 3. o.

⁽⁹⁾ A környezetvédelmi célú állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatás 68–71. pontja ugyan utal a tagállamok és a Közösség által aláírt Kiotói Jegyzőkönyvben található feladatokra, vagyis az üvegházhatású gázok kibocsátásának korlátozására vagy csökkentésére, viszont azt is megállapítja, hogy „egyelőre túlságosan korai volna megállapítani a [tagállamok által ilyen céllal nyújtott] támogatások engedélyezésének feltételeit”.

(27) Ezen kívül Piemonte Tartomány 10 000 főnél népesebb városaiban a gépjármű-közlekedés korlátozott. Ebből a szempontból a metán fontos szerepet játszhat a fenntartható mobilitás céljának elérésében.

(28) Az olasz hatóságok által küldött statisztikai adatok igazolták a hagyományos üzemanyaggal hajtott járművek (autóbusz, teherautó, kisteherautó stb.) helyettesítéseként metánnal hajtott járművek szennyezőanyag-kibocsátásának várt hatását.

(29) Maga a Bizottság javasolta a közlekedési szektorban használt benzint és gázolaj 20 %-ának helyettesítését alternatív üzemanyagokkal és a földgázt olyan üzemanyagnak minősítették, amely jelentősen hozzájárulhat a célkitűzés eléréséhez.

4.2. A támogatás mértéke

(30) Észrevételeikben az olasz hatóságok kitanak emellett, hogy a benzinkutankénti 150 000 eurós összeg jelenti a szükséges minimumot, amellyel a befektetéseket ösztönözni és támogatni lehet mind egy új, metánt árusító töltőállomás létesítésekor, mind egy már meglévő állomás részeként működő új eladóhely (kútoszlop vagy szivattyú a csatlakozó infrastruktúrával) létrehozásakor. Becslések szerint a 150 000 eurós összeg az a minimum, amely ösztönző lehet egy olyan iparágban, amelynek jövedelmezősége normális piaci körülmények között a tőke hosszú amortizációs ideje és a rendkívül alacsony haszonkulcsok miatt még alacsonynak mondható. Ezt bizonyítja az a tény, hogy az utóbbi 25 évben mindössze hat új eladóhely létesítettek.

(31) Érvelésük alátámasztására az olasz hatóságok egy közepes méretű benzinkút tulajdonosának haszonbecslését is bemutatták, amely egy elképzelt, metánt árusító, 5 és 12 bar közötti nyomású gázvezetékre csatlakoztatott benzinkút költségein alapul. A változó és állandó költségek levonása előtt a haszonkulcs az eladott gázra vetítve 0,069 euró/m³ lett. A költségek levonása után a haszonkulcs 0,040 euró/m³-re csökken (az üzemeltető átlagos haszonkulccsal számolt), amely tovább fogyhat a 10 000 euróra becsült állandó éves költségek miatt (személyi kiadások, a benzinkút karbantartása és adminisztrációs költségek).

(32) Az olasz hatóságok által idézett példában csak az éves bevétel 2,51 %-a származik a metánból.

4.3. A töltőállomásokba befektetett összegek

- (33) Válaszukban az olasz hatóságok bemutattak egy részletes listát az elszámolható befektetett költségekről. Kizárólag a gáz kiadásához és a töltőállomás biztonságához szükséges gépek és felszerelések szerepeltek rajta, mégpedig a következők:
- mérőkabin,
 - kompresszorok,
 - tűzoltó palackok,
 - ellenőrző műszerek és gázirányító berendezések,
 - tárolóegységek a kompresszoroknak,
 - hűtőegységek,
 - elektromos helyiségek,
 - dupla kútoszlopok súlymérővel,
 - előtető a metánt szolgáltató kútoszlopok fölél,
 - esetleges egyéb berendezések, amelyek nélkülözhetetlenek a metán töltéséhez és a töltőállomás biztonságához.
- (34) A fent említett összetevők költsége (kizárólag ezek számolhatók el a támogatás keretében), amennyiben a gázt 5 és 12 bar nyomás között átfajtó rendszerekre vonatkozik, az olasz hatóságok szerint átlagosan 500 000 euro.
- (35) A további költségek magukban foglalják a gáz-, villany- és egyéb közműhálózatokra való csatlakozást (amely átlagosan 100 000 euróra rúg, az esetleges eltérések nagyban függenek a távolságtól és a terep minőségétől); a földterületek megszerzését; építési munkálatokat (közlekedési utak); kiegészítő költségeket (tervezés, szükséges koncessziók és engedélyek beszerzése) Ezek a költségek a befektetést terhelik.
- (36) Jóllehet a tervezett intézkedés kapcsán a Bizottság olyan határozatot fogad el, hogy az nem minősül állami támogatásnak, nincs szükség az olasz hatóságok által jelzett összegek utólagos elemzésére, amelyek egy már létező benzinkút földgáz-eladópontra való bővítésére vonatkoznak, a Bizottság a többi tagállam piaci viszonyai alapján elfogadhatónak tartja az egy új gáztöltőhely kivitelezésére fordítható legfőbb 300 000 eurós összeget.

4.4. A hálózat belső határoktól való távolsága, valamint az intézkedésnek a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt lehetséges hatása

- (37) A hazai ellátás különleges összetétele, és a múltban meghozott stratégiai döntések miatt, amelyek a kínálat sokszínűbbé tételét és a kőolajtól való függés csökkentését célozták, Olaszországban a főbb üzemanyagok között rendkívül magas a metán részaránya.
- (38) A következő táblázat összehasonlítja Olaszország helyzetét a többi európai országgal ⁽¹⁰⁾.

Ország	LPG-töltőállomások	Metán-töltőállomások
Ausztria	15	8
Belgium	625	8
Bulgária	36	0
Horvátország	16	1
Dánia	465	1
Finnország	3	5
Franciaország	1 962	12
Németország	396	356 (51 építés alatt)
Görögország	35	nincs adat
Írország	150	2
Olaszország	2 126	402
Luxemburg	12	5
Norvégia	31	4
Hollandia	2 200	9
Lengyelország	3 300	8
Portugália	140	5
Egyesült Királyság	1 254	13
Cseh Köztársaság	350	12
Oroszország	342	208
Szlovákia	25	4
Szlovénia	6	nincs adat
Spanyolország	39	10
Svédország	11	23
Svájc	14	27
Törökország	181	3
Ukrajna	nincs adat	87
Magyarország	40	3

⁽¹⁰⁾ Assogasliquididi Consorzio ECOGAS.

(39) A következő táblázat összehasonlítja az olasz tartományok helyzetét.

Tartomány	Metántöltő állomások
Valle d'Aosta	0
Piemonte	12 ⁽¹⁾
Liguria	7
Lombardia	29
Veneto	68
Friuli-Venezia Giulia	4
Trentino-Alto Adige	3
Emilia Romagna	81
Marche	44
Abruzzo	12
Molise	3
Toscana	51
Umbria	16
Lazio	13
Puglia	20
Campania	19
Basilicata	3
Calabria	1
Szicília	6
Szardínia	0
„Fehér kutak” (független töltőállomások, nem szerepelnek a tartományi adatoknál); minden típusú üzemanyag	[976]
Olaszország összesen	392

⁽¹⁾ Ha a két 'fehér kutak' is figyelembe vesszük, akkor Piemontban 14-re emelkedik a szám.

(40) A Piemonte Tartományban található 1 974 ⁽¹¹⁾ üzemanyagtöltő állomásból (1980-ban 3 753 létezett) 14 jogosult metán árusítására is, ezek közül 12 működik; ez utóbbiak közül hatot az utóbbi 25 évben építettek. A számuk Torino és Alessandria megyében a legmagasabb (6–6 állomás), ezt Cuneo és Novara megyék követik mindössze 1–1 állomással. Asti, Biella, Verbania és Vercelli nem rendelkeznek ilyen állomással.

(41) A tervezett költségvetés mindössze 33 töltőállomás létrehozását teszi lehetővé. A keresleti oldalon Piemontban körülbelül 5 500 metánüzemű jármű közlekedik (a teljes járműpark 0,16 %-a). Országos szinten körülbelül 330 000 a metánüzemű jármű, vagyis a járműpark 0,80 %-a.

(42) Ami a benzinkutak francia határhoz való közelségét és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt esetleges hatást illeti, az olasz hatóságok a következőkkel érveltek.

— A metánüzemű járművek hatótávolsága rendszeren 300 km; vagyis a metánnal való újratöltést szükségképpen a nyitvatartási időben elérhető eladópontra kell elvégezni (a hatályos olasz előírások kizárják az önkiszolgáló üzemeltetést).

— A területen húzódó metánvezetékek eloszlása erősen befolyásolja a töltőállomások elhelyezését, hiszen ezeknek a gazdasági jövedelmezőség miatt kis távolságra kell lenniük a legközelebbi metánvezetékhez. A tartományi hatóságok által bemutatott térképanyag bemutatja az olasz-francia határhoz legközelebb húzódó két metánvezeték nyomvonalát: 1. a „Val di Susa” metánvezeték, Salbertrandot köti össze Oulxon keresztül Bardonecchiával; 2. a „Val Chisone” metánvezeték, amely a Chisone folyó völgyét követi Roure és Cesana Torinese között (utóbbi Sestriere és Clavière között található félúton, a francia határnál). A két vezeték Sauze d'Oulxon keresztül van összekapcsolva.

— A piemontei tartományi hatóságok hangsúlyozzák, hogy a metánt árusító állomások egyáltalán nem versenytársai a létező vagy leendő francia benzinkutaknak és nem torzítják vagy fenyegetik torzítással a versenyt oly módon, hogy az EK-Szerződés 87. cikk (1) bekezdése értelmében veszélyeztetik a tagállamok közötti kereskedelmet. Épp ellenkezőleg, a piemontei metánmeghajtású járművek számának emelkedése – hála a határokon átlépő közlekedés gyarapodásának – a nem-olasz benzinkutak esetében is a metán-eladók helyek növekedését eredményezhetné Franciaországban és más tagállamokban.

(43) Összefoglalásként elmondható, hogy a leírt helyzet a piemontei metántöltő állomások minden határon átnyúló negatív hatását kizárja, és jelenleg egyszerűen helyi – pontosabban tartományi – hatást vetít előre, a jövőre nézve pedig lehetséges pozitív hatást.

4.5. A metánt árusító benzinkutak tulajdonjoga és az intézkedés kedvezményezettjeinek azonossága (a szállító és az üzemeltető közötti megállapodás természete)

(44) Az üzemanyag-szektor (árusítás) 1998-ban ⁽¹²⁾ liberalizálták.

⁽¹¹⁾ 2003. júniusi adat.

⁽¹²⁾ A 32/1998 sz. törvényerejű rendelet nyomán.

- (45) Minden vállalat engedélyt szerezhet, amely megfelel a szükséges szubjektív és objektív feltételeknek (biztonság, a szolgáltatások minimális szintje, környezetvédelem stb.). Az engedélyt az illetékes települési hivatal adja ki. Az intézkedés nem tesz különbséget a befektető nagysága vagy piaci ereje alapján, így egyaránt vonatkozik mind a nagy kőolajipari vállalatokra, mind a független üzemeltőkre, amelyek már jelen vannak a piacon, vagy szeretnének megjelenni. A költségvetés korlátai csupán 33 töltőállomás létrehozását teszik lehetővé; a kedvezményezettnek nyílt eljárás során kerülnek kiválogatásra (pályázati felhívás).
- (46) Az engedély birtokosa eldöntheti, hogy közvetlenül maga üzemelteti az állomást vagy harmadik félre (üzemeltető) bízta egy haszonbérleti szerződés alapján nem kevesebb, mint hat év (meghosszabbítható) időtartamra vagy egy üzemanyag-szállítói szerződés⁽¹³⁾ alapján.
- (47) Az engedély birtokosa lehet kőolajipari vállalat saját márkajelzéssel (ERG, Tamoil) vagy független vállalkozó (ún. retisti, hálózati vállalkozók). Az olasz hatóságok által bemutatott adatok alapján a létező benzinkutak kb. 65 %-a saját márkajelzéssel rendelkező kőolajipari vállalatok kezében van, míg a maradék 35 % a független vállalkozóké.
- (48) Ha egy olajtársaság az engedély birtokosa, mind tartományi, mind országos szinten legelterjedtebb az a modell, amelynél az állomás tulajdonosa az olajtársaság, de egy harmadik fél üzemelteti („Co/Do”); ebben az esetben a viszonteladó bérbé veszi az állomást, amelyet saját kockázatára üzemeltet és kizárólagos beszerzési megállapodás vagy haszonbérleti szerződés⁽¹⁴⁾ köti a szállítóhoz, aki egyben az engedély birtokosa. Ebben az esetben a töltőállomás a tulajdonos kőolajtársaság márkajelét viseli, amely minden szükséges átalakító és modernizáló befektetést megvalósít. Az üzemeltető a kőolajtársaságtól szerzi be az üzemanyagot, és az árut három-négy nap halasztással fizeti ki. Az üzemeltető, immáron mint az üzemanyagok (metán/LPG) kizárólagos tulajdonosa, szabadon megállapított áron adja tovább az üzemanyagot, de a társaság javasolhat eladási árat és/vagy megjelölhet egy maximális árat.
- (49) Piemontében csak tíz esetben alkalmazzák a „Co/Co”-modellt, amikor a kőolajtársaság tulajdonosa a benzinkútnak és egyben közvetlenül üzemeltetőt is biztosít hozzá. Egyetlen ilyen állomás sem ad el metánt.
- (50) A kőolajtársaság (tulajdonos és az engedély birtokosa) és az üzemeltető társaság közötti szerződést/megállapodást bejelentik az olasz Verseny- és Piacfelügyeleti Hatóságnál (Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato).
- (51) A töltőállomások maradék 35 %-ánál – ahol a viszonteladó egyben tulajdonos is („Do/Do”) – az üzemeltető (hálózati vállalkozó) szerződést köt egy kőolajipari társasággal a márkajelzés használatáról és az üzemanyagok kizárólagos beszerzéséről⁽¹⁵⁾.

5. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

- (52) Minden érdekelt fél, amely a 659/1999/EK rendelet⁽¹⁶⁾ 6. cikke (1) bekezdésének megfelelően elküldte észrevételeit, egyhangúan támogatja Piemonte Tartomány álláspontját a metán környezetvédelmi céllal való elterjesztésének szükségességéről a közlekedési szektorban.
- (53) Az OMV Erdgas a javasolt intézkedés környezetre gyakorolt jótékony hatását és a metánhasználat előmozdításának fontosságát hangsúlyozza, mint a környezetvédelmi politika egyik célkitűzését. A metán üzemanyagként való használata komoly átalakítási erőfeszítéseket eredményezett Európa vezető gépjárműgyártóinál (Fiat, Opel, Volvo, Renault, VW, Ford és Mercedes) és a haszongépjármű-szektor és jelentősen befolyásolja. A metánpiac ennek ellenére még nem ért el nagyon magas fejlettségi fokot, így további befektetésekre van szükség. Ebben az irányba az első lépés a töltőállomások megfelelő infrastruktúrájának fejlesztése, amely – tekintve, hogy egyelőre korlátozott számú metánüzemű jármű közlekedik Európában – még nem jövedelmező. A Bizottság 2001. november 7-én bemutatott irányelvjavaslata 2020-ig a metánnak a gépjárművek üzemanyagpiacából való 10 %-os részesedését tűzte ki célul⁽¹⁷⁾. Következésképp a metángáz-infrastruktúra létrehozásának támogatása igazoltnak és szükségesnek látszik. Az OMV Erdgas ezen kívül aláhúzza a Piemonte által tervezett intézkedés és a holland terv közötti alapvető különbséget, utóbbi ugyanis a német határon fekvő holland benzinkutaknak azért tervez támogatást nyújtani, hogy kompenzálja a határmenti tartományokban alkalmazott jövedékiadó-különbséget, és ily módon lehetővé tegye a holland töltőállomásoknak, hogy a határ túloldalán található német benzinkutakkal azonos feltételek mellett versenyezzenek. Piemonte esetében ez nem fordul elő.

⁽¹³⁾ Olaszul contratto di comodato, illetve contratto di somministrazione.

⁽¹⁴⁾ A holland precedensről szóló részekhez lásd a 17–22. pontot.

⁽¹⁵⁾ Olasz „contratto di convenzionamento”, az ilyen szerződések különböző, gyakran egyéves időtartamra kötöttek, mindenesetre öt évnél rövidebb időre.

⁽¹⁶⁾ Lásd a 2. lábjegyzetet.

⁽¹⁷⁾ Az ilyen észrevételeket – akkor is ha nem feltétlenül ért velük teljesen egyet – a Bizottság nem vizsgálta meg alaposabban, mivel az értékelés eredményeként a tárgyat képező intézkedés nem minősül állami támogatásnak.

(54) Észrevételeiben a német szövetségi kormány is rámutat a holland és az olasz eset közötti alapvető különbségre. Mindenekelőtt nyilvánvaló, hogy a „de minimis” szabály a Piemonte Tartomány által elfogadott intézkedés esetében nem alkalmazható, minden erről folytatott vita céltalan lenne. Másrészt a német kormány úgy véli, az intézkedés a környezetvédelmi célú állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatás hatálya alá esik és ennek fényében, deklarált céljának megfelelően kell értékelni (amelyet meg kell különböztetni a hatástól). A német kormány további érvelése nem különbözik az OMV Erdgasétól⁽¹⁸⁾.

(55) A BGW (Bundesverband der deutschen Gas- und Wasserwirtschaft), a Német Országos Gáz- és Vízgazdálkodási Szövetség üdvözlöi Piemonte Tartomány kezdeményezését és hasonló, a metán-üzemanyagpiac létrehozását célzó fejlesztéseket, és Németországban megvalósított akciókat mutat be. A fő érv, hogy az olaszországi metángázt árusító töltőállomások egyáltalán nem állnak versenyben a német benzinkutakkal, és semmilyen jel nem mutat arra, hogy torzítják vagy torzítással fenyegetik a versenyt, amely az EK-szerződés 87. cikk (1) bekezdése értelmében veszélyeztetné a tagállamok közötti kereskedelmet. Épp ellenkezőleg, a piemontei metánmeghajtású járművek számának leendő növekedése – hála a határokon átlépő közlekedés gyarapodásának – a német benzinkutak esetében is a metánelladó-helyek növekedését eredményezhetné, ami már önmagában is pozitív fejlemény. Érdemes megjegyezni, hogy Piemonte Tartomány hatósági ugyanígy érveltek Franciaország kapcsán.

6. ÉRTÉKELÉS

6.1. A támogatás jogszerűsége

(56) Az olasz hatóságok eleget tettek a Szerződés 88. cikke (3) bekezdésének alapján rájuk háruló kötelezettségnek, amikor a támogatási programot végrehajtás előtt bejelentették a Bizottságnak.

6.2. A támogatás megléte a 87. cikk (1) bekezdése értelmében

(57) Az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében „a közös piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja

a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”.

(58) A piemontei intézkedés állami támogatással (150 000 eurós hozzájárulások Piemonte Tartomány költségvetéséből) megvalósuló előnyt jelent bizonyos vállalkozások számára (az engedély birtokosai, a benzinkutak tulajdonosai). Ezért az intézkedés szelektív célzatú. Mindazonáltal azon bizonyítékok alapján, amelyeket az olasz hatóságok azután mutattak be, hogy a Bizottság határozott a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról, a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése alapján nem létezik tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás.

(59) Mindenesetre meg kell jegyezni, hogy az intézkedés veszélyeztethetné a kereskedelmet, ha létezne verseny a Piemonte Tartomány által támogatásban részesített töltőállomások és egy másik állam metántöltő állomásai között. Itt kell aláhúzni, hogy Franciaország az egyetlen tagállam, amellyel Piemonte Tartománynak közös határa van. A határ túlnyomó része magashegység, amelyet gépjárművel csak az alpesi hágókon vagy útdíjköteles autópálya-alagutakon lehet keresztezni. Ezen kívül a töltőállomásoknak csatlakozniuk kell a tartomány határain belüli gázvezetékekhez; amint már említettett, a Franciaország és Piemonte határához legközelebb eső vezetékek Bardonecchiánál, illetve Cesena Torinesénél szelik át az Alpokat, előbbi Franciaországból a frejus-i útdíjköteles alagúton, utóbbi a montgenèvre-i hágón keresztül érhető el. Az 1999/705/EK határozat tárgyát képező esettel szemben itt el sem képzelhető, hogy egy autóvezető alacsonyabb árú benzin beszerzésének céljával kelhet át a határon; annál is inkább, hiszen egy metánüzemű motor hatótávolsága (300 km) kisebb egy benzinüzemű gépjárműnél (legalább 600 km) és a metánnal való utántöltés kizárólag a töltőállomás nyitvatartási idejében történhet.

(60) Meg kell jegyezni továbbá, hogy az intézkedés akkor veszélyeztetné a kereskedelmet, ha egy vállalkozás több alkalommal is kapna támogatást, amelyből több metántöltő állomást építhetne. Ezzel kapcsolatban meg kell említeni, hogy költségvetési okok miatt csak 33 új állomás építése van tervbe véve. A támogatások nyilvános pályázati kiírás keretében lesznek odaítélve. A gyakorlatban csak a már működő benzinkutak fognak támogatást kapni, mivel egy töltőállomás soha nem lehetne nyereséges, ha kizárólag metánt ad el. A Piemonte Tartományban lévő 1 974 benzinkútból mindössze 10-et üzemeltet közvetlenül a tulajdonos társaság („Co/Co”), vagyis maga a kőolajipari társaság. A fennmaradó 1 964 töltőállomás kb. 35 %-át viszonteladók üzemeltetik, akik egyben a tulajdonosok is („Do/Do”), míg nagyjából 65 % az olajtársaság tulajdonában van, de egy harmadik fél üzemelteti („Co/Do”). Jelen esetben nem létezik olyan mechanizmus, amely az árszabályozási

⁽¹⁸⁾ A német kormány álláspontja alátámasztására a Bizottság már dokumentumait és programjait is idézi: „Az energiaellátás biztonságának európai stratégiája felé” c. zöld könyvet, az 1999/30/EK irányelvet a környezeti levegőben lévő különféle anyagokra vonatkozó határértékekről, az „Európai közlekedési politika 2010-re” c. fehér könyvet, a Civitas I és Civitas II közösségi K + F programokat (tisztább városi közlekedés), a Bizottság közleménye „a közúti közlekedés alternatív üzemanyagairól és a bioüzemanyagok használatának támogatásáról szóló intézkedéscsomagról” (COM(2001) 547 végleges).

rendszerre (ÁSZR) vonatkozó záradékhoz hasonlít, amelynek alapján a „Do/Do” és „Co/Do” modelleknél a támogatás ellentételezést jelent a kőolajipari társaságnak, amint ez az 1999/705/EK ⁽¹⁹⁾ határozat tárgyát képező esetben történt. Így csak a („Co/Co”) modell esetében kaphat ugyanaz a társaság többszöri támogatást. Feltételezve, hogy a 33 támogatást a létező „Co/Co”, „Do/Do” és „Co/Do” rendszerben működő benzinkutak részarányában osztják el, lehetetlen, hogy egy kőolajipari társaság több alkalommal jusson támogatáshoz. Ezen kívül említésre méltó, hogy a jelenlegi 14 metánt árusító töltőállomás közül egyik sem „Co/Co”-típusú. Ráadásul az olasz hatóságok vállalták, hogy az ilyen típusú töltőállomásoknak nem nyújtanak támogatást. Ilyen megfontolások alapján már elképzelhetetlen, hogy egy kőolajipari társaság több alkalommal kapjon támogatást és hogy ez az EK-Szerződés 87. cikke (1) bekezdése alapján kihatással lenne a tagállamok közötti kereskedelemre.

6.3. Következtetés

- (61) Az előzőek figyelembevételével a Bizottság azon a véleményen van, hogy a Piemonte Tartomány által bejelentett állami támogatás a földgázt üzemanyagként árusító

töltőállomások hálózatának bővítéséről nem képez állami támogatást az EK-Szerződés 87. cikke (1) bekezdésének értelmében,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az az intézkedés, amelyet Olaszország, Piemonte Tartomány szándékozik végrehajtani az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentéséért, a tartományi kormány 2002. november 11-i 67-7675 sz. rendeletével (DGR) nem minősül állami támogatásnak.

2. cikk

E határozat címzettje az Olasz Köztársaság.

Kelt Brüsszelben, 2003. november 26-án.

a Bizottság részéről

Mario MONTI

a Bizottság tagja

⁽¹⁹⁾ Lásd különösen a határozat 85. pontját.