

KOMISJA

DECYZJA KOMISJI

z dnia 16 czerwca 2004 r.

w sprawie pomocy udzielonej przy budowie rurociągu przesyłania propylenu pomiędzy Rotterdamem, Antwerpią i regionem Ruhry, notyfikowanej przez Belgię, Niemcy i Niderlandy

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

(notyfikowana jako dokument nr K(2004) 2031)

(Jedynie teksty w językach francuskim, niderlandzkim i niemieckim są autentyczne)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2005/170/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 88 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po zaproszeniu zainteresowanych stron do zgłaszania swych uwag zgodnie z powołanymi artykułami⁽¹⁾ i po uwzględnieniu tych uwag,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

(1) Począwszy od jesieni 2002 r., Komisja zawarła nieformalne kontakty z władzami niemieckimi i niderlandzkimi w sprawie pomocy państwa przy projekcie budowy odcinka niemieckiej i niderlandzkiej części rurociągu propylenu. Komisja wystosowała do władz niemieckich pismo w dniu 13 lutego 2002 r. i uzyskała na nie odpowiedź w piśmie z dnia 27

marca 2003 r. Następnie Komisja nawiązała również nieformalny kontakt z władzami belgijskimi. W piśmie z dnia 15 maja 2003 r. Europejskie Stowarzyszenie Wytwórców Produktów Naftowych (APPE) przekazało swój raport dotyczący omawianego projektu. Pismami z 24 lipca 2003 r., 4 września 2003 r. oraz 16 października 2003 r. władze niemieckie, niderlandzkie i belgijskie notyfikowały pomoc udzieloną w przypadających na nie częściach projektu. Wymienione dokumenty zostały zarejestrowane, odpowiednio, pod numerami N 355/03, N 400/03 i N 473/03.

(2) W piśmie z dnia 27 sierpnia 2003 r. Komisja zwróciła się do władz niemieckich o udzielenie uzupełniających informacji; władze niemieckie udzieliły odpowiedzi w pismach z 6, 15 i 28 października 2003 r.

(3) Na mocy decyzji K(2003) 4080 z dnia 11 listopada 2003 r. Komisja wszczęła procedurę przewidzianą w art. 88 ust. 2 Traktatu dotyczącą notyfikowanych działań. Jeszcze w dniu jej podjęcia decyzja została przekazana władzom niemieckim, niderlandzkim i belgijskim: procedury zostały zarejestrowane, odpowiednio, pod numerami C 67/03, C 68/03 i C 69/03. W pismach z 12, 18 i 22 grudnia 2003 r. władze niemieckie, niderlandzkie i belgijskie przedstawiły swe uwagi dotyczące wymienionej decyzji. Komisja zwróciła się o uzupełnienie informacji w piśmie z dnia 23 stycznia 2004 r., na które odpowiednie Państwa Członkowskie udzieliły odpowiedzi w pismach z 20 lutego, 27 lutego i 2 marca 2004 r.

⁽¹⁾ Dz.U. C 315 z 24.12.2003, str. 7.

- (4) Decyzja Komisji została ogłoszona w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* z dnia 24 grudnia 2003 r.⁽²⁾. Wszystkie zainteresowane strony przedstawiły Komisji swoje uwagi, które z kolei zostały przez nią przekazane władzom niemieckim, niderlandzkim i belgijskim. W pismach z 5, 29 i 11 marca 2004 r. kraje skomentowały te uwagi. Następnie strony przesłały informacje uzupełniające w pismach z 25 maja i 4 czerwca 2004 r.

2. SZCZEGÓŁOWY OPIS ŚRODKÓW

2.1. Informacje ogólne oraz beneficjent udzielonych pomocy

2.1.1. Propylen i przesyłanie propylenu

- (5) Propylen jako produkt pochodny ropy naftowej jest używany do wyrobu polimerów, które z kolei służą do produkcji tworzyw sztucznych. W Europie Zachodniej około 70 % całej produkcji propylenu to produkty uboczne wytwarzania etylenu. W tej sytuacji lokalizacja jednostek produkcyjnych często uwarunkowana jest rynkiem zbytu na etylen. Wielkość globalną zachodnioeuropejskiego rynku szacuje się na około 14,7 milionów ton w 2001 r., z czego połowa jest wykorzystywana w regionie, który byłby obsługiwany przez rurociąg. Szacunki co do wzrostu rynku propylenu w nadchodzących latach mieszczą się w granicach od 3,7 do 4,0%. Natomiast etylen charakteryzuje się wyraźnie niższym wzrostem, bo około 2%.

- (6) Obecnie każdego roku około 550 barek (o pojemności 1 500 ton każda) oraz 4 800 wagonów cystern (o pojemności 50 ton każdy) z propylenem przybywa do trójkąta Rotterdam-Antwerpia-Kolonia. Wobec tego spodziewany jest w tym regionie w 2010 r. niedobór w wysokości około 1,7 milionów ton propylenu. Pod wpływem zmian strukturalnych w sektorze chemicznym rurociąg powinien dostarczać w rzeczywistości 2,5 miliona ton propylenu.
- (7) Odnośnie do samego transportu z Rotterdamu na południe Limburgii i do zagłębia Ruhry dane są nieco różnicowane. W 1997 r. ilość propylenu przesyłanego wynosiła 93,4 miliona ton/kilometr, z czego około 4 miliony koleją oraz około 89,4 miliona barkami. Natomiast do 2010 r. całkowita wielkość około 1,5 miliona ton w ciągu roku musiałaby być przewieziona do zagłębia Ruhry, co stanowiłoby 750 barek rocznie. Całkowita ilość przewożona z Rotterdamu na południe

Limburgii wynosiłaby około 180 000 ton rocznie, co stanowi 900 wagonów cystern oraz 70 barek w ciągu roku.

2.1.2. Beneficjent

- (8) Beneficjentem przedsięwzięcia będzie European Pipeline Company BV (EPC), konsorcjum przedsiębiorstw chemicznych. Jego poprzednikiem jest European Pipeline Development Company (EPDC). Akcjonariuszami są BASF AG, Celanese Chemical Europe GmbH, Shell Nederland Chemie BV, DSM NV, Rütgers Chemicals AG, Sasol Germany GmbH, Veba Oil Refining & Petrochemicals GmbH, Westgas GmbH i SABIC Europe. Konsorcjum to rozporządza majątkiem niderlandzkim, 100 % majątku belgijskiej spółki zarządzającej EPDC Flanders NV oraz 49,9 % majątku niemieckiej spółki zarządzającej Propylenpipeline Ruhr GmbH (PRG)⁽³⁾. Spółka Landesentwicklungsgesellschaft Nordrhein-Westfalen (LEG)⁽⁴⁾ posiada pozostałe 50,1 %, nie ma jednak żadnych zobowiązań finansowych wykraczających poza jej udział w kapitale spółki. EPC oraz spółki belgijska i niemiecka, zarządzające majątkiem, utworzyły wspólne przedsiębiorstwo „European Pipeline Administration Company” (EPAC), któremu zostanie powierzone zarządzanie całością rurociągu.

2.1.3. Projekt rurociągu

- (9) Notyfikacje dotyczą rurociągu, który ma zapewnić przesyłanie propylenu z Rotterdamu do Oberhausen, do zagłębia Ruhry, przechodzącego przez Antwerpię, Tessenderloo, Geleen i Kolonię. Sieć taka będzie miała długość około 520 km. Trasa jego przebiegu, składająca się z dziewięciu odcinków, przebiega, na ile to możliwe, istniejącymi przewodami etylenu. Notyfikacja niemiecka dotyczy wyłącznie gałęzi łączącej Oberhausen, via Kolonia oraz granicę niderlandzką („Pilot 2”), gdzie łączy się z drugą gałęzią w północnej części zagłębia Ruhry („Pilot 1”). Oprócz inwestycji w budowę rurociągu jako takiego powstaną nowe powierzchnie magazynowe w portach niderlandzkim i belgijskim, a także w Duisburgu w Niemczech. Zgodnie z dyrektywą Rady 85/337/EWG z 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny wpływu wywieranego przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko⁽⁵⁾ beneficjent będzie przeprowadzał ocenę skutków oddziaływania całego rurociągu na środowisko.

⁽³⁾ Aktywa należą do spółek z ograniczoną odpowiedzialnością EPDC NL CV, EPDC BE CV i PRG GmbH & CoKG, gdzie udziałowcami są odpowiednio EPDC NL BV, EPDC BE BV i PRG GmbH.

⁽⁴⁾ Kraj Nadrenia Północna – Westfalia posiada 68,15 % udziałów LEG, WestLB posiada ich 22,25 %, a reszta udziałów należy do udziałowców prywatnych.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 175 z 5.7.1985, str. 40. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2003/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 156 z 25.6.2003, str. 17).

⁽²⁾ Patrz przypis 1.

- (10) Całkowity koszt inwestycji wyniesie 148,5 miliona EUR (patrz: tabela 1) ⁽⁶⁾.

pomoc ta pozwoli osiągnąć wewnętrzną stopę zwrotu (IRR) w wysokości 5,6% w ciągu 25 lat.

Tabela 1
Całkowity koszt inwestycji

(w milionach EUR)	
Odcinek	Koszt inwestycji
Niemcy, „Pilot 2”	67,134
Niderlandy	26,0
Belgia	55,4
Razem	148,5

- (11) Rurociąg jest zarządzany zgodnie z zasadami „dostępu osób trzecich do sieci” („open access/common carrier”) i „niskiego zysku”. Każdy zainteresowany producent lub użytkownik może korzystać z rurociągu bez jakiegokolwiek dyskryminacji. Wydajność tego rurociągu powinna być wystarczająca, aby zaspokoić spodziewany wzrost przez najbliższe 20 lat. Opłaty transportowe będą jednakowe dla wszystkich użytkowników, niezależnie od tego, czy są udziałowcami czy też nie. Będą one ustalone w zależności od liczby eksploatowanych odcinków.

- (12) Opłaty będą ustalone w sposób przejrzysty na poziomie porównywalnym z opłatami praktykowanymi w transporcie kolejowym i na drogach śródlądowych. W latach 2006–2008 [...] ^(*). Nie będzie rabatów od ilości. Aby utrzymać aktualne opłaty, co dwa lata przeprowadzane będzie badanie tych sposobów dostarczenia propylenu.

- (13) Co do nabywania prac i usług, firmy EPAC i PRG muszą przestrzegać procedur nabywania ustalonych przez ustawodawstwo dotyczące zamówień publicznych na poziomie wspólnotowym i państwowym.

2.1.4. Pomoc

- (14) Władze niemieckie zamierzają udzielić subwencji bezpośredniej pokrywającej 80% deficytu obliczonego w stosunku do normalnej rentowności („unrentierlichen investiven Kosten”) dla niemieckiej części rurociągu („Pilot 2”) przy górnym pułapie 50% całkowitych kosztów inwestycyjnych. Dopuszczalny koszt to koszt inwestycyjny obejmujący planowanie, budowę oraz pierwsze napełnienie, po odliczeniu nadwyżek w okresie pierwszych piętnastu lat na podstawie analizy uaktualnionych przepływów środków pieniężnych. Pomoc ta wyniosłaby 18 682 000 EUR. Zgodnie z wyliczeniami przekazanymi przez władze niemieckie

- (15) Niderlandy zamierzają przyznać subwencję w wysokości 4 000 000 EUR. Kwota ta byłaby niezbędna, aby doprowadzić rentowność niderlandzkiej części projektu do poziomu możliwego do zaakceptowania przez partnerów przemysłowych. Pomoc udzielana przez władze niemieckie i niderlandzkie ma charakter *ad hoc* i nie podlega określonymu programowi.

- (16) Zamierzeniem Belgii jest udzielić subwencji bezpośredniej w wysokości 2 919 480 EUR oraz zwolnienia od opłat za nieruchomości na okres pięciu lat, którą to korzyść szacuje się na 766 000 EUR. Całkowity koszt inwestycyjny w Belgii wyniósłby 55,4 miliona EUR, z czego władze belgijskie uznały 40 885 000 EUR za koszt dopuszczalny. Kwota 16 556 000 EUR została odliczona jako zysk z eksploatacji ⁽⁷⁾, co ostatecznie daje dopuszczalną kwotę 24 329 000 EUR. Władze belgijskie uznają, że pomoc wchodzi w zakres systemu pomocy udzielanej przez państwo, zatwierdzonego przez Komisję ⁽⁸⁾. System ten przewiduje pomoc rządu 12% na tego typu inwestycje, co odpowiada pomocy w wysokości 2 919 480 EUR. Koszty, które nie mogą podlegać pomocy w rozumieniu tego systemu, to koszty badań ogólnych, nabycia terenów oraz prowizje.

- (17) Pomoc belgijska była notyfikowana w celu uzyskania zabezpieczenia prawnego oraz dostarczenia Komisji zestawieniowego obrazu projektu inwestycyjnego, wraz z ogólną kwotą pomocową, jaka została udzielona.

- (18) Trzy Państwa Członkowskie uzależniły udzielaną pomoc od przestrzegania zasad „swobodnego dostępu” oraz „niedyskryminacji” przez okres 25 lat, czyli na okres gospodarczego funkcjonowania rurociągu. Przestrzeganie tych zasad zostało ustanowione w statucie EPMC; po upływie okresu 25 lat statut będzie mógł być w tym punkcie zmieniony wyłącznie przy jednomyślnej zgodzie wszystkich udziałowców.

- (19) Rozpatrywana jest możliwość udzielenia pożyczki przez EBI do kwoty 30% całkowitych kosztów projektu. Udziałowcy wniesliby 8 milionów EUR kapitałów własnych, pozostałe środki byłyby zapewnione przez banki. Jednocześnie udziałowcy muszą ponieść straty w pierwszych latach, tj. około 38 milionów EUR do 2008 r., co faktycznie oznaczałoby około 18 milionów EUR po uwzględnieniu odsetek i podatków.

⁽⁶⁾ Koszt inwestycyjny projektu „Pilot 1” będzie wynosił 50,5 miliona EUR, zaś udzielona pomoc wyniesie około 25 milionów EUR.

^(*) Informacje poufne.

⁽⁷⁾ Należy zauważyć, że takie zyski z eksploatacji stanowią produkcję netto pomniejszoną o amortyzację i odsetki od inwestycji.

⁽⁸⁾ Rozporządzenie w sprawie ekspansji gospodarczej w regionie flamandzkim, N 40/99 (Dz.U. C 284 z 7.10.2000, str. 8) oraz N 223/93 (Dz.U. C 282 z 20.10.1993, str. 4).

2.1.5. Większa europejska sieć rurociągów węglowodorów olefinowych

- (20) Raport w sprawie szerszej sieci rurociągów węglowodorów olefinowych, której częścią jest projekt omawianego rurociągu⁽⁹⁾, został dostarczony Komisji przez APPE. Aktualnie w Europie istnieje pięć odrębnych systemów etylenu, które nie są ze sobą połączone i nie mogą wobec tego tworzyć kompletnej sieci, a które łączą zaledwie około 50 % całkowitej zdolności. Jeśli chodzi o propylen, to istnieje szereg systemów indywidualnych wokół krajów Beneluksu. Globalna sieć węglowodorów olefinowych musiałaby połączyć te różne systemy i rozwinąć je. Raport przedstawia liczne mapy, na których pokazane są różne projekty budowy rurociągów, będących już w budowie lub projektowanych, które powinny umożliwić zbudowanie sieci globalnej.

2.2. Uzasadnienie udzielanej pomocy przedstawione przez władze niemieckie, niderlandzkie i belgijskie

- (21) Projekt może być uzasadniony względami ochrony środowiska, bezpieczeństwem transportu i polityką przemysłową.

2.2.1. Korzyści dla środowiska

- (22) Transport propylenu powinien rozwijać się bardzo mocno i zjawisko to akcentowałoby presję, jaką sytuacja ta wywiera na zwiększanie wydajności transportu drogą wodną i samochodową. Rurociąg ma właśnie na celu zmniejszenie tej presji oraz zapobieżenie powstawaniu wąskich gardeł. Zmniejszyłby on wydatnie korki na drogach.
- (23) Różnica w emisjach pochodzących z tradycyjnych środków transportu i przesyłania propylenu rurociągami kształtowałyby się według tabeli 2.

Tabela 2

Emisje

	Jednostka	Kolej	Barka	Razem	Rurociąg	Delta
Ładowność	t/km	7 100 000	158 200 000	165 300 000	165 300 000	
CO ₂	kg na t/km	312	6 960	7 237	4 496	2 741
NO _x	kg na t/km	1,99	124	126	5,12	121
CO	kg na t/km	0,14	6,33	6,47	0,5	5,97
VOC	kg na t/km	0,07	6,33	6,4	0,17	6,23
SO ₂	kg na t/km	0,14	9,49	9,63	2,15	7,48

- (24) Inne redukcje emisji wynikałyby z faktu, że rurociąg pozwoliłby zrealizować nowe inwestycje w miejscach wymagających mniejszych przewozów węglowodorów olefinowych.

2.2.2. Bezpieczeństwo transportu i korki

- (25) Rurociąg pozwoliłby w sposób wyraźny poprawić bezpieczeństwo transportu. Propylen należy do najwyższej klasy ryzyka. Bez takiego rurociągu wzrost obrotów na rynku propylenu pociągnąłby za sobą znaczny wzrost innych form transportu propylenu oraz stworzyłby problemy w zakresie bezpieczeństwa i związanego z tym zatłoczenia dróg.
- (26) W Niderlandach niepokój budzi przede wszystkim transport barkami oraz koleją. Rozwój transportu kolejowego stwarza problemy bezpieczeństwa na całej drodze kolejowej oraz przy przeładunku propylenu. Rurociąg natomiast pozwoliłby zmniejszyć to ryzyko, głównie dzięki zmniejszeniu ilości niezbędnych manewrów na stacjach kolejowych oraz przy przeładunku propylenu. Stacja

Venlo jest jednym z miejsc najbardziej zagrożonych na trasie kolejowej pomiędzy Rotterdamem i Geleen. Rozwiązanie tego problemu wymagałoby przemieszczenia stacji, co wiąże się z przybliżonym kosztem w wysokości 134 milionów EUR. Natomiast budowa rurociągu czyni taką przeprowadzkę mniej konieczną.

- (27) Niderlandy szacują uzyskaną bezpośrednią efektywność społeczną (bezpieczeństwo transportu, zmniejszenie emisji oraz zmniejszenie hałasu) udzielonej pomocy na 12 %.

2.2.3. Polityka przemysłowa oraz uwagi dotyczące zatrudnienia

- (28) Rurociąg nabiera znaczenia strategicznego dla sprawności funkcjonowania przemysłu chemicznego w omawianym regionie. Badanie przeprowadzone w 1998 r. wskazało brak odpowiedniej infrastruktury jako główny czynnik utrudniający konkurencyjność. Inną sytuacją jest w Stanach Zjednoczonych, gdzie istnieje mocno rozbudowana sieć. Rurociąg poważnie pozwoliłby na większą elastyczność transportu, ponieważ służy on jako miejsce magazynowania, a jednocześnie jest bezpośrednio dostępny i znajduje się w pobliżu wszystkich użytkowników. Zmniejszyłby on również niepewność zaopatrzenia klientów w propylen, która jest związana z zakłóceniami produkcji w piecach do krakowania w fazie gazowej.

⁽⁹⁾ The Development of a European Olefins Pipelines Network and Its Benefits (Rozwój europejskiej sieci rurociągów węglowodorów olefinowych oraz korzyści stąd płynące), maj 2003 r.
<http://www.petrochemistry.net/templates/shwPressroom.asp>
 TID=4&SNID=16

- (29) W 1999 r. chemiczny przemysł surowcowy zatrudniał 5 233 pracowników w regionie Emscher-Lippe w Niemczech. Około 1 906 pracowników zależałyby ściśle od produkcji na bazie propylenu: 1 506 w przemyśle surowcowym oraz 400 w przemyśle przetwórczym tworzyw sztucznych. Bez rurociągu przesyłania propylenu potencjał tego regionu byłby wykorzystany najwyżej w 50%. Ekspertyza pozwoliła oszacować liczbę miejsc pracy w regionie Emscher-Lippe zarówno w razie wybudowania rurociągu, jak i bez. Jeśli chodzi o przemysł surowcowy, realizacja projektu pozwoliłaby stworzyć 658 stanowisk pracy do 2010 r., bez efektów mnożnikowych. W całości przemysłu chemicznego byłoby to 2 697 miejsc pracy. W liczbach bezwzględnych zatrudnienie zmniejszałoby się mimo wszystko, lecz w tempie wolniejszym, dzięki istnieniu rurociągu.
- (30) W 2002 r. w przemyśle chemicznym na południu Limburgii było zatrudnionych około 9 740 osób. Od 500 do 550 spośród nich pracowało tam w produkcji propylenu oraz w produkcji i przetwórstwie produktów pochodnych polipropylenu.

3. UZASADNIENIE WSZCZĘCIA PROCEDURY PRZEWIDZIANEJ W ART. 88 UST. 2 TRAKTATU

- (31) W swej decyzji o wszczęciu postępowania przewidzianego w art. 88 ust. 2 Traktatu Komisja przedstawiła powody, dla których omawiane środki powinny zostać uznane za pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu oraz wyjaśniła niektóre wątpliwości co do ich zgodności z tym Traktatem. W rzeczywistości pomoc nie zostałaby objęta wspólnotowymi ramami zarządzania pomocą świadczoną przez państwo w dziedzinie ochrony środowiska⁽¹⁰⁾ (niżej nazywanych „ramami pomocy w dziedzinie ochrony środowiska”) ani wytycznymi w sprawie pomocy państwa o przeznaczeniu regionalnym⁽¹¹⁾, ani innymi wytycznymi lub ramami ustalonymi przez Komisję. Omawiana sprawa różni się także od innych pomocy przyznanych na rzecz projektów w dziedzinie infrastruktury transportu, które uzyskały zgodę Komisji. Jeśli idzie o kryteria ogólne obowiązujące w dziedzinie oceny pomocy państwa, Komisja stwierdziła, że konieczność pełnej kwoty oraz proporcjonalność pomocy nie były jasne. Niektóre spośród istniejących rurociągów zostały sfinansowane całkowicie z zasobów prywatnych. Co więcej, wysokość pomocy udzielanej w poszczególnych częściach projektu jest różna; i tak, jest ona względnie duża zwłaszcza w części niemieckiej. Niektóre stawiane zasadnicze pytania dotyczyły przyjętych założeń co do podstawy obliczeń rentowności. Komisja postawiła pytanie, czy nie ma przypadkiem zniekształceń niesłusznie przypisywanych konkurencji, a w szczególności pomiędzy przedsiębiorstwami chemicznymi uczestniczącymi bezpośrednio w projekcie i innymi przedsiębiorstwami sektora chemicznego oraz przemysłem z nimi związanym,

a także pomiędzy przemysłem chemicznym omawianego regionu i przemysłem innych regionów Wspólnoty.

4. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

- (32) Komisja otrzymała uwagi ze strony Deutsche Bahn oraz dwóch konkurentów przemysłu chemicznego.
- (33) Firma Deutsche Bahn potwierdziła analizę Komisji i stwierdziła, że pomoc godzi w jej interesy, ponieważ dostarczanie propylenu rurociągiem zastąpi transport kolejowy, co spowoduje stratę obrotów o około 13 milionów EUR rocznie. Następną stratą obrotów zostanie poniesiona w zakresie, w jakim producentom propylenu działającym na południu Niemiec rozwiązane zostałyby umowy dostawy z użytkownikami zagłębia Ruhry. Firma Deutsche Bahn podała liczne przykłady strat w obrotach spowodowanych budową rurociągów.
- (34) Pierwszy konkurent wypowiedział się pozytywnie co do rozwoju infrastruktury rurociągów przesyłania węglowodorów olefinowych w Europie, ale nie jest przekonany, że omawiany projekt uzasadnia pomoc, jaka została mu udzielona. Po pierwsze, rurociąg będzie dostarczać tylko jakość „polimerową”, a nie chemiczną lub „rafineryjną”, gdzie zawartość propylenu jest mniejsza. Jakość polimerowa stanowi tylko 60% rynku. Ażeby uzyskać dostęp do nowego rurociągu, producenci jakości chemicznej będą musieli przystać na wysokie inwestycje, by móc dorównać poziomem swych wyrobów jakości polimerowej. Po drugie, brak sieci rurociągów doprowadzania propylenu w Europie nie może uzasadniać słabej konkurencyjności przemysłu chemicznego, gdyż opłaty będą porównywalne z opłatami za inne środki transportu. Rurociąg stanie się konkurencją dla tych środków, pomoc zatem zniekształci konkurencję z przedsiębiorstwami, które już realizują poważne inwestycje w wyselekcjonowanych miejscach, nabrzeżach itp. Po trzecie, transport barkami i koleją wykazał swe zalety ze względu na ochronę środowiska. I po czwarte, rurociąg może skutkować przesunięciem inwestycji z okolic nadbrzeżnych krajów Beneluxu w stronę – na przykład – Niemiec.
- (35) Drugi z konkurentów przyjmuje zasadę, zgodnie z którą transport węglowodorów lekkich za pomocą rurociągów jest interesujący z punktu widzenia efektywności i bezpieczeństwa, a dobra infrastruktura zachęca do inwestowania i tworzenia miejsc pracy w rejonach, przez które takie rurociągi będą biegły. Zwraca on jednak uwagę na fakt, że aktualnie ilość propylenu przewożonego z zachodu na wschód nie stanowi warunku wystarczającego do inwestowania w ten projekt budowy rurociągu. Aby udzielenie pomocy mogło być uzasadnione, należałoby dodać dodatkowe wielkości na każdym końcu rurociągu: zużycie propylenu w Limburgii niderlandzkiej

⁽¹⁰⁾ Dz.U. C 37 z 3.2.2001, str. 3.

⁽¹¹⁾ Dz.U. C 74 z 10.3.1998, str. 9.

oraz od strony niemieckiej rurociągu, a także produkcję propylenu w rejonie nadbrzeżnym. Na zasadzie kontrastu, firma SABIC zapowiedziała rozwój urządzenia krakingowego w Limburgii niderlandzkiej, co zmniejszyłoby ilość propylenu przewożonego z rejonu Antwerpia-Rotterdam-Amsterdam (ARA) na wschodnią stronę rurociągu. Bez podjęcia inwestycji w produkcję propylenu w rejonie ARA rurociąg pozostałby nie w pełni wykorzystany.

5. UWAGI WŁADZ NIEMIECKICH, NIDERLANDZKICH I BELGIJSKICH

5.1. Uwagi wspólne dla trzech Państw Członkowskich

(36) Trzy Państwa Członkowskie potwierdzają znaczenie projektu odnośnie do ochrony środowiska, bezpieczeństwa na drogach oraz na płaszczyźnie przemysłowej. Podkreślają one, iż rurociąg będzie eksploatowany zgodnie z zasadami „swobodnego dostępu”, niedyskryminacji oraz „wspólnego przewoźnika”.

(37) Selekcja beneficjentów w drodze przetargu nie była możliwa, ponieważ niektóre firmy petrochemiczne uczestniczyły bezpośrednio w projekcie jako właściciele niektórych już istniejących odcinków rurociągów. Procedura taka zresztą nie byłaby ekonomicznie uzasadniona. Naruszenie zasad konkurencji w danym wypadku jest wykluczone, ponieważ każda firma może przyłączyć się do konsorcjum.

5.2. Uwagi Niemiec

(38) Niemcy kładą nacisk na fakt, że pomoc publiczna nie stanowi pomocy państwa, ponieważ nie powoduje korzyści selektywnych. Rurociąg musi być traktowany jak infrastruktura transportowa, na wzór innych projektów tego rodzaju, co byłoby zgodne z poprzednimi decyzjami Komisji⁽¹²⁾. Projekt został wdrożony ze względów związanych z polityką ekologiczną oraz przemysłową, a pomoc nie jest zwykłą reakcją na inicjatywę prywatną. Nadto fakt, że inne sposoby transportu, czyli transport śródlądowy i kolejowy, są finansowane przez władze publiczne, został wzięty pod uwagę w decyzji udzielenia pomocy projektowi.

(39) Ponadto Niemcy oceniają, że celem projektu jest organizacja transportu propylenu na różne sposoby. Z tego

powodu omawiane przedsięwzięcie mieści się w zakresie stosowania art. 73 Traktatu.

(40) Pomoc przyniosłaby wewnętrzną stopę zwrotu projektu w Niemczech w wysokości 5,6 %. Większa stopa zwrotu byłaby nieosiągalna: jeśli bowiem przychody przekraczałyby prognozy w ciągu pierwszych 15 lat, odpowiednia kwota zostałaby odebrana beneficjentowi. Niemcy podkreślają, że przedsiębiorstwa mające bezpośredni udział w projekcie nie korzystają z dysproporcjonalnego przywileju, gdyż każdy potencjalny użytkownik będzie miał dostęp do urządzeń w warunkach niedyskryminacji. Co więcej, nawet przedsiębiorstwa działające w innych gałęziach gospodarczych mogą przystąpić do konsorcjum. Rurociąg pozostaje własnością przedsiębiorstwa po upływie 15 lat, ale nie czerpie ono z tego żadnej korzyści.

(41) Ponieważ rurociąg stanowi część sieci na skalę europejską, zakłócenia konkurencji w przemyśle chemicznym w innych regionach Wspólnoty w tym wypadku nie wystąpią.

5.3. Uwagi Niderlandów

(42) Niderlandy zwracają uwagę, iż w latach 1990 przemysł produkujący etylen i propylen w Europie północno-zachodniej, który był eksporterem netto, stał się importerem netto na skutek silnej konkurencji, w szczególności ze strony krajów azjatyckich. Rynek etylenu i propylenu północno-zachodniej Europy jest obecnie rynkiem zamkniętym ze względu na brak niezależnych urządzeń transportowych, magazynów i służących do przeładunku. Projekt będący beneficjentem pomocy mógłby zmusić sektor do otwarcia rynku. Niderlandy dostarczyły mapę, na której są oznaczone przykładowe miejsca nadbrzeżne usytuowane w całej Europie, które mają możliwości dostarczania, strukturalnie lub tymczasowo, propylenu przez rurociąg.

(43) Niderlandy przywołują swoje wyliczenie stopy zwrotu subwencji dla społeczeństwa w wysokości 12 %. Oprócz wyliczenia wewnętrznej stopy zwrotu projektu (6,19 %), strona niderlandzka zwraca uwagę, że stopy zwrotu konkurencyjnych środków transportu są również słabe, ponieważ zawierają się w granicach 1–8 %, zależnie od rodzaju środka transportu. Niderlandy stwierdzają również, że pomoc mogłaby być uznana za zgodną z art. 87 ust. 3 lit. b) Traktatu, ponieważ chodzi tu o ważny projekt leżący we wspólnym interesie europejskim.

5.4. Uwagi Belgii

(44) Belgia dodaje do uwag ogólnych, że pomoc przez nią notyfikowana mieści się w systemie zatwierdzonym przez Komisję oraz że stanowisko Komisji, zgodnie z którym pomoc ta nie wchodzi w zakres ram pomocy w dziedzinie ochrony środowiska, nie jest zgodne z poprzednią opinią wydaną w sprawie stosowania belgijskiego systemu pomocowego.

⁽¹²⁾ W szczególności N 517/98 UK, subwencje na terminal europejski przewoźny kolejowego Galles du Sud, Wielka Brytania (Dz.U. C 81 z 24.3.1999, str. 8), N 121/99 AT, pomoc na rzecz transportu łączącego (Dz.U. C 245 z 28.8.1999, str. 2), N 208/00 NL, system udzielania pomocy na rzecz publicznych terminali lądowych (Dz.U. C 315 z 4.11.2000, str. 22) oraz N 649/01 UK, subwencja na rzecz urządzeń przewoźnych, projekt portu Rosyth (Dz.U. C 45 z 19.2.2002, str. 2).

5.5. Komentarze do uwag przedstawionych przez zainteresowane strony

- (45) W odniesieniu do uwag przedstawionych przez Deutsche Bahn, trzy Państwa Członkowskie podkreślają, iż subwencja będzie wykorzystana wyłącznie na infrastrukturę rurociągów, nie zaś na transport we właściwym tego słowa znaczeniu oraz że opłaty będą ustalane w oparciu o opłaty stosowane w przypadku konkurencyjnych środków transportu. Opłaty te będą przejrzyste i zachowają charakter niedyskryminujący. Użytkownicy propylenu, którzy już zainwestowali w infrastrukturę transportu wodnego lub kolejowego, nie znajdują się w niekorzystnej sytuacji, ponieważ użytkownicy rurociągu sami ponoszą odpowiedzialność za podłączenie. Co więcej, większość inwestycji niezbędnych do transportu drogą wodną lub koleją nie jest przystosowana wyłącznie do przewozu propylenu, ale może służyć także do transportu innych gazów płynnych. I wreszcie, Deutsche Bahn ma możliwość uczestnictwa w EPDC. Powodzenie projektu budowy rurociągu może mieć znaczenie dla Deutsche Bahn, ponieważ otwiera to możliwości realizacji wewnętrznych dostaw propylenu w kraju.
- (46) Z kolei odnosząc się do uwag pierwszego z konkurentów, trzy Państwa Członkowskie zwracają uwagę, iż propylen polimerowy jest jedyną substancją nadającą się do każdego zastosowania. Jakość „rafineryjna” jest bardzo rzadko stosowana w chemii ze względu na wysoką zawartość propanu, który wydziela się podczas trwania tego procesu i który musi zostać przetworzony; zresztą jest bardzo mało producentów propylenu jakości chemicznej i „rafineryjnej”. Obserwuje się tendencję wzrostową, jeśli idzie o użytkowanie propylenu polimerowego w nowych chemicznych technologiach produkcyjnych. Kwestia jakości była przedmiotem pogłębionej dyskusji, dzięki grupie roboczej powołanej przez ministerstwo gospodarki Landu Nadrenii Płn. – Westfalii. I tak, rurociąg otwiera europejski unikalny rynek propylenu.
- (47) Odnośnie do uwag drugiego spośród konkurentów, trzy Państwa Członkowskie podkreślają, iż wszystkie wartości zamierzone, tak udziałowców, jak i niezależnych rzeczoznawców, wykazują nierównomierny wzrost popytu na propylen w najbliższym dziesięcioleciu. W konsekwencji problem polega raczej na uniknięciu wąskiego gardła w wydolności obecnie użytkowanych środków transportu. Propylen wytwarzany przez urządzenia krakingowe, w które SABIC zamierza zainwestować, został włączony do wyliczeń rentowności rurociągu. Aktualnie inwestycja ta jest rozważana, lecz nie powinno mieć to wpływu na ogólne koszty projektu rurociągu. W rzeczywistości, jeżeli SABIC zrealizuje swój projekt, przedsiębiorstwo Geleen będzie jeszcze bardziej potrzebowało rurociągu, aby zapewnić elastyczność operacyjną w razie zaistnienia nieprzewidzianego zaburzenia procesu

produkcyjnego lub spożycia. Co więcej, urządzenia krakingowe są aktualnie rozbudowywane w Terneuzen; zostały one wprowadzone w 2002 r. i dostarczają użytkownikom 300 kte od Antwerpii do Rotterdamu. Rurociąg stwarza całkowicie nowe perspektywy inwestycyjne dla użytkowników propylenu, niezależnie od usytuowania dostawców. Ponadto, aktualnie działające rurociągi należą zaledwie do niewielkiej liczby przedsięwzięć.

6. OCENA

6.1. Istnienie pomocy państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu

- (48) Publiczne finansowanie budowy lub zarządzania infrastrukturą transportu nie zawsze musi być traktowane jako pomoc w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu. Jednakże jeżeli organ zarządzający infrastrukturą prowadzi działalność gospodarczą, pomoc może przynieść konkurencyjną korzyść beneficjentowi. I tak, zarówno EPC, jak i jego akcjonariusze prowadzą działalność gospodarczą. Pod tym względem sprawa okazuje się bardzo zbliżona do sprawy dotyczącej rurociągu paliwowego dla samolotów w Atenach⁽¹³⁾. Subwencja państwowa pozwala konsorcjum na wybudowanie i eksploatację urządzenia przez okres 25 lat bez konieczności ponoszenia całości kosztów tego przedsięwzięcia. Należy zauważyć, co następuje:
- a) wymienione państwa nie zastosowały otwartego przetargu na budowę i eksploatację rurociągu. Odnośne władze państwowe ograniczyły się do odpowiedzi na inicjatywę prywatną;
- b) rurociąg jest amortyzowany przez okres 25 lat, a ustalone warunki dotyczące udzielenia pomocy stosują się na okres 15 lub 25 lat, lecz ostatecznie rurociąg stanie się własnością firm zarządzających majątkiem;
- c) udział w spółce rurociągowej jest w zasadzie otwarty dla wszystkich firm, ale w praktyce tylko wytwórcy propylenu i etylenu uczestniczą w niej bezpośrednio;

⁽¹³⁾ Sprawa N 527/2002. Chodzi o pomoc inwestycyjną w wysokości 35% na rurociąg doprowadzający naftę od morza do międzynarodowego lotniska w Atenach. Rurociąg ten należy do sektora państwowego, jest jednak eksploatowany przez konsorcjum, w którym lotnisko, Olympic Airways oraz trzy spółki naftowe są udziałowcami. Komisja uznała tę pomoc za dopuszczalną zgodnie z ramami pomocy w dziedzinie ochrony środowiska (Dz.U. C 148 z 25.6.2003, str. 11).

- d) firma powinna funkcjonować według „zasady niskiego zysku”. Pomoc umożliwia faktycznie uzyskanie wewnętrznej stopy zwrotu w wysokości 5,6 % dla części niemieckiej. Struktura taryfowa powinna być dostosowywana do zmian w opłatach stosowanych przez konkurencyjne środki transportu. W konsekwencji wyższa stopa zwrotu nie może zostać wykluczona.
- (49) Z tych względów istnieje selektywne uprzywilejowanie EPC w stosunku do innych przedsiębiorstw, które mogłyby wziąć udział w projekcie, oraz w stosunku do konkurentów oferujących usługi transportu zastępczego. W konsekwencji w danym przypadku chodzi o inicjatywę prywatną, subwencjonowaną przez państwo. Jest rzeczą niewątpliwą, że pomoc zakłóca wymianę pomiędzy Państwami Członkowskimi. Beneficjentami są tu wielkie firmy, z których wszystkie są aktywne na rynku światowym. Co więcej, projekt dotyczy działalności transportowej realizowanej pomiędzy zainteresowanymi Państwami Członkowskimi.
- (50) Niemcy, Niderlandy oraz Belgia podporządkowały się obowiązkowi notyfikacji pomocy, jaki na nich spoczywa na mocy art. 88 ust. 3 Traktatu. Komisja stwierdza, że całkowity koszt inwestycji jest wyższy niż 25 milionów EUR oraz że cała pomoc przekracza ekwiwalent subwencji brutto o 5 milionów EUR. W konsekwencji, nawet jeśli udzielona przez Belgię pomoc była objęta zatwierdzonym systemem pomocy, obowiązek notyfikacji pomocy przewidziany w pkt 76 ram pomocy w dziedzinie ochrony środowiska ma zastosowanie.

6.2. Zgodność omawianej pomocy

- (51) Pomoc została przyznana w celu wspierania działalności transportowej. Doprowadzanie propylenu rurociągiem nie może być uznane za dostosowanie procesu produkcyjnego tego produktu; jest to usługa odrębna. Stwierdza się więc, iż rurociąg będzie wybudowany przez nowe podmioty prawne, powołane w jedynym celu, jakim jest świadczenie usług dostarczania propylenu. Pomimo że udziałowcy EPC produkują i przetwarzają propylen, nowa działalność przede wszystkim stwarza konkurencję na rynku transportowym.
- (52) Zasady regulujące zgodność pomocy państwa na mocy ustępu Traktatu poświęconego transportowi nie mają zastosowania. W rozumieniu art. 73 Traktatu zgodna z Traktatem jest pomoc, która odpowiada potrzebom koordynacji transportu. Jednakże art. 80 Traktatu stawia ograniczenie postanowieniom tego ustępu stwierdzając, że „postanowienia niniejszego tytułu stosują się do transportu kolejowego, drogowego i śródlądowego”. W konsekwencji art. 73 nie ma zastosowania w przypadku omawianej inwestycji.
- (53) Pomimo różnorodnych korzystnych skutków pomocy, żadna z zasad normujących zgodność pomocy państwa, które zostały ustalone przez Komisję na podstawie art. 87 ust. 2 i 3, nie ma zastosowania. Jedynie niewielka część inwestycji mieści się w rejonach objętych pomocą, a odpowiednie władze nie wystąpiły o zezwolenie z tytułu wytycznych dotyczących pomocy państwa na cele regionalne. Ramy pomocy w dziedzinie ochrony środowiska również nie mają zastosowania w danym wypadku. Dostarczanie propylenu rurociągiem powoduje mniej zanieczyszczeń niż inne środki transportu, eksploatowane przez konkurencję, nawet w wypadku kolei czy żeglugi śródlądowej. W konsekwencji następuje tu wyraźne zmniejszenie zanieczyszczeń. W zasadzie Komisja nie zezwala jednak na udzielanie pomocy inwestycjom, które pociągają za sobą zmniejszenie zanieczyszczeń konkurencji beneficjentów pomocy. Uważa ona raczej, że słuszna jest pomoc państwa w pewnych okolicznościach, gdy korzystający z pomocy zmniejsza zanieczyszczenia generowane przez niego samego.
- (54) Z powyższych powodów Komisja dokonała oceny środka bezpośrednio na podstawie art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu. W rozumieniu tych postanowień, za zgodną ze wspólnym rynkiem można uznać pomoc przeznaczoną na ułatwianie rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych, o ile nie zmienia ona warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem. Zastosowanie rurociągu, który przejmuje część transportu dokonywanego drogą kolejową, drogi lądową lub śródlądową, jest działalnością gospodarczą.
- (55) W dziedzinie infrastruktury transportu Komisja przyjęła już, iż pomoc może zostać przyznana, jeżeli rynek nie zapewnia społeczeństwu infrastruktury transportu publicznego niezbędnej dla zapewnienia stałej mobilności⁽¹⁴⁾. Jeśli chodzi o urządzenia dostępne na warunkach niedyskryminujących dla wszystkich użytkowników już działających i potencjalnych, Komisja przyjęła możliwość pomocy sięgającej 50 % całkowitych kosztów projektu. Przesyłanie propylenu rurociągiem, na wzór projektów infrastruktury transportu omówionych w motywie 38, zmniejsza emisję i jest bezpieczniejsze od innych środków transportu. Przyczyni się ponadto do zmniejszenia zatłoczenia dróg. Co więcej, Komisja zgadza się z władzami niderlandzkimi, belgijskimi i niemieckimi, uznając, iż poza korzyściami projektu na płaszczyźnie ochrony środowiska oraz w dziedzinie przemysłu projekt ten wykazuje również znaczenie strategiczne dla przemysłu chemicznego w omawianym regionie. Projekt byłby także korzystny dla producentów propylenu w innych regionach Wspólnoty, gdzie podaż propylenu wykazuje nadwyżki, ponieważ ułatwia on sprzedaż wytwarzanych przez nich produktów. Żaden konkurent z innych regionów wspólnego rynku nie zaprzeczył, w ramach procedury, istnieniu tych korzystnych skutków.

⁽¹⁴⁾ N 649/01 UK, Freight Facilities Grant scheme, patrz: przypis 12.

- (56) Zakłócenia konkurencji na rynku propylenu są ograniczone z uwagi na swobodny dostęp wszystkich konkurencyjnych podmiotów do rurociągu. Przestrzeganie tej zasady jest zagwarantowane na 25 lat, czyli na okres amortyzacji rurociągu, którego wydajność powinna normalnie wystarczyć na uniknięcie wąskich gardel przez najbliższe 20 lat.
- (57) Pomoce notyfikowane mogą być uznane za niezbędne i dostosowane do założonych celów. W przypadku ich braku stopa zwrotu z inwestycji byłaby zbyt niska, a projekt nie zostałby zrealizowany. Trzeba zresztą również wykazać, iż subwencja jest ograniczona do poziomu, który pozwoliłby tylko uzyskać normalną wewnętrzną stopę zwrotu (IRR) inwestycji dla omawianych przedsiębiorstw. W tego rodzaju wypadkach IRR powinien być obliczany dla całości projektu (zawierającego „Pilota 1”), a nie dla poszczególnych jego części, ponieważ są one mocno powiązane ze sobą i byłoby nielogiczne inwestować w jedną część, pomijając pozostałe. Jeżeli rurociąg byłby realizowany tylko częściowo, przewidywany przepływ propylenu byłby mniejszy, a to dałoby w efekcie niższy IRR i spowodowało mniejsze korzyści na płaszczyźnie ochrony środowiska, bezpieczeństwa oraz na płaszczyźnie przemysłowej. Szacunki dla całości projektu pozwalają uzyskać IRR w wysokości 6,19% w przeciągu 25 lat, ale stopa ta wyniosłaby zaledwie 2,75%, jeżeli obliczenia dotyczyłyby 15 lat. Przy braku subwencji stopa ta wyniosłaby 3,80% i -0,24%. Założenia poczynione na podstawie obliczeń są realistyczne i racjonalne, nawet jeśli uwzględnić uwagi zainteresowanych stron w tej kwestii. Nawet stopa 6,19% może być uznana za równą lub mniejszą od normalnej stopy zwrotu dla tego rodzaju projektu. Dla innych systemów rurociągów chemicznych i naftowych w Europie IRR po uiszczeniu podatku mieści się w granicach 9–13% w okresie 25 lat. Podobne systemy w Stanach Zjednoczonych wykazują nieco wyższy IRR, tj. 11–15%. Stopy zwrotu dla elektrowni i innych urządzeń tego typu zawierają się w przedziale 10–13% dla krótszych okresów, na przykład 15 lat. Oczekiwania przemysłu chemicznego co do nowych urządzeń chemicznych wynoszą ponad 15%, podczas gdy stopy zwrotu tych urządzeń przejawiają niższą tendencję (9–15%), zależnie od rodzaju urządzenia i systemu podatkowego. Co więcej, obliczony IRR przekracza średnią stopę zwrotu transportu kolejowego (1–3%) i transportu drogowego luzem (3–4%), lecz jest porównywalny ze stopą dla transportu produktów chemicznych w żegludzie śródlądowej (7–8%).
- (58) Zakłócenia w konkurencji pomiędzy przedsiębiorstwami uczestniczącymi bezpośrednio w projekcie i innymi przedsiębiorstwami chemicznymi, a także z pozostałymi sektorami związanymi, mają charakter ograniczony. Przede wszystkim rurociąg będzie użytkowany przez większą liczbę przedsiębiorstw, a nie tylko przez te, które są udziałowcami konsorcjum. Duża ilość propylenu będzie użytkowana przez zintegrowane jednostki przemysłu chemicznego, gdzie produkty pochodne są od razu wprowadzane do pozostałych procesów produkcyjnych wykorzystywanych przez inne przedsiębiorstwa, w tym również przez MŚP. Po drugie, każda firma może przystąpić do konsorcjum na warunkach niedyskryminujących. Fakt, że przedsiębiorstwa uczestniczące podlegają takim samym warunkom, wskazuje również, że nie występują tu żadne istotne przywileje dla jednego lub kilku przedsiębiorstw tego sektora. Biorąc pod uwagę zasadę niskiego zysku oraz zasadę, zgodnie z którą opłaty są ustalane na poziomie umożliwiającym jedynie podtrzymanie konkurencji innych środków transportu, korzyść dla tego przemysłu polega raczej na wzroście elastyczności i natychmiastowej dostępności propylenu, aniżeli na korzyściach finansowych.
- (59) Prawdą jest, że producenci propylenu, osiągający czystość produktu niższą od przewidzianej dla jakości polimerowej, mogą nie osiągać wysokich zysków z rurociągu. Jednakże każda norma ogranicza w pewnej mierze użytkowanie rurociągu, a wybrana norma zapewnia jego najszerze zastosowanie. W pewnym stopniu rurociąg może zmniejszyć konkurencję pomiędzy producentami w zakresie jakości propylenu, lecz efekt taki powinien być ograniczony, ponieważ ze względów technicznych większość przedsiębiorstw chemicznych będzie wykazywać zapotrzebowanie na propylen o jakości polimerowej, a nie niższej. W żadnym wypadku rurociąg nie utrudnia transportu propylenu innymi jakości koleją i żegluga śródlądową. Pozytywny skutek dla konkurencji, który wydaje się istotniejszy, wpływa z większej elastyczności w zaopatrzeniu i normalizacji jakości polimerowej, co ułatwi zadanie użytkownikom chcącym zmienić dostawcę.
- (60) W rozumieniu pkt 29 ram pomocy w dziedzinie ochrony środowiska, Komisja może dopuścić pomoc na rzecz inwestycji, które umożliwiają przedsiębiorstwom przekroczenie norm wspólnotowych stosowanych do odniesienia do konkurentów maksymalnie do wysokości 30% brutto dopuszczalnych kosztów inwestycyjnych. Mimo że omawiane inwestycje nie podlegają wymienionym zasadom ramowym, Komisja zauważa, iż nie istnieją wspólnotowe normy, które nakazywałyby przedsiębiorstwom uczestniczącym realizację tej inwestycji. Poziom całkowitej pomocy, także przy uwzględnieniu tego, co zostało przekazane na rzecz „Pilota 1”, znajduje się poniżej 30%. I przeciwnie, pewna liczba elementów odróżnia omawiany projekt od infrastruktury transportu, o której mowa w motywie 38, i wyjaśnia, dlaczego większa pomoc jest nie do przyjęcia w tym przypadku. Takie decyzje podjęte uprzednio dotyczyły – na przykład – realizacji projektów w zakresie infrastruktury transportu kolejowego i śródlądowego, które miałyby zastąpić

transport ciężarowy, a nie projektów dostarczania propylenu rurociągami, które miałyby zastąpić transport kolejowy i śródlądowy. Ponadto rurociąg stanowi infrastrukturę transportu dalekobieżnego i nie chodzi tu o zwykłą instalację w danym miejscu ani na ograniczonym odcinku trasy. Należy jeszcze zauważyć, że infrastruktura może być eksploatowana tylko w celu transportu propylenu, a nie w celu transportu innych produktów. Co więcej, przedsiębiorstwa eksploatujące będą jednocześnie znaczącymi użytkownikami samego rurociągu. Nadto, jeżeli korzyść z przedsięwzięcia nie wynika bezpośrednio z obniżki kosztów transportu, lecz z bardziej elastycznego zaopatrzenia, będą to również znaczące korzyści. Biorąc pod uwagę wszystkie te racje, poziom całkowitej pomocy wydaje się być właściwy.

- (61) Zgodnie z twierdzeniem Deutsche Bahn rurociąg zniekształca konkurencję w odniesieniu do transportu śródlądowego i kolejowego. Komisja wykazuje, że takie zakłócenie wydaje się być nieodłączną częścią natury samego rozpatrywanego projektu, jednakże dopuściła zakłócenia tego rodzaju w innych sprawach dotyczących infrastruktury transportu, uznając, że korzyści płynące z takich projektów były większe aniżeli te zakłócenia. Uwzględniając wszystkie szeroko tu przedstawione argumenty, ocenia ona, iż poziom zakłócenia konkurencji jest dopuszczalny z uwagi na korzyści projektu, i w konsekwencji stwierdza, że zakłócenie powstałe na skutek notyfikowanej pomocy nie stanowiłoby nadużycia.

7. WNIOSEK

- (62) Pomoc w wysokości 18 682 000 EUR, 4 000 000 EUR i 3 685 480 EUR notyfikowana przez Niemcy, Niderlandy i Belgię przeznaczona na budowę rurociągu doprowadzającego propylen z Rotterdamu do regionu Ruhry via Antwerpia, stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu.

- (63) Pomoc ta jest zgodna ze wspólnym rynkiem ze względu na następujące czynniki: zmniejszenie emisji i zatłoczenia na drogach, jak też zwiększenie bezpieczeństwa na skutek realizacji projektu; znaczenie projektu dla przemysłu chemicznego w zainteresowanych regionach; ograniczony charakter zakłócenia konkurencji ze względu na przestrzeganie zasad niskiego zysku, dostępu osób trzecich do sieci („open access/common carrier”) oraz niedyskryminacji, a także z uwagi na fakt, że pomoc ograniczona została do poziomu, który uniemożliwia uzyskanie stopy zwrotu powyżej stopy normalnej,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Pomoc notyfikowana przez Belgię, Niemcy i Niderlandy – odpowiednio – w kwotach 3 685 480 EUR, 18 682 000 EUR i 4 000 000 EUR, udzielona na budowę rurociągu doprowadzającego propylen między Rotterdamem, Antwerpią i zagłębem Ruhry jest zgodna z zasadami wspólnego rynku.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Belgii, Federalnej Republiki Niemiec oraz Królestwa Niderlandów.

Sporządzono w Brukseli, dnia 16 czerwca 2004 r.

W imieniu Komisji

Mario MONTI

Członek Komisji