

KOMISJA

DECYZJA KOMISJI

z dnia 26 listopada 2003 r.

dotycząca programu pomocy, który zamierzają wprowadzić Włochy, region Piemont, na rzecz ograniczenia zanieczyszczenia powietrza na jego terytorium

(notyfikowana jako dokument nr C(2003) 3520)

(Jedynie tekst w języku włoskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2006/63/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),

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE ⁽¹⁾,

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z wyżej wymienionymi artykułami,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

(1) W piśmie z dnia 16 grudnia 2002 r., zarejestrowanym przez Komisję dnia 18 grudnia 2002 r. (A/39321) oraz piśmie z dnia 20 grudnia 2002 r., zarejestrowanym dnia 31 grudnia 2002 r. (A/39483), władze włoskie zgłosiły, zgodnie z art. 88 ust. 3 Traktatu WE, program pomocy regionu Piemont, dotyczący rozbudowy sieci stacji dystrybucji gazu ziemnego dla pojazdów samochodowych.

(2) W piśmie D/50722 z dnia 3 lutego 2003 r. Komisja zwróciła się o dodatkowe informacje w zakresie zgłoszonego programu pomocy.

(3) Władze włoskie przekazały informacje uzupełniające w piśmie A/32278, z dnia 25 marca 2003 r., zarejestrowanym w dniu 28 marca 2003 r.

(4) W piśmie SG(2003) D/229965 z dnia 28 maja 2003 r. Komisja poinformowała Włochy, iż podjęła decyzję o wszczęciu postępowania określonego w art. 88 ust. 2 Traktatu WE w związku z proponowanym programem pomocy.

(5) Decyzja Komisji o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽²⁾. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag w wyznaczonym terminie (jednego miesiąca), zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 659/1999.

(6) Komisja otrzymała uwagi stron trzecich w dniu 29 sierpnia 2003 r. (*Bundesverband der deutschen Gas- und Wasserwirtschaft e. V.*, BGW, Niemcy), w dniu 1 września 2003 r. (*Bundesministerium der Finanzen*, Niemcy), w dniu 2 września 2003 r. (*OMV Erdgas*, Austria).

(7) Oficjalna odpowiedź Włoch – po dwukrotnym zwróceniu się władz włoskich w dniach 10 lipca i 5 sierpnia 2003 r. o przedłużenie terminu wyznaczonego na odpowiedź i po udzieleniu przez Komisję zgody na to przedłużenie w dniu 7 sierpnia 2003 r. – została przekazana w piśmie z dnia 10 października 2003 r. (A/37006).

⁽¹⁾ Dz.U. L 83 z 27.3.1999, str. 1.

⁽²⁾ Dz.U. C 183 z 2.8.2003, str. 5.

2. SZCZEGÓŁOWY OPIS PROGRAMU POMOCY

2.1. Podstawa prawna i cel programu pomocy

- (8) Zgłoszona pomoc opiera się na przepisach następujących aktów prawnych:

A. Ustawodawstwo podstawowe

- Decyzja Zarządu Regionu (DGR) nr 67-7675 z dnia 11 listopada 2002 r. „Program rozbudowy sieci sprzedaży gazu ziemnego stosowanego jako paliwa dla pojazdów samochodowych. Przeniesienie do gmin środków na dofinansowanie przedsiębiorstw zamierzających zrealizować inwestycje w stacje dystrybucji gazu ziemnego dla pojazdów samochodowych. Określenie terminów składania wniosków oraz kryteria ich oceny”;

B. Ustawodawstwo dodatkowe

- Ustawa nr 426 z dnia 9 grudnia 1998 r. „Nowe działania w zakresie ochrony środowiska”,
- Dekret ministerialny z dnia 22 grudnia 2000 r. „Określenie krajowej sieci gazociągów na podstawie art. 9 dekretu z mocą ustawy nr 164 z dnia 23 maja 2000 r.”,
- Dekret ministerialny nr 256 z dnia 17 lipca 1998 r. „Rozporządzenie wprowadzające przepisy w zakresie ulg dla pojazdów zasilanych gazem ziemnym lub gazem płynnym (LPG)”,
- Dekret ministerialny z dnia 28 maja 1999 r. „Udzielanie przez Kasę Depozytów i Pożyczek kredytów dla jednostek samorządu terytorialnego na finansowanie działań w zakresie ochrony środowiska, o których mowa w ustawie nr 426 z dnia 9 grudnia 1998 r.”,
- Dekret ministerialny z dnia 5 kwietnia 2001 r. „Dotacje bezpośrednie dla obywateli z tytułu zakupu pojazdów elektrycznych i pojazdów zasilanych gazem ziemnym lub LPG oraz montażu instalacji na gaz ziemny i LPG”,
- Decyzja Zarządu Regionu nr 13-7622 „Rozpowszechnianie stosowania gazu ziemnego i LPG, jak również innych nowoczesnych sposobów zasilania o niewielkim wpływie na środowisko w pojazdach wykorzystywanych do świadczenia usług użyteczności publicznej. Określenie kryteriów rozdziału i przeniesienie środków do prowincji”;

- Decyzja Zarządu Regionu nr 62-6806 „Kryteria ogólne i zasady finansowania Planu inwestycji w lokalny transport publiczny w Piemontcie, na podstawie ustawy 194/98. Przyznanie na rzecz Regionalnej Dyrekcji Transportu kwoty 9 009 895,07 EUR w dziale budżetu 25192/2002”.

- (9) Program dotyczy rozbudowy sieci stacji paliwowych zajmujących się dystrybucją gazu ziemnego (metanu) dla pojazdów samochodowych. Obecnie na terytorium Piemontu istnieje jedynie dwanaście tego typu stacji, w porównaniu z 80 działającymi w regionie Emilia Romagna i 64 w regionie Wenecja Euganejska. Uznaje się, iż liczba ta jest niewystarczająca do spełnienia celu z Kioto w zakresie redukcji emisji CO₂ – do poziomu ustalonego w przepisach krajowych i regionalnych – oraz do ograniczenia wpływu na środowisko innych substancji niebezpiecznych istniejących w atmosferze poprzez redukcję w skali regionalnej poziomu następujących związków: a) dwutlenku siarki; b) pyłu drobnego; c) benzenu. Emisja tych związków zanieczyszczających jest konsekwencją zagęszczenia ruchu drogowego i nadmiernego stosowania określonej mieszanki paliw tradycyjnych. Z tego powodu region Piemont skoncentrował swoje działania na kwestii transportu publicznego i prywatnego, zarówno w zakresie natężenia ruchu/struktury pojazdów, jak i dystrybucji paliw.

2.2. Forma pomocy

- (10) Proponowana pomoc udzielana jest w formie dotacji.

2.3. Intensywność, beneficjenci i koszty kwalifikowane

- (11) Wysokość pomocy wynosi 150 000 EUR na jedną stację paliw. Nie została wskazana jej intensywność. Koszty kwalifikowane i beneficjenci zostali opisani w części 4 „Uwagi Włoch”.

2.4. Budżet i czas trwania

- (12) Budżet programu wynosi około 5 mln EUR. Czas trwania programu zależy od środków budżetowych, które zostały rozłożone na lata 2002, 2003 i 2004.

3. POWODY WSZCZĘCIA POSTĘPOWANIA

- (13) W decyzji z dnia 28 maja 2003 r. (w dalszej części zwanej decyzją o wszczęciu postępowania) Komisja przedstawiła wątpliwości, jakie budzi pod wieloma względami zgłoszony program pomocy.

3.1. Wątpliwości w zakresie wysokości pomocy

- (14) Komisja zauważyła, że kwota pomocy przekracza górny pułap w wysokości 100 000 EUR, który może zostać przyznany jednemu przedsiębiorstwu w okresie trzech lat, ustalony w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 69/2001 z dnia 12 stycznia 2001 r. w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy w ramach zasady *de minimis*⁽³⁾ i stwierdziła, iż włoskie władze nie zamierzają obniżyć planowanego dotacji w wysokości 150 000 EUR na jedną stację tankowania, ponieważ kwota ta miałaby stanowić minimalną kwotę mogącą zachęcić do inwestycji w nowe stacje tankowania gazu w regionie.

3.2. Wątpliwości w zakresie odległości sieci od granic wewnątrzspółnotowych oraz w zakresie możliwego wpływu programu pomocy na wewnątrzspółnotową wymianę handlową, jako że programu nie można traktować jako pomocy *de minimis*

- (15) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja zauważyła, że z pierwszej analizy wynika, iż istnieje możliwość wpływu programu na wymianę handlową, jako że gaz ziemny jest przedmiotem obrotu międzynarodowego, a stacje tankowania mogą być ulokowane w pobliżu granicy.

3.3. Wątpliwości w zakresie własności stacji tankowania gazu ziemnego i tożsamości beneficjentów pomocy

- (16) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja nawiązała do wcześniejszej decyzji, wydanej w podobnym przypadku – decyzji 1999/705/WE z dnia 20 lipca 1999 r. w sprawie pomocy państwa udzielonej przez Niderlandy na rzecz 633 niderlandzkich stacji paliw usytuowanych w regionach graniczących z Niemcami⁽⁴⁾. Powyższa decyzja została potwierdzona przez Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 13 czerwca 2002 r.⁽⁵⁾

3.4. Wątpliwości w zakresie wpływu programu pomocy na środowisko

- (17) Komisja zauważyła, iż w zgłoszeniu pomocy włoskie władze nie wykazały w jasny sposób, że korzyści dla środowiska, jakie miałyby przynieść wdrożenie pomocy, są realne.
- (18) Dwie kwestie wskazane w decyzji 1999/705/WE i w późniejszym wyroku Trybunału Sprawiedliwości, o których mowa w pkt 16, mają szczególne znaczenie dla analizy niniejszego przypadku.

- (19) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja zwróciła szczególną uwagę na kwestię prawidłowego określenia „beneficjenta”, który może być podmiotem innym i nietożsamym ze „stacją tankowania”. Taki przypadek miałby miejsce, na przykład, jeżeli a) ten sam właściciel posiadałby lub zarządzałby kilkoma stacjami lub b) ten sam dystrybutor złożyłby kilka wniosków o dofinansowanie. Dla dużego przedsiębiorstwa petrochemicznego całkiem realne jest posiadanie *de facto* kontroli nad zarządzaniem stacją dystrybucji paliw na podstawie umowy zakupu na zasadzie wyłączności lub innych rodzajów umów.

- (20) W konsekwencji, aby sprawdzić, czy nie dochodzi do niezgodnej ze wspólnym rynkiem kumulacji pomocy, Komisja dokonała klasyfikacji stacji tankowania według sześciu kategorii, z czego trzy najważniejsze to:

a) kategoria dystrybutorów-właścicieli (ang. *dealer-owned/dealer-operated*, w dalszej części zwana Do/Do), w której dystrybutor jest właścicielem stacji i zarządza nią na własne ryzyko, a jednocześnie jest związany z przedsiębiorstwem petrochemicznym (dostawcą) umową zakupu na zasadzie wyłączności;

b) kategoria dystrybutorów-dzierżawców (ang. *company-owned/dealer-operated*, w dalszej części zwana Co/Do), w której dystrybutor dzierżawi stację i zarządza nią na własne ryzyko, a jednocześnie jest związany z dostawcą umową zakupu na zasadzie wyłączności;

c) kategoria dystrybutorów zależnych (ang. *company-owned/company-operated*, w dalszej części zwana Co/Co), w której stacja zarządzana jest przez pracowników lub podmioty zależne od przedsiębiorstwa petrochemicznego. W tym przypadku zarządzający nie ponoszą ryzyka i nie mogą dowolnie wybierać dostawców.

- (21) Obowiązek wykazania, kto jest rzeczywistym właścicielem stacji tankowania i jakiego rodzaju stosunek umowny łączy dostawcę z dystrybutorem, spoczywa na władzach włoskich. W tym celu Komisja skierowała do włoskich władz dwa zapytania dotyczące odpowiednio 1) propozycji zmiany programu w taki sposób, by był on zgodny ze wszystkimi przepisami rozporządzenia (WE) nr 69/2001⁽⁶⁾ oraz 2) struktury własnościowej stacji tankowania, a także wielkości przedsiębiorstw beneficjentów. W szczególności Komisja zwróciła się z zapytaniem, czy wszystkie stacje – lub część nowych stacji – wejdą w skład sieci sprzedaży należącej do któregoś z dużych przedsiębiorstw lub międzynarodowych grup petrochemicznych.

⁽³⁾ Dz.U. L 10 z 13.1.2001, str. 30.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 280 z 30.10.1999, str. 87.

⁽⁵⁾ Sprawa C-382/99 „Królestwo Niderlandów przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich”, Zb.Orz. 2002 str. I-5163.

⁽⁶⁾ Patrz: przypis 3.

(22) Komisja uznała za niewystarczające odpowiedzi udzielone przez władze włoskie. Z jednej strony nie były one bowiem w stanie wykluczyć, że wnioski o dopłaty mogłyby być składane wielokrotnie przez różne stacje należące do tego samego dużego przedsiębiorstwa. Z drugiej strony nie dostarczono dowodów na to, iż zarządzającego (podmiot zarządzający stacją) wiązałyby z dostawcą umowa⁽⁷⁾ tak skonstruowana, by nie pozostawiać zarządzającemu żadnych możliwości podejmowania samodzielnych decyzji.

3.5. Wątpliwości w zakresie kosztów kwalifikowanych

(23) Komisja zauważyła, że pomoc inwestycyjna nie jest w wyraźny sposób związana z żadnymi kosztami kwalifikowanymi w rozumieniu wspólnotowych wytycznych dotyczących pomocy państwa na rzecz ochrony środowiska naturalnego⁽⁸⁾, a w szczególności pkt 37 powyższych wytycznych. Z drugiej strony pomoc inwestycyjna, zgłoszona w ramach rozpatrywanego programu pomocy, nie należy do żadnej z kategorii, o których mowa w pkt 29 (pomoc inwestycyjna mająca na celu umożliwienie osiągnięcia norm wykraczających ponad obowiązujące normy wspólnotowe), 30 (oszczędność energii), 31 (skojarzona produkcja energii elektrycznej i ciepła) oraz 32 (wspieranie odnawialnych źródeł energii) wspólnotowych wytycznych dotyczących pomocy na rzecz ochrony środowiska naturalnego⁽⁹⁾.

3.6. Uwagi końcowe

(24) Pomimo wątpliwości Komisja uznała, iż istniało założenie *a priori*, że ewentualne zakłócenia konkurencji będą miały ograniczony charakter.

(25) Komisja zauważyła również, że rozpatrywany program pomocy nie jest zgodny także z innymi wytycznymi lub przepisami.

4. UWAGI WŁOCH

4.1. Oddziaływanie programu pomocy na środowisko

(26) W przedłożonych uwagach władze włoskie wyrażają opinię, że aby zrealizować cele z Kioto – zawarte w przepisach wspólnotowych oraz w prawodawstwie włoskim – konieczne jest podjęcie działań na polu jednej z najbardziej zanieczyszczających środowisko sfer działalności człowieka, jaką jest transport drogowy (mobilność). Związki CO₂, PM₁₀, PM_{2,5} i NO₂ to główne czynniki zanieczyszczające, powstające w wyniku tej działalności, a gaz ziemny stanowi najlepszą alternatywę dla paliw tradycyjnych. Rozpowszechnienie jego wykorzystania powinno dotyczyć zarówno transportu publicz-

nego, pojazdów służących użyteczności publicznej, jak i transportu drogowego towarów.

(27) Poza tym w Piemencie ruch pojazdów samochodowych w centrach miast liczących ponad 10 000 mieszkańców poddany jest ograniczeniom. W tym zakresie gaz ziemny może pełnić znaczącą rolę w realizacji celu zrównoważonej mobilności.

(28) Potwierdzeniem znaczącej redukcji emisji substancji zanieczyszczających w wyniku zastąpienia pojazdów zasilanych paliwami tradycyjnymi (autobusów, samochodów ciężarowych, dostawczych itd.) pojazdami zasilanymi gazem ziemnym są dane statyczne dostarczone przez piemontskie władze regionalne.

(29) Sama Komisja proponowała zastąpienie 20 % zużycia benzyny i oleju napędowego, wykorzystywanych dla potrzeb transportu drogowego, paliwami alternatywnymi, a gaz ziemny został wskazany jako jedno z paliw, które może znacząco przyczynić się do realizacji tego założenia.

4.2. Wielkość pomocy

(30) W przedłożonych uwagach włoskie władze uznają, że dopłata 150 000 EUR dla każdej stacji paliw stanowi minimalną kwotę, mogącą stanowić zachętę i promować inwestycje, polegające zarówno na realizacji infrastruktury w formie nowych stacji tankowania gazu ziemnego dla pojazdów samochodowych, jak i w formie nowych punktów tankowania (dystrybutor lub pompa wraz z odpowiednią infrastrukturą) na terenie stacji już istniejących. Kwota 150 000 EUR opiera się na szacunkowym wyliczeniu wysokości minimalnej zachęty w sektorze, w którym rentowność w normalnych warunkach rynkowych uznawana jest za niską ze względu na długi okres amortyzacji kapitału i bardzo niski poziom marż. Dowodzi tego fakt, iż w ostatnich 25 latach powstało jedynie sześć punktów sprzedaży.

(31) Na poparcie swoich argumentów władze włoskie dostarczyły Komisji szacunkowe wyliczenia marży operacyjnej, realizowanej przez właściciela średniej wielkości stacji, oparte na kosztach liczonych dla hipotetycznej stacji tankowania gazu ziemnego dla pojazdów samochodowych przyłączonej do gazociągu pod ciśnieniem między 5 a 12 barów. Marża operacyjna bez odliczania kosztów zmiennych i kosztów stałych wynosi 0,069 EUR/m³ sprzedanego gazu. Po odjęciu kosztów zmiennych poziom zysku spada do 0,040 EUR/m³ (marża średnio stosowana przez zarządzającego stacją), z czego trzeba jeszcze potrącić roczne koszty stałe (koszty zatrudnienia, utrzymania stacji i koszty administracyjne) szacowane na 10 000 EUR w skali roku.

(32) W przykładzie opisanym przez włoskie władze jedynie 2,51 % rocznego obrotu stacji paliw pochodzi ze sprzedaży gazu ziemnego.

⁽⁷⁾ Na przykład umowa zakupu na zasadzie wyłączności lub inna umowa wiążąca – oraz ewentualnie specjalne klauzule o wyłączności, wiążące dostawcę i stację paliw.

⁽⁸⁾ Dz.U. C 37 z 3.2.2001, str. 3.

⁽⁹⁾ W pkt 68–71 wspólnotowych wytycznych dotyczących pomocy państwa na rzecz ochrony środowiska naturalnego (Dz.U. C 37 z 3.2.2001, str. 3) znajduje się odwołanie do zobowiązania określonego w protokole z Kioto, podpisanego przez Państwa Członkowskie i przez Wspólnotę, do ograniczenia lub zmniejszenia emisji gazów powodujących efekt cieplarniany, ale stwierdza się także, iż „nadal jest zbyt wcześnie, by określać kryteria zatwierdzania jakiegokolwiek tego rodzaju pomocy [przynawanej przez Państwa Członkowskie]”.

4.3. Koszty inwestycji w stacje dystrybucji

- (33) W swojej odpowiedzi władze włoskie przekazały szczegółowy wykaz kwalifikowanych kosztów inwestycyjnych. Są to wyłącznie urządzenia i oprzyrządowanie, niezbędne do tankowania gazu oraz do zapewnienia bezpieczeństwa stacji, a w szczególności:

- kabina pomiarowa,
- sprzężarki,
- zbiorniki wyrównawcze,
- aparatura kontrolna i panele sterowania gazem,
- obudowa sprzężarek,
- agregaty chłodzące,
- kabiny elektryczne,
- podwójne dystrybutory szybkiego tankowania,
- zadaszenia dystrybutorów gazu,
- inne ewentualne wyposażenie, niezbędne do tankowania gazu ziemnego i zapewnienia bezpieczeństwa stacji.

- (34) Koszty powyższego wyposażenia, licząc wyłącznie koszty kwalifikujące się do dofinansowania, według władz włoskich wynoszą średnio 500 000 EUR, jeżeli rozpatruje się systemy sprężania połączone z gazociągami przyłączonym o ciśnieniu między 5 a 12 barów.

- (35) Do innych kosztów, uznanych za niekwalifikowane, zaliczają się: przyłącza do rurociągu gazowego, do sieci elektrycznej i do innych mediów (które średnio wynoszą około 100 000 EUR, z możliwymi wahaniami, uzależnionymi przede wszystkim od odległości i rodzaju terenu); zakup gruntu; roboty budowlane (połączenie z siecią drogową); koszty dodatkowe (koszty projektu, pozyskanie niezbędnych zezwoleń i koncesji). Wszystkie te koszty pokrywa w całości inwestor.

- (36) Mimo że nie jest konieczna dalsza analiza kwot związanych z podanymi przez włoskie władze kosztami inwestycji w dodatkowy punkt sprzedaży gazu ziemnego na istniejącej już stacji paliw, ponieważ podjęta została decyzja o nietraktowaniu proponowanego programu jako pomocy państwa, Komisja uznaje za dopuszczalną maksymalną kwotę 300 000 EUR na koszty realizacji stanowiska tankowania gazu, na podstawie warunków rynkowych w innych Państwach Członkowskich.

4.4. Odległość sieci od granic wewnątrzspółnotowych i możliwy wpływ programu pomocy na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi

- (37) Biorąc pod uwagę szczególną strukturę oferty krajowej, a także w wyniku strategicznych wyborów, podjętych w przeszłości w celu zróżnicowania oferty i ograniczenia uzależnienia od ropy naftowej, Włochy posiadają bardzo wysoki udział gazu ziemnego w strukturze głównych paliw samochodowych.
- (38) W poniższej tabeli zestawiono sytuację Włoch oraz innych krajów europejskich. ⁽¹⁰⁾

Kraj	Stacje LPG	Stacje gazu ziemnego
Austria	15	8
Belgia	625	8
Bułgaria	36	0
Chorwacja	16	1
Dania	465	1
Finlandia	3	5
Francja	1 962	12
Niemcy	396	356 (51 w budowie)
Grecja	35	brak danych
Irlandia	150	2
Włochy	2 126	402
Luksemburg	12	5
Norwegia	31	4
Niderlandy	2 200	9
Polska	3 300	8
Portugalia	140	5
Zjednoczone Królestwo	1 254	13
Czechy	350	12
Rosja	342	208
Słowacja	25	4
Słowenia	6	brak danych
Hiszpania	39	10
Szwecja	11	23
Szwajcaria	14	27
Turcja	181	3
Ukraina	brak danych	87
Węgry	40	3

⁽¹⁰⁾ Assogasliquidi Consorzio ECOGAS.

(39) W kolejnej tabeli zestawiono sytuację w poszczególnych włoskich regionach.

Region	Stacje gazu ziemnego
Dolina Aosty	0
Piemont	12 ⁽¹⁾
Liguria	7
Lombardia	29
Wenecja Euganejska	68
Friuli-Wenecja Julijska	4
Trydent – Górna Adyga	3
Emilia-Romania	81
Marche	44
Abrucja	12
Molise	3
Toskania	51
Umbria	16
Lacjum	13
Apulia	20
Kampania	19
Basilicata	3
Kalabria	1
Sycylia	6
Sardynia	0
„Pompy białe” (stacje niezależne, niewyszczególnione na poziomie regionalnym); wszystkie paliwa	[976]
Ogółem Włochy	392

⁽¹⁾ Suma stacji w Piemontie wzrasta do 14, jeżeli uwzględni się 2 „pompy białe”.

(40) Wśród 1 974 ⁽¹¹⁾ stacji dystrybucji paliw dla pojazdów samochodowych, istniejących w Piemontie (w 1980 r. było ich 3 753), stacji posiadających zezwolenie na dystrybucję gazu ziemnego jest 14, z czego działa 12; z tej ostatniej liczby tylko sześć powstało w ostatnich 25 latach. Prowincje Turyn i Alessandria reprezentują największy udział (po sześć stacji), kolejne miejsca zajmują Cuneo i Novara, na terenie których istnieje po jednej stacji. W prowincjach Asti, Biella, Verbania i Vercelli nie ma w ogóle stacji.

(41) Planowany budżet programu pozwoli na stworzenie jedynie 33 stacji. Jeżeli chodzi o zapotrzebowanie na to paliwo, w Piemontie zarejestrowanych jest około 5 500 pojazdów wyposażonych w instalację na gaz ziemny (co stanowi 0,16 % ogółu pojazdów). Na poziomie ogólnokrajowym samochodów wyposażonych w instalację na gaz ziemny jest około 330 000, co stanowi 0,80 % wszystkich pojazdów.

(42) Jeżeli chodzi o bliskość stacji do granicy z Francją, a także o możliwy wpływ na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi, włoskie władze podają następujące argumenty:

— Zasięg pojazdów zasilanych gazem ziemnym wynosi około 300 km; dlatego tankowania muszą odbywać się na stacjach tak rozmieszczonych, by możliwy był dojazd do nich w godzinach ich otwarcia (obowiązujące przepisy włoskie wykluczają możliwość samoobsługi).

— Geograficzne rozmieszczenie gazociągów w poważnym stopniu warunkuje lokalizację stacji, które – aby mogły być rentowne – muszą znajdować się w niewielkiej odległości od najbliższego gazociągu. Z mapy dostarczonej przez włoskie władze można odczytać przebieg dwóch gazociągów najbliższych granicy włosko-francuskiej: 1) gazociąg „Val di Susa” łączy Salbertrand z Bardonecchia, przebiegając przez Oulx; 2) gazociąg „Val Chisone” przebiega wzdłuż doliny między Roure i Cesana Torinese, w połowie drogi między Sestriere i Clavière, na granicy francuskiej. Oba gazociągi połączone są Sauze d'Oulx.

— Regionalne władze Piemontu utrzymują, że stacje tankowania gazu ziemnego we Włoszech nie stanowią żadnej konkurencji dla istniejących lub przyszłych stacji francuskich i nie zakłócają, ani też nie grożą zakłóceniem konkurencji w takiej mierze, by szkodziło to wymianie handlowej między Państwami Członkowskimi w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE. Przeciwnie, przewidywany wzrost liczby pojazdów zasilanych gazem ziemnym w Piemontie mógłby – dzięki zwiększeniu ruchu przygranicznego – prowadzić do wzrostu sprzedaży gazu ziemnego także na stacjach innych niż włoskie, a więc zlokalizowanych we Francji lub innych Państwach Członkowskich.

(43) Podsumowując, wyżej opisany stan rzeczy wyklucza wszelki wpływ negatywny piemonckich stacji tankowania na poziomie przygranicznym i zakłada na chwilę obecną, iż program pomocy będzie miał oddziaływanie wyłącznie regionalne, a w przyszłości będzie potencjalnie wywierał wpływ pozytywny.

4.5. Własność stacji tankowania gazu ziemnego i tożsamość beneficjentów pomocy (rodzaj umowy między dostawcą a zarządzającym stacją)

(44) Rynek sprzedaży paliw (dystrybucji) został uwolniony w 1998 r. ⁽¹²⁾

⁽¹¹⁾ Stan na czerwiec 2003 r.

⁽¹²⁾ Na podstawie dekretu z mocą ustawy nr 32/1998.

- (45) Do uzyskania zezwolenia mają prawo wszystkie podmioty, spełniające wymogi subiektywne i obiektywne (bezpieczeństwo, minimalne standardy obsługi, ochrona środowiska naturalnego itd.). Zezwolenie wystawiane jest przez właściwe jednostki samorządu gminnego. W programie pomocy nie dokonano rozróżnienia między inwestorami ze względu na ich wielkość czy udział w rynku, w związku z czym jest on kierowany zarówno do dużych firm petrochemicznych, jak i niezależnych dystrybutorów, już działających na tym rynku lub chcących dopiero taką działalność rozpocząć. Ograniczona wielkość budżetu pozwala na stworzenie jedynie 33 stacji; beneficjenci będą wybrani na podstawie procedury otwartej (przetargowej).
- (46) Posiadacz zezwolenia może zarządzać stacją bezpośrednio lub oddać ją w zarządzanie podmiotom trzecim (zarządzającym) na podstawie umowy nieodpłatnego przekazania w użytkowanie zawartej na okres co najmniej sześciu lat (z możliwością przedłużenia) lub umowy o dostawę paliw⁽¹³⁾.
- (47) Posiadaczami zezwoleń mogą być przedsiębiorstwa petrochemiczne posiadające własną markę (ERG, Tamoil) bądź podmioty niezależne (tak zwane placówki sieciowe lub *retisti*). Z danych dostarczonych przez władze włoskie wynika, że przedsiębiorstwa petrochemiczne posiadające własną markę są właścicielami około 65 % stacji wybudowanych w Piemontcie, natomiast własnością podmiotów niezależnych jest pozostałe 35 %.
- (48) Jeżeli posiadaczem zezwolenia jest przedsiębiorstwo petrochemiczne, a jest to model przeważający – zarówno w regionie Piemont, jak i w pozostałej części Włoch – i jednocześnie to samo przedsiębiorstwo petrochemiczne jest właścicielem stacji, którą jednak zarządza podmiot trzeci (Co/Do), wówczas dystrybutor obejmuje stację paliw w dzierżawę i zarządza nią na własne ryzyko, a jednocześnie jest związany z dostawcą-posiadaczem zezwolenia umową zakupu na zasadzie wyłączności (umowa dostawy wł. *somministrazione*) lub umową nieodpłatnego przekazania w użytkowanie (umowa użyczenia wł. *comodato petrolifero*)⁽¹⁴⁾. W takim przypadku punkt dystrybucji prowadzony jest pod marką przedsiębiorstwa petrochemicznego, które jest właścicielem całej infrastruktury i które prowadzi inwestycje niezbędne do realizacji zmian i modernizacji stacji. Zarządzający kupuje paliwa od przedsiębiorstwa petrochemicznego, uzyskując termin płatności odroczonej na trzy-cztery dni. Zarządzający, który stał się wyłącznym właścicielem paliw (gaz ziemny/gaz LPG), sprzedaje je po cenie ustalonej dowolnie, ale przedsiębiorstwo petrochemiczne może zalecić określoną cenę sprzedaży detalicznej lub ustalić górny pułap ceny.
- (49) Na terenie Piemontu tylko w dziesięciu przypadkach stosowany jest model Co/Co, w którym przedsiębiorstwo petrochemiczne jest właścicielem stacji i bezpośrednio nią zarządza. Na żadnej z tak prowadzonych stacji nie ma sprzedaży gazu ziemnego.
- (50) Umowy/porozumienia między przedsiębiorstwami petrochemicznymi (właściciel-posiadacz zezwolenia) a stowarzyszeniami zarządzających stacjami zostały zgłoszone i zatwierdzone przez włoski Urząd Ochrony Konkurencji i Rynku.
- (51) Jeżeli chodzi o pozostałe 35 % stacji – gdzie dystrybutor jest także właścicielem Do/Do – zarządzający (placówka sieciowa) zawiera umowę z przedsiębiorstwem petrochemicznym, która reguluje kwestie używania znaku firmowego i sprzedaży paliw na zasadzie wyłączności⁽¹⁵⁾.

5. UWAGI STRON ZAINTERESOWANYCH

- (52) Wszystkie zainteresowane strony, które zgłosiły swoje uwagi zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 659/1999⁽¹⁶⁾, zgodnie popierają stanowisko regionu Piemont w kwestii konieczności promowania wykorzystania gazu ziemnego w branży transportowej ze względu na potrzebę ochrony środowiska naturalnego.
- (53) OMV Erdgas podkreśla korzyści dla środowiska, jakie niesłaby proponowana inicjatywa i znaczenie propagowania stosowania gazu ziemnego jako celu polityki ochrony środowiska. Wykorzystanie gazu ziemnego jako paliwa dla pojazdów samochodowych wiąże się ze znaczącymi nakładami, ponoszonymi przez największych europejskich producentów samochodów (Fiat, Opel, Volvo, Renault, VW, Ford i Mercedes) na rzecz przestawienia produkcji, poważne prace w tym zakresie obejmują także sektor samochodów dostawczych. Jednak rynek gazu ziemnego nie osiągnął jeszcze zaawansowanej dojrzałości i wymaga dalszych inwestycji. Pierwszy krok w tym kierunku polega na rozwinięciu odpowiedniej infrastruktury w postaci stacji paliw, która, z uwagi na ograniczoną wciąż liczbę jeżdżących po europejskich drogach samochodów zasilanych gazem ziemnym, nie jest jeszcze dochodowa. Wniosek w sprawie dyrektywy, przedstawiony przez Komisję dnia 7 listopada 2001 r. wyznaczył jako cel wykorzystanie gazu ziemnego jako paliwa samochodowego na poziomie 10 % rynku paliw do końca 2020 r.⁽¹⁷⁾ W efekcie konieczne i uzasadnione wydaje się kierowanie pomocy na rzecz rozbudowy infrastruktury dla gazu ziemnego. OMV Erdgas podkreśla ponadto podstawową różnicę między programem proponowanym przez Piemont a projektem niderlandzkim, który zakładał udzielanie pomocy stacjom paliw zlokalizowanym na granicy z Niemcami, w celu zrekompensowania różnicy cenowej związanej z odmiennymi stawkami akcyzy stosowanymi w regionach przygranicznych, co miało umożliwić dystrybutorom niderlandzkim konkurowanie na równych warunkach ze stacjami niemieckimi, położonymi po drugiej stronie granicy. W przypadku Piemontu sytuacja taka nie ma miejsca.

⁽¹³⁾ Zwanych *contratto di comodato* (umowa użyczenia) i *contratto di somministrazione* (umowa dostawy).

⁽¹⁴⁾ W nawiązaniu do dyskusji nad precedensem holenderskim, patrz: pkt 17–22.

⁽¹⁵⁾ Zwanej *contratto di convenzionamento* („umową o stałej współpracy”); umowy takie zawierane są na różny okres, często roczny, lecz nigdy nie przekraczający pięciu lat.

⁽¹⁶⁾ Patrz: przypis 1.

⁽¹⁷⁾ Uwagi te nie zostały szczegółowo rozpatrzone przez Komisję, mimo że Komisja nie w pełni zgadza się z tymi uwagami, ponieważ w ocenie stwierdzono, że program nie stanowi pomocy państwa.

- (54) Także rząd federalny Niemiec podkreśla w swoich uwagach znaczącą różnicę między przypadkiem niderlandzkim a włoskim. Przede wszystkim widać wyraźnie, że w przypadku przepisów uchwalonych przez region Piemont nie znajduje zastosowania zasada *de minimis* i wszelka dyskusja na ten temat byłaby bezprzedmiotowa. Z drugiej strony rząd niemiecki utrzymuje, że rozpatrywany program mieści się w ramach wspólnotowych wytycznych dotyczących pomocy państwa na rzecz ochrony środowiska i winien być oceniany w świetle tych wytycznych, ze względu na swój zadeklarowany cel (który należy odróżniać od skutku). Inne argumenty przytoczone przez rząd niemiecki nie różnią się od przedłożonych przez OMV Erdgas⁽¹⁸⁾.
- (55) BGW (Bundesverband der deutschen Gas- und Wasserwirtschaft), Federalne Zrzeszenie Przemysłu Wodnego i Gazowego, opowiada się za inicjatywą regionu Piemont i przedstawia przykłady analogicznych przedsięwzięć i działań podejmowanych w Niemczech w celu rozwijania rynku gazu ziemnego dla pojazdów samochodowych. Głównym argumentem jest to, że stacje tankowania gazu we Włoszech nie konkurują wcale ze stacjami niemieckimi i nie ma tu żadnych przesłanek, z których można by wnioskować o zakłóceniu lub zagrożeniu zakłóceniem konkurencji, które mogłyby przynieść szkodę wymianie handlowej między Państwami Członkowskimi w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE. Przeciwnie, przewidywany wzrost liczby samochodów zasilanych gazem ziemny w Piemontcie mógłby – dzięki zwiększeniu drogowego ruchu przygranicznego – prowadzić do wzrostu sprzedaży gazu ziemnego także na niemieckich stacjach tankowania, co samo w sobie stanowi pozytywny kierunek rozwoju. Warto zauważyć, że tych samych argumentów użyły władze regionu Piemont w odniesieniu do Francji.
- (58) Przepisy uchwalone przez Piemont stanowią korzyść, udzielaną ze środków publicznych (dopłaty w wysokości 150 000 EUR z budżetu regionu Piemont) na rzecz niektórych przedsiębiorstw (posiadaczy zezwoleń, właścicieli stacji paliw). Dlatego też przepisy te mają charakter selektywny. Jednak z dowodów dostarczonych przez władze włoskie po wszczęciu przez Komisję formalnego postępowania wyjaśniającego wynika, że wpływ na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi, o którym mowa w art. 87 ust. 1, nie występuje.
- (59) Należy jednak zauważyć, że przepisy te mogłyby wywierać wpływ na wymianę handlową, gdyby istniała konkurencja między dystrybutorami włoskimi otrzymującymi dofinansowanie od regionu Piemont a dystrybutorami gazu ziemnego w innym Państwie Członkowskim. W tym względzie należy podkreślić, że jedynym Państwem Członkowskim, z którym region Piemont posiada granicę, jest Francja. Na przeważającej długości granica ta przebiega w górach, a przejazd przez nie samochodem możliwy jest wyłącznie przez przełęcze alpejskie lub płatne odcinki autostrady biegnące tunelami. Poza tym punkty dystrybucji muszą być podłączone do gazociągów istniejących na terenie regionu; jak już wskazano wcześniej, dwa gazociągi najbliższe granicy Piemontu z Francją przechodzą przez Alpy w Bardonecchia oraz w Cesana Torinese, miejscowościach, do których z Francji można dojechać przez płatny tunel Frejus w pierwszym przypadku i przełęcz Montgenève w drugim. Inaczej niż miało to miejsce w przypadku będącym przedmiotem decyzji 1999/705/WE, nie można zatem założyć, że kierowcy będą przekraczali granicę po to, by zaopatrzyć się w tańszy gaz ziemny; tym bardziej, że zasięg samochodu zasilanego gazem ziemnym jest mniejszy niż w przypadku pojazdu zasilanego benzyną (300 km w porównaniu z co najmniej 600 km), a tankowanie gazu możliwe jest tylko w godzinach otwarcia stacji.

6. OCENA

6.1. Zgodność środka pomocy z prawem

- (56) Włoskie władze spełniły ciążący na nich na mocy art. 88 ust. 3 Traktatu obowiązek, zgłaszając pomoc Komisji przed jej wprowadzeniem w życie.

6.2. Istnienie pomocy w rozumieniu art. 87 ust. 1

- (57) Zgodnie z treścią art. 87 ust. 1 Traktatu „wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi”.
- (60) Należy również zauważyć, że wdrożenie programu mogłoby zakłócać wymianę handlową, gdyby w jego ramach jedno przedsiębiorstwo mogło otrzymać kilka dotacji na budowę kilku stacji tankowania gazu ziemnego. W tej kwestii przypomina się, że – z uwagi na planowany budżet – przewiduje się budowę wyłącznie 33 nowych stacji. Dotacje będą przyznawane w trybie konkursowym. W praktyce tylko istniejące stacje paliw otrzymają dofinansowanie, ponieważ żadna stacja nie zdoła osiągnąć rentowności, jeżeli będzie ograniczała się wyłącznie do sprzedaży gazu ziemnego. Z 1 974 stacji paliw istniejących na terenie regionu Piemont tylko 10 zarządzanych jest bezpośrednio przez właścicieli (Co/Co), a więc przez przedsiębiorstwa petrochemiczne. Z pozostałych 1 964 stacji część zarządzana jest przez dystrybutorów, którzy są ich właścicielami Do/Do (około 35 %), a reszta, to jest około 65 %, stanowi własność przedsiębiorstw petrochemicznych, ale zarządzana jest przez podmioty trzecie (Co/Do).

⁽¹⁸⁾ Rząd niemiecki cytuje inne dokumenty lub programy Komisji na poparcie swego stanowiska: Zielona księga Komisji „Ku europejskiej strategii bezpieczeństwa energetycznego”; dyrektywa 1999/30/WE (odnosząca się do wartości dopuszczalnych dla różnych związków w otaczającym powietrzu); Biała księga Komisji „Europejska polityka transportowa do 2010 r.”; programy wspólnotowe BiR CIVITAS I i CIVITAS II (czysta komunikacja miejska); komunikat Komisji w sprawie „paliw alternatywnych dla pojazdów samochodowych i działań mających promować wykorzystanie biopaliw” (COM(2001) 547 wersja ostateczna).

W rozpatrywanym przypadku nie chodzi więc o mechanizm podobny do klauzuli dotyczącej systemu zarządzania cenami (PMS), na podstawie której, w modelach Do/Do i Co/Do, dopłata miała wyrównywać straty przedsiębiorstwa petrochemicznego, jak miało to miejsce w przypadku będącym przedmiotem decyzji 1999/705/WE⁽¹⁹⁾. Dlatego też jedna spółka może otrzymać kilka dotacji wyłącznie w modelu Co/Co. Zakładając, że 33 dotacje zostaną rozdzielone proporcjonalnie do istniejących udziałów poszczególnych kategorii stacji, a więc Co/Co, Do/Do i Co/Do, nie jest możliwe, by jedno przedsiębiorstwo petrochemiczne otrzymało więcej niż jedną dotację. Poza tym należy zauważyć, że obecnie żadna z 14 stacji prowadzących sprzedaż gazu nie należy do kategorii Co/Co. Dodatkowo władze włoskie zobowiązały się do nieudzielania żadnej pomocy stacjom paliw tego typu. Na podstawie powyższych stwierdzeń jest więc niemożliwe, by jedno przedsiębiorstwo petrochemiczne mogło otrzymać kilka dotacji i aby ten fakt mógł wpłynąć na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi w rozumieniu art. 87 ust. Traktatu WE.

6.3. Wnioski

- (61) W świetle powyższego Komisja uznaje, że program pomocy na rozbudowę sieci sprzedaży gazu ziemnego

dla pojazdów samochodowych, zgłoszony przez region Piemont, nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Program, który zamierzają wprowadzić Włochy (region Piemont) w celu ograniczenia emisji gazów prowadzących do powstawania efektu cieplarnianego, na podstawie decyzji Zarządu Regionu (DGR) nr 67-7675 z dnia 11 listopada 2002 r. nie stanowi pomocy państwa.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Włoskiej.

Sporządzono w Brukseli, dnia 26 listopada 2003 r.

W imieniu Komisji

Mario MONTI

Członek Komisji

⁽¹⁹⁾ Patrz w szczególności: pkt 85 decyzji.