

## ΕΠΙΤΡΟΠΗ

## ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 16ης Ιουνίου 2004

σχετικά με τις ενισχύσεις για την κατασκευή αγωγού μεταφοράς προπυλενίου μεταξύ Ρότερνταμ, Αμβέρσας και της περιφέρειας του Ρουρ, οι οποίες κοινοποιήθηκαν από το Βέλγιο, τη Γερμανία και τις Κάτω Χώρες

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

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2004) 2031]

(Τα κείμενα στην ολλανδική, γαλλική και γερμανική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2005/170/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα εν λόγω άρθρα<sup>(1)</sup> και αφού έλαβε υπόψη τις τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

## 1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Από το φθινόπωρο του 2002, η Επιτροπή είχε άτυπες επαφές με τις αρχές της Γερμανίας και των Κάτω Χωρών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις κατασκευής του γερμανικού και του ολλανδικού τμήματος ενός αγωγού μεταφοράς προπυλενίου. Η Επιτροπή έστειλε επιστολή στη Γερμανία στις 13 Φεβρουαρίου 2002 και η Γερμανία της απάντησε στις 27 Μαρτίου 2003. Η Επιτροπή είχε στη συνέχεια άτυπες επαφές με τις βελγικές αρχές. Η ένωση παραγωγών πετροχημικών προϊόντων στην Ευρώπη (APPE) διαβίβασε με επιστολή της, στις 15 Μαΐου 2003, έκθεση στην οποία τάσσεται υπέρ του έργου. Με επιστολές τους, στις 24 Ιου-

λιού 2003, στις 4 Σεπτεμβρίου 2003 και στις 16 Οκτωβρίου 2003, οι αρχές της Γερμανίας, των Κάτω Χωρών και του Βελγίου κοινοποίησαν τις ενισχύσεις για το τμήμα του έργου που τους αντιστοιχεί. Οι φάκελοι πρωτοκολλήθηκαν με τους αριθμούς N 355/03, N 400/03 και N 473/03, αντίστοιχα.

(2) Η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από τη Γερμανία με επιστολή της στις 27 Αυγούστου 2003. Η Γερμανία απάντησε με επιστολές της στις 6, 15 και 28 Οκτωβρίου 2003.

(3) Με την απόφαση C(2003) 4080 της 11ης Νοεμβρίου 2003, η Επιτροπή κίνησε τη διαδικασία που προβλέπεται από το άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης για τα μέτρα που της κοινοποιήθηκαν. Απηύθυνε την εν λόγω απόφαση στη Γερμανία, στις Κάτω Χώρες και στο Βέλγιο την ίδια ημέρα: οι διαδικασίες πρωτοκολλήθηκαν με τον αριθμό C 67/03, C 68/03 και C 69/03, αντίστοιχα. Η Γερμανία, οι Κάτω Χώρες και το Βέλγιο υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους επί της απόφασης αυτής με επιστολές τους στις 12, 18 και 22 Δεκεμβρίου 2003. Η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες με επιστολές της στις 23 Ιανουαρίου 2004, στις οποίες τα αντίστοιχα κράτη μέλη απάντησαν με επιστολές τους στις 20 Φεβρουαρίου, 27 Φεβρουαρίου και 2 Μαρτίου 2004.

(<sup>1</sup>) ΕΕ C 315 της 24.12.2003, σ. 7.

- (4) Η απόφαση της Επιτροπής δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* (2). Τρία ενδιαφερόμενα μέρη υπέβαλαν παρατηρήσεις, τις οποίες η Επιτροπή κοινοποίησε στη Γερμανία, τις Κάτω Χώρες και το Βέλγιο. Οι εν λόγω χώρες, με επιστολές τους στις 5, 29 και 11 Μαρτίου 2004, υπέβαλαν τα σχόλιά τους για τις παρατηρήσεις αυτές. Τέλος, έστειλαν συμπληρωματικές πληροφορίες με επιστολές τους στις 25 Μαΐου και στις 4 Ιουνίου 2004.

## 2. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

### 2.1. Γενικές πληροφορίες και δικαιούχοι των ενισχύσεων

#### 2.1.1. Το προπυλένιο και η μεταφορά του

- (5) Το προπυλένιο, παράγωγο του πετρελαίου, χρησιμοποιείται για την παραγωγή των πολυμερών, τα οποία με τη σειρά τους χρησιμεύουν στην παραγωγή πλαστικών. Στη Δυτική Ευρώπη, το 70 % περίπου του συνολικού προπυλενίου είναι υποπροϊόντα της παραγωγής αιθυλενίου. Κατά συνέπεια, η χωροθέτηση των μονάδων παραγωγής καθορίζεται συχνά από τους τόπους διοχέτευσης του αιθυλενίου. Το συνολικό μέγεθος της αγοράς στη Δυτική Ευρώπη εκτιμάται σε περίπου 14,7 εκατομμύρια τόνους το 2001, το ήμισυ των οποίων χρησιμοποιείται στην περιφέρεια που θα εξυπηρετείται από τον αγωγό. Οι εκτιμήσεις για τη μελλοντική ανάπτυξη της αγοράς προπυλενίου κυμαίνονται από 3,7 έως 4,0 % κατά τα επόμενα χρόνια. Το αιθυλένιο χαρακτηρίζεται από καθαρά χαμηλότερη αύξηση, της τάξεως περίπου του 2 %.

- (6) Σήμερα, 550 περίπου φορτηγίδες (1 500 τόνων η καθεμία) και 4 800 βαγόνια-δεξαμενές (των 50 τόνων το καθένα) που μεταφέρουν προπυλένιο φθάνουν κάθε χρόνο στο τρίγωνο που σχηματίζουν το Ρότερνταμ, η Αμβέρσα και η Κολωνία. Αναμένεται ότι θα υπάρχει έλλειψη περίπου 1,7 εκατομμυρίου τόνων προπυλενίου στην περιοχή αυτή το 2010. Μετά τις διαρθρωτικές αλλαγές που επήλθαν στη χημική βιομηχανία, ο αγωγός θα μεταφέρει τότε 2,5 εκατομμύρια τόνους.

- (7) Όσον αφορά μόνο τη μεταφορά από το Ρότερνταμ προς τα νότια του Λιμβούργου και της περιφέρειας του Ρουρ, τα στοιχεία είναι κάπως διαφορετικά. Το 1997, η ποσότητα προπυλενίου που μεταφέρθηκε ήταν 93,4 εκατομμύρια τονοχιλιόμετρα, από τα οποία περίπου 4 εκατομμύρια μεταφέρθηκαν σιδηροδρομικά και περίπου 89,4 εκατομμύρια με φορτηγίδες. Το 2010, αναμένεται ότι θα μεταφέρεται προς την περιφέρεια του Ρουρ συνολικός όγκος περίπου 1,5 εκατομμυρίων τόνων ετησίως, όγκος ο οποίος θα αντιπροσωπεύει ετήσια μεταφορά με 750 φορτηγίδες. Η συνολική

ποσότητα που θα μεταφέρεται από το Ρότερνταμ προς τα νότια του Λιμβούργου θα είναι περίπου 180 000 τόνοι ετησίως, ήτοι 900 βαγόνια-δεξαμενές και 70 φορτηγίδες ετησίως.

#### 2.1.2. Ο δικαιούχος

- (8) Δικαιούχος θα είναι η European Pipeline Company BV (EPC), μια κοινοπραξία επιχειρήσεων του χημικού κλάδου. Προκάτοχός της είναι η European Pipeline Development Company (EPDC). Μέτοχοι της είναι η BASF AG, η Celanese Chemical Europe GmbH, η Shell Nederland Chemie BV, η DSM NV, η Rütgers Chemicals AG, η Sasol Germany GmbH, η Veba Oil Refining & Petrochemicals GmbH, η Westgas GmbH και η SABIC Europe. Η κοινοπραξία κατέχει τα ολλανδικά στοιχεία του ενεργητικού, το 100 % της εταιρείας διαχείρισης των βελγικών στοιχείων του ενεργητικού, την EPDC Flanders NV και το 49,9 % της εταιρείας διαχείρισης των γερμανικών στοιχείων του ενεργητικού, την Propylenpipeline Ruhr GmbH (PRG) (3). Η εταιρεία Landesentwicklungsgesellschaft Nordrhein-Westfalen (LEG) (4) κατέχει το υπόλοιπο 50,1 %, δεν έχει όμως καμία χρηματοοικονομική υποχρέωση πέραν της συμμετοχής της στο κεφάλαιο της εταιρείας. Η EPC και η βελγική και η γερμανική εταιρεία διαχείρισης των στοιχείων του ενεργητικού ίδρυσαν μαζί μια κοινή επιχείρηση, την «European Pipeline Administration Company» (EPAC), η οποία θα αναλάβει τη διαχείριση όλου του αγωγού.

#### 2.1.3. Το έργο κατασκευής του αγωγού

- (9) Οι κοινοποιήσεις αφορούν έναν αγωγό, ο οποίος θα εξασφαλίζει τη μεταφορά προπυλενίου από το Ρότερνταμ στο Oberhausen, στην περιφέρεια του Ρουρ, διερχόμενος από την Αμβέρσα, το Tessenloot, το Geleen και την Κολωνία. Το δίκτυο θα έχει μήκος περίπου 520 χιλιόμετρα. Η διαδρομή του, η οποία αποτελείται από εννέα τμήματα, ακολουθεί όσο είναι δυνατό τους υπάρχοντες αγωγούς αιθυλενίου. Η γερμανική κοινοποίηση αφορά μόνο το τμήμα μεταξύ Oberhausen, μέσω Κολωνίας, και των συνόρων των Κάτω Χωρών («Pilot 2»), όπου θα συνδέεται με ένα άλλο τμήμα στη βόρεια περιοχή της περιφέρειας του Ρουρ («Pilot 1»). Εκτός από την επένδυση στον αγωγό, θα κατασκευαστούν νέοι χώροι αποθήκευσης στους λιμένες των Κάτω Χωρών και του Βελγίου και στο Ντούϊσμπουργκ (Duisburg), στη Γερμανία. Σύμφωνα με την οδηγία 85/337/EOK του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 1985, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον (5), ο δικαιούχος θα εκτιμήσει τις επιπτώσεις του αγωγού στο περιβάλλον.

(3) Τα στοιχεία του ενεργητικού ανήκουν στις εταιρείες περιορισμένης ευθύνης EPDC NL CV, EPDC BE CV και PRG GmbH & CoKG, από τις οποίες οι EPDC NL BV, EPDC BE BV και PRG GmbH είναι αντίστοιχοι μέτοχοι.

(4) Το Ομόσπονδο Κρατίδιο της Βόρειας Ρηνανίας-Βεστφαλίας κατέχει το 68,15 % των μεριδίων της LEG, η WestLB κατέχει το 22,25 %, το δε υπόλοιπο των μεριδίων ανήκει σε ιδιώτες μετόχους.

(5) ΕΕ L 175 της 5.7.1985, σ. 40· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2003/35/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 156 της 25.6.2003, σ. 17).

(2) Βλέπε υποσημείωση 1.

- (10) Το κόστος της συνολικής επένδυσης ανέρχεται σε 148,5 εκατομμύρια ευρώ, όπως φαίνεται και στον πίνακα 1 <sup>(6)</sup>.

Πίνακας 1

## Κόστος της συνολικής επένδυσης

(σε εκατ. ευρώ)

Τμήμα	Κόστος επένδυσης
Γερμανία, «Pilot 2»	67,134
Κάτω Χώρες	26,0
Βέλγιο	55,4
Σύνολο	148,5

- (11) Η διαχείριση του αγωγού γίνεται σύμφωνα με τις αρχές της «πρόσβασης τρίτων στο δίκτυο» («open access/common carrier») και του «χαμηλού κέρδους». Κάθε ενδιαφερόμενος παραγωγός ή χρήστης μπορεί να κάνει χρήση του αγωγού χωρίς διακρίσεις. Αναμένεται ότι η δυναμικότητα του αγωγού θα αρκείσει ώστε να αντιμετωπιστεί η αύξηση που υπολογίζεται για τα επόμενα 20 χρόνια. Τα τέλη μεταφοράς θα είναι τα ίδια για όλους τους χρήστες, είτε είναι μέτοχοι είτε όχι. Τα τέλη θα καθορίζονται ανάλογα με τον αριθμό των χρησιμοποιούμενων τμημάτων.

- (12) Τα τέλη θα καθοριστούν με διαφανή τρόπο και θα είναι παρεμφερή με τα τέλη που εφαρμόζονται στις σιδηροδρομικές μεταφορές και στην εσωτερική ναυσιπλοΐα. Μεταξύ 2006 και 2008, [...] <sup>(\*)</sup>. Δεν θα υπάρχουν εκπτώσεις με βάση την ποσότητα. Για την επικαιροποίηση των τελών, θα πραγματοποιείται μελέτη αυτών των τρόπων μεταφοράς ανά διετία.

- (13) Σε ό,τι αφορά τις συμβάσεις έργων και υπηρεσιών, η ΕΡΑC και η PRG οφείλουν να ακολουθήσουν τις διαδικασίες συμβάσεων που έχουν θεσπιστεί από τη νομοθεσία για τις δημόσιες συμβάσεις σε κοινοτικό και εθνικό επίπεδο.

## 2.1.4. Οι ενισχύσεις

- (14) Η Γερμανία προτίθεται να καλύψει με άμεση επιδότηση το 80 % του ελλείμματος που έχει υπολογίσει στη συνήθη απόδοση («unrentierlichen investiven Kosten») για το γερμανικό τμήμα του αγωγού («Pilot 2»), με ανώτατο όριο 50 % του συνολικού κόστους επένδυσης. Το αποδεκτό κόστος είναι το κόστος επένδυσης, το οποίο περιλαμβάνει το σχεδιασμό, την κατασκευή και την πρώτη πλήρωση, αφαιρουμένων των πλεονασμάτων των πρώτων δεκαπέντε ετών κατόπιν ανάλυσης των επικαιροποιημένων ταμειακών ροών. Η ενίσχυση θα ανέλθει σε 18 682 000 ευρώ. Σύμφωνα με υπολογισμό που διαβίβασαν οι γερμανικές αρχές, η ενίσχυση αυτή θα επιτρέψει να επιτευχθεί επιτόκιο εσωτερικής απόδοσης (ΕΕΑ) 5,6 % για μια εικοσιπενταετία.

<sup>(6)</sup> Το «Pilot 1» θα αντιπροσωπεύει κόστος επένδυσης ύψους 50,5 εκατομμυρίων ευρώ, για το οποίο το έργο θα τύχει ενίσχυσης περίπου 25 εκατομμυρίων ευρώ.

<sup>(\*)</sup> Εμπιστευτικά στοιχεία

- (15) Οι Κάτω Χώρες προτίθενται να χορηγήσουν επιδότηση 2 000 000 ευρώ. Το ποσό αυτό είναι αναγκαίο για να επιτευχθεί αποδοτικότητα του ολλανδικού τμήματος του έργου σε επίπεδο αποδεκτό για τους εταίρους της βιομηχανίας. Οι ενισχύσεις της Γερμανίας και των Κάτω Χωρών είναι μέτρα ad hoc, τα οποία δεν υπάγονται σε κάποιο συγκεκριμένο καθεστώς.

- (16) Το Βέλγιο προτίθεται να χορηγήσει άμεση επιδότηση ύψους 2 919 480 ευρώ και απαλλαγή από το φόρο ακινήτου περιουσίας για μια πενταετία, πλεονέκτημα το οποίο υπολογίζεται σε 766 000 ευρώ. Το συνολικό κόστος επένδυσης στο Βέλγιο θα είναι 55,4 εκατομμύρια ευρώ, από τα οποία 40 885 000 ευρώ έχουν αναγνωριστεί ως αποδεκτό κόστος από τις βελγικές αρχές. Από το ποσό αυτό αφαιρέθηκαν 16 556 000 ευρώ που αντιστοιχούν στα κέρδη εκμετάλλευσης <sup>(7)</sup>, οπότε απομένει επιλέξιμο ποσό ύψους 24 329 000 ευρώ. Οι βελγικές αρχές κρίνουν ότι η ενίσχυση υπάγεται σε καθεστώς κρατικών ενισχύσεων που έχει ήδη εγκρίνει η Επιτροπή <sup>(8)</sup>. Το καθεστώς αυτό προβλέπει ενίσχυση 12 % γι'αυτόν τον τύπο επένδυσης, ενίσχυση η οποία αντιστοιχεί σε εκείνη των 2 919 480 ευρώ. Το κόστος, για το οποίο δε μπορεί να χορηγηθεί ενίσχυση με βάση το καθεστώς αυτό, είναι το κόστος γενικής έρευνας, αγοράς γηπέδων και προμηθειών.

- (17) Το Βέλγιο κοινοποίησε την ενίσχυση για να έχει νομική ασφάλεια και για να διαβιβάσει στην Επιτροπή συγκεντρωτικό πίνακα του επενδυτικού σχεδίου, με το συνολικό ύψος της ενίσχυσης που θα χορηγηθεί.

- (18) Τα τρία κράτη μέλη εξαρτούν τις ενισχύσεις από την τήρηση των αρχών της «ελεύθερης πρόσβασης» και της «ισότιμης πρόσβασης» επί μια εικοσιπενταετία, δηλαδή για τη διάρκεια οικονομικής ζωής του αγωγού. Η τήρηση των αρχών αυτών έχει περιληφθεί στα καταστατικά της ΕΡΜC· μετά από την εικοσιπενταετία, τα καταστατικά θα μπορούν να τροποποιηθούν επί του σημείου αυτού μόνο με ομοφωνία όλων των συμμετεχόντων.

- (19) Προς το παρόν εξετάζεται ένα δάνειο της ΕΤΕπ ύψους 30 % του συνολικού κόστους του έργου. Οι μέτοχοι θα συνεισφέρουν με ίδια κεφάλαιο ύψους 8 εκατομμυρίων ευρώ, το δε υπόλοιπο της χρηματοδότησης θα εξασφαλίσουν οι τράπεζες. Ταυτόχρονα, οι μέτοχοι οφείλουν να αναλάβουν τις ζημιές των πρώτων ετών, ήτοι περίπου 38 εκατομμύρια ευρώ έως το 2008, οι οποίες στην πραγματικότητα θα αντιστοιχούν σε περίπου 18 εκατομμύρια ευρώ με τους τόκους και τους φόρους.

<sup>(7)</sup> Σημειώνεται ότι αυτά τα κέρδη εκμετάλλευσης αποτελούν το καθαρό προϊόν μείον την απόσβεση και τους τόκους επί των επενδύσεων.

<sup>(8)</sup> Διάταγμα για την οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειας της Φλάνδρας, Ν 40/99 (ΕΕ C 284 της 7.10.2000, σ. 8) και Ν 223/93 (ΕΕ C 282 της 20.10.1993, σ. 4).

### 2.1.5. Το εκτενέστερο ευρωπαϊκό δίκτυο αγωγών για ολεφίνες

- (20) Η APPE διαβίβασε στην Επιτροπή έκθεση για το εκτενέστερο δίκτυο αγωγών για ολεφίνες, μέρος του οποίου αποτελεί το έργο κατασκευής του αγωγού<sup>(9)</sup>. Σήμερα, υπάρχουν πέντε ανεξάρτητα συστήματα στην Ευρώπη για το αιθυλένιο, τα οποία δε συνδέονται μεταξύ τους ώστε να αποτελούν πλήρες δίκτυο και συνδέουν μόνο το 50 % της συνολικής δυναμικότητας. Για το προπυλένιο, υπάρχουν αρκετά μεμονωμένα συστήματα γύρω από την Μπενελούξ. Το συνολικό δίκτυο ολεφινών θα συνδέει αυτά τα διαφορετικά συστήματα και θα τα επεκτείνει. Η έκθεση περιέχει αρκετούς χάρτες όπου παρουσιάζονται διάφορα έργα κατασκευής αγωγών, υπό κατασκευή ή υπό μελέτη, τα οποία θα επιτρέψουν να υλοποιηθεί στο σύνολό του το δίκτυο.

### 2.2. Αιτιολόγηση της ενίσχυσης από τις αρχές της Γερμανίας, των Κάτω Χωρών και του Βελγίου

- (21) Σύμφωνα με τις αρχές των εν λόγω χωρών το έργο δικαιολογείται με βάση θέματα που αφορούν το περιβάλλον, την ασφάλεια των μεταφορών και τη βιομηχανική πολιτική.

#### 2.2.1. Τα πλεονεκτήματα για το περιβάλλον

- (22) Η μεταφορά προπυλενίου αναμένεται ότι θα αυξηθεί σε μεγάλο βαθμό και το γεγονός αυτό θα εντείνει την πίεση στη μεταφορική ικανότητα πλοίων και φορτηγών. Σκοπός της κατασκευής του αγωγού είναι να μετριαστεί η πίεση και να προληφθούν τα σημεία συμφόρησης. Ο αγωγός θα μειώσει οπωσδήποτε την οδική συμφόρηση.
- (23) Η διαφορά μεταξύ των εκπομπών που προέρχονται από τους συνηθισμένους τρόπους μεταφοράς και των εκπομπών από τη μεταφορά μέσω του αγωγού θα έχει ως εξής σύμφωνα με τον πίνακα 2.

Πίνακας 2

Εκπομπές

	Μονάδες	Σιδηρόδρομος	Φορτηγίδες	Σύνολο	Αγωγός	Δέλτα
Φορτία	Tekm	7 100 000	158 200 000	165 300 000	165 300 000	
CO <sub>2</sub>	kg/tekm	312	6 960	7 237	4 496	2 741
NO <sub>x</sub>	kg/tekm	1,99	124	126	5,12	121
CO	kg/tekm	0,14	6,33	6,47	0,5	5,97
VOC	kg/tekm	0,07	6,33	6,4	0,17	6,23
SO <sub>2</sub>	kg/tekm	0,14	9,49	9,63	2,15	7,48

- (24) Περαιτέρω μειώσεις των εκπομπών θα προκύψουν από το γεγονός ότι ο αγωγός θα επιτρέψει να γίνουν νέες επενδύσεις σε σημεία που θα απαιτούν λιγότερες μεταφορές ολεφινών.

#### 2.2.2. Ασφάλεια μεταφοράς και συμφόρηση

- (25) Ο αγωγός θα επιτρέψει να βελτιωθεί οπωσδήποτε η ασφάλεια μεταφοράς. Το προπυλένιο ανήκει στην υψηλότερη κλάση επικινδυνότητας. Χωρίς τον αγωγό, η ανάπτυξη της αγοράς θα επέφερε σημαντική αύξηση των άλλων τρόπων μεταφοράς του προπυλενίου και των αλληλένδετων με αυτούς προβλημάτων ασφάλειας και συμφόρησης.
- (26) Στις Κάτω Χώρες, υπάρχουν κυρίως ανησυχίες για τη μεταφορά του προπυλενίου με φορτηγίδες και σιδηροδρομικώς. Η ανάπτυξη της σιδηροδρομικής μεταφοράς θα ενέτεινε τα προβλήματα ασφάλειας καθ' οδόν και στα σημεία μεταφόρτωσης του προπυλενίου. Με τον αγωγό αυτό όμως θα μειωθεί ο κίνδυνος, ιδίως επειδή θα απαιτούνται λιγότεροι ελιγμοί στους σιδηροδρομικούς σταθμούς και δεν θα χρειάζεται μεταφόρτωση του προπυλενίου. Μια από τις περιοχές που

διατρέχουν πολύ μεγάλο κίνδυνο κατά μήκος της σιδηροδρομικής διαδρομής μεταξύ Ρότερνταμ και Geleen είναι ο σταθμός του Venlo. Για να λυθεί το πρόβλημα αυτό, θα χρειαζόταν μετεγκατάσταση, η οποία θα κόστιζε περίπου 134 εκατομμύρια ευρώ. Με τον αγωγό όμως δεν χρειάζεται πλέον μετεγκατάσταση.

- (27) Οι Κάτω Χώρες έχουν εκτιμήσει την άμεση κοινωνική απόδοση (ασφάλεια κυκλοφορίας, μείωση των εκπομπών και του θορύβου) της επιδότησης σε 12 %.

#### 2.2.3. Βιομηχανική πολιτική και θέματα απασχόλησης

- (28) Ο αγωγός είναι στρατηγικής σημασίας για τη βιωσιμότητα της χημικής βιομηχανίας στη δεδομένη περιοχή. Μια μελέτη του 1998 επεσήμανε ότι η έλλειψη κατάλληλων υποδομών είναι το κύριο εμπόδιο στην ανταγωνιστικότητα. Η κατάσταση είναι διαφορετική στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, όπου υπάρχει πολύ εκτεταμένο δίκτυο. Ο αγωγός θα επιτρέψει πολύ πιο ευέλικτη μεταφορά του προϊόντος, διότι θα χρησιμεύει ως τόπος αποθήκευσης και όλοι οι χρήστες θα έχουν άμεση και εύκολη πρόσβαση. Θα μειωθεί επίσης η αβεβαιότητα των πελατών όσον αφορά τον εφοδιασμό τους σε προπυλένιο, πρόβλημα που συνδέεται με τις διαταραχές που παρατηρούνται στην παραγωγή προπυλενίου στις εγκαταστάσεις ατμοπυρόλυσης.

<sup>(9)</sup> The Development of a European Olefins Pipelines Network and Its Benefits (Δημιουργία ενός ευρωπαϊκού δικτύου αγωγών για ολεφίνες και τα πλεονεκτήματά του), Μάιος 2003. <http://www.petrochemistry.net/templates/shwPressroom.asp?TID=4&SNID=16>

- (29) Το 1999, η βιομηχανία πρώτων χημικών υλών απασχολούσε 5 233 εργαζόμενους στην περιοχή του Emscher-Lippe, στη Γερμανία. Περίπου 1 906 θέσεις εργασίας εξαρτώνται σε πολύ μεγάλο βαθμό από τα βασικά προϊόντα προπυλενίου: 1 506 θέσεις στη βιομηχανία πρώτων υλών και 400 στη μεταποίηση των πλαστικών. Χωρίς τον αγωγό μεταφοράς του προπυλενίου, θα απασχολούνταν κατ' ανώτατο όριο μόνο το 50 % του εργατικού δυναμικού στην περιοχή αυτή. Εμπειρογνωμοσύνη που πραγματοποιήθηκε επέτρεψε να εκτιμηθεί ο αριθμός θέσεων εργασίας στην περιοχή Emscher-Lippe με και χωρίς τον αγωγό. Για τη βιομηχανία των πρώτων υλών, το έργο θα δημιουργήσει 658 θέσεις εργασίας έως το 2010, χωρίς να υπολογίζονται τα πολλαπλασιαστικά φαινόμενα. Για ολόκληρη τη χημική βιομηχανία υπολογίζεται ότι θα δημιουργηθούν 2 697 θέσεις εργασίας. Σε απόλυτους αριθμούς, η απασχόληση θα μειωθεί ούτως ή άλλως αλλά χάρις στον αγωγό με αργότερους ρυθμούς.
- (30) Το 2002, η χημική βιομηχανία στα νότια του Λιμβούργου απασχολούσε περίπου 9 740 άτομα. Από αυτά, 500 έως 550 εργάζονται στην παραγωγή προπυλενίου, καθώς και στην παραγωγή και την μεταποίηση των παράγωγων προϊόντων του προπυλενίου, στα νότια του Λιμβούργου.

### 3. ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΠΟΥ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 88 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2 ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ

- (31) Στην απόφασή της να κινηθεί τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88, παράγραφος 2 της συνθήκης, η Επιτροπή εξήγησε για ποιους λόγους τα συγκεκριμένα μέτρα πρέπει να θεωρηθούν ως κρατικές ενισχύσεις υπό την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης και εξέφρασε ορισμένες αμφιβολίες ως προς το συμβιβασμό τους με τη συνθήκη. Η ενίσχυση δεν θα καλυφθεί από την κοινοτική πλαισίωση των κρατικών ενισχύσεων για την προστασία του περιβάλλοντος<sup>(10)</sup> (εφεξής «πλαισίωση των ενισχύσεων για το περιβάλλον»), από τις κατευθύνσεις σχετικά με τις κρατικές περιφερειακές ενισχύσεις<sup>(11)</sup> ούτε από άλλες κατευθύνσεις ή πλαισιώσεις που έχει θεσπίσει η Επιτροπή. Ακόμη, η συγκεκριμένη υπόθεση διαφέρει από άλλες ενισχύσεις που χορηγούνται για έργα μεταφορικών υποδομών, τα οποία είχε εγκρίνει η Επιτροπή. Σε ό,τι αφορά τα γενικά κριτήρια που εφαρμόζονται στην εκτίμηση των κρατικών ενισχύσεων, η Επιτροπή παρατήρησε ότι δεν είναι σαφές γιατί χρειάζεται το συγκεκριμένο συνολικό ποσό της ενίσχυσης, όπως επίσης δεν είναι σαφής η αναλογικότητα των ενισχύσεων. Ορισμένοι αγωγοί που υπάρχουν χρηματοδοτήθηκαν εξ ολοκλήρου με ιδιωτικούς πόρους. Επιπλέον, η ένταση της ενίσχυσης για τα διάφορα τμήματα του έργου δεν είναι πάντα η ίδια· έτσι, η ένταση της ενίσχυσης είναι σχετικά υψηλή ιδίως στο γερμανικό τμήμα του έργου. Τίθενται επομένως ορισμένα ερωτήματα όσον αφορά τα σενάρια που επελέγησαν για να υπολογιστεί η απόδοση. Τέλος, η Επιτροπή διερωτάται κατά πόσον δημιουργείται αθέμιτη στρέβλωση του ανταγωνισμού, ιδίως μεταξύ των χημικών επιχειρήσεων που συμμετέχουν απευθείας στο έργο και άλλων επιχειρήσεων του χημικού

κλάδου και των συνδεόμενων με αυτόν βιομηχανιών, και μεταξύ της χημικής βιομηχανίας της συγκεκριμένης περιοχής και εκείνης άλλων περιοχών της Κοινότητας.

### 4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ

- (32) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από την Deutsche Bahn και από δύο ανταγωνιστές της χημικής βιομηχανίας.
- (33) Η Deutsche Bahn επιβεβαίωσε την ανάλυση της Επιτροπής και κρίνει ότι η ενίσχυση θίγει τα συμφέροντά της διότι η μεταφορά προπυλενίου με αγωγό θα αντικαταστήσει τη σιδηροδρομική μεταφορά, πράγμα που θα της επιφέρει απώλεια κύκλου εργασιών περίπου 13 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως. Νέα ζημία στον κύκλο εργασιών της θα δημιουργηθεί εφόσον οι παραγωγοί προπυλενίου που βρίσκονται στα νότια της Γερμανίας λύσουν τις συμβάσεις προμήθειας με τους χρήστες της περιοχής του Ρουρ. Η Deutsche Bahn έδωσε πολλά παραδείγματα για τη ζημία στον κύκλο εργασιών της που θα δημιουργήσει η κατασκευή αγωγών.
- (34) Ο πρώτος ανταγωνιστής δηλώνει ότι είναι υπέρ της δημιουργίας υποδομής με αγωγούς μεταφοράς ολεφινών στην Ευρώπη, δεν είναι όμως πεπεισμένος ότι το συγκεκριμένο έργο δικαιολογεί την ενίσχυση που χορηγείται γι' αυτό. Πρώτον, ο αγωγός θα μεταφέρει μόνο προπυλένιο ποιότητας πολυμερούς, και όχι προπυλένιο χημικής ποιότητας ή ποιότητας διυλιστηρίου, στην οποία η περιεκτικότητα σε προπυλένιο είναι μικρότερη. Το προπυλένιο ποιότητας πολυμερούς αντιπροσωπεύει μόνον το 60 % της αγοράς. Οι παραγωγοί προπυλενίου χημικής ποιότητας, για να έχουν πρόσβαση στον νέο αγωγό, πρέπει να προβούν σε μεγάλες επενδύσεις για να φθάσουν τα προϊόντά τους στο επίπεδο της ποιότητας πολυμερούς. Δεύτερον, η έλλειψη δικτύων αγωγών μεταφοράς προπυλενίου στην Ευρώπη δε μπορεί να δικαιολογήσει την χαμηλή ανταγωνιστικότητα της χημικής βιομηχανίας, διότι τα τέλη θα είναι της ίδιας τάξεως με εκείνα για τους άλλους τρόπους μεταφοράς. Ο αγωγός θα ανταγωνίζεται τους άλλους τρόπους μεταφοράς και η ενίσχυση θα νοθεύσει τον ανταγωνισμό με τις επιχειρήσεις που ήδη κάνουν μεγάλες επενδύσεις στην χωροθέτηση των εγκαταστάσεών τους, στις λιμενικές εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης κ.λπ. Τρίτον, η μεταφορά με φορτηγίδες και σιδηροδρομικώς έχει αποδείξει ποια είναι τα πλεονεκτήματά της για το περιβάλλον. Τέταρτον, ο αγωγός μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα να μετατοπισθούν οι επενδύσεις σε παράκτιους χώρους της Μπένελουξ προς τη Γερμανία, παραδείγματός χάριν.
- (35) Ο δεύτερος ανταγωνιστής δέχεται την αρχή, σύμφωνα με την οποία η μεταφορά ελαφρών υδρογονανθράκων με αγωγούς είναι ενδιαφέρουσα από άποψη αποτελεσματικότητας και ασφάλειας και ότι μια καλή υποδομή ενθαρρύνει τις επενδύσεις και την απασχόληση στις περιοχές απ' όπου διέρχεται ο αγωγός αυτός. Παρατηρεί, ωστόσο, ότι η σημερινή ροή του μεταφερόμενου προπυλενίου από δυσμάς προς ανατολάς δεν

<sup>(10)</sup> EE C 37 της 3.2.2001, σ. 3.

<sup>(11)</sup> EE C 74 της 10.3.1998, σ. 9.

αποτελεί επαρκή λόγο για να γίνουν επενδύσεις σε αυτό το έργο κατασκευής αγωγού. Σε κάθε άκρο του αγωγού θα χρεαστούν επιπλέον όγκοι για να δικαιολογηθεί η ενίσχυση: κατανάλωση του προπυλενίου στο Λιμβούργο των Κάτω Χωρών και στη γερμανική πλευρά του αγωγού, και παραγωγή προπυλενίου στην παράκτια περιοχή. Σε αντιδιαστολή, η SABIC ανήγγειλε την κατασκευή εγκατάστασης ατμοπυρόλυσης στο Λιμβούργο των Κάτω Χωρών, πράγμα που θα μειώσει τον όγκο του προπυλενίου που μεταφέρεται από την περιοχή της Αμβέρσας-Ρότερνταμ-Άμστερνταμ (ARA) προς το ανατολικό τμήμα του αγωγού. Χωρίς επενδύσεις στην παραγωγή προπυλενίου στην περιοχή ARA, θα υποχρησιμοποιείται ο αγωγός.

## 5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΤΩΝ ΚΑΤΩ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ

### 5.1. Κοινές παρατηρήσεις των τριών κρατών μελών

- (36) Τα τρία κράτη μέλη επιβεβαιώνουν τη σημασία του έργου όσον αφορά το περιβάλλον, την ασφάλεια μεταφοράς, καθώς και τη σημασία του σε βιομηχανικό επίπεδο. Υπογραμμίζουν ότι στην εκμετάλλευση του αγωγού θα ακολουθηθούν οι αρχές της «ελεύθερης πρόσβασης», της μη εισαγωγής διακρίσεων και του «κοινού μεταφορέα».
- (37) Δεν κατέστη δυνατό να ακολουθηθεί η διαδικασία της πρόσκλησης υποβολής προσφορών για την επιλογή των δικαιούχων, διότι ορισμένες πετροχημικές εταιρείες συμμετέχουν απευθείας στο έργο ως ιδιοκτήτες ορισμένων τμημάτων των αγωγών που ήδη υπάρχουν. Άλλωστε, η διαδικασία αυτή δεν θα ήταν οικονομική. Στη δεδομένη περίπτωση αποκλείεται στρέβλωση του ανταγωνισμού, διότι κάθε εταιρεία μπορεί να μετέχει στην κοινοπραξία.

### 5.2. Παρατηρήσεις της Γερμανίας

- (38) Η Γερμανία εμμένει στο γεγονός ότι η ενίσχυση του δημοσίου δεν αποτελεί κρατική ενίσχυση, διότι δεν παράγει επιλεκτικό πλεονέκτημα. Ο αγωγός πρέπει να θεωρείται ως μια υποδομή μεταφοράς, όπως άλλα έργα του είδους αυτού, πράγμα που τον καθιστά σύμφωνο προς τις προηγούμενες αποφάσεις της Επιτροπής<sup>(12)</sup>. Το έργο άρχισε για λόγους οικολογικής και βιομηχανικής πολιτικής και η ενίσχυση δεν είναι μια απλή αντίδραση σε μια ιδιωτική πρωτοβουλία. Επίσης, το γεγονός ότι χρηματοδοτούνται από τις δημόσιες αρχές οι άλλοι τρόποι μεταφοράς, δηλαδή η εσωτερική ναυσιπλοΐα και οι σιδηρόδρομοι, έχει ληφθεί υπόψη στην απόφαση χορήγησης της ενίσχυσης για το έργο.
- (39) Η Γερμανία κρίνει, εξάλλου, ότι με το έργο επιδιώκεται να οργανωθεί μεταφορά προπυλενίου με διάφορους τρόπους. Ως εκ τούτου, το συγκεκριμένο μέτρο υπάγεται στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 73 της συνθήκης.
- (40) Η ενίσχυση θα επιφέρει εσωτερική απόδοση του έργου ύψους 5,6% στη Γερμανία. Υψηλότερη απόδοση δεν είναι

δυνατό να υπάρξει: εάν τα έσοδα υπερβούν τις προβλέψεις για τα πρώτα 15 χρόνια, θα ανακτηθεί από το δικαιούχο το αντίστοιχο ποσό. Η Γερμανία τονίζει ότι οι επιχειρήσεις που μετέχουν απευθείας στο έργο δεν απολαμβάνουν δυσανάλογου πλεονεκτήματος, διότι κάθε δυνητικός χρήστης θα έχει πρόσβαση στην εγκατάσταση χωρίς διακρίσεις. Επιπλέον, ακόμη και οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε άλλους οικονομικούς κλάδους μπορούν να μετέχουν στην κοινοπραξία. Ο αγωγός θα παραμείνει στην ιδιοκτησία της επιχείρησης μετά από 15 χρόνια, η επιχείρηση όμως δεν θα απολαύει κανενός πλεονεκτήματος εξαιτίας αυτού.

- (41) Καθόσον ο αγωγός αποτελεί μέρος ενός δικτύου ευρωπαϊκής κλίμακας, δεν θα υπάρξει στρέβλωση του ανταγωνισμού στη χημική βιομηχανία άλλων περιοχών της Κοινότητας.

### 5.3. Παρατηρήσεις των Κάτω Χωρών

- (42) Οι Κάτω Χώρες σημειώνουν ότι στη δεκαετία του 90, η βιομηχανία παραγωγής αιθυλενίου και προπυλενίου στη βορειοδυτική Ευρώπη, η οποία ήταν καθαρά εξαγωγός περιοχή, μεταβλήθηκε σε καθαρά εισαγωγό περιοχή λόγω του ισχυρού ανταγωνισμού, ιδίως των ασιατικών χωρών. Η αγορά αιθυλενίου και προπυλενίου της βορειοδυτικής Ευρώπης είναι σήμερα μια κλειστή αγορά λόγω της έλλειψης ανεξάρτητων εγκαταστάσεων μεταφοράς, αποθήκευσης και μεταφόρτωσης. Το έργο που θα τύχει της ενίσχυσης θα υποχρεώσει ίσως τον τομέα να ανοίξει την αγορά. Οι Κάτω Χώρες διαβίβασαν χάρτη όπου σημειώνονται παραδείγματα παράκτιων εγκαταστάσεων, διεσπαρμένων σε όλη την Ευρώπη, οι οποίοι έχουν τη δυνατότητα να παρέχουν διαρθρωτικά ή προσωρινά προπυλένιο στον αγωγό.
- (43) Οι Κάτω Χώρες υπενθυμίζουν ότι σύμφωνα με τον υπολογισμό τους ο συντελεστής απόδοσης της επιδότησης θα είναι 12% για την κοινωνία. Εκτός από τον υπολογισμό του συντελεστή εσωτερικής απόδοσης του έργου (6,19%), παρατηρούν ότι οι συντελεστές απόδοσης των ανταγωνιστικών τρόπων μεταφοράς είναι και αυτοί χαμηλοί, διότι κυμαίνονται μεταξύ 1 και 8%, ανάλογα με τον τρόπο μεταφοράς. Οι Κάτω Χώρες κρίνουν επίσης ότι η ενίσχυση θα μπορούσε να κριθεί ως συμβιβάσιμη με βάση το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο β) της συνθήκης, διότι πρόκειται για σημαντικό έργο κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος.

### 5.4. Παρατηρήσεις του Βελγίου

- (44) Το Βέλγιο προσθέτει στις γενικές παρατηρήσεις ότι η ενίσχυση που κοινοποίησε υπάγεται σε καθεστώς που έχει εγκρίνει η Επιτροπή και ότι η θέση της σύμφωνα με την οποία η ενίσχυση δεν υπάγεται στην πλαισίωση των ενισχύσεων για το περιβάλλον δεν είναι σύμφωνη με την προηγούμενη εκτίμησή της σχετικά με την εφαρμογή του βελγικού καθεστώτος ενισχύσεων.

<sup>(12)</sup> Ιδίως, N 517/98 UK, επιδοτήσεις για τον ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό τερματικό σταθμό εμπορευμάτων στη Νότια Ουαλία, Ηνωμένο Βασίλειο (EE C 81 της 24.3.1999, σ. 8), N 121/99 AT, ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών (EE C 245 της 28.8.1999, σ. 2), N 208/00 NL, καθεστώς ενισχύσεων των χερσαίων δημοσίων τερματικών σταθμών (EE C 315 της 4.11.2000, σ. 22) και N 649/01 UK, επιδότηση των εγκαταστάσεων εμπορευμάτων, έργο στο λιμένα του Rosyth (EE C 45 της 19.2.2002, σ. 2).

### 5.5. Σχόλια επί των παρατηρήσεων των ενδιαφερομένων

- (45) Όσον αφορά τις παρατηρήσεις της Deutsche Bahn, τα τρία κράτη μέλη υπογραμμίζουν ότι η επιδότηση θα χρησιμοποιηθεί μόνο για την κατασκευή υποδομής αγωγών και όχι για τη μεταφορά αυτή καθαυτή και ότι τα τέλη θα καθοριστούν με γνώμονα εκείνα των ανταγωνιστικών τρόπων μεταφοράς. Τα τέλη θα είναι διαφανή και δεν θα εισάγουν διακρίσεις. Οι χρήστες του προπυλενίου, οι οποίοι έχουν ήδη επενδύσει σε υποδομές εσωτερικών πλωτών μεταφορών ή σιδηροδρομικών μεταφορών δεν θα βρεθούν σε μειονεκτική θέση, διότι οι χρήστες του αγωγού αναλαμβάνουν οι ίδιοι την ευθύνη σύνδεσής τους με τον αγωγό. Επιπλέον, οι περισσότερες επενδύσεις που είναι αναγκαίες για την μεταφορά προπυλενίου μέσω της εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή σιδηροδρομικά δεν αφορούν την ίδια τη χρήση του προπυλενίου, αλλά μπορούν να χρησιμεύσουν επίσης για τη μεταφορά και άλλων υγροποιημένων αερίων. Τέλος, η Deutsche Bahn έχει τη δυνατότητα να συμμετέχει στην EPDC. Η επιτυχία κατασκευής του έργου του αγωγού μπορεί να είναι σημαντική για την Deutsche Bahn διότι δίνει δυνατότητες μεταφοράς του προπυλενίου στο εσωτερικό της χώρας.
- (46) Όσον αφορά τις παρατηρήσεις του πρώτου ανταγωνιστή, τα τρία κράτη μέλη παρατηρούν ότι το προπυλένιο ποιότητας πολυμερούς είναι το μόνο που ενδείκνυται για όλες τις χρήσεις. Το προπυλένιο ποιότητας διυλιστηρίου χρησιμοποιείται πολύ σπάνια στη χημεία δεδομένου του υψηλού ποσοστού προπανίου που περιέχει, το οποίο ελευθερώνεται κατά τη διάρκεια της διεργασίας και πρέπει μετά να υποβληθεί σε επεξεργασία· κατά τα άλλα, υπάρχουν πολλοί λίγοι παραγωγοί προπυλενίου χημικής ποιότητας και ποιότητας διυλιστηρίου. Σημειώνεται μια τάση στην αυξημένη χρήση προπυλενίου ποιότητας πολυμερούς στις νέες διεργασίες χημικής παραγωγής. Το θέμα της ποιότητας συζητήθηκε εκτενώς, χάρις σε μια επιχειρησιακή ομάδα που συγκρότησε το Υπουργείο Οικονομικών Υποθέσεων του Ομόσπονδου Κρατίδιου της Βόρειας Ρηνανίας-Βεστφαλίας. Όντως, ο αγωγός ανοίγει μια ενιαία ευρωπαϊκή αγορά προπυλενίου.
- (47) Όσον αφορά τις παρατηρήσεις του δεύτερου ανταγωνιστή, τα τρία κράτη μέλη σημειώνουν ότι όλες οι τιμές, τόσο των συμμετεχόντων όσο και των ανεξάρτητων εμπειρογνομόνων, δείχνουν δυσανάλογη αύξηση της ζήτησης προπυλενίου στις επόμενες δεκαετίες. Συνεπώς, το πρόβλημα είναι περισσότερο να αποφευχθεί η έλλειψη χωρητικότητας στους σημερινούς τρόπους μεταφοράς. Το προπυλένιο που παράγεται από τις εγκαταστάσεις ατμοπυρόλησης, στις οποίες η SABIC ανήγγειλε την πρόθεσή της να επενδύσει, έχει περιληφθεί στους υπολογισμούς απόδοσης του αγωγού. Η επένδυση αυτή σήμερα είναι υπό εξέταση αλλά τα οικονομικά του αγωγού δεν θα την επηρεάσουν. Πράγματι, εάν η SABIC υλοποιήσει το σχέδιό της, το Geleen θα χρειάζεται ακόμη περισσότερο τον αγωγό για να εξασφαλίσει επιχειρησιακή ευελιξία σε περίπτωση απρόβλεπτων αστοχιών στη διαδικασία παραγωγής ή κατανάλωσης. Επιπλέον, τη στιγμή αυτή επεκτείνονται οι εγκαταστάσεις ατμοπυρόλησης στο Terneuzen· οι

εγκαταστάσεις αυτές άρχισαν να λειτουργούν το 2002 και παρέχουν 300 κτε στους καταναλωτές της περιοχής της Αμβέρσας και του Ρότερνταμ. Ο αγωγός ανοίγει τελείως νέες προοπτικές επενδύσεων στους χρήστες του προπυλενίου, ανεξάρτητα από τον τόπο εγκατάστασης των προμηθευτών. Ακόμη, λίγοι από τους υπάρχοντες αγωγούς ανήκουν σε μεγάλες επιχειρήσεις.

## 6. ΕΚΤΙΜΗΣΗ

### 6.1. Ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης υπό την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης

- (48) Η χρηματοδότηση της κατασκευής ή της διαχείρισης υποδομών μεταφοράς από το δημόσιο δεν πρέπει να θεωρείται πάντοτε ως ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης. Ωστόσο, εάν ο οργανισμός διαχείρισης της υποδομής ασκεί οικονομική δραστηριότητα, η ενίσχυση θα μπορούσε να αποφέρει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στο δικαίωχο της. Όμως, και η EPC και οι μέτοχοι της ασκούν οικονομικές δραστηριότητες. Εν προκειμένω, η υπόθεση είναι πολύ παρεμφερής με την υπόθεση του αγωγού καυσίμων αεροσκαφών στην Αθήνα<sup>(13)</sup>. Η επιδότηση του δημοσίου επιτρέπει στην κοινοπραξία να κατασκευάσει και να εκμεταλλεύεται μια εγκατάσταση επί 25 χρόνια, χωρίς να αναλάβει όλο το κόστος. Πρέπει να σημειωθούν τα ακόλουθα:

α) τα συγκεκριμένα κράτη μέλη δεν έκαναν χρήση ανοικτής διαδικασίας πρόκλησης υποβολής προσφορών για την κατασκευή και εκμετάλλευση του αγωγού. Οι ενδιαφερόμενες αρχές αρκέστηκαν να ανταποκριθούν σε μια ιδιωτική πρωτοβουλία·

β) ο αγωγός θα αποσβεστεί σε 25 χρόνια και οι όροι που έχουν καθοριστεί για τη χορήγηση της ενίσχυσης θα ισχύουν επί 15 ή 25 χρόνια, αλλά ο αγωγός θα παραμείνει τελικά στην ιδιοκτησία των εταιρειών διαχείρισης των στοιχείων του ενεργητικού·

γ) η συμμετοχή στην εταιρεία του αγωγού είναι καταρχήν ανοικτή σε κάθε εταιρεία, στην πράξη όμως, μόνον οι παραγωγοί προπυλενίου και αιθυλενίου συμμετέχουν απευθείας·

<sup>(13)</sup> Υπόθεση N 527/2002. Πρόκειται για επενδυτική ενίσχυση 35 % για έναν αγωγό μεταφοράς κηροζίνης από τη θάλασσα προς το διεθνή αερολιμένα των Αθηνών. Ο αγωγός αυτός ανήκει στο δημόσιο τομέα, την εκμετάλλευσή του όμως έχει μια κοινοπραξία στην οποία συνεργάζονται ο αερολιμένας, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές και τρεις εταιρείες πετρελαιοειδών. Η Επιτροπή έκρινε ότι η ενίσχυση είναι συμβίβαστη με βάση την πλαισίωση των περιφερειακών ενισχύσεων (EE C 148 της 25.6.2003, σ. 11).

- δ) η εταιρεία πρέπει να λειτουργήσει σύμφωνα με την «αρχή του χαμηλού κέρδους». Η ενίσχυση επιτρέπει όντως συντελεστή εσωτερικής απόδοσης 5,6 % για το γεωμετρικό τμήμα του αγωγού. Όμως, η διάρθρωση των τιμών πρέπει να ακολουθήσει την εξέλιξη των τελών που εφαρμόζονται στους ανταγωνιστικούς τρόπους μεταφοράς. Συνεπώς, δε μπορεί να αποκλεισθεί υψηλότερος συντελεστής απόδοσης.
- (49) Για τους λόγους αυτούς, υπάρχει επιλεκτικό πλεονέκτημα για την EPC ως προς τις υπόλοιπες επιχειρήσεις που θα μπορούσαν να συμμετάσχουν στο έργο αυτό και ως προς τους ανταγωνιστές που προσφέρουν υπηρεσίες άλλου είδους μεταφοράς. Κατά συνέπεια, στη δεδομένη περίπτωση πρόκειται για ιδιωτική πρωτοβουλία, επιδοτούμενη από το κράτος. Είναι αδιαμφισβήτητο ότι η ενίσχυση θα θίξει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών. Οι δικαιούχοι είναι μεγάλες χημικές εταιρείες, οι οποίες δραστηριοποιούνται όλες στην παγκόσμια αγορά. Επιπλέον, το έργο αφορά μια δραστηριότητα μεταφοράς μεταξύ των τριών ενδιαφερομένων κρατών μελών.
- (50) Η Γερμανία, οι Κάτω Χώρες και το Βέλγιο συμμορφώθηκαν στην υποχρέωση που έχουν με βάση το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης να κοινοποιήσουν την ενίσχυση. Η Επιτροπή σημειώνει ότι το συνολικό κόστος της επένδυσης υπερβαίνει τα 25 εκατομμύρια ευρώ και ότι το σύνολο της ενίσχυσης υπερβαίνει το ακαθάριστο ισοδύναμο επιδότησης των 5 εκατομμυρίων ευρώ. Κατά συνέπεια, ακόμη και αν η ενίσχυση που χορηγείται από το Βέλγιο καλύπτεται από εγκεκριμένο καθεστώς ενισχύσεων, ισχύει η υποχρέωση κοινοποίησης της ενίσχυσης που προβλέπεται στο σημείο 76 της πλαισίωσης των ενισχύσεων για το περιβάλλον.
- ### 6.2. Συμβιβασμοί της συγκεκριμένης ενίσχυσης
- (51) Η ενίσχυση χορηγείται για να ενθαρρυνθεί μια δραστηριότητα μεταφοράς. Η μεταφορά προπυλενίου με αγωγό δε μπορεί να θεωρηθεί ως προσαρμογή της διεργασίας παραγωγής του προϊόντος αυτού· αποτελεί ανεξάρτητη διαδικασία. Διαπιστώνεται ότι, όντως, ο αγωγός θα κατασκευασθεί από νέες νομικές οντότητες, οι οποίες δημιουργήθηκαν με μόνο σκοπό να παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς του προπυλενίου. Μολονότι οι μέτοχοι της EPC παράγουν και μεταποιούν προπυλένιο, η νέα δραστηριότητα θα δημιουργήσει καταρχήν ανταγωνισμό στην αγορά μεταφοράς.
- (52) Πάντως, οι κανόνες που διέπουν το συμβιβασμό των κρατικών ενισχύσεων για τις μεταφορές με βάση τη συνθήκη δεν ισχύουν στη δεδομένη περίπτωση. Σύμφωνα με το άρθρο 73 της συνθήκης, είναι συμβιβασίμες με τη συνθήκη οι ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών. Το άρθρο 80 της συνθήκης περιορίζει, ωστόσο, κάπως τις διατάξεις αυτές διευκρινίζοντας ότι «οι διατάξεις του παρόντος τίτλου εφαρμόζονται στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές». Κατά συνέπεια, το άρθρο 73 δεν ισχύει στη δεδομένη επένδυση.
- (53) Παρά τις διάφορες ευνοϊκές επιπτώσεις της ενίσχυσης, δεν είναι δυνατό να ισχύσει κανένας από τους κανόνες που διέπουν το συμβιβασμό των κρατικών ενισχύσεων, τους οποίους έχει θεσπίσει η Επιτροπή με βάση το άρθρο 87 παράγραφοι 2 και 3. Μικρό μέρος μόνο της επένδυσης αφορά βοηθούμενες περιοχές και οι αντίστοιχες αρχές δεν ζήτησαν έγκριση με βάση τις κατευθύνσεις για τις κρατικές περιφερειακές ενισχύσεις. Η πλαισίωση των ενισχύσεων για το περιβάλλον δεν ισχύει πλέον στη δεδομένη περίπτωση. Η μεταφορά μέσω αγωγού ρυπαίνει λιγότερο από τους υπόλοιπους τρόπους μεταφοράς που χρησιμοποιούν οι ανταγωνιστές, ακόμη και αν πρόκειται για σιδηροδρομική μεταφορά ή την εσωτερική ναυσιπλοΐα. Κατά συνέπεια, θα υπάρχει οπωσδήποτε μείωση της ρύπανσης. Καταρχήν, η Επιτροπή δεν επιτρέπει πάντως τις επενδυτικές ενισχύσεις, οι οποίες οδηγούν τους ανταγωνιστές των δικαιούχων της ενίσχυσης να μειώσουν τη ρύπανση. Κρίνει περισσότερο τις κρατικές ενισχύσεις ως συμβιβασίμες υπό ορισμένες προϋποθέσεις, όταν ο δικαιούχος μειώνει τη δική του ρύπανση.
- (54) Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή έκρινε απευθείας το μέτρο με βάση το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης. Σύμφωνα με τους όρους της διάταξης αυτής, δύναται να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την κοινή αγορά οι ενισχύσεις για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον. Η χρήση ενός αγωγού, ο οποίος απορροφά μέρος της κίνησης που πραγματοποιείται σιδηροδρομικώς, οδικώς ή μέσω της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αποτελεί οικονομική δραστηριότητα.
- (55) Στον τομέα των μεταφορικών υποδομών, η Επιτροπή έχει ήδη δεχθεί ότι είναι δυνατό να χορηγηθούν ενισχύσεις εάν η αγορά δεν προσέφερε στην κοινωνία τις δημόσιες μεταφορικές υποδομές που είναι αναγκαίες για να επιτευχθεί βιώσιμη κινητικότητα<sup>(14)</sup>. Για τις εγκαταστάσεις που είναι προσβάσιμες με ίσους όρους από όλους τους υπάρχοντες και δυνητικούς φορείς, έχει δεχθεί ένταση ενίσχυσης μέχρι 50 % του συνολικού κόστους του έργου. Η μεταφορά μέσω αγωγού, όπως τα έργα μεταφορικών υποδομών που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 38, μειώνει τις εκπομπές και είναι ασφαλέστερη σε σύγκριση με άλλους τρόπους μεταφοράς. Θα συμβάλει επίσης στη μείωση της συμφόρησης. Επιπλέον, η Επιτροπή συμφωνεί με τις αρχές των Κάτω Χωρών, του Βελγίου και της Γερμανίας ότι, εκτός από τα πλεονεκτήματα που παρουσιάζει από περιβαλλοντική και βιομηχανική άποψη, το έργο είναι επίσης στρατηγικής σημασίας για τη χημική βιομηχανία της συγκεκριμένης περιοχής. Από το έργο θα επωφεληθούν και οι παραγωγοί προπυλενίου και άλλων περιοχών της Κοινότητας, όπου η προσφορά προπυλενίου είναι πλεονασματική, καθόσον το έργο διευκολύνει την πώληση του προϊόντός τους. Κανένας ανταγωνιστής σε άλλες περιοχές της κοινής αγοράς δεν αμφισβήτησε τα ευεργετικά αποτελέσματα του έργου στο πλαίσιο της διαδικασίας.

<sup>(14)</sup> N 649/01 UK, Freight Facilities Grant scheme, βλ.επε υποσημείωση 12.



- (56) Οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στην αγορά προπυλениού είναι περιορισμένες εξαιτίας της ελεύθερης πρόσβασης όλων των ανταγωνιστών στον αγωγό. Η τήρηση της αρχής αυτής είναι εγγυημένη για 25 χρόνια, περίοδος απόσβεσης του αγωγού, του οποίου η δυναμικότητα αναμένεται κανονικά ότι θα αρκεί για να αποφευχθεί η συμφόρηση κατά τα επόμενα 20 χρόνια.
- (57) Οι ενισχύσεις που κοινοποιήθηκαν μπορούν να θεωρηθούν ως αναγκαίες και ανάλογες προς τους στόχους τους. Χωρίς αυτές, η απόδοση των επενδύσεων θα ήταν πολύ μικρή και το έργο δεν θα κατασκευαζόταν. Πρέπει να σημειωθεί κατά τα λοιπά ότι η επιδότηση περιορίζεται σε επίπεδο που επιτρέπει μόνο φυσιολογικό συντελεστή εσωτερικής απόδοσης (ΣΕΑ) της επένδυσης για τις συγκεκριμένες επιχειρήσεις. Στη δεδομένη περίπτωση, ο ΣΕΑ πρέπει να υπολογιστεί για όλο το έργο (συμπεριλαμβανομένου του «Pilot 1») και όχι για τα διάφορα τμήματά του, διότι τα τμήματα είναι άρρηκτα συνδεδεμένα το ένα με το άλλο και θα ήταν παράλογο να γίνει επένδυση σε ένα τμήμα χωρίς να γίνει επένδυση στα υπόλοιπα. Εάν ο αγωγός κατασκευαζόταν εν μέρει μόνον, η προβλεπόμενη παροχή προπυλениού θα ήταν λιγότερο υψηλή, οπότε ο ΣΕΑ θα ήταν χαμηλότερος και θα μειώνονταν τα πλεονεκτήματα για το περιβάλλον, την ασφάλεια και τη βιομηχανία. Ο υπολογισμός για όλο το έργο δίνει ΣΕΑ ύψους 6,19 % για 25 χρόνια, αυτός όμως ο συντελεστής θα ήταν μόνον 2,75 % εάν ο υπολογισμός αφορούσε 15 χρόνια. Χωρίς τις επιδοτήσεις, ο συντελεστής θα ήταν μεταξύ 3,80 % και -0,24 %. Τα σενάρια με βάση τα οποία έγιναν οι υπολογισμοί είναι ρεαλιστικά και λογικά, ακόμη και αν ληφθούν υπόψη οι παρατηρήσεις των ενδιαφερομένων στο θέμα αυτό. Ακόμη και ο συντελεστής 6,19 % μπορεί να θεωρηθεί ως ίσος ή κατώτερος ενός κανονικού συντελεστή απόδοσης γι' αυτό το είδος έργου. Ο μετά φόρων ΣΕΑ άλλων συστημάτων αγωγών μεταφοράς χημικών προϊόντων και πετρελαιοειδών στην Ευρώπη τοποθετείται μεταξύ 9 και 13 % για 25 χρόνια. Τα ισοδύναμα συστήματα στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής έχουν κατά τι υψηλότερο ΣΕΑ, δηλαδή από 11 έως 15 %. Οι συντελεστές απόδοσης για τους σταθμούς παραγωγής ισχύος και άλλων εγκαταστάσεων του είδους αυτού τοποθετούνται στην ψαλίδα από 10 έως 13 % για βραχύτερες περιόδους, παραδείγματος χάριν 15 ετών. Οι προσδοκίες της χημικής βιομηχανίας όσον αφορά τις νέες χημικές εγκαταστάσεις υπερβαίνουν το 15 %, ενώ οι συντελεστές απόδοσης των εγκαταστάσεων αυτών τείνουν να είναι μικρότεροι (9 έως 15%) ανάλογα με το είδος της εγκατάστασης και το φορολογικό καθεστώς. Επιπλέον, ο ΣΕΑ που υπολογίστηκε υπερβαίνει τις μέσες αποδόσεις της σιδηροδρομικής μεταφοράς (1 έως 3 %) και της οδικής μεταφοράς χύδην (3 έως 4 %), είναι όμως συγκρίσιμος με εκείνον της μεταφοράς χημικών προϊόντων μέσω της εσωτερικής ναυσιπλοΐας (7 έως 8 %).
- (58) Οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων που μετέχουν απευθείας στο έργο και των υπόλοιπων χημικών επιχειρήσεων και άλλων συνδεδεμένων κλάδων είναι περιορισμένες. Καταρχήν, ο αγωγός θα χρησιμοποιείται από μεγάλο αριθμό επιχειρήσεων, και όχι μόνον από εκείνες που λαμβάνουν μέρος στην κοινοπραξία. Μεγάλη ποσότητα προπυλениού θα χρησιμοποιείται σε ολοκληρωμένες χημικές εγκαταστάσεις, όπου τα παράγωγα προϊόντα θα διοχετεύονται αμέσως σε άλλες διεργασίες παραγωγής που εκμεταλλεύονται άλλες επιχειρήσεις, μεταξύ των οποίων είναι και οι ΜΜΕ. Δεύτερον, κάθε εταιρεία είναι ελεύθερη να συνδεθεί με την κοινοπραξία με ισότιμους όρους. Το γεγονός ότι οι μετέχουσες επιχειρήσεις υπόκεινται στους ίδιους όρους δείχνει επίσης ότι δεν υπάρχει ουσιαστικό πλεονέκτημα για μια και μόνον ή για ορισμένες από τις επιχειρήσεις του κλάδου. Με βάση την αρχή του χαμηλού κέρδους και την αρχή σύμφωνα με την οποία τα τέλη θα καθορίζονται σε επίπεδο που θα επιτρέπει να στηρίζεται απλώς ο ανταγωνισμός με άλλους τρόπους μεταφοράς, το πλεονέκτημα για τη βιομηχανία είναι μάλλον η μεγαλύτερη ευελιξία και η άμεση διάθεση του προπυλениού παρά κάποιο οικονομικό πλεονέκτημα.
- (59) Είναι γεγονός ότι οι βιομηχανίες που παράγουν προπυλениό επιπέδου καθαρότητας κατώτερου από το προπυλениό ποιότητας πολυμερούς δεν θα επωφεληθούν τόσο από τον αγωγό. Ωστόσο, κάθε πρότυπο περιορίζει τη χρήση ενός αγωγού έως κάποιο βαθμό και το πρότυπο που επελέγη εξασφαλίζει ευρύτερη χρήση του αγωγού. Μέχρις ορισμένου βαθμού, ο αγωγός μπορεί να μετριάσει τον ανταγωνισμό στην ποιότητα του προπυλениού μεταξύ παραγωγών, το αποτέλεσμα όμως αυτό θα είναι μάλλον περιορισμένο, διότι για τεχνικούς λόγους, οι περισσότερες χημικές επιχειρήσεις θα χρειάζονται προπυλениό ποιότητας πολυμερούς και όχι κατώτερης ποιότητας. Ούτως ή άλλως, ο αγωγός δεν εμποδίζει την μεταφορά προπυλениού διαφορετικών ποιοτήτων σιδηροδρομικά και μέσω της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Το πιο σημαντικό θετικό αποτέλεσμα στον ανταγωνισμό θα προκύψει από τη μεγαλύτερη ευελιξία εφοδιασμού και από την τυποποίηση του προπυλениού ποιότητας πολυμερούς, γεγονός που θα διευκολύνει τους χρήστες που επιθυμούν να αλλάξουν προμηθευτή.
- (60) Σύμφωνα με τους όρους του σημείου 29 της κοινοτικής πλαισίωσης των ενισχύσεων για το περιβάλλον, η Επιτροπή μπορεί να εγκρίνει επενδυτικές ενισχύσεις μέχρι ανώτατου ποσοστού 30 % του ακαθάριστου των επιλέξιμων επενδυτικών δαπανών, εφόσον οι ενισχύσεις επιτρέπουν στις επιχειρήσεις να βελτιώσουν τα ισχύοντα κοινοτικά πρότυπα. Μολονότι οι εξεταζόμενες ενισχύσεις δεν υπάγονται στην εν λόγω πλαισίωση, η Επιτροπή παρατηρεί ότι δεν υφίστανται κοινοτικά πρότυπα, τα οποία να υποχρεώνουν τις μετέχουσες επιχειρήσεις να προβούν στην επένδυση αυτή. Το συνολικό ύψος της ενίσχυσης, λαμβανομένης υπόψη και της ενίσχυσης που καταβλήθηκε για το «Pilot 1», είναι κατώτερο του 30 %. Αντίθετα, ορισμένα στοιχεία διαφοροποιούν το εξεταζόμενο έργο από τις μεταφορικές υποδομές που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 38 και δικαιολογούν γιατί δεν είναι δυνατό να γίνουν δεκτές υψηλότερες εντάσεις στη δεδομένη περίπτωση. Αυτές οι προηγούμενες αποφάσεις αφορούσαν, παραδείγματος χάριν, έργα υποδομών

σιδηροδρομικής μεταφοράς και εσωτερικής ναυσιπλοΐας που έπρεπε να αντικαταστήσουν τη μεταφορά με βαρέα φορτηγά οχήματα και όχι τη μεταφορά μέσω αγωγού η οποία αντικαθιστά τη μεταφορά σιδηροδρομικώς και μέσω της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Εξάλλου, ο αγωγός είναι μια υποδομή μεταφοράς σε μεγάλες αποστάσεις και δεν πρόκειται απλώς για εγκαταστάσεις σε ένα δεδομένο σημείο ή σε ένα περιορισμένο μέρος της διαδρομής. Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι η υποδομή θα μπορεί να χρησιμοποιείται μόνο για το προπυλένιο και όχι για τη μεταφορά άλλων προϊόντων. Επιπλέον, οι φορείς εκμετάλλευσης θα είναι ταυτόχρονα σημαντικοί χρήστες του αγωγού. Άλλωστε, καίτοι το πλεονέκτημα δεν απορρέει καταρχήν από το χαμηλό κόστος μεταφοράς αλλά από τον πιο ευέλικτο εφοδιασμό, εκείνοι που θα επωφεληθούν περισσότερο θα είναι οι φορείς εκμετάλλευσης. Για όλους αυτούς τους λόγους, το συνολικό ύψος της ενίσχυσης φαίνεται ότι είναι το κατάλληλο.

- (61) Ο αγωγός θα νοθεύσει τον ανταγωνισμό όσον αφορά την εσωτερική ναυσιπλοΐα και τη σιδηροδρομική μεταφορά, όπως υποστήριξε η Deutsche Bahn. Η Επιτροπή σημειώνει ότι η νόθευση αυτή φαίνεται εγγενής με τη φύση του δεδομένου έργου, έχει όμως δεχθεί νοθεύσεις αυτού του είδους σε άλλες υποθέσεις που αφορούσαν υποδομές μεταφοράς, διότι έκρινε ότι τα πλεονεκτήματα των έργων ήταν σημαντικότερα από τις νοθεύσεις. Με βάση όλα τα επιχειρήματα που προβλήθηκαν, η Επιτροπή κρίνει ότι το επίπεδο νόθευσης του ανταγωνισμού είναι αποδεκτό με βάση τα πλεονεκτήματα του έργου και καταλήγει συνεπώς ότι δεν θα είναι καταχρηστική η νόθευση που θα προκύψει από την ενίσχυση που κοινοποιήθηκε.

## 7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

- (62) Οι ενισχύσεις ύψους 18 682 000 ευρώ, 4 000 000 ευρώ και 3 685 480 ευρώ, που κοινοποίησαν η Γερμανία, οι Κάτω Χώρες και το Βέλγιο για την κατασκευή αγωγού μεταφοράς προπυλενίου από το Ρότερνταμ προς την περιφέρεια του Ρουρ μέσω Αμβέρσας αποτελούν κρατικές ενισχύσεις υπό την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης.

- (63) Οι ανωτέρω ενισχύσεις είναι συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά με βάση τα εξής στοιχεία: τη μείωση των εκπομπών και των σημείων συμφόρησης, καθώς και την μεγαλύτερη ασφάλεια που θα προσφέρει το έργο· τη σημασία του έργου για τη χημική βιομηχανία στις ενδιαφερόμενες περιοχές· τον περιορισμό της νόθευσης του ανταγωνισμού με την τήρηση των αρχών του χαμηλού κέρδους, της πρόσβασης τρίτων στο δίκτυο («open access/common carrier») και της μη εισαγωγής διακρίσεων, και το γεγονός ότι η ενίσχυση είναι περιορισμένου ύψους, το οποίο δεν επιτρέπει συντελεστή απόδοσης ανώτερο του κανονικού συντελεστή,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

### Άρθρο 1

Οι ενισχύσεις που κοινοποίησαν το Βέλγιο, η Γερμανία και οι Κάτω Χώρες, ύψους 3 685 480 ευρώ, 18 682 000 ευρώ και 4 000 000 ευρώ, αντίστοιχα, για την κατασκευή αγωγού μεταφοράς προπυλενίου μεταξύ Ρότερνταμ, Αμβέρσας και της περιφέρειας του Ρουρ είναι συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά.

### Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο του Βελγίου, την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας και το Βασίλειο των Κάτω Χωρών.

Βρυξέλλες, 16 Ιουνίου 2004.

Για την Επιτροπή  
Mario MONTI  
Μέλος της Επιτροπής