

Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Ανακοινώσεις και Πληροφορίες

<u>Ανακοίνωση αριθ.</u>	Περιεχόμενα	Σελίδα
	I Ανακοινώσεις	
	Επιτροπή	
2003/C 315/01	Ισοτιμίες του ευρώ	1
2003/C 315/02	Διαδικασία πληροφόρησης — Τεχνικές προδιαγραφές ⁽¹⁾	2
2003/C 315/03	Κατάλογος των προϊόντων και των παραγωγών των Καναρίων Νήσων που επωφελούνται του λογοτύπου των ιδιαίτερα απομακρυσμένων από το κέντρο περιφερειών (ΙΑΚΠ) [Δημοσιεύεται δυνάμει του άρθρου 7, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1418/96]	6
2003/C 315/04	Κρατική ενίσχυση — Γερμανία, Κάτω Χώρες και Βέλγιο — Ενίσχυση C 67/03 (ex N 355/03), C 68/03 (ex N 400/03) και C 69/03 (ex N 473/03) — σχετικά με ενίσχυση για την κατασκευή αγωγού μεταφοράς προπυλενίου από το Ρότερνταμ, μέσω Αμβέρσας, στη γερμανική περιοχή του Ruhr — Πρόσκληση για υποβολή παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ ⁽¹⁾	7
2003/C 315/05	Έγκριση των κρατικών ενισχύσεων στο πλαίσιο των διατάξεων των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ — Περιπτώσεις όπου η Επιτροπή δεν προβάλλει αντίρρηση	29
2003/C 315/06	Μη διατύπωση αντιρρήσεων σε μια κοινοποιηθείσα συγκέντρωση (Υπόθεση COMP/M.3342 — TPG/JRMP/KRATON) ⁽¹⁾	32

II Προπαρασκευαστικές πράξεις

.....

III Πληροφορίες

Επιτροπή

2003/C 315/07	Πρόσκληση υποβολής προτάσεων για δράσεις του προγράμματος «Ευφυής ενέργεια — Ευρώπη» — Πρόσκληση υποβολής προτάσεων TREN/DIR D/SUB/04-2003	33
2003/C 315/08	MEDIA Plus (2001-2005) — Εφαρμογή του προγράμματος για την ενθάρρυνση της ανάπτυξης, της διανομής και την προώθηση των ευρωπαϊκών οπτικοακουστικών έργων — Πρόσκληση υποβολής προτάσεων 95/2003 — Υποστήριξη για την τηλεοπτική μετάδοση ευρωπαϊκών οπτικοακουστικών έργων	41
2003/C 315/09	Ανακοίνωση πρόσκλησης υποβολής προτάσεων — Πρόγραμμα εταιρικής σχέσης για τη δημιουργία θεσμών TACIS — EuropeAid/117824/C/G/Multi	42

I

(Ανακοινώσεις)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ισοτιμίες του ευρώ ⁽¹⁾

23 Δεκεμβρίου 2003

(2003/C 315/01)

1 ευρώ =

Νομισματική μονάδα			Νομισματική μονάδα		
		Ισοτιμία			Ισοτιμία
USD	δολάριο ΗΠΑ	1,2392	LVL	λετονικό λατ	0,6664
JPY	ιαπωνικό γιεν	133,19	MTL	μαλτέζικη λίρα	0,4308
DKK	δανική κορόνα	7,4422	PLN	πολωνικό ζλότι	4,6469
GBP	λίρα στερλίνα	0,7025	ROL	ρουμανικό λεί	40 397
SEK	σουηδική κορόνα	9,1036	SIT	σλοβενικό τόλαρ	236,83
CHF	ελβετικό φράγκο	1,5611	SKK	σλοβακική κορόνα	41,16
ISK	ισλανδική κορόνα	89,64	TRL	τουρκική λίρα	1 771 509
NOK	νορβηγική κορόνα	8,3715	AUD	αυστραλιανό δολάριο	1,6878
BGN	βουλγαρικό λεβ	1,9553	CAD	καναδικό δολάριο	1,6445
CYP	κυπριακή λίρα	0,58586	HKD	δολάριο Χονγκ Κονγκ	9,6204
CZK	τσεχική κορόνα	32,522	NZD	νεοζηλανδικό δολάριο	1,9289
EEK	εσθονική κορόνα	15,6466	SGD	δολάριο Σιγκαπούρης	2,1171
HUF	ουγγρικό φιορίνι	262,63	KRW	νοτιοκορεατικό γουόν	1 481,84
LTL	λιθουανικό λίτας	3,4524	ZAR	νοτιοαφρικανικό ραντ	8,5084

(¹) Πηγή: Ισοτιμίες αναφοράς που δημοσιεύονται από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα.

Διαδικασία πληροφόρησης — Τεχνικές προδιαγραφές

(2003/C 315/02)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Οδηγία 98/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών (ΕΕ L 204 της 21.7.1998, σ. 37· ΕΕ L 217 της 5.8.1998, σ. 18).

Κοινοποιήσεις εθνικών σχεδίων τεχνικών κανόνων που ελήφθησαν από την Επιτροπή

Στοιχεία ⁽¹⁾	Τίτλος	Προθεσμία «Status quo» 3 μηνών ⁽²⁾
2003/425/UK	Περιορισμός της συνεχούς δοσολόγησης υπεροξειδίου του υδρογόνου που περιέχει ενώσεις αργύρου ως απολυμαντικό για πόσιμο νερό	⁽³⁾
2003/451/NL	Εκτελεστικός κανονισμός περί έκπτωσης περιβαλλοντικών επενδύσεων με Ενεργειακό κατάλογο 2004	⁽⁴⁾
2003/452/B	Τροποποίηση στον προγραμματικό νόμο σχετικά με τροποποίηση του νόμου της 30ής Δεκεμβρίου 2002 περί ορισμένων φορολογικών διατάξεων σε θέματα οικολογικών φόρων και οικολογικών μειώσεων	⁽⁴⁾
2003/453/NL	Κανονισμός του Υφυπουργού Οικισμού, Χωροταξίας και Περιβάλλοντος που περιέχει κανόνες σε σχέση με επιδοτήσεις στον τομέα της προσανατολισμένης προς το περιβάλλον τεχνολογίας (Κανονισμός περί επιδοτήσεων της προσανατολισμένης προς το περιβάλλον τεχνολογίας 2004)	⁽⁴⁾
2003/454/NL	Κανονισμός του Υφυπουργού Οικισμού, Χωροταξίας και Περιβάλλοντος που περιέχει κανόνες σχετικά με την αναγνώριση επενδύσεων που είναι προς το συμφέρον του περιβάλλοντος της Ολλανδίας (Κανονισμός αναγνώρισης αυτοπροαίρετης απόσβεσης περιβαλλοντικών επενδύσεων 2004)	⁽⁴⁾
2003/455/NL	Σχέδιο Διατάγματος της... που περιέχει τροποποίηση του Κανονισμού περί Οχημάτων σε σχέση με ορισμένες τεχνικές τροποποιήσεις	9.3.2004
2003/456/NL	Κανονισμός του Υφυπουργού Οικισμού, Χωροταξίας και Περιβάλλοντος που περιέχει κανόνες σχετικά με την αναγνώριση επενδύσεων που είναι προς το συμφέρον του περιβάλλοντος της Ολλανδίας (Κανονισμός αναγνώρισης έκπτωσης περιβαλλοντικών επενδύσεων 2004)	⁽⁴⁾
2003/457/I	Διυπουργική απόφαση σχετικά με την τροποποίηση των παραρτημάτων του αριθ. 748 της 19ης Οκτωβρίου 1984 σχετικά με τα: «Νέα πρότυπα για τον κανονισμό των λιπασμάτων»	11.3.2004
2003/458/F	Διάταγμα περί εφαρμογής του άρθρου L 214-1 του κώδικα κατανάλωσης και του νόμου της 2ας Ιουλίου 1935 σε ό,τι αφορά τα τυριά και τις τυροκομικές σπεσιαλιτέ	11.3.2004
2003/459/F	Απόφαση περί τροποποίησης της τροποποιημένης απόφασης της 7ης Αυγούστου 1997 σχετικής με τους περιορισμούς διάθεσης στο εμπόριο και χρήσης ορισμένων προϊόντων που περιέχουν επικίνδυνες ουσίες	11.3.2004
2003/460/NL	Σχέδιο κανονισμού περί αναγνώρισης ταυτότητας και καταχώρησης ιπποειδών (PVV) 2004	12.3.2004
2003/461/NL	Παράταση του Συμφώνου περί προσθήκης βιταμινών σε προϊόντα λίπους για επάλειψη	12.3.2004
2003/462/P	Απόφαση που εγκρίνει τον Κανονισμό περί Ναυσιπλοΐας σε Λιμνοθάλασες η οποία προβλέπεται στο άρθρο 52 του Κανονισμού περί Ναυτιλίας αναψυχής, που εγκρίθηκε με το Νομοθετικό Διάταγμα υπ' αριθ. 329/95, της 9ης Δεκεμβρίου	12.3.2004

⁽¹⁾ Έτος — αριθμός καταχώρισης — κράτος μέλος που θεσπίζει τα σχέδια.

⁽²⁾ Περίοδος κατά την οποία το σχέδιο δεν μπορεί να εκδοθεί.

⁽³⁾ Το «status quo» δεν ισχύει λόγω αποδοχής, εκ μέρους της Επιτροπής, του επείγοντος χαρακτήρα.

⁽⁴⁾ Το «status quo» δεν ισχύει λόγω τεχνικών προδιαγραφών ή άλλων απαιτήσεων ή κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες συνδεδεμένων με φορολογικά ή δημοσιονομικά μέτρα, κατά την έννοια του άρθρου 1 σημείο 11 δεύτερο εδάφιο τρίτη περίπτωση της οδηγίας 98/34/ΕΚ.

⁽⁵⁾ Λήξη διαδικασίας πληροφόρησης.

Η Επιτροπή υπενθυμίζει την απόφαση «CIA Security» που εξεδόθη στις 30 Απριλίου 1996, σχετικά με την υπόθεση C 194-94 (Συλλογή 1996, σ. I-2201), σύμφωνα με την οποία το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κρίνει ότι τα άρθρα 8 και 9 της οδηγίας 98/34/EK (πρώην οδηγία 83/189/ΕΟΚ) πρέπει να ερμηνεύονται υπό την έννοια ότι οι ιδιώτες μπορούν να ζητήσουν από τα εθνικά δικαστήρια να αρνηθούν την εφαρμογή των εθνικών τεχνικών προδιαγραφών που δεν έχουν κοινοποιηθεί όπως επιβάλλει η οδηγία.

Η ανωτέρω απόφαση επικυρώνει την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 1ης Οκτωβρίου 1986 (ΕΕ C 245 της 1.10.1986, σ. 4).

Έτσι, εφόσον δε τηρηθεί η υποχρέωση κοινοποίησης, οι εθνικές τεχνικές προδιαγραφές καθίστανται ανεφάρμοστες με αποτέλεσμα να μην μπορούν να επιβληθούν στους ιδιώτες.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τη διαδικασία κοινοποίησης, απευθυνθείτε στην:

Ευρωπαϊκή Επιτροπή

ΓΔ Επιχειρήσεις, Τμήμα F1

B-1049 Βρυξέλλες

E-mail: Dir83-189-Central@cec.eu.int

Δείτε επίσης την ιστοσελίδα: <http://europa.eu.int/comm/enterprise/tris/>

Για περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με τις κοινοποιήσεις αυτές, μπορείτε να απευθύνεστε στις εθνικές υπηρεσίες οι οποίες αναφέρονται στον κάτωθι κατάλογο:

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΕΘΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΕΠΙΦΟΡΤΙΣΜΕΝΕΣ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 98/34/ΕΚ

ΒΕΛΓΙΟ

BELNotif

Qualité et Sécurité

SPF Economie, PME, Classes moyennes et Energie

(Ποιότητα και ασφάλεια

Ομοσπονδιακή δημόσια υπηρεσία για την οικονομία, τις ΜΜΕ, τις μεσαίες τάξεις και την ενέργεια)

NG III — 4^e étage

Boulevard du Roi Albert II/Koning Albert II-laan

B-1000 Bruxelles

Ιστοχώρος: <http://www.mineco.fgov.be>

M^{me} P. Descamps

Τηλ.: (32) (0) 22 06 46 89

Φαξ: (32) (0) 22 06 57 46

E-mail: belnotif@mineco.fgov.be

ΔΑΝΙΑ

Erhvervs- og Boligstyrelsen

(Δανική υπηρεσία βιομηχανίας και στέγασης)

Dahlerups Pakhus

Langelinie Allé 17

DK-2100 Copenhagen Ø

(ή DK-2100 Copenhagen OE)

E-mail: <http://www.ebst.dk>

Ms Laila Østergren

Τηλ. (45) 35 46 66 89 (απευθείας)

Φαξ: (45) 35 46 62 03

E-mail: Laila.Ostergren@loebst.dk

Mrs Birgitte Spühler Hansen — bsh@ebst.dk

Κοινή ταχυδρομική θυρίδα για τα μηνύματα κοινοποίησης — noti@ebst.dk

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit

(Ομοσπονδιακό Υπουργείο Οικονομίας και Εργασίας)

Referat XA2

Scharnhorststraße 34—37

D-10115 Berlin

Ιστοχώρος: <http://www.bmwa.bund.de>

Frau Christina Jäckel

Τηλ.: (49-30) 20 14 63 53

Φαξ: (49-30) 20 14 53 79

E-mail: infonorm@bmwa.bund.de

ΕΛΛΑΔΑ

Υπουργείο Ανάπτυξης

Γενική Γραμματεία Βιομηχανίας

Μιχαλακοπούλου 80

GR-115 28 Αθήνα

Τηλ.: (30-210) 778 17 31

Φαξ: (30-210) 779 88 90

ΕΛΟΤ

Αχαρνών 313

GR-11145 Αθήνα

κ. Ε. Μελαγράκης

Τηλ.: (30-210) 212 03 00

Φαξ: (30-210) 228 62 19

E-mail: 83189in@elot.gr

ΙΣΠΑΝΙΑ

Ministerio de Asuntos Exteriores

Secretaría de Estado de Asuntos Europeos

Dirección General de Coordinación del Mercado Interior y otras

Políticas Comunitarias

Subdirección General de Asuntos Industriales, Energéticos, de Transportes y

Comunicaciones y de Medio Ambiente

(Υπουργείο Εξωτερικών

Υφυπουργείο Ευρωπαϊκών Υποθέσεων

Γενική Διεύθυνση συντονισμού της εσωτερικής αγοράς και λοιπών κοινοτι-

κών πολιτικών

Γενική Υποδιεύθυνση βιομηχανίας, ενέργειας, μεταφορών, επικοινωνιών και περιβάλλοντος)

Padilla, 46, Planta 2^a, Despacho: 6276

E-28006 Madrid

Sra Esther Pérez Peláez

Τηλ.: (34-91) 379 84 64

Φαξ: (34-91) 379 84 01

E-mail: d83-189@ue.mae.es

ΓΑΛΛΙΑ

Direction générale de l'Industrie, des Technologies de l'information et des Postes (DiGITIP)

Service des politiques d'innovation et de compétitivité (SPIC)

Sous-direction de la normalisation, de la qualité et de la propriété industrielle (SQUALPI)

DiGITIP 5

12, rue Villiot

F-75572 Paris Cedex 12

M^{me} Suzanne Piau

Τηλ.: (33-1) 53 44 97 04

Φαξ: (33-1) 53 44 98 88

E-mail: suzanne.piau@industrie.gouv.fr

M^{me} Françoise Ouvrard

Τηλ.: (33-1) 53 44 97 05

Φαξ: (33-1) 53 44 98 88

E-mail: francoise.ouvrard@industrie.gouv.fr

ΙΡΛΑΝΔΙΑ

NSAI

(Εθνικός Οργανισμός Τυποποίησης της Ιρλανδίας)

Glasnevin

Dublin 9

Ireland

Mr Tony Losty

Τηλ.: (353-1) 807 38 80

Φαξ: (353-1) 807 38 38

E-mail: lostyt@nsai.ie

ΙΤΑΛΙΑ

Ministero delle attività produttive

Direzione Generale per lo sviluppo produttivo e la competitività

Ispettorato tecnico dell'industria — Ufficio F1

(Υπουργείο των Δραστηριοτήτων Παραγωγής

Γενική Διεύθυνση ανάπτυξης της παραγωγής και της ανταγωνιστικότητας

Τεχνική επιθεώρηση της βιομηχανίας — Γραφείο F1)

Via Molise 2

I-00187 Roma

Ιστοχώρος: <http://www.minindustria.it>

Sig. V. Correggia

Τηλ.: (39-06) 47 05 22 05

Φαξ: (39-06) 47 88 78 05

E-mail: vincenzo.correggia@minindustria.it

Sig. E. Castiglioni

Τηλ.: (39-06) 47 05 26 69

Φαξ: (39-06) 47 88 77 48

E-mail: enrico.castiglioni@minindustria.it

ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

SEE — Service de l'Énergie de l'État

(Κρατική υπηρεσία ενέργειας)

34, avenue de la Porte-Neuve

BP 10

L-2010 Luxembourg

M. J. P. Hoffmann

Τηλ.: (352) 469 74 61

Φαξ: (352) 22 25 24

E-mail: see.direction@eg.etat.lu

ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ

Ministerie van Financiën
Belastingdienst/Douane Noord
Team bijzondere klantbehandeling
Centrale Dienst voor In- en uitvoer
(Υπουργείο Οικονομικών
Φορολογική υπηρεσία/Βόρειο τελωνείο
Ομάδα «ειδικής αντιμετώπισης πελατών»
Κεντρική υπηρεσία εισαγωγών και εξαγωγών)
Engelse Kamp 2
Postbus 30003
9700 RD Groningen
Nederland
Dhr. Ebel Van der Heide
Τηλ.: (31-50) 523 21 34
Mw. Hennie Boekema
Τηλ.: (31-50) 523 21 35
Mw. Tineke Elzer
Τηλ.: (31-50) 523 21 33
Φαξ: (31-50) 523 21 59
Γενικό E-mail: Enquiry.Point@tiscali-business.nl
Enquiry.Point2@tiscali-business.nl

ΑΥΣΤΡΙΑ

Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit
(Ομοσπονδιακό Υπουργείο Οικονομίας και Εργασίας)
Abteilung C2/1
Stubenring 1
A-1010 Wien
Ιστοχώρος: <http://www.bmwa.gv.at>
Frau Brigitte Wikgolm
Τηλ.: (43-1) 711 00 58 96
Φαξ: (43-1) 715 96 51 of (43-1) 712 06 80
E-mail: post@tbt.bmwa.gv.at

ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

Instituto Português da Qualidade
(Πορτογαλικό Ινστιτούτο Ποιότητας)
Rua Antonio Gíão, 2
P-2829-513 Caparica
Ιστοχώρος: <http://www.ipq.pt>
Sra Miranda Ondina
Τηλ.: (351-21) 294 82 36 of 81 00
Φαξ: (351-21) 294 82 23
E-mail: MOndina@mail.ipq.pt
Γενικό E-mail: dir83189@mail.ipq.pt

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Kauppa- ja teollisuusministeriö
(Υπουργείο Εμπορίου και Βιομηχανίας)
Υποδοχή επισκεπτών: Aleksanterinkatu 4
FIN-00171 Helsinki
και
Katakatu 3
FIN-00120 Helsinki
Ταχυδρομική διεύθυνση:
PO Box 32
FIN-00023 Government
Ιστοχώρος: <http://www.ktm.fi>
Ms Heli Malinen
Τηλ.: (358-9) 16 06 36 27
Φαξ: (358-9) 16 06 46 22
E-mail: heli.malinen@ktm.fi
Mr Katri Amper
Γενικό E-mail: maaraykset.tekniset@ktm.fi

ΣΟΥΗΔΙΑ

Kommerskollegium
(Εθνικός Φορέας Εμπορίου)
Box 6803
Drottninggatan 89
S-113 86 Stockholm
Ιστοχώρος: <http://www.kommers.se>
Ms Kerstin Carlsson
Τηλ.: (46-8) 690 48 82 of (46-8) 690 48 00
Φαξ: (46-8) 690 48 40 of (46-8) 30 67 59
E-mail: kerstin.carlsson@kommers.se
Γενικό E-mail: 9834@kommers.se

ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ

Department of Trade and Industry
Standards and Technical Regulations Directorate 2
(Υπουργείο Εμπορίου και Βιομηχανίας Διεύθυνση 2 — πρότυπα και τεχνικοί κανονισμοί)
Bay 327
151 Buckingham Palace Road
London SW1 W 9SS
United Kingdom
Ιστοχώρος: <http://www.dti.gov.uk/strd>
Mr Philip Plumb
Τηλ.: (44-207) 215 15 64 of 14 88
Φαξ: (44-207) 215 15 29
E-mail: philip.plumb@dti.gsi.gov.uk
Γενικό E-mail: 98-34@dti.gov.uk

EFTA — ESA

EFTA Surveillance Authority
(Εποπτική Αρχή της ΕΖΕΣ)
Rue de Trèves/Trierstraat 74
B-1040 Bruxelles
Ιστοχώρος: <http://www.eftasurv.int>
Mr Gunnar Thor Petursson
Τηλ.: (32-2) 286 18 71
Φαξ: (32-2) 286 18 00
E-mail: DRAFTTECHREGESA@eftasurv.int

EFTA
Goods Unit
EFTA Secretariat
(ΕΖΕΣ)
Τμήμα αγαθών
Γραμματεία ΕΖΕΣ)
Rue de Trèves/Trierstraat 74
B-1040 Bruxelles
Ιστοχώρος: <http://www.efta.int>
Mrs. Kathleen Byrne
Τηλ.: (32-2) 286 17 34
Φαξ: (32-2) 286 17 42
E-mail: DRAFTTECHREGFEFTA@efta.int
kathleen.byrne@efta.int

ΤΟΥΡΚΙΑ

Undersecretariat of Foreign Trade
General Directorate of Standardisation for Foreign Trade
(Υφυπουργείο εξωτερικού εμπορίου
Γενική Διεύθυνση τυποποίησης για το εξωτερικό εμπόριο)
İnönü Bulvarı — Emek — Ankara
Ιστοχώρος: <http://www.dtm.gov.tr>
Mr Saadettin Doğan
Τηλ.: (90-312) 212 88 00 of 20 44
(90-312) 212 88 00 of 25 65
Φαξ: (90-312) 212 87 68
E-mail: dtsabbil@dtm.gov.tr

Κατάλογος των προϊόντων και των παραγωγών των Καναρίων Νήσων που επωφελούνται του λογοτύπου των ιδιαίτερα απομακρυσμένων από το κέντρο περιφερειών (ΙΑΚΠ)

[Δημοσιεύεται δυνάμει του άρθρου 7, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1418/96]

(2003/C 315/03)

«SOCIEDAD COOPERATIVA UNEXTOMATES», με έδρα τη Santa Cruz της Τενερίφης.

Διάταγμα αριθ. 869 της 30.9.1999, παρατάθηκε με το διάταγμα της 28.7.2003 με ισχύ έως τις 15.8.2004, για το εξής γεωργικό προϊόν: τομάτες.

«SOCIEDAD COOPERATIVA AGRÍCOLA DE RESPONSABILIDAD LIMITADA DE TASARTE», με έδρα τη Tasarte, San Nicolás de Tolentino, Las Palmas de Gran Canaria.

Διατάγματα της 12.8.2003, για τα έτη 2003-2005, σχετικά με τα εξής γεωργικά προϊόντα: τομάτες, καρπούζια, πράσα, πεπόνια, μάγκο, μανταρίνια, κουνουπίδια, αβοκάντο, σκόρδα, κολοκυθάκια, κρεμμύδια, λάχανα, φασόλια, μαρούλια, λεμόνια, γλυκές πιπεριές, μελιτζάνες, φραγκόσυκα, παπάγια, αγγούρια, πατάτες και πορτοκάλια.

«SOCIEDAD COOPERATIVA AGRÍCOLA COSECHEROS DE TEJINA», με έδρα την Tejina, La Laguna.

Διατάγματα της 2.9.2003, για τα έτη 2003-2005, για τα κάτωθι γεωργικά προϊόντα: πορτοκάλια, αγγούρια, παπάγιες, πράσα, καρπούζια, τομάτες, μελιτζάνες, γλυκές πιπεριές, λεμόνια, μαρούλια, φασόλια, λάχανα, κολοκυθάκια, αβοκάντο, κουνουπίδια, μάγκο, πεπόνια, φράουλες, καρότα, ροδάκινα και σπανάκι.

«SOCIEDAD AGRARIA DE TRANSFORMACIÓN Nº 6979, BOTIJA», με έδρα τη Las Palmas, Gran Canaria.

Διάταγμα της 8.8.2003, για τα έτη 2003-2004 και 2004-2005, για το εξής γεωργικό προϊόν: αγγούρια.

«COOPERATIVA LIMITADA DEL CAMPO EL MOLINO BLANCO DEL DOCTORAL (MOBLADOC)», με έδρα τη Vecindario, Las Palmas de Gran Canaria.

Διάταγμα της 8.8.2003, για τα έτη 2003-2004 και 2004-2005, για το εξής γεωργικό προϊόν: τομάτες.

ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ — ΓΕΡΜΑΝΙΑ, ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ ΚΑΙ ΒΕΛΓΙΟ

Ενίσχυση C 67/03 (ex N 355/03), C 68/03 (ex N 400/03) και C 69/03 (ex N 473/03) — σχετικά με ενίσχυση για την κατασκευή αγωγού μεταφοράς προπυλενίου από το Ρότερνταμ, μέσω Αμβέρσας, στη γερμανική περιοχή του Ruhr

Πρόσκληση για υποβολή παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ

(2003/C 315/04)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Με την επιστολή της 11ης Νοεμβρίου 2003 που αναπαράγεται στην αυθεντική γλώσσα στις σελίδες που ακολουθούν την παρούσα περίληψη, η Επιτροπή κοινοποίησε στη Γερμανία, τις Κάτω Χώρες και το Βέλγιο την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ σχετικά με το προαναφερόμενο μέτρο.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη δύνανται να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με το μέτρο έναντι του οποίου η Επιτροπή κινεί τη διαδικασία, μέσα σε ένα μήνα από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας περίληψης και της επιστολής που ακολουθεί, στην ακόλουθη διεύθυνση:

European Commission
Directorate-General for Competition
State Aid Greffe
B-1049 Brussels
Φαξ (32-2) 296 12 42

Εκτός εάν αναφέρεται ρητώς διαφορετικά, η Επιτροπή τεκμαίρει ότι οι παρατηρήσεις αφορούν όλα τα μέτρα κρατικής ενίσχυσης για το έργο κατασκευής του αγωγού. Οι παρατηρήσεις αυτές θα κοινοποιηθούν στη Γερμανία, τις Κάτω Χώρες και το Βέλγιο. Το απόρρητο της ταυτότητας του ενδιαφερομένου μέρους που υποβάλει τις παρατηρήσεις μπορεί να ζητηθεί γραπτώς, με μνεία των σχετικών λόγων.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η Γερμανία, οι Κάτω Χώρες και το Βέλγιο κοινοποίησαν την πρόθεσή τους να παράσχουν επιχορηγήσεις ύψους 18,8 εκατ. ευρώ, 4 εκατ. ευρώ και 3,6 εκατ. ευρώ αντιστοίχως στην επιχείρηση European Pipeline Company BV για την κατασκευή και τη βελτίωση αγωγού μεταφοράς προπυλενίου από το Ρότερνταμ, μέσω Αμβέρσας, στη γερμανική περιοχή του Ruhr. Το προπυλένιο είναι μία σημαντική πρώτη ύλη που χρησιμοποιείται σε πολλές άλλες βιομηχανίες. Η έλλειψη κατάλληλων υποδομών μεταφοράς θεωρείται ότι συνιστά το σημαντικότερο εμπόδιο για την ανταγωνιστικότητα της χημικής βιομηχανίας στις ενδιαφερόμενες περιοχές. Η μεταφορά του προπυλενίου με αγωγό θεωρείται πλέον πρόσφορη από οικονομική άποψη και λιγότερο επικίνδυνη σε σχέση με τη μεταφορά με φορτηγίδα και σιδηρόδρομο.

Δικαιούχος της ενίσχυσης είναι μία κοινοπραξία που αποτελείται από όλες τις μεγάλες χημικές επιχειρήσεις της περιοχής. Θα προσφέρει ανοικτή και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε κάθε ενδεχόμενο χρήση και θα λειτουργεί με βάση την «αρχή του μικρού κέρδους». Τα τέλη μεταφοράς θα καθορίζονται σε επίπεδο συγκρίσιμο με εκείνο των άλλων τρόπων μεταφοράς, ιδίως με φορτηγίδα και αυτοκινητάμαξα.

Στο παρόν στάδιο, η Επιτροπή έχει αμφιβολίες για το αν η ενίσχυση συμβιβάζεται με την κοινή αγορά. Η μέσω αγωγού μεταφορά ανταγωνίζεται άμεσα άλλους τρόπους μεταφοράς, οι δε κατευθυντήριες γραμμές για τις περιβαλλοντικές ενισχύσεις δεν προβλέπουν τη συγκεκριμένη αυτή περίπτωση. Ούτε άλλοι κανόνες, όπως οι κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα, εφαρμόζονται στην περίπτωση αυτή. Εν πάση περιπτώσει, η ενίσχυση πρέπει να είναι αναγκαία και ανάλογη και να μην

προκαλεί αδικαιολόγητη νόθευση του ανταγωνισμού. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η αναγκαιότητα (του συνόλου) της ενίσχυσης δεν είναι σαφής όταν εξετάζεται το συνολικό έργο. Εξάλλου, άλλοι αγωγοί είναι δυνατόν να χρηματοδοτηθούν πλήρως με ιδιωτικά κεφάλαια, πράγμα που δημιουργεί αμφιβολίες σε ό,τι αφορά την αναλογικότητα της ενίσχυσης. Επί πλέον, η Επιτροπή διατηρεί αμφιβολίες σχετικά με το αν θα μπορούσε να σημειωθεί αδικαιολόγητη στρέβλωση του ανταγωνισμού, ιδίως όσον αφορά άλλους ανταγωνιστές της χημικής βιομηχανίας σε άλλες περιοχές της κοινής αγοράς και ανταγωνιστές, που, για διάφορους λόγους, δεν συμμετέχουν στο έργο.

ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ

«Die Kommission teilt Deutschland, den Niederlanden und Belgien mit, dass sie nach Prüfung der zu den vorerwähnten Maßnahmen übermittelten Angaben beschlossen hat, das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.

1. VERFAHREN

(1) Seit Herbst 2002 gab es informelle Kontakte mit den deutschen und den niederländischen Behörden wegen der geplanten Förderung des deutschen und des niederländischen Teilstücks der Pipeline. Die Kommission übermittelte Deutschland am 13. Februar 2002 ein Schreiben, das am 27. März 2003 beantwortet wurde. Danach nahm die Kommission auch informelle Kontakte zu den belgischen Behörden auf. Die Vereinigung der Petrochemiehersteller in Europa (APPE) übersandte mit Schreiben vom

15. Mai 2003 ein Positionspapier zur Unterstützung des Projekts. Mit Schreiben vom 24. Juli 2003, 4. September 2003 und 16. Oktober 2003 meldete die deutsche, die niederländische und die belgische Regierung die geplante Beihilfe für den jeweiligen Projektabschnitt an. Die Beihilfesachen wurden unter den Nummern N 355/03, N 400/03 und N 473/03 registriert.

- (2) Mit Schreiben vom 27. August 2003 forderte die Kommission von Deutschland weitere Auskünfte an, die mit Schreiben vom 6., 15. und 28. Oktober 2002 erteilt wurden.

2. BESCHREIBUNG DER MASSNAHME

Propylen und Propylentransport

- (3) Propylen ist ein Erdölderivat und wird zur Produktion von Polymeren genutzt, die dann in der Kunststoffherstellung Verwendung finden. In Westeuropa fallen ca. 70 % des verfügbaren Propylens als Nebenprodukt der Ethylen-Herstellung an, ca. 27 % entstehen bei der Erdölraffinerie und ca. 3 % bei der Umwandlung von Propan in Propylen. Da es sich weitgehend um ein Nebenprodukt handelt, ist die Propylenengewinnung meist an die Ethylenherstellung gekoppelt.
- (4) Für Westeuropa wird das Marktvolumen 2001 mit rund 14,7 Mio. t veranschlagt; die Hälfte davon wird in der Region verwendet, für die das Pipeline-Projekt von Belang wäre. Schätzungen zufolge dürfte der Propylenmarkt in den kommenden Jahren zwischen 3,7 und 4,0 % wachsen. Für Ethylen wird ein erheblich niedrigeres Wachstum von rd. 2 % angenommen.

- (5) Derzeit werden jährlich ca. 550 Schubleichter⁽¹⁾ (jeweils 1 500 t) und 4 800 Schienentankwagen (jeweils 50 t) für den Propylentransport im Dreieck Rotterdam–Antwerpen–Köln eingesetzt. Für dieses Gebiet wird bis 2010 ein Propylenfazit von ca. 1,7 Mio. t erwartet. Angesichts des Strukturwandels in der Chemieindustrie ist davon auszugehen, dass die Pipeline bis dahin effektiv 2,5 Mio. t transportieren dürfte.

- (6) Was den Transport von Rotterdam nach Süd-Limburg und ins Ruhrgebiet anbelangt, so sehen die Zahlen etwas anders aus. Im Jahr 1997 belief sich der Propylentransport auf 93,4 Mio. t-km, von denen ca. 4 Mio. über Schienen- und ca. 89,4 Mio. über Wasserwege befördert wurden. Im Jahr 2010 sollen insgesamt etwa 1,5 Mio. t jährlich ins Ruhrgebiet befördert werden. Dies würde 750 Schubleichtern pro Jahr entsprechen. Der Gesamttransport von Rotterdam nach Süd-Limburg dürfte etwa 180 000 t jährlich erreichen, was 900 Schienentankwagen und 70 Schubleichtern pro Jahr entsprechen würde.

Das Pipeline-Projekt

- (7) Die Anmeldungen betreffen eine Propylen-Pipeline, die von Rotterdam über Antwerpen, Tessenderloo, Geleen und Köln nach Oberhausen im Ruhrgebiet führt. Das Rohrleitungsnetz wird eine Länge von etwa 520 km aufweisen. Der Streckenverlauf folgt soweit wie möglich der vorhandenen Ethylen-Pipeline, um zu vermeiden, dass neue Sicherheitsprobleme entstehen. Die Pipeline würde sorgfältig in die Landschaft integriert und folgende Abschnitte umfassen:

- (1) Propylen wird mit Schubleichtern transportiert, die alle Arten von Gas wie Propan und Butan befördern können.

Abschnitt	Bestehend/neu	Bemerkungen
1 Antwerpener Hafen	Bestehende Rohrleitung, einschließlich neuer Schelde-Überquerung	4,3 km von der niederländischen Grenze in Nähe der BASF zum Solvay-Standort in Lillo
2 Antwerpen–Tessenderloo	Neue Rohrleitung parallel zu bestehender, Umbau	Teil des ARG-Systems
3 Tessenderloo–Geleen	Neue Leitung	
4 Geleen–Lövenich	Neue Leitung	
5 Worrigen–Oberhausen	Neue Leitung, da sich die bestehende als ungeeignet erwiesen hat	
6 Marl–Duisburg	Neue Leitung	„Pilot 1“
7 Duisburg–Moers	Neue Rheinüberquerung	
8 Rotterdam–Antwerpen	Kapazitätserhöhung	Bestehende Pipeline gehört Shell
9 Lövenich–Wesseling	Bestehende und neu zu bauende Pipeline	
10 Rottdamer Hafen		

- (8) Die deutsche Anmeldung betrifft nur den Abschnitt von Oberhausen über Köln bis zur niederländischen Grenze („Pilot 2“). Dort ist eine Anbindung an den anderen Streckenabschnitt im nördlichen Ruhrgebiet („Pilot 1“) geplant.

- (9) Neben den Investitionen in die Pipeline werden neue Lagerkapazitäten von [...] (*) und [...] in den niederländischen und belgischen Häfen und von [...] in Duisburg errichtet.

(*) Geschäftsgeheimnis.

Begünstigtes Unternehmen

- (10) Begünstigtes Unternehmen wird die European Pipeline Company BV (EPC) sein, ein Konsortium von Chemieunternehmen. Als Vorläuferunternehmen fungiert die European Pipeline Development Company (EPDC). Gesellschafter sind 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 und SABIC Europe. Im Besitz dieses Konsortiums befinden sich die niederländische Trägergesellschaft, die belgische Trägergesellschaft EPDC Flanders NV und 49,9 % der deutschen Trägergesellschaft Propylenpipeline Ruhr GmbH (PRG) ⁽²⁾. Die

restlichen 50,1 % hält die Landesentwicklungsgesellschaft Nordrhein-Westfalen (LEG) ⁽³⁾, doch hat sie neben ihrer Beteiligung am Gesellschaftskapital keine weiteren finanziellen Verpflichtungen. EPC, die belgische und die deutsche Trägergesellschaft haben zusammen ein Gemeinschaftsunternehmen gegründet, die „European Pipeline Administration Company“ (EPAC), das das gesamte Pipeline-Netz verwalten wird.

- (11) Neben den Projektpartnern werden auch andere Chemieproduzenten von der Pipeline profitieren. Wie die nachstehende Übersicht zeigt, sind dies in der deutschen Grundstoffindustrie u. a.:

⁽²⁾ Tatsächlich gehören die Vermögenswerte den Kommanditgesellschaften EPDC NL CV, EPDC BE CV und PRG GmbH & Co KG, deren Anteilseigner EPDC NL BV, EPDC BE BV und PRG GmbH sind.

⁽³⁾ An der LEG ist das Land Nordrhein-Westfalen zu 68,15 % und die WestLB zu 22,25 % beteiligt; der Rest befindet sich in Privatbesitz.

Unternehmen	Standort	Produkte	Zahl der Beschäftigten
DSM Polyolefine	Gelsenkirchen	Polyethylen, Polypropylen	510
Phenolchemie	Gladbeck	Phenol, Aceton	629
Degussa-Huels	Stockhausen	Acrylsäuren und Derivate	92
Ruetgers VFT	Castrop-Rauxel	u. a. Phenol	732
Bayer-Buna	Marl	Synthetischer Gummi	267
Oxeno Olefinchemie	Marl	Polymere	640
Polymer Latex GmbH	Marl	Polymere	609
Degussa Huels	Werk Herne	Lack-Grundstoffe	604

- (12) Als weitere wichtige Nutzer führt Belgien auch [...], [...], [...], [...], [...] und [...] an. Darüber hinaus sind etwa 50 Kunststoffproduzenten mit insgesamt ca. 2 000 Beschäftigten zu erwähnen, hauptsächlich in den Teilspektoren Verpackung, Folien, Rohre, Baustoffe und technische Kunststoffe.

Investitionskosten und Betrieb der Pipeline

- (13) Wie aus der nachstehenden Übersicht ⁽⁴⁾ hervorgeht, belaufen sich die Investitionskosten auf insgesamt 148,5 Mio. EUR.

Projektabschnitt	Investitionskosten
Deutschland „Pilot 2“	67 134 000
Niederlande	26,0 Mio.
Belgien	55,4 Mio.
Insgesamt	148,5 Mio.

Anschlussstellen ein. Dies erscheint weniger kostspielig als wenn direkt an der Hauptpipeline Anschlussstellen errichtet werden und würde zusätzliche Umwelteffekte bringen. Die Kosten für alle weiteren Leitungen würden von den angeschlossenen Unternehmen getragen.

- (15) Die Investitionen in Deutschland sind relativ umfangreich im Vergleich zu Belgien und den Niederlanden, da sie einen größeren Pipeline-Abschnitt mit neuer Streckenführung durch ein dicht besiedeltes Gebiet betreffen.
- (16) Die Nutzung der Pipeline erfolgt nach dem Prinzip des „Open Access/Common Carrier“ und dem „Low-Profit“-Prinzip. Alle interessierten Produzenten und Verbraucher können die Pipeline zu unterschiedslosen, nicht diskriminierenden Bedingungen in Anspruch nehmen. Die Kapazität der Pipeline ist so ausgelegt, dass sie das für die nächsten zwanzig Jahre erwartete Wachstum bewältigen kann. Die Durchleitungstarife gelten in gleicher Weise für die Gesellschafter der Trägergesellschaften wie für alle anderen Nutzer und werden streckenabhängig festgelegt:

Durchleitung über	Durchleitungsentgelt in EUR/t (2003)
1 Streckenabschnitt	[...]
2 Streckenabschnitte	[...]
3 Streckenabschnitte	[...]
4—6 Streckenabschnitte	[...]

- (14) Die Investitionskosten schließen die Aufwendungen für die kürzest mögliche Anbindung an die vorgesehenen

⁽⁴⁾ Auf „Pilot 1“ entfallen Investitionskosten in Höhe von 50,5 Mio. EUR, die mit ca. 25 Mio. EUR gefördert werden sollen. Mit dem Bau wird erst angefangen, [...].

- (17) Das Durchleitungsentgelt für einen Streckenabschnitt dürfte ab [...] um [...] jährlich steigen. Wegen „der Konkurrenz durch den Binnenschiffsverkehr“ wird das Entgelt für zwei bis sechs Streckenabschnitte im Jahr 2006 vorübergehend auf [...] %, im Jahr 2007 auf [...] % und im Jahr 2008 auf [...] % abgesenkt. Ab 2010 werden die Durchleitungsentgelte für diese Strecken ebenfalls um [...] % pro Jahr angehoben. Im Gegensatz zu den Gepflogenheiten im Binnenschiffsverkehr erhalten Großkunden keine Rabatte. Die Durchleitungstarife werden transparent und auf einem vergleichbaren Niveau wie die Beförderungsentgelte im Schienen- und Binnenschiffsverkehr festgelegt. Die Transportkosten für fünf bis sechs Streckenabschnitte auf dem Wasserwege würden sich auf 21,30 EUR belaufen, einschließlich 3,30 EUR für das Be- und Entladen. Um die Tarife auf dem aktuellen Stand zu halten, werden diese Transportmodalitäten alle zwei Jahre überprüft.
- (18) Die Behörden des Landes Nordrhein-Westfalen haben die beabsichtigte Beihilfe an zwei weitere Auflagen geknüpft:
- EPDC-Anteilseigner dürfen Leistungen für EPAC oder PRG nur nach einem Ausschreibungsverfahren oder Vorlage dreier konkurrierender Angebote erbringen;
 - EPAC darf Mitarbeiter der Trägergesellschaften nur zu marktkonformen Bedingungen beschäftigen.

Die Beihilfe

- (19) Deutschland beabsichtigt, einen Zuschuss in Höhe von 80 % der förderbaren unrentierlichen Investitionskosten des deutschen Teilstücks („Pilot 2“) bis zu maximal 50 % der Gesamtkosten zu gewähren. Gefördert werden die Investitionskosten; dazu gehören Planungskosten, Baukosten, Erstbefüllung, abzüglich der sich aus der Wirtschaftlichkeitsrechnung ergebenden Einnahmenüberschüsse über 25 Jahren, ermittelt nach der Discounted Cash Flow-Analyse. Die Beihilfe würde sich auf 18 682 000 EUR belaufen. Bezogen auf 25 Jahre würde sich nach den von den deutschen Behörden vorgelegten Berechnungen eine interne Rendite von 5,6 % ergeben.
- (20) Die Niederlande beabsichtigen, einen Zuschuss in Höhe von 4 Mio. EUR zu gewähren. Dieser Betrag wäre nötig, um die Rentabilität des niederländischen Teilstücks auf ein für die Wirtschaftspartner akzeptables Niveau zu bringen. Sowohl die deutschen als auch die niederländischen Beihilfen sind „Ad-hoc“-Maßnahmen und stützen sich nicht auf eine Beihilferegulierung.
- (21) Belgien beabsichtigt, einen Zuschuss in Höhe von 2 919 480 EUR und eine Freistellung von der Vermögenssteuer für fünf Jahre zu gewähren, deren Betrag mit 766 000 EUR veranschlagt wird. Die gesamten Investitionskosten in Belgien belaufen sich auf 55,4 Mio. EUR, von denen die belgischen Behörden 40 885 000 EUR als förderfähig einstufen. Von diesen förderfähigen Kosten wurden 16 556 000 EUR als operativer Gewinn abgezogen⁽⁵⁾, so dass sich ein förderfähiger Betrag von

24 329 000 EUR ergibt. Für diese Art von Investitionen ist eine Beihilfe in Höhe von 12 % vorgesehen, so dass sich der oben erwähnte Betrag von 2 919 480 EUR ergibt. Nicht förderfähig sind nach dem Gemeinschaftsrahmen u. a. Aufwendungen für allgemeine Forschung, Grundstückserwerb und Provisionen.

- (22) Die belgischen Behörden sind der Auffassung, dass die Beihilfe unter eine von der Kommission genehmigte Regelung fällt⁽⁶⁾. Die Anmeldung erfolgt aus Gründen der Rechtssicherheit und um der Kommission einen Überblick über das gesamte Investitionsvorhaben und die Gesamtförderung für das Projekt zu vermitteln.
- (23) Zur Diskussion steht ein EIB-Darlehen in Höhe von 30 % des Gesamtprojekts. Die Gesellschafter würden 8 Mio. EUR Eigenkapital in EPC einbringen. Die deutsche Trägergesellschaft, PRG Propylenpipeline Ruhr GmbH & Co. KG, wird 7 Mio EUR von seinen Privaten Gesellschaftern bekommen. Der Restbetrag würde über Banken finanziert. Gleichzeitig müssen die Gesellschafter in den ersten Jahren die Verluste tragen, rund 38 Mio. EUR bis 2008, das sind nach Zinsen und Steuern ca. 18 Mio. EUR.
- (24) Nach dem Beihilfeantrag der EPDC aus dem Jahre 2001 würde die Gesamtbeihilfe eine interne Rendite von 4,9 % (vor Steuern und Zinsen) für das Gesamtprojekt ermöglichen. Die verschiedenen nationalen Beihilfeintensitäten erklären sich daraus, dass Kosten und Erlöse für die einzelnen Teilstücke der Pipeline unterschiedlich sind.

Europäischer Pipeline-Verbund für den Transport von Olefinen

- (25) Die Vereinigung der Petrochemiehersteller in Europa (in der Folge „APPE“) informierte die Kommission über den Pipeline-Verbund für Olefine, dem das anstehende Projekt zuzuordnen ist⁽⁷⁾. Den Angaben zufolge wurden im Jahr 2001 in Westeuropa einschließlich der Raffinerien 19,6 bzw. 13,4 Mio. t Olefine (hauptsächlich Ethylen und Propylen) produziert. In den letzten zehn Jahren stieg die Produktion von Olefinen in Europa um ca. 3 %, verglichen mit einer Zuwachsrate von 4 % in den USA. Zwei Drittel davon werden in integrierten Produktionsstätten vor Ort verwendet, ein Drittel wird hauptsächlich über Pipelines (50 %) und Schiffe (35 %) sowie mit Schubgleitern oder im Schienenverkehr weitertransportiert.
- (26) Derzeit gibt es in Europa fünf verschiedene Ethylen-Leitungssysteme, die nicht zu einem zusammenhängenden Netz verbunden sind und nur etwa 50 % der Gesamtkapazität erfassen. Für Propylen bestehen in den Beneluxländern separate Leitungssysteme. Der Pipeline-Verbund für

⁽⁵⁾ Dieser operative Gewinn wurde als Nettoerlös abzüglich Abschreibung und Zinsertrag auf Investitionen errechnet. Nach Rdnr. 37 des Gemeinschaftsrahmens für Umweltschutzbeihilfen sollten Abschreibung und Investitionszinsen nicht in die Ermittlung von Betriebsgewinnen einbezogen werden.

⁽⁶⁾ Dekret über die wirtschaftliche Expansion der Region Flandern, N 40/99 und N 223/93.

⁽⁷⁾ Positionspapier: The Development of a European Olefins Pipelines Network and Its Benefits, Mai 2003. Abrufbar auf folgender Webseite: <http://www.petrochemistry.net/templates/shwPressroom.asp?TID=4&SNID=16>

den Olefintransport soll die einzelnen Systeme miteinander verbinden und erweitern. In dem Positionspapier werden anhand verschiedener Karten die laufenden oder geplanten Pipeline-Projekte erläutert, die zu einem Verbund zusammengeführt werden sollen.

Begründung der deutschen, der niederländischen und der belgischen Behörden für die Beihilfe

- (27) Die Begründungen für das Projekt stützen sich auf Überlegungen zum Umweltschutz, der Transportsicherheit und der Industriepolitik

	Einheiten	Schiene	Schiff	Insgesamt	Pipeline	Delta
Verbringung	Tekm	7 100 000	158 200 000	165 300 000	165 300 000	
CO ₂	kg/tekm	312	6 960	7 237	4 496	2 741
NO _x	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 ₂	kg/tekm	0,14	9,49	9,63	2,15	7,48

- (30) Weiter verringern dürfte sich der Emissionsausstoß auch deshalb, weil neue Investitionen an Standorten getätigt würden, die in geringerem Maße auf den Transport von Olefinen angewiesen sind.

Verkehrssicherheit und -entlastung

- (31) Mit der Pipeline könnte die Transportsicherheit deutlich verbessert werden. Propylen wird der höchsten Gefahrenklasse zugeordnet. Ohne die Pipeline würde der Marktzuwachs zu einer erheblichen Ausweitung des Propylen-Transports führen und die damit verbundenen Sicherheits- und Überlastungsprobleme verschärfen.
- (32) In den Niederlanden gilt die Sorge vor allem dem Transport über Wasser- und Schienenwege. Der zunehmende Schienentransport würde die bestehenden Sicherheitsprobleme bei der Propylenverbringung noch verschärfen. Die Pipeline würde das Risiko vor allem dadurch verringern, dass auf Bahnhöfen und bei der Verschiffung von Propylen weniger rangiert werden muss. Bei der Schienenverbindung zwischen Rotterdam und Geleen stellt der Bahnhof in Venlo das größte Sicherheitsrisiko dar. Dieses Problem könnte durch eine Verlagerung gelöst werden, die aber ca. 134 Mio. EUR kosten würde. Mit dem Bau der Pipeline würde eine solche Verlagerung weniger zwingend.
- (33) Die Niederlande veranschlagen den unmittelbaren volkswirtschaftlichen Ertrag (Verkehrssicherheit, Emissions- und Lärmverringerung) der Beihilfe mit 12 %.

Industrie- und beschäftigungspolitische Überlegungen

- (34) Die Pipeline wäre von strategischer Bedeutung für den Fortbestand der chemischen Industrie in der Region. In einer Studie aus dem Jahre 1998 wird das Fehlen einer geeigneten Infrastruktur als größter Wettbewerbsnachteil herausgestellt. Im Gegensatz dazu verfügen die USA über

Umweltvorteile

- (28) Da eine beträchtliche Zunahme des Propylen-Transports zu erwarten ist, dürfte sich der Druck auf die Beförderungskapazitäten im Schiffs- und Lkw-Verkehr erhöhen. Mit der Pipeline soll dieser Druck abgeschwächt und die Entstehung von Engpässen vermieden werden. Die Pipeline würde erheblich zur Entlastung des Straßenverkehrs beitragen.
- (29) Die Emissionsdifferenz zwischen den traditionellen Beförderungsmodalitäten und der Pipeline lassen sich wie folgt darstellen:

ein zusammenhängendes Rohrleitungsnetz. Die Pipeline würde den Transport flexibler machen, da sie als „Speicher“ fungieren und allen Nutzern einen direkten, nahegelegenen Zugang bieten könnte. Auch die mit der Steam-Cracker-Produktion verbundenen Unsicherheiten bei der Propylenversorgung würden verringert.

- (35) Im Jahr 1999 stellte die chemische Grundstoffindustrie in der Emscher-Lippe-Region 5 233 Arbeitsplätze. Etwa 1 906 Arbeitsplätze hängen weitgehend von Produkten auf Propylenbasis ab, nämlich 1 506 in der Grundstoffindustrie und 400 in der kunststoffverarbeitenden Industrie. Ohne die Propylenpipeline würde dieses Potenzial zu höchstens 50 % genutzt. In einer Expertenstudie wurden Schätzungen über Arbeitsplätze im Emscher-Lippe-Raum mit und ohne die Pipeline erstellt. In der Grundstoffindustrie würden bis 2010 658 Arbeitsplätze, ohne Berücksichtigung der Multiplikatoreffekte entstehen. Bei den integrierten Chemieclustern würde diese Zahl bei 2 697 liegen. In absoluten Zahlen wäre die Beschäftigung zwar weiter rückläufig, auch wenn der Pipelinebau diesen Trend abschwächen könnte.
- (36) Im April 2002 beschäftigte die chemische Industrie in Südlmburg insgesamt 9 740 Mitarbeiter. Zwischen 500 und 550 Personen sind in der Propylenherstellung und -verarbeitung sowie der nachgelagerten Industrie in Südlmburg (2003) beschäftigt.

3. WÜRDIGUNG

- (37) Gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags⁽⁸⁾ enthält die Entscheidung der Kommission über die Einleitung des förmlichen

⁽⁸⁾ Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 (ABL L 83 vom 27.3.1999, S. 1).

Prüfverfahrens eine vorläufige Würdigung des Beihilfecharakters der geplanten Maßnahme und führt die Bedenken der Kommission hinsichtlich der Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt aus.

Staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag

(38) Nach Auffassung der deutschen Behörden stellt die Maßnahme keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 dar, da sie keinen selektiven Vorteil überträgt.

- a) Propylen sei wegen seiner vielfältigen Einsatzmöglichkeiten ein „allgemeines Gut“. Das Prinzip des „Open Access/Common Carrier“ stelle sicher, dass alle potenziellen Endverbraucher die Pipeline zu unterschiedlichen Bedingungen in Anspruch nehmen können.
- b) Jede selektive Begünstigung der European Pipeline Management Company, der Trägergesellschaften oder der gemeinsamen Betreibergesellschaft EPAC sei ausgeschlossen. Allen Unternehmen stehe der Beitritt zu diesen Gesellschaften zu den gleichen Bedingungen wie den bereits beteiligten offen. Die Betreibergesellschaft erhalte lediglich einen Ausgleich für die entstandenen Kosten und habe sich auf das Low-Profit-Prinzip verpflichtet. Getrennte Buchführung dürfe eine Quersubventionierung verhindern und eine Veräußerung der Pipelinestrecke ist während einer Bindungsfrist von 15 Jahren ausgeschlossen.
- c) Der Verlauf der Pipeline ist diskriminierungsfrei gewählt, orientiert sich an bestehenden Leitungsverläufen und ökologischen Vorgaben und ermöglicht die Anbindung aller potenziellen Nutzer in der Region.
- d) LEG als Anteilseigner darf nicht für den Verlustausgleich aufkommen. Damit soll sichergestellt werden, dass die gemeinsame Betreibergesellschaft EPAC keine niedrigeren Nutzungsentgelte erhebt, die zu Verlusten führen und letztendlich von dem öffentlichen Anteilseigner finanziert würden.

(39) Die Kommission bezweifelt allerdings, ob diese Argumente ausreichen, um das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe auszuschließen. Staatliche Mittel für den Bau oder den Betrieb von Verkehrsinfrastrukturen werden nicht immer als staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag angesehen. Übt der Infrastrukturbetreiber jedoch eine wirtschaftliche Tätigkeit aus, ist jede staatliche Zuwendung unter dem Gesichtspunkt staatlicher Beihilfe zu prüfen, da diese Zuwendung dem Begünstigten einen potenziellen Wettbewerbsvorteil verschaffen kann. Sowohl EPC als auch dessen Anteilseigner üben wirtschaftliche Tätigkeiten aus. In dieser Hinsicht besteht große Ähnlichkeit zu einem Vorhaben, bei dem es um den Bau einer Kerosin-Pipeline zum Athener Flughafen ging⁽⁹⁾. Der staatliche Zuschuss ermöglicht es dem Kon-

sortium, eine Pipeline zu bauen und 15 Jahre lang zu betreiben, ohne die gesamten Kosten zu tragen. Hierzu ist Folgendes festzustellen:

- a) Die beteiligten Länder haben für den Bau und den Betrieb der Pipeline keine öffentliche Ausschreibung durchgeführt, sondern lediglich auf eine Privatinitiative reagiert.
 - b) Die Pipeline verbleibt im Eigentum der Trägergesellschaften. Die Pipeline wird über einen Zeitraum von 25 Jahren abgeschrieben, aber die Nutzungsbeschränkungen, die als Voraussetzung für die Beihilfegewährung angeführt werden, gelten nur für 15 Jahre.
 - c) Die Beteiligung an der Pipeline-Gesellschaft steht im Prinzip nur Propylenherstellern offen.
 - d) Die Gesellschaft muss sich auf das Low-Profit-Prinzip verpflichten. Die Beihilfe ermöglicht eine interne Rendite von 5,6 % für den deutschen Streckenabschnitt. Allerdings soll die Tarifstruktur der Kostenentwicklung konkurrierender Verkehrsträger angeglichen werden. Daher kann eine höhere Rendite nicht ausgeschlossen werden.
- (40) Aus diesen Gründen wird EPC gegenüber anderen Unternehmen, die das Projekt hätten realisieren können, wenn sie davon in Kenntnis gesetzt worden wären, und gegenüber Wettbewerbern, die alternative Transportleistungen erbringen, selektiv begünstigt. Folglich handelt es sich um eine staatlich subventionierte Privatinitiative. Es besteht kein Zweifel, dass die Beihilfe den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen wird. Bei den Begünstigten handelt es sich um große Chemieunternehmen, die alle auf dem Weltmarkt tätig sind. Außerdem geht es bei dem Projekt um den internationalen Transport zwischen den drei am stärksten betroffenen Mitgliedstaaten. Deshalb müssen die Maßnahmen als staatlichen Beihilfen gewürdigt werden.
- (41) Die belgischen Behörden bestreiten nicht, dass es sich um staatlichen Beihilfen handelt. Sie sind jedoch der Meinung, dass diese Beihilfen unter ein von der Kommission anerkanntes Programm fallen⁽¹⁰⁾. Aufgrund von Artikel 6(3) des Gesetzes können die flämischen Behörden Beihilfen für ökologische Investitionen „gemäß den EG Richtlinien für staatliche Beihilfen dem Umwelt betreffend“ gewähren. Belgien hat die zweckdienlichen Maßnahmen, die die Kommission vorgeschlagen hat, als sie die neue Gemeinschaftsrahmen für staatlichen Umweltschutzbeihilfen (in der Folge „Gemeinschaftsrahmen für Umweltschutzbeihilfen“)⁽¹¹⁾, hat angenommen, ohne Bedingungen zugestimmt. Wie hierunter erklärt, fällt die Beihilfe nicht unter diesen Gemeinschaftsrahmen. Deshalb muß die Beihilfe als eine neue Beihilfe betrachtet werden. Außerdem betrifft die belgische Beihilfe nicht ein separates Projekt, sondern eine Investition, die ein integraler Bestandteil eines Gesamtprojekts von drei verschiedenen Mitgliedstaaten ist. Wenn man das deutsche, niederländische und belgi-

⁽⁹⁾ Sache N 527/02 betreffend eine Investitionsbeihilfe in Höhe von 35 % für den Bau einer Kerosin-Pipeline vom Meer zum internationalen Flughafen Athen. Die Pipeline befindet sich in staatlichem Besitz, wird aber von einem Konsortium betrieben, an dem der Flughafen, Olympic Airways und drei Ölgesellschaften beteiligt sind. Die Kommission stellte fest, dass die Beihilfe nach den Leitlinien für Regionalbeihilfen zulässig ist.
Vgl. http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/industrie/n527-02.pdf

⁽¹⁰⁾ Siehe Fußnote 6.

⁽¹¹⁾ ABl. C 37 vom 3.2.2001, S. 3.

sche Teile zusammenfasst, liegen die gesamten Investitionskosten bei über 25 Mio. EUR und überschreitet das Bruttosubventionsäquivalent der Gesamtbeihilfe 5 Mio. EUR. Folglich ist das Vorhaben nach Randziffer 76 des Gemeinschaftsrahmens für Umweltschutzbeihilfen anmeldspflichtig.

Vereinbarkeit

- (42) Der Propylentransport über eine Pipeline kann nicht als Anpassung des Verfahrens zur Propylenherstellung gesehen werden, sondern ist als gesonderte Dienstleistung zu betrachten. Dies wird dadurch verdeutlicht, dass die Pipeline von neuen Rechtssubjekten errichtet wird, die einzig und allein zu dem Zweck gegründet wurden, Transportleistungen für Propylen zu erbringen. Wenngleich sich die Anteilseigner von EPC in der Propylenherstellung und -verarbeitung betätigen, geht es bei der neuen Aktivität in erster Linie um den Wettbewerb auf dem Transportmarkt.
- (43) Die niederländischen, belgischen und deutschen Behörden argumentieren, dass sich gewichtige Vorteile für Umwelt und Industrie ergeben: Verminderung der Emissionen, Entlastung der Straße, verbesserte Transportsicherheit und strategische Bedeutung für den Fortbestand der chemischen Industrie in der Region. Von dem Projekt würden auch Propylenhersteller in anderen Teilen der EU profitieren, in denen es einen Propylenüberhang gibt, wie im Vereinigten Königreich und in Spanien. Jede Wettbewerbsverzerrung auf dem Propylenmarkt werde dadurch eingeschränkt, dass alle Wettbewerber freien Zugang zur Pipeline haben. Dennoch scheinen keine der Vorschriften über die Vereinbarkeit staatlicher Beihilfen zur Anwendung zu gelangen.
- (44) In Artikel 73 EG-Vertrag heißt es, dass Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen, mit dem Vertrag vereinbar sind. Der Begriff Koordinierung in Artikel 73 beinhaltet mehr als die Förderung einer Industriebranche, sie beinhaltet eine Art staatlicher Planung⁽¹²⁾. Auf jeden Fall schränkt Artikel 80 des Vertrags die Bestimmungen im Titel Verkehr insofern ein, als es heißt „Dieser Titel gilt für Beförderungen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr.“ In diesem Fall ist die Beihilfe nicht zur Koordinierung dieser Modalität des Verkehrs bestimmt, sondern viel mehr für eine andere Beförderungsmodalität, nämlich den Pipelinetransport, der nicht unter den Verkehrstitel des Vertrags fällt. Folglich findet Artikel 73 keine Anwendung.
- (45) In Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) heißt es, dass Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden können, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem Gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. Die Investition in eine Pipeline, d. h. Verlagerung weg von Schienen-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr, ist gleich-

bedeutend mit der Entwicklung eines gewissen Wirtschaftszweigs. Daher hat die Kommission zu beurteilen, ob die Beihilfe nach den Vorschriften dieses Artikels als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden kann.

- (46) In der vorerwähnten griechischen Beihilfesache⁽¹³⁾ wurde eine Beihilfe für den Bau einer Pipeline anhand der Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zweckbestimmung⁽¹⁴⁾ als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen. Allerdings entfällt nur ein geringer Teil der Investition auf Fördergebiete; auch haben die zuständigen Behörden keine Genehmigung nach Maßgabe dieser Vorschriften beantragt.
- (47) In Randziffer 36 des Gemeinschaftsrahmens für Umweltschutzbeihilfen die Investitionsbeihilfen betrifft, heißt es: „Bei den . . . Investitionen handelt es sich um Investitionen in Grundstücke, wenn diese für die Erfüllung der Umweltschutzziele unbedingt notwendig sind, in Gebäude, Anlagen und Ausrüstungsgüter, wenn diese auf die Verringerung bzw. Beseitigung von Verschmutzung und Schadstoffen oder zum Schutz der Umwelt auf die Anpassung⁽¹⁵⁾ von Produktionsverfahren abzielen.“ Mit diesem Projekt nimmt EPC eine neue Wirtschaftstätigkeit auf, die wie in Rdnr. 29 aufgeführt eine gewisse Umweltbelastung verursacht. Der Pipeline-Transport tritt anstelle anderer Beförderungsmodalitäten, die von Wettbewerbern betrieben werden und die Umwelt stärker belasten. Folglich wird die Umweltbelastung eindeutig verringert. Jedoch gilt Randziffer 36 des Gemeinschaftsrahmens nicht für die Beihilfen für Investitionen, die zu einer Verringerung der Umweltbelastung führen, in dem sie die Nachfrage nach anderen Produkten und Leistungen reduzieren die nicht durch den Beihilfeempfänger selbst angeboten werden, sondern durch andere Unternehmen. Vielmehr gilt diese Randziffer nur für Fälle, in denen der Begünstigte seine eigene Verschmutzung verringert. Bei einer gesonderten Betrachtung von EPC und der beabsichtigten Pipeline ist überhaupt keine Verringerung der Verschmutzung festzustellen. Überdies heißt es in Randziffer 6 des Gemeinschaftsrahmens, dass Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit nicht Gegenstand dieses Gemeinschaftsrahmens sind. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die Beihilfe für den Bau der Pipeline nach Maßgabe des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Umweltschutzbeihilfen nicht zu rechtfertigen ist, selbst wenn dies zu einem umweltfreundlicheren Transport von Propylen führen würde.
- (48) Ungeachtet dessen, welche Vorteile das Projekt für die Umwelt, Sicherheit und Wirtschaft bringt, scheint keine der Bestimmungen über die Vereinbarkeit staatlicher Beihilfen nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) zur Anwendung zu gelangen. Die Kommission hat ebenfalls geprüft, ob die Beihilfe unmittelbar nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden kann.

⁽¹³⁾ Vgl. Fußnote 9.

⁽¹⁴⁾ ABl. C 74 vom 10.3.1998, S. 9.

⁽¹⁵⁾ Nur ein geringer Teil des Projekts betrifft die Anpassung bestehender Pipelines.

⁽¹²⁾ Vgl. N 208/2000 NL, Beihilferegelung für staatliche Umschlagseinrichtungen im Binnenland (SOIT), http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport/n208-00.pdf

(49) Im Bereich der Verkehrsinfrastruktur hat die Kommission bereits die Möglichkeit eingeräumt, dass eine Beihilfe als zulässig angesehen werden kann, wenn der Markt nicht die notwendige öffentliche Verkehrsinfrastruktur bereitstellt, um eine nachhaltige Mobilität zu erreichen. So hat die Kommission im Falle der britischen Beihilfe für Frachtumschlagsanlagen⁽¹⁶⁾ entschieden, dass die Beihilfeintensität nicht mehr als 50 % der Gesamtkosten für Anlagen betragen darf, die allen bestehenden und potenziellen Betreibern zu nicht diskriminierenden Bedingungen offen stehen. Wird der Zugang zur Infrastruktur auf einen oder mehrere spezifische Betreiber eingeschränkt, muss dies im Wege einer transparenten, fairen und nicht diskriminierenden öffentlichen Ausschreibung geschehen. Die Frage des Zugangs wird ebenfalls im vorliegenden Fall berücksichtigt werden. In Ausnahmefällen sind höhere Beihilfeintensitäten zulässig, wenn das Projekt nachweislich ohne solche höheren Beihilfebeträge nicht realisiert würde⁽¹⁷⁾. Allerdings ist festzustellen, dass die früheren Entscheidungen Projekte z. B. zugunsten der Schienen- und Küstschiffahrtinfrastruktur, aber nicht des Pipeline-Transports betrafen. Möglicherweise unterscheidet sich das vorliegende Projekt in Hinblick auf Umwelt- und Sicherheitsvorteile positiv von (einigen der) oben genannten Projekten. Das vorliegende Projekt unterscheidet sich jedoch auch insofern von früheren Vorhaben als die Pipeline die Transportinfrastruktur des gesamten Streckennetzes und nicht nur an bestimmten Standorten oder einem bestimmten Streckenabschnitt betrifft. Des Weiteren ist festzustellen, dass die Infrastruktur nur für Propylen in Anspruch genommen werden kann und für die Beförderung anderer Produkte von keinerlei Nutzen ist. Die Betreiber werden gleichzeitig die Hauptnutzer der Pipeline oder jedenfalls die Hauptbegünstigten sein⁽¹⁸⁾. Ferner haben die Behörden keine transparente, faire und nicht diskriminierende Ausschreibung durchgeführt, um den Begünstigten zu ermitteln.

(50) Zu den allgemeinen Kriterien für die Vereinbarkeit von Beihilfen stellt die Kommission fest, dass sie nicht in der Lage ist, sich abschließend zur Notwendigkeit und Proportionalität des vollen Beihilfebetrags zu äußern. Verschiedene bestehende Pipelines sind ausschließlich aus privaten Mitteln finanziert worden. Auch sind die Beihilfeintensitäten recht unterschiedlich und relativ hoch, vor allem für den deutschen Streckenabschnitt und insbesondere für „Pilot 1“. Zwar wurde die interne Rendite für das deutsche Projekt „Pilot 2“ mitgeteilt, doch liegen für „Pilot 1“, d. h. den belgischen und den niederländischen Streckenabschnitt, keine entsprechenden Berechnungen vor. Daher ist nicht auszuschließen, dass die Beihilfe insgesamt eine überproportionale Profitabilität des Gesamtprojekts ermöglicht. Der Profitabilitätsberechnung für den deutschen Pipelineabschnitt wird ein Transportvolumen von

780 000 t jährlich zugrunde gelegt, was im Vergleich zu dem erwarteten Gesamtvolumen zu niedrig sein dürfte.

(51) Schließlich gibt die Kommission zu bedenken, dass unlautere Wettbewerbsverzerrungen entstehen könnten, insbesondere zwischen den unmittelbar beteiligten Gesellschaften und anderen Unternehmen der chemischen Industrie und verwandten Wirtschaftszweigen sowie zwischen der chemischen Industrie in der betroffenen Region und der Chemiebranche in anderen Regionen des Gemeinsamen Marktes.

4. SCHLUSSFOLGERUNGEN

(52) Aus diesen Gründen fordert die Kommission Deutschland, die Niederlande und Belgien im Rahmen des Verfahrens nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag auf, innerhalb eines Monats nach Eingang dieses Schreibens Stellung zu nehmen und alle für die Würdigung der Maßnahmen sachdienlichen Informationen zu übermitteln. Außerdem bittet sie Ihre Behörden, EPDC unmittelbar eine Kopie dieses Schreibens zuzuleiten.

(53) Die Kommission erinnert Deutschland, die Niederlande und Belgien an die Sperrwirkung des Artikels 88 Absatz 3 EG-Vertrag und verweist auf Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates, wonach alle rechtswidrigen Beihilfen von den Empfängern zurückgefordert werden können.

(54) Die Kommission teilt Deutschland, den Niederlanden und Belgien mit, dass sie die Beteiligten durch die Veröffentlichung des vorliegenden Schreibens und einer aussagekräftigen Zusammenfassung im *Amtsblatt der Europäischen Union* von der Beihilfe in Kenntnis setzen wird. Außerdem wird sie die Beteiligten in den EFTA-Staaten, die das EWR-Abkommen unterzeichnet haben, durch die Veröffentlichung einer Bekanntmachung in der EWR-Beilage zum *Amtsblatt* und die EFTA-Überwachungsbehörde durch Übermittlung einer Kopie dieses Schreibens von dem Vorgang in Kenntnis setzen. Alle vorerwähnten Beteiligten werden aufgefordert, innerhalb eines Monats nach dem Datum dieser Veröffentlichung ihre Stellungnahme abzugeben. Sofern nicht ausdrücklich etwas anderes angegeben wird, geht die Kommission davon aus, dass die Stellungnahmen sämtliche Beihilfemaßnahmen für das Pipeline-Projekt betreffen.»

«Hierbij deelt de Commissie Duitsland, Nederland en België mee dat zij, na de inlichtingen te hebben onderzocht die door uw autoriteiten zijn verstrekt over de in de referentie bedoelde maatregelen, besloten heeft de procedure van artikel 88, lid 2 van het EG-Verdrag in te leiden.

1. PROCEDURE

(1) Vanaf het najaar van 2002 heeft de Commissie informele besprekingen gevoerd met de Duitse en Nederlandse autoriteiten met betrekking tot staatssteun voor het Duitse en Nederlandse deel van een propyleen-pijpleidingproject. De Commissie zond Duitsland op 13 februari 2002 een brief, waarop zij op 27 maart 2003 antwoord ontving. Later had de Commissie eveneens informele contacten met de Belgische autoriteiten. De „Association of Petro-

⁽¹⁶⁾ N 649/01 UK, Beihilfe für Frachtumschlagsanlagen. http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport/n649-01.pdf

⁽¹⁷⁾ C 62/02 — UK, CLYDEBoyd (ABl. L 111 vom 6.5.2003, S. 50) und N 464/99 — NL: Beihilfe für den Bau und Betrieb des „Pilot Transierium Sittard“ http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport/n464-99.pdf

⁽¹⁸⁾ Auch wenn sich der Nutzen nicht in erster Linie aus den niedrigeren Transportkosten, sondern vielmehr aus der flexibleren Versorgung ergibt.

chemicals Producers in Europe" (APPE) zond bij brief van 15 mei 2003 een „position paper" toe ter ondersteuning van het project. Bij brieven van 24 juli 2003, 4 september 2003 en 16 oktober 2003 meldden de Duitse, Nederlandse en Belgische autoriteiten steunmaatregelen aan voor de respectievelijke onderdelen van het project, welke maatregelen werden geregistreerd onder de nummers N 355/03, N 400/03 en N 473/03.

- (2) Bij brief van 27 augustus 2003 verzocht de Commissie Duitsland om nadere inlichtingen. Deze inlichtingen werden bij brieven van 6, 15 en 28 oktober 2003 door Duitsland verstrekt.

2. BESCHRIJVING VAN DE MAATREGEL

Propyleen en vervoer van propyleen

- (3) Propyleen wordt afgeleid van petroleum en wordt gebruikt voor de productie van polymeren, die vervolgens worden gebruikt voor de productie van kunststoffen. In West-Europa wordt circa 70 % van alle propyleen geproduceerd als bijproduct bij de productie van ethyleen, circa 27 % ontstaat als bijproduct bij de raffinage van benzine en stookolie, en circa 3 % bij de omzetting van propaan in propyleen. Aangezien propyleen voornamelijk als bijproduct wordt geproduceerd, wordt de productielocatie van propyleen doorgaans bepaald door de afzetmogelijkheden van ethyleen.
- (4) De totale omvang van de West-Europese propyleenmarkt wordt geschat op circa 14,7 miljoen ton in 2001; de helft van dit volume wordt gebruikt in het gebied waarvoor de pijpleiding van belang is. Volgens ramingen zal de propyleenmarkt in de eerstkomende jaren met 3,7 à 4 % toenemen. De groei van de ethyleenmarkt is substantieel lager, circa 2 %.

- (5) Momenteel verplaatsen zich per jaar 550 binnenschepen⁽¹⁾ (elk van 1 500 ton) en 4 800 spoortankwagons (van 50 ton elk) met propyleen in de driehoek Rotterdam–Antwerpen–Keulen. Verwacht wordt dat er in dit gebied in 2010 sprake zal zijn van een tekort van circa 1,7 miljoen ton propyleen. Door veranderingen in de structuur van de chemische sector wordt verwacht dat de pijpleiding tegen die tijd 2,5 miljoen ton zal vervoeren.
- (6) Wordt alleen het vervoer van Rotterdam naar Zuid-Limburg en het Ruhrgebied beschouwd, dan liggen de cijfers enigszins anders. In 1997 beliep het propyleenvervoer hier 93,5 miljoen ton per kilometer, waarvan 4 miljoen ton per spoor en circa 89,4 miljoen ton via de binnenvaart. In 2010 zou in totaal circa 1,5 miljoen ton per jaar naar het Ruhrgebied worden getransporteerd, hetgeen neerkomt op 750 binnenschepen per jaar. Het totale transport van Rotterdam naar Zuid-Limburg zou circa 180 000 ton per jaar bedragen, ofwel 900 spoorwagons en 70 binnenschepen per jaar.

Het pijpleidingproject

- (7) De aanmeldingen betreffen een pijpleiding voor het vervoer van propyleen van Rotterdam via Antwerpen, Tessenlo, Geleen en Keulen naar Oberhausen in het Ruhrgebied. Het netwerk zal circa 520 km lang zijn. Het tracé volgt zoveel mogelijk de bestaande ethyleenpijpleidingen om te voorkomen dat nieuwe veiligheidsknelpunten ontstaan. De pijpleiding zal zorgvuldig in het landschap worden geïntegreerd. Zij bestaat uit de volgende secties:

⁽¹⁾ Propyleen wordt met binnenschepen vervoerd die allerlei gassen kunnen vervoeren, zoals propaan en butaan.

Sectie	Bestaand/Nieuw	Opmerkingen
1 Haven Antwerpen	Bestaande pijpleiding, inclusief een nieuwe oversteek over de Schelde	4,3 km van de Nederlandse grens nabij BASF naar de fabriek van Solvay in Lillo
2 Antwerpen–Tessenlo	Nieuwe pijpleiding langs een bestaande leiding, verbouwing	Deel van het ARG-systeem
3 Tessenlo–Geleen	Nieuwe pijpleiding	
4 Geleen Lövenich	Nieuwe pijpleiding	
5 Worrigen–Oberhausen	Nieuwe pijpleiding aangezien de bestaande leiding ongeschikt is gebleken	
6 Marl–Duisburg	Nieuwe pijpleiding	„Pilot 1"
7 Duisburg–Moers	Nieuwe pijpleiding over de Rijn	
8 Rotterdam–Antwerpen	Capaciteitsverhoging	Bestaande pijpleiding is eigendom van Shell
9 Lövenich–Wesseling	Zowel bestaande als nieuwe pijpleiding	
10 Haven Rotterdam		

- (8) De Duitse aanmelding heeft uitsluitend betrekking op de secties tussen Oberhausen, via Keulen naar de Nederlandse grens („Pilot 2"). Daar sluit de leiding aan op een andere sectie in het noordelijke Ruhrgebied („Pilot 1").

- (9) Naast de investering in de pijpleiding zou nieuwe opslagcapaciteit worden gebouwd door [...] (*) en [...] in de Nederlandse en Belgische havens en door [...] in Duisburg, Duitsland.

(*) Zakengeheim.

De begunstigde

- (10) De begunstigde is de European Pipeline Company BV (EPC), een consortium van ondernemingen in de chemische sector. Voorganger van dit consortium is European Pipeline Development Company (EPDC). De aandeelhouders zijn 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 and SABIC Europe. Dit consortium heeft de Nederlandse activa, 100 % van de Belgische „asset company” EPDC Flanders NV en 49,9 % van de Duitse „asset company”, Propylen-pipeline Ruhr GmbH (PRG), in eigendom ⁽²⁾. De

⁽²⁾ In feite zijn de activa eigendom van de vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid EPDC NL CV, EPDC BE CV en PRG GmbH & Co. KG, waarvan EPDC NL BV, EPDC BE BV en PRG GmbH de respectievelijke aandeelhouders zijn.

Landesentwicklungsgesellschaft Nordrhein-Westfalen (LEG) ⁽³⁾ bezit de overige 50,1 %, maar heeft naast haar deelneming in het kapitaal van de onderneming geen verdere financiële verplichtingen. EPC en de Belgische en Duitse „asset companies” hebben gezamenlijk een joint venture opgericht, „European Pipeline Administration Company” (EPAC), die het beheer van de gehele pijpleiding op zich zal nemen.

- (11) Afgezien van de projectpartners zullen diverse andere producenten uit de chemische industrie van de pijpleiding profiteren. Onderstaand overzicht bevat informatie over enkele van deze ondernemingen in de Duitse grondstof-industrie.

⁽³⁾ De deelstaat Noordrijn-Westfalen heeft een aandeel van 68,15 % in LEG, WestLB heeft een aandeel van 22,25 %, en de rest van de aandelen is in particuliere handen.

Onderneming	Vestigingsplaats	Producten	Aantal werknemers
DSM Polyolefine	Gelsenkirchen	Polyethyleen, polypropyleen	510
Phenolchemie	Gladbeck	Phenol, Aceton	629
Degussa-Huels	Stockhausen	Acrylzuur en afgeleide producten	92
Ruetgers VFT	Castrop Rauxel	a.o. Phenol	732
Bayer-Buna	Marl	Synthetisch rubber	267
Oxeno Olefinchemie	Marl	Polymeren	640
Polymer Latex GmbH	Marl	Polymeren	609
Degussa Huels	Werk Herne	Lak grondstoffen	604

- (12) België noemt als andere grote gebruikers [...], [...], [...], [...] en [...]. Daarbij komen nog circa 50 kunststofproducenten met in totaal circa 2 000 werknemers, voornamelijk in de deelsectoren verpakkingen, folie, buizen, bouwmaterialen en technische kunststoffen.

Investeringskosten en exploitatie van de pijpleiding

- (13) De totale investeringskosten bedragen 148,5 miljoen EUR; zie onderstaande tabel ⁽⁴⁾.

Sectie	Investeringskosten
Duitsland, „Pilot 2”	67 134 000
Nederland	26,0 miljoen
België	55,4 miljoen
Totaal	148,5 miljoen

- (14) De investeringskosten omvatten de uitgaven voor de kortst mogelijke pijpleidingverbindingen met plaatsen waar een verbindingstation gelegen is. Dit zou minder kostbaar zijn dan de aanleg van verbindingstations rechtstreeks op de hoofdpijpleiding, en zou meer milieuvor-

delen met zich brengen. Alle kosten voor pijpleidingen en andere interne leidingen tot aan het verbindingstation zullen door de aangesloten onderneming zelf worden gedragen.

- (15) De investeringen in Duitsland zijn relatief omvangrijk ten opzichte van die in België en Nederland, omdat in Duitsland een groter deel van de pijpleiding nieuw moet worden aangelegd, een nieuw tracé volgt en door een dichtbevolkt gebied loopt.

- (16) De pijpleiding wordt overeenkomstig het „open access/common carrier”-beginselen en het „low-profit” principe beheerd. Iedere producent of gebruiker die dit wenst kan zonder discriminerende voorwaarden van de pijpleiding gebruik maken. De capaciteit van de leiding zou voldoende zijn om de verwachte groei in de komende 20 jaar op te kunnen vangen. Voor alle gebruikers gelden dezelfde tarieven, of zij nu aandeelhouder zijn of niet. De tarieven zullen worden vastgesteld op basis van het aantal gebruikte secties.

Vervoer via	Tarief in EUR/ton (2003)
1 sectie	[...]
2 secties	[...]
3 secties	[...]
4-6 secties	[...]

⁽⁴⁾ „Pilot 1” vertegenwoordigt een investeringsbedrag van 50,5 miljoen EUR; het project zou voor een bedrag van circa 25 miljoen EUR worden gesteund. De bouw zal niet aanvangen voordat [...].

- (17) De vergoeding voor één sectie zal waarschijnlijk vanaf [...] met [...] per jaar stijgen. De tarieven voor 2 tot 6 secties zullen in 2006 tijdelijk tot [...] %, in 2007 tot [...] %, en in 2008 tot [...] % worden verlaagd in verband met de „concurrentie met de binnenvaart”. Vanaf 2010 zouden deze tarieven eveneens met [...] % per jaar stijgen. In tegenstelling tot wat bij het vervoer over de binnenwateren gebruikelijk is, zullen er geen kortingen voor grote hoeveelheden worden gehanteerd. De tarieven moeten op transparante wijze worden vastgesteld en moeten vergelijkbaar zijn met de tarieven van spoor en binnenvaart. De transportkosten voor 4 tot 6 secties per schip zouden 21,30 EUR bedragen, inclusief 3,30 EUR voor laden en lossen. Om de tarieven actueel te houden zou om de twee jaar een studie worden verricht naar deze vervoersmodaliteiten.
- (18) De autoriteiten van Noord-Rijnland-Westfalen hebben twee aanvullende voorwaarden aan de voorgenomen steun gesteld:
- de aandeelhouders van EPDC mogen pas diensten aan EPAC of PRG aanbieden na openbare aanbestedingsprocedures of nadat zij drie concurrerende aanbiedingen hebben ontvangen;
 - EPAC mag uitsluitend tegen marktconforme voorwaarden werknemers van de „asset companies” in dienst nemen.

De steun

- (19) Duitsland is voornemens een rechtstreekse subsidie te verlenen van 80 % van het berekende tekort ten opzichte van normale rentabiliteit („unrentierlichen investiven Kosten”) voor het Duitse gedeelte van de pijpleiding („Pilot 2”), met een maximum van 50 % van de totale investeringskosten. De subsidiabele kosten zijn de investeringskosten met inbegrip van de planning, de aanleg en de eerste ingebruikname, minus de meeropbrengsten gedurende de eerste 15 jaar welke op basis van een „discounted cash flow”-analyse worden berekend. De steun zou 18 682 000 EUR bedragen. Volgens een door de Duitse autoriteiten ingediende berekening kan met deze steun een interne rentabiliteit van 5,6 % worden bereikt over 25 jaar.
- (20) Nederland is voornemens een subsidie van 4 miljoen EUR te verlenen. Dit bedrag zou nodig zijn om de rentabiliteit van het Nederlandse gedeelte van het project op een niveau te brengen dat voor de deelnemende ondernemingen aanvaardbaar is. Zowel de Duitse als de Nederlandse steun zijn „ad hoc”-maatregelen en zijn niet op een regeling gebaseerd.
- (21) België is voornemens een rechtstreekse subsidie van 2 919 480 EUR toe te kennen alsmede een vrijstelling van onroerende voorheffing gedurende 5 jaar, waarvan het voordeel wordt geraamd op 766 000 EUR. De totale investeringskosten in België zouden 55,4 miljoen EUR bedragen, waarvan de Belgische autoriteiten 40 885 000 EUR als subsidiabele kosten hebben aanvaard. Van deze subsidiabele kosten is een bedrag van 16 556 000 EUR aan exploitatieopbrengsten afgetrokken⁽⁵⁾, waardoor een subsidiabel bedrag van 24 329 000 EUR overblijft. De regeling voorziet in een steunpercentage van 12 % voor dit type investering, hetgeen het bovengenoemde steunbedrag van 2 919 480 EUR oplevert. Kosten die ingevolge de regeling niet voor steun in aanmerking komen zijn de kosten voor algemeen onderzoek, aankoop van grond en commissies.
- (22) De Belgische autoriteiten stellen dat de steun onder een door de Belgische autoriteiten gestelde steunregeling valt⁽⁶⁾. De steun is aangemeld om terzake rechtszekerheid te verkrijgen en de Commissie een overzicht te verschaffen van het volledige investeringsproject en de totale hiervoor te verlenen steun.
- (23) Een lening van de EIB tot 30 % van de totale projectkosten is momenteel in behandeling. De aandeelhouders zouden circa 8 miljoen EUR eigen kapitaal verstrekken aan EPC. De Duitse „asset company” PRG Propyleenpipeline Ruhr GmbH & Co. KG zal 7 miljoen EUR ontvangen van haar private aandeelhouders. De rest zou door banken worden gefinancierd. Tegelijkertijd moeten de aandeelhouders de verliezen van de eerste jaren dragen, circa 38 miljoen EUR tot 2008 — een bedrag dat, na afschrijvingen en belastingen, effectief circa 18 miljoen EUR belooft.
- (24) Volgens de steunaanvraag van EPDC van 2001 zou, in geval van toekenning van het volledige steunbedrag, de interne rentabiliteit van het totale project 4,9 % bedragen (vóór belastingen en intresten). De kosten en opbrengsten lopen wat de verschillende secties van de pijpleiding betreft uiteen, zodat ook de steunintensiteiten per land verschillen.

Het „European Olefins Pipelines Network” in ruimere zin

- (25) De Association of Petrochemicals Producers in Europe (APPE) heeft de Commissie ingelicht over het ruimere pijpleidingennetwerk voor olefinen waarvan het onderhavige pijpleidingproject deel uitmaakt⁽⁷⁾. Volgens de gegevens van deze organisatie bedroeg de olefinenproductie in West-Europa (hoofdzakelijk ethyleen en propyleen), met inbegrip van raffinaderijproducten, in 2001 respectievelijk 19,6 en 13,4 miljoen ton. In de afgelopen 10 jaar groeide de olefinenproductie in Europa met circa 3 %, tegen een stijging in de VS met 4 %. Tweederde van de productie wordt gebruikt in geïntegreerde, plaatselijke installaties, eenderde wordt voornamelijk via een pijpleiding (50 %) en per schip (34 %) vervoerd, en de rest via de binnenvaart of per spoor.
- (26) Momenteel zouden er 5 verschillende ethyleen-pijpleidingssystemen in Europa bestaan die niet onderling tot een volledig netwerk verbonden zijn; slechts circa 50 % van de totale capaciteit staat met elkaar in verbinding. Voor propyleen zijn er slechts op het grondgebied van de Benelux een aantal individuele systemen. Het integrale olefinennetwerk zou de individuele systemen met elkaar

⁽⁵⁾ Opgemerkt zij dat deze exploitatieopbrengsten berekend zijn als netto-opbrengsten minus afschrijvingen en rente op investeringen. Afschrijvingen en rente op investeringen dienen evenwel niet in aanmerking te worden genomen bij de vaststelling van de exploitatieopbrengsten overeenkomstig punt 37 van de kaderregeling ten behoeve van het milieu.

⁽⁶⁾ Decreet tot bevordering van de economische expansie in het Vlaamse Gewest, N 40/99 en N 223/93.

⁽⁷⁾ Position Paper: The Development of a European Olefins Pipelines Network and Its Benefits, mei 2003. Dit document kan op de volgende website worden geraadpleegd: <http://www.petrochemistry.net/templates/shwPressroom.asp?TID=4&SNID=16>

verbinden en uitbreiden. Het „position paper” bevat enkele kaarten waarin verschillende lopende of geplande pijpleidingprojecten zijn aangegeven die uiteindelijk het volledige netwerk moeten vormen.

Rechtvaardiging van de steun door de Duitse, de Nederlandse en de Belgische autoriteiten

- (27) De steun zou gerechtvaardigd zijn op grond van overwegingen met betrekking tot het milieu, de vervoersveiligheid en het industriebeleid.

	Eenheden	Spoor	Binnenvaart	Totaal	Pijpleiding	Delta
Vervoerde volumes	Equivalente ton/km	7 100 000	158 200 000	165 300 000	165 300 000	
CO ₂	Kg/tekm	312	6,960	7 237	4 496	2 741
NO _x	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 ₂	Kg/tekm	0,14	9,49	9,63	2,15	7,48

- (30) Een verdere reductie van de emissies zou voortvloeien uit het feit dat de pijpleiding tot nieuwe investeringen zou leiden op locaties die minder op het vervoer van olefinen zijn aangewezen.

Vervoersveiligheid en congestie

- (31) De pijpleiding zou in belangrijke mate bijdragen tot de vervoersveiligheid. Propyleen behoort tot de gevaarlijkste stoffen. Zonder de pijpleiding zou de groei van de markt tot een aanzienlijke toename van het vervoer van propyleen leiden en daarmee tot een toename van de veiligheids- en congestieproblemen.
- (32) In Nederland betreffen de problemen met name het vervoer per binnenschip en per spoor. De groei van het spoorvervoer zou leiden tot een intensivering van de bestaande veiligheidsknelpunten langs het spoor en bij de overslag van propyleen. De pijpleiding zou het risico verminderen, met name door de reductie van het aantal rangerbewegingen per spoor en de vermindering van de overslag van propyleen. Het oplossen van een van de ernstigste veiligheidsknelpunten op de spoorverbinding tussen Rotterdam en Geleen, namelijk de verplaatsing van het spoorwegemplacement te Venlo, zou circa 134 miljoen EUR kosten. De aanleg van een pijpleiding zou de noodzaak voor een dergelijke verplaatsing minder groot maken.
- (33) Nederland raamt het directe maatschappelijke rendement (verkeersveiligheid, emissies en geluidsoverlast) van de subsidie op 12 %.

Overwegingen inzake industriebeleid en werkgelegenheid

- (34) De pijpleiding zou van strategisch belang zijn voor de levensvatbaarheid van de chemische sector in het betrokken gebied. Een in 1998 uitgevoerde studie concludeerde dat het concurrentievermogen vooral negatief werd beïnvloed door het ontbreken van een passende infrastructuur. Daarentegen beschikt de VS wel over een uitgebreid net-

Milieuvoordelen

- (28) Verwacht wordt dat het vervoer van propyleen aanzienlijk zal toenemen, en dat deze toename de vervoerscapaciteit per schip en per vrachtwagen onder druk zal zetten. De pijpleiding is bedoeld om deze druk te verminderen en te voorkomen dat er knelpunten ontstaan. De congestieproblemen in het wegverkeer zouden sterk worden vermindert.
- (29) Het verschil in emissies tussen traditionele wijzen van vervoer en vervoer via pijpleidingen wordt als volgt weergegeven:

werk. De pijpleiding zou het vervoer veel flexibeler maken, aangezien het tevens als opslagplaats dient, met een rechtstreekse toegang dichtbij alle gebruikers. Ook onzekerheden van de propyleenvoorziening die verband houden met de productie van propyleen in stoomkrakers, zouden afnemen.

- (35) In 1999 beschikte de chemische grondstoffenindustrie in de Duitse Emscher-Lippe-regio over 5 233 arbeidsplassen. Circa 1 906 arbeidsplassen zouden nauw samenhangen met de vervaardiging van producten op basis van propyleen: 1 506 in de grondstoffenindustrie en 400 in de kunststoffenverwerkende industrie. Zonder de propyleenpijpleiding zou dit potentieel slechts voor hoogstens 50 % worden benut. In een deskundigenstudie zijn ramingen gemaakt van de werkgelegenheid in de Emscher-Lippe-regio met en zonder de pijpleiding. In de grondstoffenindustrie zouden tot 2 010 658 banen worden geschapen, waarbij multiplier-effecten buiten beschouwing worden gelaten. Wat de geïntegreerde chemieclusters betreft zou dit cijfer 2 697 bedragen. Opgemerkt zij dat de werkgelegenheid in absolute zin zou blijven dalen; de pijpleiding zou deze ontwikkeling evenwel vertragen.
- (36) In Zuid-Limburg zijn in totaal 9 740 personen werkzaam in de chemische industrie (april 2002). Hiervan zijn 500 à 550 personen werkzaam in de propyleenproductie en de productie en verwerking van producten op basis van polypropyleen in Zuid-Limburg (2003).

3. BEOORDELING

- (37) Overeenkomstig artikel 6 van Verordening nr. 659/1999 tot vaststelling van nadere bepalingen inzake de toepassing van artikel 88 van het Verdrag ⁽⁸⁾ geeft de Commissie in haar beschikking tot inleiding van de formele onder-

⁽⁸⁾ Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad van 22.3.1999 (PB L 83 van 27.3.1999, blz. 1).

zoeksprocedure tevens een eerste beoordeling omtrent de steunverlenende aard van de voorgestelde maatregel, en vermeldt zij de redenen waarom zij twijfelt aan de verenigbaarheid ervan met de gemeenschappelijke markt.

Staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1 van het Verdrag

(38) Duitsland betoogt dat de maatregel geen staatssteun vormt in de zin van artikel 87, lid 1 omdat er geen sprake zou zijn van een selectief voordeel:

- a) Propyleen kent veel verschillende toepassingen, en zou derhalve moeten worden beschouwd als een product van „algemeen belang”. De „open access”- en „common carrier”-beginselen zorgen ervoor dat alle potentiële eindgebruikers van propyleen onder dezelfde voorwaarden van de pijpleiding kunnen profiteren.
- b) Er zou geen selectief voordeel zijn voor de „European Pipeline Management Company”, voor een van de „asset companies” of de gemeenschappelijke beheersmaatschappij EPAC. Het staat alle partijen vrij om, onder dezelfde voorwaarden als de reeds deelnemende ondernemingen, in deze ondernemingen te participeren. De exploitatieonderneming zou slechts een vergoeding ontvangen voor de door haar gedragen kosten en is verplicht het „low-profit”-beginsel toe te passen. Door het voeren van een gescheiden boekhouding moeten kruissubsidies worden voorkomen, en de verkoop van de activa is gedurende een periode van 15 jaar verboden.
- c) Het tracé van de pijpleiding is zonder discriminatie vastgesteld; het is gekozen op basis van bestaande pijpleidingen en milieuoverwegingen, en iedere potentiële gebruiker in de regio kan op de leiding worden aangesloten.
- d) LEG mag als aandeelhouder geen eventuele verliezen dragen. Dit om te waarborgen dat EPAC (de gemeenschappelijke beheersmaatschappij) geen lagere tarieven kan vaststellen die tot verliezen kunnen leiden welke uiteindelijk door deze openbare aandeelhouder worden gefinancierd.

(39) De Commissie betwijfelt echter of deze argumenten volstaan om de aanwezigheid van staatssteun uit te sluiten. Staatsmiddelen die worden toegekend voor de bouw of het beheer van vervoersinfrastructuur worden niet altijd als steun beschouwd in de zin van artikel 87, lid 1 van het Verdrag. Indien het orgaan dat de infrastructuur beheert evenwel een economische activiteit verricht, dan moeten alle overheidssubsidies aan dat orgaan in het licht van de staatssteunregels worden onderzocht, aangezien deze de begunstigde van de steun een concurrentievoordeel kunnen verlenen. Zowel EPC als zijn aandeelhouders verrichten economische activiteiten. In dit opzicht vertoont de onderhavige zaak grote overeenkomsten met een zaak betreffende een kerosinepijpleiding in Athene⁽⁹⁾. Dankzij de overheidssubsidie kan het consortium gedu-

rende 15 jaar een installatie bouwen en exploiteren zonder de volledige kosten te betalen. Hierbij zij het volgende opgemerkt:

- a) De landen hebben geen openbare aanbestedingsprocedures georganiseerd voor de bouw en de exploitatie van de pijpleiding; zij reageren slechts op een particulier initiatief.
- b) De pijpleiding blijft eigendom van de „asset companies”. De pijpleiding wordt over 25 jaar afgeschreven, maar de beperkingen ten aanzien van het gebruik van de pijpleiding, die als voorwaarden voor de toekenning van de steun zijn vastgesteld, gelden slechts voor 15 jaar.
- c) Deelneming in de pijpleiding-onderneming (EPC) is in beginsel slechts mogelijk voor propyleenproducenten.
- d) De onderneming moet het „low profit”-beginsel toepassen. Dankzij de steun kan voor het Duitse deel een interne rentabiliteit worden bereikt van 5,6 %. De tarievenstructuur moet zich evenwel aanpassen aan de ontwikkeling van de tarieven van concurrerende vervoersmodaliteiten. Daardoor kan een hogere opbrengst niet worden uitgesloten.

(40) Om deze redenen is er sprake van een selectief voordeel voor EPC ten opzichte van andere ondernemingen die het project hadden kunnen uitvoeren indien het openbaar was aangekondigd, en ten opzichte van concurrenten die alternatieve vervoerdiensten verrichten. Deze zaak betreft derhalve een particulier initiatief, dat door de overheid wordt gesubsidieerd. Het lijdt geen twijfel dat de steun het handelsverkeer tussen de lidstaten negatief zal beïnvloeden. De begunstigten van de steun zijn grote chemische bedrijven die alle reeds actief zijn op de wereldmarkt. Bovendien staat bij het project juist het internationale vervoer tussen de rechtstreeks betrokken drie lidstaten centraal. Daarom moeten de maatregelen beschouwd worden als Staatssteun.

(41) De Belgische autoriteiten betwisten niet het steunkarakter van de maatregel, maar zijn van mening dat de steun valt onder een door de Commissie goedgekeurde regeling⁽¹⁰⁾. Op grond van artikel 6(3) van het Decreet kunnen de Vlaamse autoriteiten subsidie toekennen aan investeringen met een ecologisch doel „in overeenstemming met de EG-kaderregeling voor steunmaatregelen van de lid-Staten op milieugebied”. België heeft de dienstige maatregelen die de Commissie heeft voorgesteld toen zij de nieuwe Communautaire kaderregeling inzake staatssteun ten behoeve van het milieu⁽¹¹⁾ (hierna kaderregeling milieusteun) zonder voorwaarden geaccepteerd. Zoals hieronder toegelicht valt de steun niet binnen deze kaderregeling. Bovendien betreft de Belgische steun niet een afzonderlijk project, maar een investering die integraal onderdeel uitmaakt van een globaal project dat zich uitstrekt over drie Lid-Staten. Wanneer men het gehele project, dat wil zeggen het Duitse, Nederlandse en Belgische deel gezamenlijk, beschouwt bedragen de totale investeringskosten meer dan 25 miljoen EUR en de totale bruto steun meer dan

⁽⁹⁾ Zaak N 527/2002. Deze zaak betreft 35 % investeringssteun voor een kerosinepijpleiding van zee naar Athens International Airport. De pijpleiding is eigendom van de overheid, maar wordt geëxploiteerd door een consortium waarin de luchthaven, Olympic Airways en drie aardoliemaatschappijen deelnemen. De Commissie kwam tot de slotsom dat de steun verenigbaar was op grond van de richtsnoeren inzake regionale steun, zie http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/industrie/n527-02.pdf

⁽¹⁰⁾ Zie voetnoot 6.

⁽¹¹⁾ PB C 37 van 3.2.2001, blz. 3.

5 miljoen. Daarom had de steun sowieso gemeld moeten worden op grond van punt 76 van het milieusteunkader.

Verenigbaarheid

- (42) Het vervoer van propyleen via een pijpleiding kan niet worden beschouwd als een aanpassing van het productieproces van propyleen, maar moet als een afzonderlijke dienst worden beschouwd. Dit blijkt uit het feit dat de pijpleiding zal worden gebouwd door nieuwe rechtspersonen die zijn opgericht met het uitsluitende doel vervoerdiensten voor propyleen te verrichten. Hoewel de aanhouders van EPC actief zijn op de markt voor de productie en verwerking van propyleen, gaat het bij deze nieuwe activiteit vooral om de concurrentie op de vervoersmarkt.
- (43) In de onderhavige zaak beweren de Nederlandse, de Belgische en de Duitse autoriteiten dat er sprake is van belangrijke ecologische en industriële voordelen: lagere emissies, minder congestie, grotere vervoersveiligheid en een strategisch belang voor de levensvatbaarheid van de chemische sector in het betrokken gebied. Het project zou tevens gunstig zijn voor de propyleenproducenten in andere delen van de EU met een aanbodoverschot, zoals het VK en Spanje. De eventuele concurrentievervalsing in de propyleenmarkt zou beperkt blijven dank zij de vrije toegang tot de pijpleiding voor alle concurrenten. Niettemin lijkt geen van de regels inzake de verenigbaarheid van staatssteun van toepassing te zijn.
- (44) Artikel 73 van het Verdrag bepaalt dat steunmaatregelen die beantwoorden aan de behoefte van de coördinatie van het vervoer, met het Verdrag verenigbaar zijn. Het begrip „coördinatie” in artikel 73 behelst meer dan het bevorderen van de ontwikkeling van een bedrijfstak; het impliceert een zekere mate van planning door de Staat⁽¹²⁾. In elk geval beperkt artikel 80 van het Verdrag de bepalingen van de titel „vervoer” door te stellen: „De bepalingen van deze titel zijn van toepassing op het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren. . .”. In dit geval is de steun niet bedoeld voor de coördinatie van deze vervoersmodaliteiten, maar veeleer voor een specifieke, andere wijze van vervoer, namelijk vervoer via een pijpleiding, hetgeen niet binnen het Transporthoofdstuk van het Verdrag valt. Artikel 73 is derhalve niet op de onderhavige investering van toepassing.
- (45) Artikel 87, lid 3, onder c), bepaalt dat steunmaatregelen om de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid of van bepaalde regionale economieën te vergemakkelijken, als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt kunnen worden beschouwd, mits de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt daardoor niet zodanig worden veranderd dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad. De investering in een pijpleiding, waardoor activiteit wordt onttrokken aan het vervoer per spoor, over de weg of over de binnenwateren, komt neer op de ontwikkeling van een bepaalde vorm van economische bedrijvigheid. De Commis-

sie heeft daarom onderzocht of de steun in het licht van de bepalingen van dit artikel verenigbaar kan worden geacht met de gemeenschappelijke markt.

- (46) In de bovengenoemde Griekse zaak⁽¹³⁾ werd steun voor een pijpleiding verenigbaar geacht met de gemeenschappelijke markt op basis van de richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen⁽¹⁴⁾. Slechts een klein deel van de investering wordt evenwel in steunregio's verricht, en de verschillende autoriteiten hebben niet op basis van deze bepalingen om goedkeuring verzocht.
- (47) In punt 36 van de kaderregeling milieusteun, waar het gaat over investeringssteun, wordt bepaald: „de betrokken investeringen zijn investeringen in gronden (wanneer deze absoluut noodzakelijk zijn om aan de milieudoelstellingen te voldoen), gebouwen, installaties en uitrustingen, welke erop gericht zijn vervuiling of hinder te beperken of te beëindigen of de productiemethoden aan te passen⁽¹⁵⁾ met het oog op de bescherming van het milieu”. Met dit project begint EPC een nieuwe activiteit die enige vervuiling veroorzaakt, zoals in punt 29 hierboven wordt aangegeven. Het vervoer door middel van een pijpleiding vervangt andere vervoerswijzen die door concurrenten worden geëxploiteerd en die meer vervuiling veroorzaken. Er zou derhalve sprake zijn van een nettovermindering van de vervuiling. Punt 36 van de kaderregeling is evenwel niet van toepassing op investeringssteun die leidt tot de beperking van de vervuiling door de vraag te verkleinen naar diensten en producten geleverd door andere partijen dan de begunstigden van de steun. Integendeel, dit punt is van toepassing op situaties waarbij de begunstigde zijn eigen vervuiling vermindert. Worden EPC en de voorgenomen pijpleiding afzonderlijk beschouwd, dan is er helemaal geen sprake van een beperking van vervuiling. Voorts wordt in punt 6 van de kaderregeling milieusteun uiteengezet dat maatregelen die gericht zijn op een grotere veiligheid niet onder de kaderregeling vallen. De Commissie betwijfelt dan ook of steun voor de aanleg van de pijpleiding kan worden gerechtvaardigd op grond van de communautaire kaderregeling inzake staatssteun ten behoeve van het milieu, ook al zou deze pijpleiding een milieuvriendelijker manier zijn om propyleen te vervoeren.
- (48) Welke de milieu-, veiligheids- en industriële voordelen van het project ook mogen zijn, geen van de regels van de Commissie inzake de verenigbaarheid van staatssteun op basis van artikel 87, lid 3, onder c), lijkt van toepassing te zijn. De Commissie heeft eveneens onderzocht of de steun rechtstreeks op grond van artikel 87, lid 3, onder c), als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt kan worden beschouwd.
- (49) Op het gebied van de vervoersinfrastructuur heeft de Commissie reeds eerder erkend dat steun kan worden goedgekeurd indien de markt de maatschappij niet voorziet van de noodzakelijke infrastructuur op het gebied van het openbaar vervoer om duurzame mobiliteit tot stand te brengen. In het geval van de Britse „Freight Facilities

⁽¹²⁾ Bijvoorbeeld N 208/2000 NL, Subsidieregeling voor openbare inlandterminals (SOIT), http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport/n208-00.pdf

⁽¹³⁾ Zie voetnoot 9.

⁽¹⁴⁾ PB C 74 van 10.3.1998, blz. 9.

⁽¹⁵⁾ Slechts een klein gedeelte van het project betreft de aanpassing van bestaande pijpleidingen.

Grant scheme" ⁽¹⁶⁾ bijvoorbeeld, besloot de Commissie dat de steunintensiteit niet hoger mocht zijn dan 50 % van de totale projectkosten voor installaties die onder niet-discriminerende voorwaarden toegankelijk zouden zijn voor alle bestaande en mogelijke exploitanten. Wanneer toegang tot de infrastructuur beperkt blijft tot één of meer specifieke exploitanten, dan moeten deze volgens een transparante, eerlijke en niet-discriminerende openbare aanbestedingsprocedure worden gekozen. De Commissie zal de toegang tot de infrastructuur ook in deze zaak in ogenschouw nemen. In uitzonderlijke gevallen zijn hogere steunintensiteiten toegestaan wanneer wordt aangetoond dat het project zonder deze hogere steunbedragen niet zou worden uitgevoerd ⁽¹⁷⁾. Opgemerkt moet evenwel worden dat deze eerdere beschikkingen betrekking hadden op bijvoorbeeld infrastructuur voor spoorvervoer en kustvaart en niet op pijpleidingvervoer. Mogelijk onderscheidt het onderhavige project zich in positieve zin van deze andere projecten voor wat betreft de milieu- en veiligheidsvoordelen. Wat dit project ook van deze andere projecten onderscheidt is evenwel dat de pijpleiding de vervoersinfrastructuur over het gehele tracé betreft en niet uitsluitend installaties op een bepaald punt of op een beperkt gedeelte van het tracé. Daarnaast moet er op worden gewezen dat de infrastructuur alleen kan worden gebruikt voor propyleen en voor geen enkel ander product. De exploitanten zullen tegelijkertijd ook de voornaamste gebruikers van de pijpleiding zijn, of in ieder geval degenen die er het meest van profiteren ⁽¹⁸⁾. Tenslotte hebben de autoriteiten bij het selecteren van de begunstigde, geen transparante, eerlijke en niet-discriminerende openbare aanbestedingsprocedure toegepast.

- (50) Wat de algemene criteria betreft op grond waarvan steun als verenigbaar kan worden beschouwd merkt de Commissie op dat zij niet in staat is geweest een oordeel te vellen over de noodzaak en de evenredigheid van het volledige steunbedrag. Diverse bestaande pijpleidingen zijn volledig uit particuliere bronnen gefinancierd. Verder zijn de steunintensiteiten zeer verschillend en tamelijk hoog, met name voor het Duitse deel, en meer in het bijzonder voor „Pilot 1”. Daarnaast is de berekening van de interne rentabiliteit voor het Duitse „Pilot 2”-project overgelegd, maar ontbreekt een dergelijke berekening voor „Pilot 1” en het Belgische en het Nederlandse deel. Er kan derhalve niet worden uitgesloten dat de totale steun een onevenredige rentabiliteit van het volledige project mogelijk maakt. Voorts gaat de rentabiliteitsberekening met betrekking tot het Duitse deel van de pijpleiding uit van een vervoerstroom van 780 000 ton per jaar, wat wellicht een al te conservatieve hypothese is gezien de verwachte totale propyleenproductie.

⁽¹⁶⁾ N 649/01 UK, Freight Facilities Grant scheme.
http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport/n649-01.pdf

⁽¹⁷⁾ C 62/02 — VK, CLYDEBoyd (PB L 111 van 6.5.2003, blz. 50) en N 464/99 — NL: Subsidie voor de bouw en de exploitatie van het „Pilot Transferium Sittard”
http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport/n464-99.pdf

⁽¹⁸⁾ Hoewel het voordeel wellicht niet in de eerste plaats het gevolg is van lagere vervoerskosten maar eerder van een grotere aanbodflexibiliteit.

- (51) Voorts vermoedt de Commissie dat zich concurrentievervalsing zou kunnen voordoen, met name tussen de rechtstreeks deelnemende ondernemingen en andere ondernemingen in de chemische industrie en aanverwante sectoren en tussen de chemische industrie in de betrokken regio en de chemiesector in andere regio's van de gemeenschappelijke markt.

4. CONCLUSIE

- (52) In het licht van de bovenstaande overwegingen verzoekt de Commissie, uit hoofde van de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag, Duitsland, Nederland en België hun opmerkingen kenbaar te maken en binnen een maand na de datum van ontvangst van deze brief alle informatie te verstrekken op grond waarvan de maatregel zou kunnen worden onderzocht. Zij verzoekt uw autoriteiten onverwijld een afschrift van deze brief aan EPDC te zenden.
- (53) De Commissie herinnert Duitsland, Nederland en België eraan dat artikel 88, lid 3, van het EG-Verdrag opschortende werking heeft, en vestigt uw aandacht op artikel 14 van Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad, waarin wordt bepaald dat alle onrechtmatig verleende steun van de begunstigde kan worden teruggevorderd.
- (54) De Commissie deelt Duitsland, Nederland en België mee dat zij de belanghebbenden door bekendmaking van deze brief en van een samenvatting ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* van haar besluit in kennis zal stellen. Tevens zal zij de belanghebbenden in de lidstaten van de EVA die partij zijn bij de EER-Overeenkomst door de bekendmaking van een mededeling in het EER-supplement van het *Publicatieblad van de Europese Unie* in kennis stellen, alsmede de toezichthoudende autoriteit van de EVA door haar een afschrift van dit schrijven te zenden. Alle bovengenoemde belanghebbenden zullen worden verzocht hun opmerkingen te maken binnen één maand vanaf de datum van deze bekendmaking. Tenzij expliciet anders wordt aangegeven gaat de Commissie ervan uit dat de opmerkingen betrekking hebben op alle staatssteunmaatregelen voor het pijpleidingproject.».

«La Commission a l'honneur d'informer l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique qu'après avoir examiné les renseignements fournis par vos autorités sur les mesures citées en objet, elle a décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE.

1. PROCÉDURE

- (1) Depuis l'automne 2002, la Commission a eu des contacts informels avec les autorités allemandes et néerlandaises au sujet d'aides d'État en faveur des sections allemande et néerlandaise d'un projet de construction d'un pipeline de propylène. La Commission a écrit à l'Allemagne le 13 février 2002 et celle-ci lui a répondu le 27 mars 2003. La Commission a ensuite également eu des contacts informels avec les autorités belges. L'association des producteurs pétrochimiques européens (APPE) a communiqué un rapport pour soutenir ce projet par lettre du 15 mai 2003. Par lettres des 24 juillet 2003, 4 septembre 2003 et 16 octobre 2003, les autorités allemandes, néerlandaises et belges ont notifié des aides pour leur partie du projet. Ces dossiers ont été enregistrés sous les numéros N 355/03, N 400/03 et N 473/03 respectivement.

- (2) La Commission a demandé des renseignements complémentaires à l'Allemagne par lettre du 27 août 2003; l'Allemagne s'est exécutée par lettres du 6, 15 et 28 octobre 2003.

2. DESCRIPTION DE LA MESURE

Le propylène et le transport du propylène

- (3) Le propylène, produit dérivé du pétrole, est utilisé pour produire des polymères, qui servent à leur tour à fabriquer des matières plastiques. En Europe occidentale, quelque 70 % du total du propylène sont des sous-produits de la fabrication de l'éthylène, quelque 27 % sont des sous-produits de la production d'essence et de mazout dans les raffineries et quelque 3 % sont produits dans des installations de déshydrogénisation du propane. Puisqu'il s'agit dans une large mesure d'un sous-produit, la localisation des unités de fabrication est souvent déterminée par les débouchés de l'éthylène.
- (4) La taille globale du marché de l'Europe occidentale est estimée à environ 14,7 millions de tonnes en 2001, dont la moitié est utilisée dans la région qui serait desservie par le pipeline. Les estimations de la croissance future du marché du propylène vont de 3,7 à 4,0 % pour les années qui viennent. L'éthylène se caractérise par une croissance nettement plus faible, d'environ 2 %.
- (5) Actuellement, environ 550 chalands ⁽¹⁾ (de 1 500 tonnes chacun) et 4 800 wagons-citernes (de 50 tonnes chacun)

⁽¹⁾ Le propylène est transporté par des chalands qui peuvent assurer le transport de différents types de gaz, comme le propane et le butane.

transportant du propylène arrivent dans le triangle Rotterdam–Anvers–Cologne chaque année. On s'attend à ce qu'il y ait une pénurie d'environ 1,7 million de tonnes de propylène dans cette région en 2010. Sous l'effet de l'évolution structurelle du secteur chimique, le pipeline devrait alors transporter en fait 2,5 millions de tonnes.

- (6) En ce qui concerne uniquement le transport de Rotterdam vers le sud du Limbourg et la région de la Ruhr, les chiffres sont légèrement différents. En 1997, la quantité de propylène transportée était de 93,4 millions de tonnes/kilomètre, dont environ 4 millions par chemin de fer et environ 89,4 millions par chaland. En 2010, un volume total d'environ 1,5 million de tonnes par an serait transporté vers la région de la Ruhr, ce qui représenterait 750 chalands par an. La quantité totale transportée de Rotterdam vers le sud du Limbourg serait d'environ 180 000 tonnes par an, soit 900 wagons-citernes et 70 chalands par an.

Le projet de pipeline

- (7) Les notifications portent sur un pipeline devant assurer le transport du propylène de Rotterdam à Oberhausen, dans la Ruhr, en passant par Anvers, Tessenderloo, Geleen et Cologne. Le réseau aura une longueur d'environ 520 km. Son parcours suit autant que possible les conduites d'éthylène existantes, afin d'éviter de créer de nouvelles zones où se posent des problèmes de sécurité. Le pipeline sera soigneusement intégré dans le paysage; elle se composera des sections suivantes:

Section	Existante/Nouvelle	Remarques
1 Port d'Anvers	Ligne existante, comprenant une nouvelle traversée de l'Escaut	4,3 km de la frontière néerlandaise près de BASF au site de Solvay à Lillo
2 Anvers–Tessenderlo	Nouvelle ligne le long d'une ligne existante, conversion	Partie du système ARG
3 Tessenderlo–Geleen	Nouvelle construction	
4 Geleen Lövenich	Nouvelle construction	
5 Worringen–Oberhausen	Nouvelle construction, car la conduite existante s'est révélée inadéquate	
6 Marl–Duisburg	Nouvelle construction	«Pilot 1»
7 Duisburg–Moers	Nouvelle traversée du Rhin	
8 Rotterdam–Anvers	Augmentation de capacité	La conduite existante appartient à Shell
9 Lövenich–Wesseling	Combinaison de conduites existantes et de constructions nouvelles	
10 Port de Rotterdam		

- (8) La notification allemande ne concerne que la section entre Oberhausen, via Cologne, et la frontière néerlandaise («Pilot 2»), où elle rejoint une autre section dans la région du nord de la Ruhr («Pilot 1»).

- (9) Outre l'investissement dans le pipeline, de nouvelles capacités de stockage seront construites par [...] (*) et [...] dans les ports néerlandais et belge et par [...] à Duisburg, en Allemagne.

(*) Secret d'affaires.

Le bénéficiaire

- (10) Le bénéficiaire sera European Pipeline Company BV (EPC), un consortium d'entreprises chimiques. Son prédécesseur est European Pipeline Development Company (EPDC). Les actionnaires en sont 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 et SABIC Europe. Ce consortium détient les actifs néerlandais, 100 % de la société de gestion d'actifs belge, EPDC Flanders NV et 49,9 % de la société de gestion d'actifs allemande, Propylenpipeline Ruhr GmbH (PRG) ⁽²⁾. La

Landesentwicklungsgesellschaft Nordrhein-Westfalen (LEG) ⁽³⁾ possède les 50,1 % restants, mais n'est tenue à aucune obligation financière au-delà de sa participation au capital de la société. EPC et les sociétés de gestion d'actifs belge et allemande ont fondé ensemble une entreprise commune, «European Pipeline Administration Company» (EPAC), qui sera chargée de la gestion de l'ensemble du pipeline.

- (11) Outre les partenaires du projet, plusieurs autres producteurs de l'industrie chimique tireront profit du pipeline. Le tableau ci-après présente des renseignements succincts sur certains d'entre eux appartenant au secteur des matières premières en Allemagne:

⁽²⁾ En fait, les actifs appartiennent aux sociétés à responsabilité limitée EPDC NL CV, EPDC BE CV et PRG GmbH & Co. KG, dont EPDC NL BV, EPDC BE BV et PRG GmbH sont les actionnaires respectifs.

⁽³⁾ Le Land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie détient 68,15 % des parts de LEG, WestLB en possède 22,25 %, le reste des parts appartenant à des actionnaires privés.

Sociétés	Sites	Produits	Nombre de salariés
DSM Polyolefine	Gelsenkirchen	Polyéthylène, polypropylène	510
Phenolchemie	Gladbeck	Phénol, acétone	629
Degussa-Huels	Stockhausen	Acides acryliques et produits dérivés	92
Ruetgers VFT	Castrop Rauxel	Entre autres: phénol	732
Bayer-Buna	Marl	Caoutchouc synthétique	267
Oxeno Olefinchemie	Marl	Polymères	640
Polymer Latex GmbH	Marl	Polymères	609
Degussa Huels	Werk Herne	Matières premières de laque	604

- (12) La Belgique cite parmi les autres utilisateurs importants [...], [...], [...], [...], [...], [...], [...] et [...]. À cela s'ajoutent une cinquantaine de producteurs de plastiques employant au total environ 2 000 personnes, principalement dans les sous-secteurs de l'emballage, des feuilles, des tuyaux, des matériaux de construction et des matières plastiques techniques.

Coûts d'investissement et exploitation du pipeline

- (13) Le coût d'investissement total se monte à 148,5 millions d'euros, voir tableau ci-après ⁽⁴⁾.

Section	Coûts d'investissement
Allemagne, «Pilot 2»	67 134 000
Pays-Bas	26,0 millions
Belgique	55,4 millions
Total	148,5 millions

directement au pipeline principale et comporterait d'autres avantages écologiques. Toutes les pipelines et autres lignes intérieures au-delà de la station de connexion seront financées par la société connectée elle-même.

- (15) Les investissements à réaliser en Allemagne sont relativement importants par rapport à ceux de la Belgique et des Pays-Bas parce qu'ils doivent servir davantage à la construction d'une nouvelle conduite le long d'un nouveau tracé passant par une zone à forte densité de population.
- (16) Le pipeline est gérée conformément aux principes de l'«accès des tiers au réseau» («open access/common carrier») et du «faible profit». Tout producteur ou utilisateur intéressé peut faire usage du pipeline sans discrimination. La capacité de cette dernière devrait être suffisante pour faire face à la croissance attendue pour les 20 prochaines années. Les redevances de transport seront égales pour tout utilisateur, qu'il soit ou non actionnaire. Elles seront fixées en fonction du nombre de sections traversées:

Transport par	Redevance de transport en euros/tonne (2003)
1 section	[...]
2 sections	[...]
3 sections	[...]
4-6 sections	[...]

- (14) Le coût d'investissement comprend le coût des conduites de connexion les plus courtes possibles vers les sites où il existe une station de connexion. Cette formule coûterait moins cher que de construire des stations de connexion

⁽⁴⁾ «Pilot 1» représentera un coût d'investissement de 50,5 millions d'euros, pour lequel le projet bénéficiera d'une aide d'environ 25 millions d'euros. Sa construction ne sera pas entreprise avant [...].

- (17) La redevance pour une seule section devrait augmenter de [...] % par an à partir de [...]. Les redevances pour deux à six sections seront temporairement ramenées à [...] % en 2006, à [...] % en 2007 et à [...] % en 2008 en raison de «la concurrence avec le transport par voie navigable». À partir de 2010, ces redevances augmenteraient elles aussi de [...] % par an. Contrairement à ce qui est d'usage dans le transport par voie navigable, il n'y aura pas de rabais de quantité. Les redevances doivent être fixées dans la transparence, à un niveau comparable aux redevances pratiquées dans le transport ferroviaire et par voie navigable. Le coût de transport pour quatre à six sections par bateau reviendrait à 21,30 euros, dont 3,30 euros pour le chargement et le déchargement. Afin de maintenir les redevances à jour, une étude sur ces modes de transport sera réalisée tous les deux ans.
- (18) Les autorités de Rhénanie-du-Nord-Westphalie ont lié deux conditions supplémentaires à l'aide envisagée:
- les actionnaires d'EPDC ne peuvent fournir de services à EPAC ou à PRG qu'après avoir lancé un appel d'offres ouvert ou avoir invité trois entreprises à soumissionner;
 - EPAC ne peut employer de salariés des sociétés de gestion d'actifs qu'aux conditions du marché.

L'aide

- (19) L'Allemagne a l'intention d'accorder une subvention directe de 80 % du déficit calculé par rapport à une rentabilité normale («unrentierlichen investiven Kosten») pour la partie allemande du pipeline («Pilot 2»), avec un plafond de 50 % du coût d'investissement total. Le coût admissible est le coût d'investissement comprenant la planification, la construction et le premier remplissage, déduction faite des plus-values pendant les quinze premières années sur la base d'une analyse des flux de trésorerie actualisés. L'aide s'élèverait à 18 682 000 euros. Selon un calcul communiqué par les autorités allemandes, cette aide permet de parvenir à un taux de rendement interne de 5,6 % sur 25 ans.
- (20) Les Pays-Bas ont l'intention d'accorder une subvention de 4 000 000 euros. Ce montant serait nécessaire pour amener la rentabilité de la partie néerlandaise du projet à un niveau acceptable pour les partenaires industriels. Les aides allemandes et néerlandaises sont des mesures «ad hoc», qui ne relèvent pas d'un régime précis.
- (21) La Belgique a l'intention d'accorder une subvention directe de 2 919 480 euros et une exonération de l'impôt foncier pour cinq ans, avantage estimé à 766 000 euros. Le coût d'investissement total en Belgique serait de 55,4 millions d'euros, dont les autorités belges ont reconnu 40 885 000 euros comme coûts admissibles. Un montant de 16 556 000 euros de bénéfices d'exploitation en a été déduit⁽⁵⁾, ce qui laisse un montant admissible de 24 329 000 euros. Le régime prévoit une aide de 12 % pour ce type d'investissement, ce qui correspond à l'aide susmentionnée de 2 919 480 euros. Les coûts qui ne peuvent bénéficier d'une aide au titre de ce régime sont les coûts de recherche générale, d'achat de terrains et les commissions.
- (22) Les autorités belges considèrent que l'aide relève du régime approuvé par la Commission⁽⁶⁾. Elle a été notifiée pour obtenir une sécurité juridique à cet égard et fournir à la Commission un tableau d'ensemble du projet d'investissement, avec le montant total de l'aide accordée.
- (23) Un prêt de la BEI jusqu'à concurrence de 30 % du coût total du projet est à l'examen. Les actionnaires apporteraient 8 millions d'euros de capitaux propres à EPC. La société de gestion d'actifs allemande, Propylenpipeline Ruhr GmbH & Co. KG, recevra un prêt de 7 million d'euros de ses actionnaires privés. Le reste du financement est assuré par des banques. En même temps, les actionnaires doivent supporter les pertes des premières années, soit environ 38 millions d'euros jusqu'à 2008, ce qui reviendrait en fait à environ 18 millions d'euros après intérêts et impôts.
- (24) D'après la demande d'aide déposée par EPDC en 2001, le total de l'aide permettrait d'obtenir un taux de rendement interne pour l'ensemble du projet de 4,9 % (avant impôts et intérêts). Les coûts et les bénéfices varient selon les sections du pipeline, ce qui explique les intensités d'aide différentes selon les pays.

Le réseau plus vaste d'oléoducs pour oléfines européen

- (25) L'Association des producteurs pétrochimiques en Europe (ci-après APPE) a informé la Commission sur le réseau plus vaste d'oléoducs pour oléfines, dont le projet de pipeline en cause fait partie⁽⁷⁾. D'après les renseignements qu'elle fournit, le tonnage d'oléfines produit en Europe occidentale (principalement de l'éthylène et du propylène), y compris par les raffineries, en 2001 s'est élevé à 19,6 et à 13,4 millions de tonnes respectivement. Ces 10 dernières années, la croissance de la production d'oléfines en Europe a été d'environ 3 %, taux qui n'était que légèrement inférieur à celui des États-Unis (4 %). Les deux tiers de la production sont utilisés dans des unités intégrées et locales, un tiers est transporté principalement par oléoduc (50 %) et par bateau (35 %), le reste étant transporté par chaland ou par chemin de fer.
- (26) Actuellement, on peut compter cinq systèmes distincts en Europe pour l'éthylène, qui ne sont pas interconnectés pour former un réseau complet et qui ne relie qu'environ 50 % de la capacité totale. Pour le propylène, il existe plusieurs systèmes individuels autour du Benelux. Le réseau global d'oléfines devrait connecter ces différents systèmes et les développer. Le rapport présente plusieurs cartes où figurent divers projets de construction de pipelines, en cours ou en projet, qui devraient permettre de réaliser le réseau dans son ensemble.

⁽⁵⁾ Il convient d'observer que ce bénéfice d'exploitation est le produit net moins l'amortissement et les intérêts sur investissements. Or, l'amortissement et les intérêts sur investissements ne doivent pas être pris en considération pour établir le bénéfice d'exploitation conformément au point 37 de l'encadrement communautaire des aides d'État pour la protection de l'environnement.

⁽⁶⁾ Décret sur l'expansion économique dans la région flamande, N 40/99 et N 223/93.

⁽⁷⁾ Rapport: The Development of a European Olefins Pipelines Network and Its Benefits, mai 2003. Ce document se trouve sur le site suivant:
<http://www.petrochemistry.net/templates/shwPressroom.asp?TID=4&SNID=16>

Les justifications de l'aide avancées par les autorités allemandes, néerlandaises et belges

- (27) Le projet se justifierait par des considérations touchant à l'environnement, à la sécurité du transport et à la politique industrielle.

Les avantages pour l'environnement

- (28) Le transport du propylène devrait se développer fortement et ce phénomène accentuerait la pression sur la

capacité de transport par bateau et par camion. Le pipeline vise à alléger la pression et à prévenir les goulets d'étranglement. Elle réduirait nettement les embouteillages sur les routes.

- (29) La différence entre les émissions des modes de transport traditionnels et le transport par pipeline serait la suivante:

	Unités	Rail	Chaland	Total	Pipeline	Delta
Chargements	Tekm	7 100 000	158 200 000	165 300 000	165 300 000	
CO ₂	kg/tekm	312	6 960	7 237	4 496	2 741
NO _x	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 ₂	kg/tekm	0,14	9,49	9,63	2,15	7,48

- (30) D'autres réductions des émissions résulteraient du fait que le pipeline permettrait de réaliser de nouveaux investissements sur des sites requérant moins d'opérations de transport d'oléfines.

La sécurité du transport et les embouteillages

- (31) Le pipeline permettra d'améliorer nettement la sécurité du transport. Le propylène appartient à la classe de risque la plus élevée. Sans le pipeline, la croissance du marché entraînerait une importante augmentation du transport du propylène ainsi que des problèmes de sécurité et d'embouteillage qui y sont liés.
- (32) Aux Pays-Bas, l'inquiétude porte surtout sur le transport par chaland et par chemin de fer. Le développement du transport ferroviaire accentuerait les problèmes de sécurité le long de la voie et de transbordement du propylène. Or, le pipeline permettrait de diminuer ce risque, notamment grâce à la réduction des manœuvres nécessaires dans les gares et du transbordement du propylène. L'une des zones où les risques sont les plus aigus le long de la liaison par chemin de fer entre Rotterdam et Geleen serait la gare de Venlo. Pour résoudre ce problème, il faudrait envisager un déménagement, ce qui représenterait un coût approximatif de 134 millions d'euros. Or, le pipeline rend ce déménagement moins nécessaire.
- (33) Les Pays-Bas ont estimé le rendement social immédiat (sécurité du trafic, réduction des émissions et du bruit) de la subvention à 12 %.

puisque'elle sert de lieu de stockage, avec un accès direct et proche pour tous les utilisateurs. Elle réduirait également l'incertitude de l'approvisionnement en propylène pour les clients, problème lié à des perturbations de la production dans les vapocraqueurs.

- (35) En 1999, l'industrie des matières premières chimiques représentait 5 233 emplois dans la région d'Emscher-Lippe, en Allemagne. Environ 1 906 emplois dépendraient très largement des produits à base de propylène: 1 506 dans l'industrie des matières premières et 400 dans la transformation des matières plastiques. Sans le pipeline de transport du propylène, le potentiel de cette région ne serait utilisé qu'à 50 % au maximum. Une expertise a permis d'estimer le nombre d'emplois dans la région d'Emscher-Lippe avec et sans pipeline. Pour l'industrie des matières premières, le projet créerait 658 emplois d'ici 2010, sans les effets de multiplication. Pour l'industrie chimique intégrée, il s'agirait de 2 697 emplois. Il convient d'observer qu'en chiffres absolus, l'emploi diminuerait de toute façon, mais à un rythme plus lent grâce au pipeline.
- (36) Un total de 9 740 personnes sont employées dans l'industrie chimique dans le sud du Limbourg (avril 2002). De 500 à 550 personnes travaillent dans la production du propylène, ainsi que la production et la transformation des produits dérivés du polypropylène, dans le sud du Limbourg (2003).

3. APPRÉCIATION

La politique industrielle et les considérations touchant à l'emploi

- (34) Le pipeline revêtirait une importance stratégique pour la viabilité de l'industrie chimique dans la région considérée. Une étude de 1998 relevait le manque d'infrastructures appropriées comme le principal facteur entravant la compétitivité. La situation est toute différente aux États-Unis, où il existe un réseau très développé. Le pipeline assouplirait très largement les opérations de transport

- (37) Aux termes de l'article 6 du règlement n° 659/1999 portant modalités d'application de l'article 88 du traité ⁽⁸⁾, la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen inclut une évaluation préliminaire, par la Commission, de la mesure proposée visant à déterminer si elle présente le caractère d'une aide et expose les raisons qui incitent à douter de sa compatibilité avec le marché commun.

⁽⁸⁾ Règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil du 22.3.1999 (JO L 83 du 27.3.1999, p. 1).

Existence d'une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité

(38) L'Allemagne affirme que la mesure en cause ne constituerait pas une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, parce qu'il n'y aurait pas d'avantage sélectif:

- a) le propylène a un grand nombre d'applications différentes et devrait donc être considéré du point de vue de «l'intérêt général». Le principe d'«accès des tiers au réseau», ou du «transporteur commun», permet à tout utilisateur final potentiel du propylène de tirer profit du pipeline dans les mêmes conditions;
- b) il n'y aurait pas d'avantage sélectif en faveur de la société European Pipeline Management Company, de l'une quelconque des sociétés de gestion d'actifs ou de la société de gestion commune EPAC. Toute partie est libre de prendre une participation dans ces sociétés dans les mêmes conditions que celles qui en sont déjà actionnaires. La société d'exploitation ne recevrait de compensation que pour les coûts qu'elle a supportés et est tenue d'assurer la gestion sur la base du «principe du faible profit». La tenue de comptes séparés devrait empêcher les subventions croisées, et la vente des actifs est interdite pour 15 ans;
- c) le choix du tracé du pipeline n'est pas discriminatoire, mais opéré en fonction des pipelines existantes, compte tenu de considérations écologiques et de la présence des utilisateurs potentiels de la région qui pourraient être connectés;
- d) LEG en tant qu'actionnaire n'a pas le droit de supporter des pertes éventuelles; cette mesure a été prise afin qu'EPAC (la société de gestion commune) ne puisse compter de redevances de transport moins élevées, aboutissant à des pertes qui seraient finalement financées par cet actionnaire public.

(39) Or, la Commission se demande si ces arguments suffisent à exclure l'existence d'aides d'État. Le financement public de la construction ou de la gestion d'infrastructures de transport ne doit pas toujours être considéré comme une aide au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité. Cependant, si l'organisme gestionnaire de l'infrastructure exerce une activité économique, toute aide publique qui lui serait accordée doit être examinée quant à ses effets d'aide d'État, car la subvention pourrait apporter un avantage concurrentiel au bénéficiaire. Or, aussi bien EPC que ses actionnaires exercent des activités économiques. À cet égard, cette affaire est très proche de celle de l'oléoduc pour carburant avion à Athènes⁽⁹⁾. La subvention publique permet au consortium de construire et d'exploiter une installation pendant 15 ans, sans supporter la totalité des coûts. Il convient d'observer ce qui suit:

⁽⁹⁾ Affaire N527/02. Il s'agit dans cette affaire d'une aide à l'investissement de 35 % pour un oléoduc transport du kérosène de la mer vers l'aéroport international d'Athènes. Cet oléoduc appartient au secteur public, mais est exploité par un consortium dans lequel l'aéroport, Olympic Airways et trois sociétés pétrolières sont associés. La Commission a jugé cette aide compatible au regard de l'encadrement des aides régionales, voir http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/industrie/n527-02.pdf

- a) les États en question n'ont pas recouru à des procédures d'appels d'offres ouverts pour la construction et l'exploitation du pipeline. Les gouvernements se sont bornés à répondre à une initiative privée;
- b) le pipeline reste la propriété des sociétés de gestion des actifs. Le pipeline est amorti sur 25 ans, mais les restrictions de son usage, fixées comme condition de l'octroi de l'aide, ne sont applicables que pour 15 ans;
- c) la participation à la société du pipeline n'est en principe ouverte qu'aux producteurs de propylène;
- d) la société doit fonctionner selon le «principe du faible profit». L'aide permet en fait un taux de rendement interne de 5,6 % pour la partie allemande. Or, la structure tarifaire doit suivre l'évolution des redevances appliquées par les modes de transport concurrents. Par conséquent, un taux de rendement plus élevé ne peut être exclu.

(40) Pour les raisons qui précèdent, il existe un avantage sélectif pour EPC par rapport aux autres entreprises qui auraient pu se lancer dans ce projet s'il avait été rendu public, et par rapport aux concurrents offrant des formes de transport de substitution. Par conséquent, il s'agit en l'espèce d'une initiative privée, subventionnée par l'État. Il est indubitable que l'aide affectera les échanges entre États membres. Les bénéficiaires en sont de grosses sociétés chimiques qui sont toutes actives sur le marché mondial. De surcroît, le projet concerne une activité de transport international entre les trois États membres les plus directement intéressés. Donc, les mesures en question doivent être considérées comme des aides d'État.

(41) Les autorités belges ne contestent pas le caractère d'aide d'État de la mesure, mais maintiennent que l'aide entre dans le champ de l'application d'un régime déjà approuvé par la Commission⁽¹⁰⁾. Conformément aux dispositions de l'article 6(3) du Décret, les autorités flamandes peuvent accorder des aides à l'investissement en faveur de l'environnement «en accord avec l'encadrement CE des aides d'État pour la protection de l'environnement». La Belgique a accepté, de façon inconditionnelle, les mesures utiles proposées par la Commission suite à l'adoption du nouvel encadrement communautaire des aides d'État pour la protection de l'environnement (ci-après dénommé «encadrement des aides à l'environnement») ⁽¹¹⁾. Comme expliqué ci-dessous, les aides ne sont pas régies par cet encadrement. En conséquence, l'aide doit être considérée comme une aide nouvelle. De plus, la mesure belge ne concerne pas un projet séparé, mais un investissement qui fait partie intégrante d'un grand projet qui concerne trois États membres différents. Considérant le projet dans son ensemble, la Commission observe que le coût d'investissement total est supérieur à 25 millions d'euros et que le total de l'aide dépasse l'équivalent de subvention brut de 5 millions d'euros. Dans ces conditions l'aide devra dans tous les cas être notifiée conformément aux dispositions du point 76 de l'encadrement des aides à l'environnement.

⁽¹⁰⁾ Voir note en bas de page 6.

⁽¹¹⁾ JO C 37 du 3.2.2001, p. 3.

Compatibilité de l'aide en cause

(42) Le transport du propylène par un pipeline ne peut être considéré comme une adaptation du processus de production de ce produit, mais constitue un service distinct. On constate en effet que le pipeline sera construit par de nouvelles entités juridiques, constituées dans le seul but de fournir des services de transport de propylène. Bien que les actionnaires d'EPC produisent et transforment du propylène, la nouvelle activité livre d'abord concurrence sur le marché du transport.

(43) En l'espèce, les autorités néerlandaises, belges et allemandes font valoir que les avantages sur le plan écologique et industriel sont importants: réduction des émissions, réduction des embouteillages, amélioration de la sécurité du transport et importance stratégique de la viabilité de l'industrie chimique dans la région considérée. Le projet serait également profitable aux producteurs de propylène dans d'autres régions de l'Union européenne, où l'offre de propylène est excédentaire, notamment au Royaume-Uni et en Espagne. Toute distorsion de la concurrence sur le marché du propylène serait limitée grâce au libre accès de tous les concurrents au pipeline. Or, aucune des règles régissant la compatibilité des aides d'État ne paraît applicable.

(44) Aux termes de l'article 73 du traité, sont compatibles avec le traité les aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports. La notion de coordination de l'article 73 englobe davantage que les mesures destinées à faciliter le développement d'un secteur; elle comporte une forme de planification par l'État⁽¹²⁾. Dans tous les cas, l'article 80 du traité limite les dispositions du chapitre consacré au transport en précisant que «[l]es dispositions du présent titre s'appliquent aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable...». En l'espèce, l'aide n'est pas destinée à la coordination de ces modes de transports, mais à un mode de transport bien différent, le transport par pipeline, qui n'est pas couvert par le chapitre «transport» du Traité. Par conséquent, l'article 73 n'est pas applicable à l'investissement en cause.

(45) Aux termes de l'article 87, paragraphe 3, point c), peuvent être considérés comme compatibles avec le marché commun les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités ou de certaines régions économiques, quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun. L'investissement dans un pipeline, qui détourne une partie du trafic du transport par chemin de fer, par route ou par voie navigable, constitue une activité économique déterminée. Par conséquent, la Commission a examiné si l'aide pouvait être considérée comme compatible avec le marché commun au regard des règles régissant les aides d'État sur la base de cet article.

(46) Dans l'affaire grecque susmentionnée⁽¹³⁾, une aide en faveur d'un pipeline a été considérée comme compatible avec le marché commun sur la base des lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale⁽¹⁴⁾. Or, seule une part réduite de l'investissement se situe dans des régions assistées, et les autorités respectives n'ont pas sollicité d'autorisation conformément à ces règles.

(47) Aux termes du point 36 de l'encadrement des aides à l'environnement, concernant les aides à l'investissement, «les investissements concernés sont les investissements en terrains lorsqu'ils sont strictement nécessaires pour satisfaire à des objectifs environnementaux, en bâtiments, installations et équipements destinés à réduire ou à éliminer les pollutions ou les nuisances ou à adapter⁽¹⁵⁾ les méthodes de production en vue de protéger l'environnement». En se lançant dans ce projet, EPC entreprend une activité qui provoque une certaine pollution, comme il est indiqué au point 29. Le transport par pipeline constitue un substitut à d'autres modes de transport, exploités par des concurrents, qui provoquent une pollution plus importante. Par conséquent, il y aura une réduction nette de la pollution. Le point 36 de l'encadrement n'est toutefois pas applicable aux aides à l'investissement qui entraînent une réduction de la pollution tout en entraînant une diminution de la demande d'activités actuellement faites auprès des autres opérateurs que ceux bénéficiaires de l'aide. Cette disposition s'applique en fait uniquement à la situation dans laquelle le bénéficiaire réduit sa propre pollution. Si l'on considère EPC et le projet de pipeline en isolation, il n'y a aucune réduction de la pollution. En outre, le point 6 de l'encadrement des aides à l'environnement précise qu'il ne s'applique pas aux actions visant à accroître la sécurité. En conséquence, la Commission considère que l'aide en faveur de la construction du pipeline ne peut se justifier au regard de l'encadrement communautaire des aides d'État pour la protection de l'environnement, même s'il s'agirait d'une méthode plus écologique de transporter le propylène.

(48) Quels que soient les avantages du projet sur le plan de l'environnement, de la sécurité et de l'industrie, aucune des règles de la Commission régissant la compatibilité des aides d'État de l'article 87, paragraphe 3, point c) ne semble s'appliquer. La Commission a également examiné si l'aide pouvait être considérée comme compatible avec le marché commun comme relevant directement de l'article 87, paragraphe 3, point c).

(49) Dans le domaine des infrastructures de transport, la Commission a déjà admis que des aides pouvaient être accordées si le marché n'apportait pas à la société l'infrastructure de transport public nécessaire pour réaliser une mobilité durable. Ainsi, dans le cas du régime d'aides en

⁽¹²⁾ Par exemple: N 208/2000 NL, Subsidy scheme for public inland terminals (SOIT), http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport/n208-00.pdf

⁽¹³⁾ Voir note en bas de page 9.

⁽¹⁴⁾ JO C 74 du 10.3.1998, p. 9.

⁽¹⁵⁾ Seule une petite partie du projet concerne l'adaptation d'oléoducs existants.

faveur des installations de fret au Royaume-Uni ⁽¹⁶⁾, la Commission a décidé que l'intensité de l'aide ne devrait pas dépasser 50 % du coût total du projet pour des installations accessibles à des conditions non discriminatoires à tous les exploitants existants et potentiels. Lorsque l'accès à l'infrastructure est limité à un ou plusieurs exploitants, ces derniers doivent être sélectionnés par une procédure d'appel d'offres transparente, équitable et non discriminatoire. La question d'accessibilité sera prise en compte dans le cas d'espèce. À titre exceptionnel, des intensités d'aide supérieures ont été autorisées dans les cas où il était prouvé que le projet ne serait pas réalisé en l'absence de ces aides d'un montant supérieur ⁽¹⁷⁾. Il convient d'observer toutefois que ces décisions antérieures ne visaient que des projets relatifs par exemple aux infrastructures de transport par chemin de fer et celles de la navigation maritime de courte distance, et non des projets relatifs à l'infrastructure pour le transport par pipeline. D'un point de vue environnemental et de la sécurité, les avantages du projet de pipeline pourraient éventuellement être comparés favorablement par rapport à (quelques uns de) les autres projets mentionnés ci-dessus. Cependant, ce qui distingue ce projet des projets antérieurs aussi est le fait que le pipeline constitue une infrastructure de transport sur l'ensemble du trajet et qu'il ne s'agit pas simplement d'installations en un endroit donné ou sur une partie limitée du parcours. En l'espèce, il convient également d'observer que l'infrastructure ne peut être utilisée que pour le propylène; elle ne peut servir à transporter d'autres produits. Les exploitants seront en même temps les principaux utilisateurs du pipeline ou en seront en tout cas les bénéficiaires principaux ⁽¹⁸⁾. Enfin, les autorités n'ont pas recouru à une procédure d'appel d'offres transparente, équitable et non discriminatoire pour sélectionner le bénéficiaire.

- (50) En ce qui concerne les critères généraux déterminant la compatibilité d'une aide, la Commission note qu'elle n'a pu parvenir à une conclusion sur la nécessité et la proportionnalité du montant total de l'aide. Elle observe que différents pipelines existants ont été financés totalement par des ressources privées. De surcroît, les intensités d'aide varient largement et sont assez élevées, en particulier pour la partie allemande, et notamment pour le «Pilot 1». En outre, le taux de rendement interne du «Pilot 2» allemand a été communiqué, mais aucun calcul analogue n'a été fourni pour le «Pilot 1», la partie belge et néerlandaise.

Par conséquent, il n'est pas exclu que le montant total de l'aide donne une rentabilité excessive pour l'ensemble du projet. De plus, le calcul de rentabilité pour la section allemande du pipeline suppose un débit de 780 000 tonnes par an, hypothèse peut-être trop pessimiste par rapport au débit total prévu pour le propylène.

- (51) De surcroît, la Commission se demande si l'aide pourrait provoquer des distorsions illicites de la concurrence, notamment entre des entreprises participant directement au projet et d'autres du secteur chimique et des secteurs liés, ainsi qu'entre l'industrie chimique de la région visée et celle d'autres régions du marché commun.

4. CONCLUSION

- (52) Eu égard aux considérations qui précèdent et conformément à la procédure prévue à l'article 82, paragraphe 2, du traité CE, la Commission met l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique en demeure de présenter leurs observations et de lui fournir tous les renseignements qui peuvent l'aider à apprécier la mesure, dans un délai d'un mois à partir de la date de réception de la présente lettre. Elle invite vos autorités à communiquer sans délai une copie de la présente lettre à EPDC.
- (53) La Commission tient à rappeler à l'Allemagne, aux Pays-Bas et à la Belgique l'effet suspensif de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE et attire votre attention sur l'article 14 du règlement (CEE) n° 659/1999 du Conseil, qui prévoit que toute aide illégale pourra faire l'objet d'une récupération auprès de son bénéficiaire.
- (54) La Commission avise l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique qu'elle en informera les intéressés par la publication de la présente lettre et d'un résumé de celle-ci au *Journal officiel de l'Union européenne*. Elle en informera également les intéressés des pays de l'AELE signataires de l'accord EEE par la publication d'une communication dans le supplément EEE du Journal officiel, ainsi que l'autorité de surveillance de l'AELE en leur envoyant une copie de la présente. Tous les intéressés susmentionnés seront invités à présenter leurs observations dans un délai d'un mois à partir de la date de cette publication. Sauf indication contraire, la Commission présumera que toutes ces observations portent sur les aides d'État en faveur du projet de pipeline.»

⁽¹⁶⁾ N 649/01 UK, Freight Facilities Grant scheme.
http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport/n649-01.pdf

⁽¹⁷⁾ C 62/02 — UK, CLYDEBoyd (JO L 111 du 6.5.2003, p. 50) et N 464/99 — NL: Octroi d'une aide pour la construction et l'exploitation du «Pilot Transferium Sittard» http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport/n464-99.pdf

⁽¹⁸⁾ Encore que l'avantage ne tienne pas d'abord à des coûts de transport moins élevés, mais à une plus grande souplesse de l'approvisionnement.

Έγκριση των κρατικών ενισχύσεων στο πλαίσιο των διατάξεων των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ**Περιπτώσεις όπου η Επιτροπή δεν προβάλλει αντίρρηση**

(2003/C 315/05)

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης: 19.11.2003**Κράτος μέλος:** Γερμανία**Αριθμός ενίσχυσης:** N 101/03**Τίτλος:** Πρόγραμμα-πλαίσιο της από κοινού εργασίας «Βελτίωση των αγροτικών διαρθρώσεων και της προστασίας των ακτών» για την περίοδο 2003-2006, τροποποιήσεις 2003**Στόχος:** Ο μηχανισμός αφορά τροποποιήσεις στο εγκεκριμένο πρόγραμμα «Εφαρμογή μέτρων για τη βελτίωση της απόδοσης των αγροτικών διαρθρώσεων στη Γερμανία» στο πλαίσιο του προγράμματος-πλαισίου 2003-2006 «Βελτίωση των αγροτικών διαρθρώσεων και της προστασίας των ακτών». Οι αλλαγές αφορούν το πρόγραμμα ενισχύσεων στις αγροτικές επενδύσεις και δασοκομικά μέτρα**Νομική βάση:** Gesetz über die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“, Rahmenplan „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“**Προϋπολογισμός:** 1,55 δις EUR κατ' έτος (συγχρηματοδότηση και χρηματοδότηση από εθνικά κονδύλια)**Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης:** Μεταβλητή**Διάρκεια:** 2003-2006

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids**Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης:** 26.11.2003**Κράτος μέλος:** Γερμανία (Κάτω Σαξονία)**Αριθμός ενίσχυσης:** N 200/03**Τίτλος:** Ενίσχυση για μέτρα προώθησης των πωλήσεων και διαφήμισης**Στόχος:** Τόνωση των πωλήσεων γεωργικών προϊόντων μέσω ενεργειών επικοινωνίας**Νομική βάση:** Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung des Absatzes landwirtschaftlicher Erzeugnisse und Qualitätsprodukte**Προϋπολογισμός:** 360 000 EUR ετησίως**Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης:** Άμεσες ενισχύσεις έως 50 % και 70 000 EUR κατ' ανώτατο όριο ανά δικαιούχο εντός διετίας**Διάρκεια:** Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2008

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids**Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης:** 26.11.2003**Κράτος μέλος:** Ισπανία**Αριθμός ενίσχυσης:** N 233/03**Τίτλος:** Ενισχύσεις προς την επιχείρηση «Garcia Carrión La Mancha SA»**Στόχος:** Υλοποίηση μίας επένδυσης στον τομέα της χυμοποίησης φρούτων και της οινοποίησης**Νομική βάση:** Ley 50/85 de 27 de diciembre de incentivos regionales para la corrección de desequilibrios económicos interterritoriales**Προϋπολογισμός:** 4 061 522 EUR**Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης:** Ποσοστό 10 % του κόστους της επένδυσης**Διάρκεια:** Άπαξ

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids**Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης:** 26.11.2003**Κράτος μέλος:** Ισπανία**Αριθμός ενίσχυσης:** N 251/03**Τίτλος:** Ενισχύσεις στους αγγουροπαραγωγούς**Στόχος:** Αντιστάθμιση των ζημιών που προξένησε στους αγγουροπαραγωγούς ο «ιός των νέων φλεβών» του αγγουριού**Νομική βάση:** Proyecto de orden por la que se establecen ayudas a los cultivadores de pepinos en determinados ámbitos territoriales de la Comunidad autónoma de Andalucía**Προϋπολογισμός:** 2 100 000 EUR

Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης: Μικρότερη από τις ζημιές που υπέστησαν οι παραγωγοί

Διάρκεια: Πέντε έτη (2003-2008)

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης: 26.11.2003

Κράτος μέλος: Δανία

Αριθμός ενίσχυσης: N 272/03

Τίτλος: Επέκταση του μηχανισμού ώστε να δοθούν ενισχύσεις για την καταπολέμηση και πρόληψη ζωνόσων

Στόχος: Στόχος του μηχανισμού είναι να δοθεί αποζημίωση έναντι των δαπανών και απωλειών των αγροτών σε σχέση με την καταπολέμηση και την πρόληψη ζωνόσων. Ο μηχανισμός αυτός αποτελεί τροποποίηση της ενίσχυσης N 209/98, φθάνει δε να επιτρέπει κατά 100 % κάλυψη της απώλειας εισοδήματος λόγω αναγκαστικής σφαγής υγιών ζώων σε ζώνες γύρω από την εκδηλούμενη εστία ζωνόσου

Νομική βάση:

— Lov nr. 351 af 2. juni 1999 om sygdomme og infektioner hos dyr, som ændret ved lov nr. 966 af 4. december 2002

— Bekendtgørelse om udgifter og erstatning ved bekæmpelse og forebyggelse af sygdomme og infektioner hos dyr

Προϋπολογισμός: 6,9 εκατομμύρια DKK (928 500 EUR) κατ' έτος

Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης: Έως ποσοστό 100 %

Διάρκεια: Μόνιμο μέτρο

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης: 26.11.2003

Κράτος μέλος: Γερμανία (Saarland)

Αριθμός ενίσχυσης: N 366/03

Τίτλος: Ενίσχυση για τη διατήρηση του Glanrind στο Saarland, που κινδυνεύει να εξαφανιστεί

Στόχος: Προστασία του γενετικού υλικού του Glanrind, που απειλείται με εξαφάνιση και συνεπώς, διατήρηση της γενετικής ποικιλομορφίας στην κτηνοτροφία

Νομική βάση: Verwaltungsvorschrift zur Förderung der Erhaltung des vom Aussterben bedrohten Glanrindes im Saarland zur Erhaltung der genetischen Vielfalt in der Tierzucht

Προϋπολογισμός: 2 500 EUR ανά έτος

Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης: 50 EUR κατ' ανώτατο όριο για κάθε θηλυκό ζώο

Διάρκεια: Απεριόριστη

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης: 26.11.2003

Κράτος μέλος: Γερμανία (Sachsen)

Αριθμός ενίσχυσης: N 371/03

Τίτλος: Ενίσχυση για την κάλυψη του κόστους δοκιμασιών ΣΕΒ στο πλαίσιο του ειδικού προγράμματος για τις συνέπειες της ΣΕΒ στο ομόσπονδο κρατίδιο της Σαξωνίας

Στόχος: Οικονομική ενίσχυση για ταχείες δοκιμασίες ΣΕΒ σε βοοειδή.

Η ενίσχυση αφορά τις καταστατικώς επιβαλλόμενες ταχείες δοκιμασίες ΣΕΒ σε βοοειδή προς σφαγή, ηλικίας άνω των 24 μηνών, οι οποίες διεξάχθηκαν στο διάστημα μεταξύ 1ης Ιουνίου 2003 και 31 Δεκεμβρίου 2003. Η ενίσχυση καταβάλλεται μόνο για την κάλυψη του κόστους της δοκιμασίας, ύψους 27 EUR. Η ενίσχυση ανέρχεται σε 20 EUR ανά δοκιμασία βοοειδών προς σφαγή, ηλικίας 24-30 μηνών και σε 10 EUR ανά δοκιμασία βοοειδών προς σφαγή, ηλικίας άνω των 30 μηνών. Η ενίσχυση για δοκιμασίες σε ζώα ηλικίας άνω των 30 μηνών επιτρέπεται να συνδυαστεί με κοινοτική συνεισφορά με βάση την απόφαση 2002/934/EK, η οποία ανέρχεται σε 10,50 EUR για το διάστημα που καλύπτει η παρούσα κοινοποίηση. Η ενίσχυση δεν καλύπτει την αμοιβή για τη λήψη και μεταφορά δειγμάτων. Η ενίσχυση καταβάλλεται μεν στα σφαγεία, αλλά αποβαίνει προς όφελος των κτηνοτρόφων στους οποίους ανήκαν τα σφαγέντα ζώα

Νομική βάση: Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Soziales über die Gewährung von Zuwendungen im Rahmen des Sonderprogramms für BSE-Auswirkungen vom 18.7.2003

Προϋπολογισμός: 140 000 EUR (χρηματοδοτούμενα από εθνικά κονδύλια)

Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης: Κυμαίνεται

Διάρκεια: 1 Ιουνίου 2003-31 Δεκεμβρίου 2003

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης: 26.11.2003

Κράτος μέλος: Ισπανία (Murcia)

Αριθμός ενίσχυσης: N 379/03

Τίτλος: Ενισχύσεις για την εγκατάσταση αρδευτικών συστημάτων στις γεωργικές εκμεταλλεύσεις

Στόχος: Εκτέλεση εργασιών εκσυγχρονισμού των αρδευτικών συστημάτων

Νομική βάση: Proyecto de Orden de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente por la que se convocan ayudas a la implantación de riego localizado en explotaciones agrarias en el ámbito de alguna Comunidad de Regantes

Προϋπολογισμός: 580 000 EUR κατ' έτος

Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης: Μικρότερο από ποσοστό 40 %

Διάρκεια: Πέντε έτη

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης: 26.11.2003

Κράτος μέλος: Ηνωμένο Βασίλειο (Isle of Man)

Αριθμός ενίσχυσης: N 475/02

Τίτλος: Σύστημα έκτακτης οικονομικής ενίσχυσης του κλάδου των γαλακτοκομικών προϊόντων για το 2002

Στόχος: Να αντιμετωπιστεί η αιφνίδια μείωση των κερδών των γαλακτοπαραγωγών στο νησί Isle of Man συνεπεία της μείωσης των τιμών στην αγορά τυροκομικών τυποκρομικών προϊόντων της Βρετανίας λόγω της κλιμάκωσης της παραγωγής γάλακτος και τυριών στο Ηνωμένο Βασίλειο

Νομική βάση: Dairy Industry Emergency Financial Assistance Scheme 2002

Προϋπολογισμός: 556 000 GBP/794 285 EUR ετησίως

Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης: Μεταβλητή

Διάρκεια: 1 έτος

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης: 26.11.2003

Κράτος μέλος: Ιταλία (Umbria)

Αριθμός ενίσχυσης: N 593/02

Τίτλος: Βελτίωση του κτηνοτροφικού πλούτου. Προκήρυξη δημοπρασίας, εγκεκριμένη με την απόφαση αριθ. 1045 της 29ης Ιουλίου 2002 της περιφερειακής διοίκησης

Στόχος: Βελτίωση του κτηνοτροφικού πλούτου μέσω της αγοράς και διατήρησης ζώων αναπαραγωγής υψηλής ποιοτικής στάθμης, όπως και των κατά πρώτο αγοραζόμενων ζώων

Νομική βάση:

— Interventi di miglioramento del patrimonio zootecnico. Bando di concorso approvato con deliberazione della Giunta regionale n. 1045 del 29 luglio 2002.

— Legge regionale 23 aprile 2002, n. 6, di bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2002

Προϋπολογισμός: 250 000 ευρώ για το πρώτο έτος

Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης:

— Ποσοστό 40 % για τα κατά πρώτο αγοραζόμενα ζώα και για την αγορά ζώων αναπαραγωγής υψηλής ποιοτικής στάθμης (αρσενικών και θηλυκών) που εγγράφονται σε μητρώα αγέλης ή ισοδύναμα προς αυτά.

— Ποσοστό 30 % για τη διατήρηση αρσενικών ζώων αναπαραγωγής υψηλής ποιοτικής στάθμης που ανήκουν στα προβατοειδή και εγγράφονται σε μητρώα αγέλης

Διάρκεια: Πέντε έτη

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης: 26.11.2003

Κράτος μέλος: Κάτω Χώρες

Αριθμός ενίσχυσης: N 749/02

Τίτλος: Απασχολησιμότητα στο γεωργικό τομέα

Στόχος: Σκοπός του έργου είναι να κατανοήσουν τόσο οι εργοδότες όσο και οι εργαζόμενοι τη σημασία της απασχολησιμότητας

Νομική βάση: Subsidieverordening van de Provincie Limburg van 9 juli 1999, Verordening subsidies economisch beleid en arbeidsmarktbeleid provincie Noord-Brabant 2001 en Uitvoeringsregeling Economisch en Toeristisch Ontwikkelingsfonds van de provincie Zeeland van 2 juni 1996

Προϋπολογισμός: 104 545 EUR

Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης: 20 %

Διάρκεια: 1 Απριλίου 2002-31 Δεκεμβρίου 2003

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης: 26.11.2003

Κράτος μέλος: Βέλγιο (Βαλλωνία)

Αριθμός ενίσχυσης: NN 48/03 (ex N 157/03)

Τίτλος: Διαχείριση της αποκομιδής και της καταστροφής πτωμάτων ζώων στις μονάδες γεωργικής εκμετάλλευσης της Περιφέρειας της Βαλλωνίας

Στόχος: Οργάνωση και διαχείριση της αποκομιδής των πτωμάτων ζώων από κτηνοτροφικές μονάδες στην Περιφέρεια της Βαλλωνίας με την ανάθεση εκ μέρους των περιφερειακών αρχών δημόσιας σύμβασης υπηρεσιών

Προϋπολογισμός: 6 017 080,5 EUR

Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης: 100 % του κόστους των υπηρεσιών που σχετίζονται με την αποκομιδή, μεταφορά, επεξεργασία ή μεταποίηση και καταστροφή των πτωμάτων ζώων από τις μονάδες γεωργικής εκμετάλλευσης στην Περιφέρεια της Βαλλωνίας. Από την 1η Ιανουαρίου 2004, έως και 100 % του κόστους της αποκομιδής των ζώων που απαντούν νεκρά και θα πρέπει να εξαλειφθούν, και έως 75 % του κόστους καταστροφής των εν λόγω σφαγίων

Διάρκεια: 5 χρόνια, από 31ης Ιανουαρίου 2002

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Μη διατύπωση αντιρρήσεων σε μια κοινοποιηθείσα συγκέντρωση

(Υπόθεση COMP/M.3342 — TPG/JPMP/KRATON)

(2003/C 315/06)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Στις 18 Δεκεμβρίου 2003, η Επιτροπή αποφάσισε να μην διατυπώσει αντιρρήσεις για την ανωτέρω κοινοποιηθείσα συγκέντρωση και να την αναγνωρίσει ως σύμφωνη με την κοινή αγορά. Η απόφαση αυτή βασίζεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 του Συμβουλίου. Το πλήρες κείμενο της απόφασης διατίθεται μόνο στην αγγλική γλώσσα και θα δημοσιοποιηθεί αφού διαγραφούν τα επαγγελματικά απόρρητα που ίσως περιέχει. Θα διατίθεται:

— υπό έντυπη μορφή μέσω των γραφείων πωλήσεως της Υπηρεσίας Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (βλέπε οπισθόφυλλο),

— υπό ηλεκτρονική μορφή στη βάση δεδομένων CELEX (έκδοση «CEN»), όπου φέρει αριθμό εγγράφου 303M3342. Το CELEX είναι το αυτοματοποιημένο σύστημα τεκμηρίωσης του κοινοτικού δικαίου.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με συνδρομές, απευθυνθείτε στη διεύθυνση:

EUR-OP

Information, Marketing and Public Relations

2, rue Mercier

L-2985 Luxembourg

Τηλ.: (+352) 2929 42718, φαξ: (+352) 2929 42709.

III

(Πληροφορίες)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Πρόσκληση υποβολής προτάσεων για δράσεις του προγράμματος «Ευφυής ενέργεια — Ευρώπη»

Πρόσκληση υποβολής προτάσεων TREN/DIR D/SUB/04-2003

(2003/C 315/07)

1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Το πολυετές πρόγραμμα «Ευφυής ενέργεια — Ευρώπη» (2003-2006) ⁽¹⁾ (εφεξής πρόγραμμα ΕΕΕ/ΕΙΕ) αποβλέπει στην υποστήριξη των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πεδίο της ενέργειας, όπως ορίζεται στην Πράσινη Βίβλο για την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού, στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές και σε άλλα συναφή κοινοτικά νομοθετικά κείμενα ⁽²⁾. Σκοπός του είναι η υποστήριξη της αειφόρου ανάπτυξης στο ενεργειακό πλαίσιο, συμβάλλοντας κατά ισόρροπο τρόπο στην επίτευξη των γενικών στόχων της ασφάλειας του ενεργειακού εφοδιασμού, στην ανταγωνιστικότητα και στην προστασία του περιβάλλοντος (άρθρο 1 της απόφασης για τη θέσπιση του προγράμματος).

Το πρόγραμμα ΕΕΕ/ΕΙΕ διαρθρώνεται σε τέσσερα πεδία:

- α) το πρόγραμμα «SAVE», που αφορά τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης και την ορθολογική χρήση της ενέργειας, ιδίως στον κλάδο των κατασκευών και στη βιομηχανία, εξαιρεί των δράσεων που αναλαμβάνονται στο πλαίσιο του προγράμματος «STEER» συμπεριλαμβανομένης της θέσπισης νομοθετικών μέτρων και της εφαρμογής τους·
- β) το πρόγραμμα «ALTENER» που αφορά την προώθηση νέων και ανανεώσιμων πηγών ενέργειας για συγκεντρωμένη και αποκεντρωμένη παραγωγή ηλεκτρισμού και θερμότητας, καθώς και την ένταξή τους στο τοπικό περιβάλλον και στα ενεργειακά συστήματα, εξαιρεί των δράσεων που αναλαμβάνονται στο πλαίσιο του προγράμματος «STEER», συμπεριλαμβανομένης της θέσπισης νομοθετικών μέτρων και της εφαρμογής τους·
- γ) το πρόγραμμα «STEER», που αφορά την υποστήριξη πρωτοβουλιών με αντικείμενο όλες τις ενεργειακές πτυχές των μεταφορών, τη διαφοροποίηση των καυσίμων, όπως μέσω νέων υπό ανάπτυξη και ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, και την προώθηση καυσίμων από ανανεώσιμες πηγές και της ενεργειακής αποτελεσματικότητας στις μεταφορές, συμπεριλαμβανομένης της θέσπισης νομοθετικών μέτρων και της εφαρμογής τους·

δ) το πρόγραμμα «COOPENER» που αφορά την υποστήριξη πρωτοβουλιών με αντικείμενο την προώθηση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και της ενεργειακής απόδοσης στις αναπτυσσόμενες χώρες, και ιδίως στα πλαίσια της συνεργασίας της Κοινότητας με αναπτυσσόμενες χώρες της Αφρικής, της Ασίας, της Λατινικής Αμερικής και του Ειρηνικού.

Οι δραστηριότητες στα πεδία αυτά στο πλαίσιο του προγράμματος ΕΕΕ/ΕΙΕ θα πρέπει να διέπεται από δύο κύριες αρχές:

— ενοποίηση μέσων, εργαλείων και συντελεστών,

— ενοποίηση της ενεργειακής απόδοσης και των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

Οι προτεραιότητες για το πρόγραμμα ΕΕΕ/ΕΙΕ 2003-2006 διατυπώνονται σε 17 κεντρικές δράσεις, 12 από τις οποίες έχουν κάθετο χαρακτήρα (για δράσεις που εστιάζουν κυρίως σε ένα από τα τέσσερα πεδία), ενώ 5 είναι οριζόντιου χαρακτήρα (για δράσεις συναφείς με περισσότερα από ένα πεδία).

Σε σχέση με τα τέσσερα αυτά ειδικά πεδία και με τις κεντρικές δράσεις, η κοινοτική χρηματοδότηση μπορεί να καταναμεηθεί στις ακόλουθες δράσεις ή έργα:

α) την προώθηση της αειφόρου ανάπτυξης, της ασφάλειας του ενεργειακού εφοδιασμού στο πλαίσιο της εσωτερικής αγοράς, της ανταγωνιστικότητας και της προστασίας του περιβάλλοντος, συμπεριλαμβανομένης της εκπόνησης προτύπων και συστημάτων επισήμανσης και πιστοποίησης, μακροπρόθεσμων εθελοντικών δεσμεύσεων κατόπιν συμφωνίας με τη βιομηχανία και άλλους παράγοντες, καθώς και μελετών πρόβλεψης, στρατηγικών μελετών βάσει κοινών αναλύσεων και τακτικής παρακολούθησης της εξέλιξης των αγορών και των ενεργειακών τάσεων, μεταξύ άλλων για την προετοιμασία μελλοντικών νομοθετικών μέτρων ή την αναθεώρηση της ισχύουσας νομοθεσίας·

β) τη δημιουργία, τη διεύρυνση και την αναδιάρθρωση των δομών και των μέσων για την ανάπτυξη αειφόρων ενεργειακών συστημάτων, συμπεριλαμβανομένων του τοπικού και περιφερειακού ενεργειακού σχεδιασμού και διαχείρισης, καθώς και την ανάπτυξη κατάλληλων χρηματοοικονομικών προϊόντων και μέσων της αγοράς·

⁽¹⁾ Απόφαση αριθ. 1230/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 2003 για θέσπιση πολυετούς προγράμματος δράσης στο πεδίο της ενέργειας: «Ευφυής ενέργεια — Ευρώπη» (2003-2006) (ΕΕ L 176 της 15.7.2003, σ. 29).

⁽²⁾ Προς μία ευρωπαϊκή στρατηγική για την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού, COM(2000) 769 τελικό· η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών, COM(2001) 370.

- γ) την προώθηση συστημάτων και εξοπλισμών αιφόρου ενέργειας με σκοπό την επιτάχυνση της εισαγωγής τους στην αγορά και την ενθάρρυνση των επενδύσεων που διευκολύνουν τη μετάβαση από την επίδειξη στην εμπορία των πλέον αποδοτικών τεχνολογιών, συμπεριλαμβανομένων της διάδοσης βέλτιστης πρακτικής και νέων διατομεακών τεχνολογιών, των εκστρατειών ευαισθητοποίησης και της δημιουργίας θεσμικών δομών που αποσκοπούν στην υλοποίηση του μηχανισμού καθαρής ανάπτυξης και της κοινής εφαρμογής βάσει του πρωτοκόλλου του Κιότο·
- δ) την ανάπτυξη των δομών πληροφόρησης, εκπαίδευσης και κατάρτισης· την αξιοποίηση των αποτελεσμάτων, την προώθηση και διάδοση της τεχνογνωσίας και βέλτιστης πρακτικής με τη συμμετοχή όλων των καταναλωτών, τη διάδοση των αποτελεσμάτων των δράσεων και των προγραμμάτων, καθώς και τη συνεργασία με τα κράτη μέλη μέσω επιχειρησιακών δικτύων σε κοινοτικό και διεθνές επίπεδο·
- ε) την παρακολούθηση της εφαρμογής και του αντίκτυπου των κοινοτικών πρωτοβουλιών, καθώς και των δράσεων υποστήριξης·
- στ) την αξιολόγηση του αντίκτυπου των δράσεων και σχεδίων που χρηματοδοτούνται στο πλαίσιο του παρόντος προγράμματος.

Οι παραπάνω αναφερόμενες δράσεις ή έργα θα είναι, γενικά, δραστηριότητες προώθησης υπό την ευρεία έννοια. Σε αντίθεση προς το 6ο Πρόγραμμα Πλαίσιο έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης (6ΠΠ), το πρόγραμμα ΕΕΕ/ΕΙΕ δεν θα υποστηρίξει επενδύσεις σε τεχνολογίες, πολλές ωστόσο από τις δραστηριότητές του θα συνδέονται με μία ή περισσότερες τεχνολογίες ενεργειακής απόδοσης ή/και ανανεώσιμων μορφών ενέργειας.

Θα ανατεθούν δράσεις ή έργα που υποστηρίζονται στο πλαίσιο του προγράμματος ΕΕΕ/ΕΙΕ για την άρση των φραγμών της αγοράς όσον αφορά αυξημένη χρήση της ενεργειακής απόδοσης και ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Θα έχουν επίσης σημαντικό αντίκτυπο σε ευρωπαϊκό επίπεδο, υψηλή προβολή και την ευρύτερη δυνατή σημασία για τους ευρωπαίους πολίτες και τις πολιτικές. Στο πλαίσιο αυτό θα προτιμηθούν προτάσεις εξέχουσας ποιότητας με οικονομικά αποδοτικές ρυθμίσεις και σημαντική διάσταση.

Οι προτεραιότητες για την πρόσκληση υποβολής προτάσεων 2003 επελέγησαν από αυτό το συνολικό πρόγραμμα εργασιών 2003-2006 και περιλαμβάνονται στο ετήσιο πρόγραμμα εργασιών για το 2003, το οποίο εγκρίθηκε από την Επιτροπή την 1η Δεκεμβρίου 2003 (PE/2003/2220).

2. ΕΠΙΔΙΩΚΟΜΕΝΟΣ ΣΤΟΧΟΣ ΚΑΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΟΥ ΚΑΛΥΠΤΟΝΤΑΙ

Για το 2003 έχουν επιλεγεί κατά προτεραιότητα οι κεντρικές δράσεις που είτε:

- ανταποκρίνονται καλύτερα στις προτεραιότητες της τρέχουσας κοινοτικής ενεργειακής πολιτικής και στις αντίστοιχες ανάγκες για ανάληψη δραστηριοτήτων, ή
- όσες προηγούνται, κατά λογική ακολουθία, ανάμεσα στις κεντρικές δράσεις ενός πεδίου,
- καθώς και όσες θα ανοίξουν σε κάθε πρόσκληση.

2.1. Προτεραιότητες για την πρόσκληση υποβολής προτάσεων 2003

SAVE:

VKA1 «Επανάληψη επιτυχιών στα κτίρια», με πεδία στόχους:

- Εργαλεία για επιτυχή εφαρμογή της οδηγίας για τα κτίρια (εν μέρει με προσκλήσεις υποβολής προτάσεων)
- Προγράμματα για την υλοποίηση ενεργειακών υπηρεσιών σε κτίρια (π.χ. συμβάσεις ενεργειακής απόδοσης), ιδίως ανακαίνιση εξοπλισμού
- Δημόσια κτίρια ως υποδείγματα
- Προαγωγή περιπτώσεων βέλτιστης πρακτικής κτιρίων με υψηλές ενεργειακές επιδόσεις.

VKA3 «Καινοτόμες αντιλήψεις στη βιομηχανία», με πεδία στόχους:

- Έργα ενεργειακής διαχείρισης, περιλαμβανομένων ενεργειακού ελέγχου, ενεργειακής λογιστικής, συγκριτικής αξιολόγησης, εκούσιων συμφωνιών
- Ενεργειακές υπηρεσίες σε ΜΜΕ
- Πολυσυμπαγωγή.

ALTENER:

VKA5 «Ανανεώσιμες πηγές ενέργειας-ηλεκτρισμός», με πεδία στόχους:

- Εθνικοί ενδεικτικοί στόχοι
- Προγράμματα υποστήριξης
- Θέματα συναφή με τα δίκτυα
- «Πράσινος» ηλεκτρισμός
- Καταμεμημένη ηλεκτοπαραγωγή.

VKA6 «Ανανεώσιμες πηγές ενέργειας-θερμότητα», με πεδία στόχους:

- Νομοθεσία, πρότυπα και κανόνες καυσίμων για συστήματα θέρμανσης από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας
- Εφοδιαστική αλυσίδα και δομές αγοράς για προϊόντα θέρμανσης από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας
- Προώθηση και κατάρτιση.

STEER:

VKA10 «Ενίσχυση της τεχνογνωσίας τοπικών οργανισμών διαχείρισης στις μεταφορές», με πεδία στόχους:

- Κατάρτιση και εκπαίδευση τοπικών οργανισμών σε εναλλακτικά καύσιμα και χρήση ενέργειας στις μεταφορές

— Υποστήριξη τοπικών συντελεστών για συνεργασία σε προγράμματα και συμμετοχή σε έργα.

COOPENER:

VKA11 «Ενεργειακές πολιτικές, νομοθεσία και συνθήκες αγοράς, για καταπολέμηση της φτώχειας σε αναπτυσσόμενες», με πεδία στόχους:

- Η αλυσίδα της ενεργειακής πολιτικής, από την ανάπτυξη στην προώθηση και την εφαρμογή
- Ενεργειακοί κανονισμοί υπέρ των πτωχότερων στρωμάτων, περιλαμβάνοντας θέματα αειφορίας, στόχους και αποκεντρωμένη παραγωγή
- Ενεργειακός σχεδιασμός για αστικές, περιαστικές και μη αστικές περιοχές
- Δυνατότητες χρηματοδότησης, επενδύσεων και υποστήριξης για προγράμματα και έργα του ενεργειακού τομέα, με ιδιαίτερη έμφαση σε ΜΜΕ.

VKA12 «Ενδυνάμωση της τοπικής ενεργειακής εμπειρογνωμοσύνης σε αναπτυσσόμενες χώρες», με πεδία στόχους:

- Κατάρτιση και δικτύωση για υπεύθυνους χάραξης ενεργειακής πολιτικής, ρυθμιστικούς φορείς και υπεύθυνους σχεδιασμού
- Κατάρτιση, δικτύωση, κινητικότητα και εκπαιδευτικά ταξίδια για ειδικούς στην ενέργεια
- Ενδυνάμωση υφιστάμενων ενεργειακών κέντρων, οργανισμών και κλαδικών ενώσεων.

Για τις κεντρικές δράσεις COOPENER VKA11 και VKA12 η πρόσκληση υποβολής προτάσεων για το 2003 θα εστιαστεί στην Υποσαχάρια Αφρική. Θα δρομολογηθεί με προϋπολογισμό 6 εκατομμύρια ευρώ.

ΟΡΙΖΟΝΤΙΕΣ ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ:

HKA2 «Παγκόσμια σκέψη, τοπική δράση», με πεδία στόχους:

- ManagEnergy: μέσο διευκόλυνσης για τοπικές ενεργειακές δραστηριότητες
- Υποστήριξη για τη δημιουργία τοπικών και περιφερειακών οργανισμών διαχείρισης της ενέργειας και για τη λειτουργία εθνικών ενώσεων των οργανισμών (δράσεις τύπου 2)
- Παγκόσμια σκέψη: Η κοινοτική προστιθέμενη αξία (ομάδα προβληματισμού).

HKA3 «Μηχανισμοί χρηματοδότησης και κίνητρα», με πεδία στόχους:

- Διακρατική ανάλυση διάφορων μηχανισμών χρηματοδότησης
- Ανάπτυξη και προώθηση καινοτόμων μέσων χρηματοδότησης και μηχανισμών κινήτρων για επενδύσεις σε ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και σε ορθολογική χρήση ενέργειας

— Το δικαίωμα του θεμιτού ανταγωνισμού

— Πλατφόρμα/φόρουμ ανταλλαγής εμπειριών σχετικά με μηχανισμούς χρηματοδότησης και κίνητρα.

HKA4 «Παρακολούθηση και αξιολόγηση», με πεδία στόχους:

- Παρακολούθηση και αξιολόγηση διάφορων πολιτικών και μέτρων στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και στην ορθολογική χρήση της ενέργειας
- Μέθοδοι, δείκτες και μοντελοποίηση μελλοντικών τάσεων και αντικτύπου πολιτικών
- Πλατφόρμα ανταλλαγής εμπειριών σχετικά με παρακολούθηση και αξιολόγηση.

2.2. Τύπος δράσεων

Η παρούσα πρόσκληση για υποβολή προτάσεων αφορά τρεις τύπους δράσεων.

α) Τύπος 1: Γενικές δράσεις (GA)

β) Τύπος 2: Υποστήριξη για τη δημιουργία νέων τοπικών και περιφερειακών οργανισμών διαχείρισης της ενέργειας

γ) Τύπος 3: Ειδική υποστήριξη για εκδηλώσεις (SSE).

Η πλειονότητα των επιχορηγήσεων θα αφορά τον τύπο 1 «Γενικές δράσεις».

Όλες οι προαναφερόμενες κεντρικές δράσεις και πεδία στόχοι προσφέρονται για υποβολή προτάσεων του τύπου 1 «Γενικές δράσεις» και του τύπου 3 «Ειδική υποστήριξη για εκδηλώσεις». Μόνη εξαίρεση: HKA2, Πεδίο στόχος 2 «Υποστήριξη για τη δημιουργία νέων τοπικών και περιφερειακών οργανισμών διαχείρισης της ενέργειας», που προσφέρεται μόνο για υποβολή προτάσεων του τύπου 2.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τις διάφορες κεντρικές δράσεις, τα αντίστοιχα πεδία στόχους και τους τύπους δράσης βλέπε κεφάλαιο 13 «συμπληρωματικές πληροφορίες».

3. ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

Οι δραστηριότητες που θα επιλεγούν στα πεδία SAVE, ALTENER και STEER θα χρηματοδοτηθούν από τη γραμμή B4-1060 (06 04 01) του προϋπολογισμού. Οι δραστηριότητες που θα επιλεγούν στο πεδίο COOPENER θα χρηματοδοτηθούν από τη γραμμή B7-841 (06 04 02) του προϋπολογισμού.

4. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟ ΠΟΣΟ ΤΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΟΥ 2003 ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ

Το εκτιμώμενο συνολικό ποσό για το 2003 ανέρχεται σε 41,57 εκατομμύρια ευρώ, από το οποίο εκτιμώμενο ποσό ύψους 0,5 εκατομμύρια ευρώ, θα διατεθεί για ειδική υποστήριξη εκδηλώσεων (δράσεις τύπου 3). Από τον επιχειρησιακό προϋπολογισμό για το 2003 αναμένεται να συναφθούν έως 80 συμβάσεις και συμφωνίες.

5. ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

Οι επιχορηγήσεις προβλέπονται ως κίνητρο για την υλοποίηση μιας ενέργειας η οποία δεν θα μπορούσε να εκτελεστεί χωρίς κοινοτική χρηματοδοτική στήριξη, και ανταποκρίνονται στην αρχή της συγχρηματοδότησης. Η Επιτροπή σκοπεύει συνεπώς να χορηγήσει χρηματοδότηση η οποία είναι συμπληρωματική και επικουρική των συνεισφορών του αποδέκτη, των εθνικών, περιφερειακών ή τοπικών αρχών, και λοιπών οργανισμών.

Κατά συνέπεια, το ύψος της επιχορήγησης θα ανέλθει σε ποσοστό 50 % του συνολικού κόστους της ενέργειας για δράσεις τύπου 1 και τύπου 2. Για δράσεις τύπου 3 το ποσό της επιχορήγησης θα ανέλθει σε 40.000 ευρώ το πολύ και δεν δύναται να υπερβαίνει ποσοστό 50 % του, συνολικού κόστους της ενέργειας.

Συνεισφορές σε είδος δεν θεωρούνται επιλέξιμες δαπάνες.

6. ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΕΠΙΛΕΞΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ

Επιλέξιμες δαπάνες μπορούν να πραγματοποιηθούν μόνον έπειτα από την υπογραφή της σύμβασης επιχορήγησης από όλα τα μέρη, πλην εξαιρετικών περιπτώσεων, και σε καμία περίπτωση πριν από την κατάθεση της αίτησης.

7. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΕΞΙΜΟΤΗΤΑΣ

7.1. Νομικό καθεστώς των αιτούντων

Όλοι οι αιτούντες πρέπει να είναι νομικά πρόσωπα ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου, εγκατεστημένα στην επικράτεια των κρατών μελών. Παρομοίως, το πρόγραμμα είναι ανοιχτό σε νομικά πρόσωπα από τις χώρες ΕΖΕΣ/ΕΟΧ και από τις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες βάσει συμπληρωματικών πόρων και σύμφωνα με διαδικασίες που θα συμφωνηθούν με τις παραπάνω χώρες. Σε αιτιολογημένες περιπτώσεις μπορούν να συμμετάσχουν και νομικά πρόσωπα εκτός των εν λόγω χωρών, χωρίς όμως δυνατότητα κοινοτικής χρηματοδότησης. Αποκλείονται τα φυσικά πρόσωπα.

Σε περίπτωση δράσεων COOPENER πρέπει στις προτάσεις να περιλαμβάνονται και οργανισμοί από τις αντίστοιχες αναπτυσσόμενες χώρες ως υπεργολάβοι.

7.2. Ελάχιστος αριθμός απαιτούμενων αιτούντων

- α) Για δράσεις τύπου 1, εξαιρουμένων των δράσεων COOPENER, οι αιτήσεις πρέπει να υποβάλλονται από ομάδα τουλάχιστον τριών ανεξάρτητων⁽¹⁾ επιχειρήσεων, εγκατεστημένων στην επικράτεια τριών διαφορετικών συμμετεχουσών χωρών (βλέπε υποκεφάλαιο 7.1). Για δράσεις COOPENER, πρέπει οι αιτήσεις να υποβάλλονται από ομάδα τουλάχιστον δύο ανεξάρτητων επιχειρήσεων, εγκατεστημένων στην επικράτεια δύο διαφορετικών συμμετεχουσών χωρών (βλέπε υποκεφάλαιο 7.1).
- β) Για δράσεις τύπου 2, οι αιτήσεις πρέπει να υποβάλλονται από ομάδα τουλάχιστον δύο τοπικών ή περιφερειακών αρχών εγκατεστημένων στην επικράτεια δύο συμμετεχουσών χωρών (βλέπε υποκεφάλαιο 7.1).

⁽¹⁾ Ορισμός της ανεξάρτητης επιχείρησης: Στην περίπτωση δύο επιχειρήσεων, Α και Β, η Α δύναται να ελέγχει ποσοστό κατ' ανώτατο όριο 50 % της Β και αντιστρόφως: η Α και η Β δύναται να ελέγχονται σε ποσοστό κατ' ανώτατο όριο 50 % από μια τρίτη επιχείρηση, Γ.

- γ) Για δράσεις τύπου 3, οι αιτήσεις πρέπει να υποβάλλονται από μία ανεξάρτητη επιχείρηση, στην επικράτεια των συμμετεχουσών χωρών (βλέπε υποκεφάλαιο 7.1).

Στην περίπτωση δράσεων COOPENER απαιτείται οι συμμετέχοντες οργανισμοί από αναπτυσσόμενες χώρες να έχουν σαφή και ουσιαστικό ρόλο στην προτεινόμενη δράση.

7.3. Πεδίο εφαρμογής της δράσης

Η προτεινόμενη δράση που υποβάλλεται στο πλαίσιο της παρούσας πρόσκλησης για υποβολή προτάσεων πρέπει να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής και στους στόχους μιας ή περισσότερων κεντρικών δράσεων που αναφέρονται στο υποκεφάλαιο 2.1. «Προτεραιότητες για την πρόσκληση υποβολής προτάσεων 2003».

7.4. Διάρκεια

Η μέγιστη διάρκεια μιας δράσης θα είναι 36 μήνες.

7.5. Κριτήρια αποκλεισμού

Δεν πρόκειται να ληφθούν υπόψη αιτήσεις για επιχορήγηση εφόσον οι αιτούντες υπάγονται σε μία από τις κατωτέρω περιπτώσεις:

- α) τελούν ή αποτελούν αντικείμενο πτωχευτικής διαδικασίας, διαδικασίας εκκαθάρισης, αναγκαστικής διαχείρισης ή πτωχευτικού συμβιβασμού, παύσης δραστηριοτήτων, ή βρίσκονται σε οιαδήποτε ανάλογη κατάσταση που απορρέει από παρόμοια διαδικασία προβλεπόμενη από τις εθνικές νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις·
- β) έχουν καταδικαστεί για αδίκημα που αφορά την επαγγελματική τους διαγωγή βάσει απόφασης η οποία έχει ισχύ δεδικασμένου·
- γ) έχουν διαπράξει βαρύ επαγγελματικό παράπτωμα που μπορεί να διαπιστωθεί με οιοδήποτε μέσο από τις αναθέτουσες αρχές·
- δ) δεν έχουν εκπληρώσει τις υποχρεώσεις τους όσον αφορά την καταβολή εισφορών κοινωνικής ασφάλισης ή τις υποχρεώσεις καταβολής των φόρων τους σύμφωνα με τις νομικές διατάξεις της χώρας στην οποία είναι εγκατεστημένοι ή τις διατάξεις της χώρας της αναθέτουσας αρχής ή ακόμα εκείνης της χώρας στην οποία πρόκειται να εκτελεστεί η σύμβαση·
- ε) έχουν αποτελέσει αντικείμενο απόφασης, που έχει ισχύ δεδικασμένου, για απάτη, δωροδοκία, συμμετοχή σε εγκληματική οργάνωση ή για οποιαδήποτε άλλη παράνομη δραστηριότητα που θίγει τα οικονομικά συμφέροντα των Κοινοτήτων·
- στ) οι οποίοι, στη συνέχεια της διαδικασίας σύναψης άλλης σύμβασης ή της διαδικασίας χορήγησης επιδότησης που έχει χρηματοδοτηθεί από τον κοινοτικό προϋπολογισμό, θεωρήθηκαν ότι έχουν διαπράξει σοβαρό παράπτωμα εκτέλεσης εξαιτίας της μη τήρησης των συμβατικών τους υποχρεώσεων·
- ζ) βρίσκονται σε κατάσταση σύγκρουσης συμφερόντων·

η) έχουν κηρυχθεί ένοχοι ψευδών δηλώσεων κατά την παροχή πληροφοριών που τους ζητήθηκαν ή δεν έχουν παράσχει τις πληροφορίες αυτές.

Οι αιτούντες πρέπει να πιστοποιήσουν ότι δεν υπάγονται σε μία από τις περιπτώσεις του σημείου 7.5. Η εν λόγω δήλωση αποτελεί μέρος των εντύπων των αιτήσεων.

7.6. Διοικητικές και οικονομικές κυρώσεις

1. Με την επιφύλαξη της επιβολής συμβατικών κυρώσεων, οι υποψήφιοι ή οι προσφέροντες και οι αντισυμβαλλόμενοι που κρίθηκαν ένοχοι ψευδών δηλώσεων ή σοβαρού παραπτώματος κατά την εκτέλεση λόγω μη τήρησης των συμβατικών τους υποχρεώσεων στο πλαίσιο προγενέστερης σύμβασης, αποκλείονται από την ανάθεση συμβάσεων και τη χορήγηση επιδοτήσεων χρηματοδοτούμενων από τον κοινοτικό προϋπολογισμό για χρονικό διάστημα το πολύ δύο ετών από την ημερομηνία βεβαίωσης του παραπτώματος, η οποία επέρχεται μετά την ακρόαση του αντισυμβαλλομένου. Το διάστημα αυτό μπορεί να αυξηθεί σε τρία έτη σε περίπτωση υποτροπής κατά τα πέντε έτη που έπονται του πρώτου παραπτώματος. Οι υποψήφιοι ή οι προσφέροντες που κρίθηκαν ένοχοι ψευδών δηλώσεων υφίστανται και οικονομικές κυρώσεις, οι οποίες αντιπροσωπεύουν το 10 % της συνολικής αξίας της υπό ανάθεση σύμβασης. Οι αντισυμβαλλόμενοι που κρίθηκαν ότι έχουν διαπράξει βαρύ παράπτωμα κατά την εκτέλεση των συμβατικών τους υποχρεώσεων υφίστανται επίσης οικονομικές κυρώσεις οι οποίες αντιπροσωπεύουν το 10 % της εκάστοτε σύμβασης. Το ποσοστό αυτό μπορεί να αυξηθεί σε 20 %, σε περίπτωση υποτροπής κατά τα πέντε έτη που έπονται του πρώτου παραπτώματος.

2. Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο σημείο 7.5 α), γ), δ) και στ), οι υποψήφιοι ή οι προσφέροντες αποκλείονται από τις συμβάσεις και επιχορηγήσεις για χρονικό διάστημα το πολύ δύο ετών από την ημερομηνία βεβαίωσης του παραπτώματος, η οποία επέρχεται μετά την ακρόαση του αντισυμβαλλομένου. Στις περιπτώσεις που προβλέπονται στο σημείο 7.5 β) και ε), οι υποψήφιοι ή οι προσφέροντες αποκλείονται από τις συμβάσεις και τις επιχορηγήσεις για χρονικό διάστημα το λιγότερο ενός έτους και το πολύ τεσσάρων ετών από την ημερομηνία κοινοποίησης της δικαστικής απόφασης.

Τα διαστήματα αυτά είναι δυνατόν να αυξηθούν σε πέντε έτη σε περίπτωση υποτροπής κατά τα πέντε έτη που έπονται του πρώτου παραπτώματος ή της πρώτης δικαστικής απόφασης.

3. Οι περιπτώσεις που προβλέπονται στο σημείο 7.5 ε) καλύπτουν:

α) τις περιπτώσεις απάτης που προβλέπονται στο άρθρο 1 της σύμβασης περί προστασίας των οικονομικών συμφερόντων των Κοινοτήτων, η οποία θεσπίστηκε με την πράξη του Συμβουλίου της 26ης Ιουλίου 1995 ⁽¹⁾,

β) τις περιπτώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 3 της σύμβασης περί καταπολέμησης της διαφθοράς στην οποία εμπλέκονται υπάλληλοι των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ή υπάλληλοι των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία θεσπίστηκε με την πράξη του Συμβουλίου της 26ης Μαΐου 1997 ⁽²⁾,

γ) τις περιπτώσεις συμμετοχής σε εγκληματική οργάνωση, κατά τον ορισμό του άρθρου 2 παράγραφος 1 της κοινής δράσης 98/733/JAI του Συμβουλίου ⁽³⁾,

δ) τις περιπτώσεις νομιμοποίησης εσόδων από παράνομες δραστηριότητες, κατά τον ορισμό του άρθρου 1 της οδηγίας 91/308/ΕΟΚ του Συμβουλίου ⁽⁴⁾.

8. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ

Οι αιτούντες πρέπει να διαθέτουν σταθερές και επαρκείς πηγές χρηματοδότησης έτσι ώστε να είναι σε θέση να ασκούν τις δραστηριότητές τους καθόλη τη διάρκεια υλοποίησης της επιχορηγούμενης ενέργειας ή του οικονομικού έτους της επιχορήγησης και να μπορούν να συμβάλουν στη χρηματοδότησή της. Οφείλουν να διαθέτουν τις ικανότητες και τα επαγγελματικά προσόντα που είναι αναγκαία για να φέρουν εις πέρας την προτεινόμενη ενέργεια.

8.1. Χρηματοοικονομική ικανότητα του αιτούντος

Ο αιτών πρέπει να αποδείξει τη νομική του προσωπικότητα καθώς και τη χρηματοοικονομική και επιχειρησιακή του ικανότητα να διεκπεραιώσει την προς επιχορήγηση ενέργεια και οφείλει να υποβάλει τον ισολογισμό του τελευταίου οικονομικού έτους. Η τελευταία αυτή διάταξη δεν εφαρμόζεται στους οργανισμούς του δημοσίου και στους διεθνείς οργανισμούς.

8.2. Τεχνική ικανότητα του αιτούντος

Ο αιτών οφείλει να έχει την τεχνική και επιχειρησιακή ικανότητα για την ορθή διεκπεραίωση της προς επιχορήγηση ενέργειας και να υποβάλει τα ζητούμενα έγγραφα (π.χ. βιογραφικό σημείωμα των ατόμων που είναι επιφορτισμένα με την εκτέλεση της δράσης, περιγραφή των έργων και δραστηριοτήτων που αναλήφθηκαν κατά τη διάρκεια της τελευταίας τριετίας κ.λπ.).

9. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΝΑΘΕΣΗΣ

Κατά την επιλογή των δράσεων η Επιτροπή θα επιλέξει τις δράσεις και το ύψος της κοινοτικής συγχρηματοδότησης βασιζόμενη σε γραπτή παρουσίαση.

9.1. Κριτήρια ανάθεσης για «γενικές προσκλήσεις υποβολής προτάσεων» του τύπου 1

Για δράσεις του τύπου 1 ισχύουν τα ακόλουθα πέντε κριτήρια:

1. Ποιότητα της δράσης, με τα ακόλουθα επιμέρους κριτήρια:

— βαθμός κατά τον οποίο η προτεινόμενη δράση απηχεί το επίπεδο τεχνολογίας και στηρίζεται σε προηγούμενες δράσεις ⁽⁵⁾ στο πλαίσιο των στόχων του προγράμματος ΕΕΕ/ΕΙΕ,

⁽³⁾ ΕΕ L 351 της 29.12.1998, σ. 1. Κοινή δράση της 21ης Δεκεμβρίου 1998 σχετικά με το αξιόπιστο της συμμετοχής σε εγκληματική οργάνωση στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 166 της 28.6.1991, σ. 77. Οδηγία της 10ης Ιουνίου 1991-οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2001/97/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Δεκεμβρίου 2001 (ΕΕ L 344 της 28.12.2001, σ. 76).

⁽⁵⁾ Η ΕΚ θα διαθέσει ενημέρωση σχετικά με προηγούμενα έργα/δράσεις. Πληροφορίες σχετικά με προηγούμενα έργα SAVE και ALTENER (από το 1996 και ύστερα) θα διατίθενται στο δικτυακό τόπο ΕΕΕ/ΕΙΕ, μέσω δημόσια διαθέσιμης βάσης δεδομένων του έργου.

⁽¹⁾ ΕΕ C 316 της 27.11.1995, σ. 48.

⁽²⁾ ΕΕ C 195 της 25.6.1997, σ. 1.

- σημασία του έργου σε σχέση με τις πολιτικές, τους στόχους και τη νομοθεσία της ΕΕ,
- συμπληρωματικότητα με συναφείς δράσεις από/σε Κράτη Μέλη και συμμετέχουσες χώρες,
- συμβατότητα των στόχων του έργου με τις ανάγκες των κύριων συντελεστών της αγοράς,
- ποιότητα και σημασία των αναμενόμενων αποτελεσμάτων.

2. Ποιότητα της μεθόδου, με τα ακόλουθα επιμέρους κριτήρια:

- σαφήνεια του ορισμού των δεσμών εργασιών και των παραδοτέων,
- ποιότητα της μεθοδολογίας,
- καταλληλότητα της προταθείσας μεθόδου για την επίτευξη των στόχων,
- σχέδιο διάδοσης και εργαλεία που θα χρησιμοποιηθούν.

3. Κοινοτική προστιθέμενη αξία, με τα ακόλουθα επιμέρους κριτήρια:

Για τα SAVE, ALTENER, STEER (όχι για το COOPENER):

- οφέλη από τη διεξαγωγή του έργου σε επίπεδο ΕΕ
- κοινοτική διάσταση των θεμάτων (περιλαμβανομένων των φραγμών στην αγορά) που πρέπει να αντιμετωπιστούν, καθώς και των δράσεων που πρέπει να διεξαχθούν,
- ενδεδειγμένη γεωγραφική κάλυψη της ομάδας του έργου,
- μεταβιβασιμότητα των λύσεων σε άλλα μέρη της ΕΕ,

Μόνο για το COOPENER:

- Συνάφεια με συμφωνημένη αναπτυξιακή στρατηγική για την αναπτυσσόμενη χώρα/περιφέρεια, συμπεριλαμβανομένης της συνεισφοράς για άμβλυνση της φτώχειας και σχετικών αναπτυξιακών στόχων.
- Συνάφεια της δράσης με άλλες δράσεις της ΕΕ (περιλαμβανομένων και κρατών μελών της ΕΕ) στη συγκεκριμένη αναπτυσσόμενη χώρα ή περιφέρεια, περιλαμβανομένων και συνδέσεων με την ενεργειακή πρωτοβουλία της ΕΕ.
- Μέγεθος και πεδίο εφαρμογής των υπεργολαβιών και βαθμός στράτευσης οργανισμών με έδρα σε αναπτυσσόμενες χώρες (απαιτούμενη ουσιαστική συμμετοχή).
- Μεταβιβασιμότητα των αποτελεσμάτων σε άλλες αναπτυσσόμενες χώρες.
- Οφέλη από τη διεξαγωγή των εργασιών σε επίπεδο ΕΕ, κοινοτική διάσταση της ομάδας του έργου.

4. Κόστος και όφελος, με τα ακόλουθα επιμέρους κριτήρια:

- Μηχανισμός συγχρηματοδότησης, περιλαμβανομένων των προτεινόμενων επιπέδων συγχρηματοδότησης
- Ενδεδειγμένο κόστος για τα διάφορα επιμέρους καθήκοντα στο πρόγραμμα εργασιών
- Ενδεδειγμένο κόστος ανά κατηγορία κόστους, ιδίως για υπεργολαβίες
- Οικονομική απόδοση — σύγκριση των άμεσων αναμενόμενων αποτελεσμάτων από το έργο με το σχετικό κόστος και την προσπάθεια που καταβλήθηκαν.

5. Οργάνωση της ομάδας, με τα ακόλουθα επιμέρους κριτήρια:

- Κατανομή και εξισορρόπηση προσπαθειών μεταξύ των εταιρών
- Γνώσεις, εμπειρογνωμοσύνη και συναφής εμπειρία της ομάδας
- Συμμετοχή στην κοινοπραξία σχετικών συντελεστών της αγοράς
- Διαχείριση, συμπεριλαμβανομένης της διαχειριστικής διάρθρωσης του έργου, του προγράμματος εργασίας, του συντονισμού και των επικοινωνιών της ομάδας του έργου.

Για δράσεις του τύπου 1 τα πέντε κριτήρια ανάθεσης έχουν ίση στάθμιση στη συνολική αξιολόγηση. Θα απαιτηθεί βαθμολογία πάνω από 50 % για καθένα από τα πρώτα τέσσερα και πάνω από 70 % για το πέμπτο (οργάνωση της ομάδας). Το σύνολο της βαθμολογίας όλων των κριτηρίων ανάθεσης θα πρέπει να υπερβαίνει ποσοστό 70 % της μέγιστης συνολικής ώστε μια πρόταση να κριθεί αξία χρηματοδότησης. Οι προτάσεις που υπερβαίνουν το όριο αυτό θα εξεταστούν για. Οι επιχορηγήσεις θα δοθούν εντός των ορίων των διαθέσιμων πόρων του προϋπολογισμού.

9.2. Κριτήρια ανάθεσης «Υποστήριξη για τη δημιουργία νέων τοπικών και περιφερειακών οργανισμών διαχείρισης της ενέργειας» του τύπου 2

Για δράσεις του τύπου 2 ισχύουν τα ακόλουθα πέντε κριτήρια:

1. Ποιότητα της δράσης, με τα ακόλουθα επιμέρους κριτήρια:

1. Παρουσίαση και αξιοπιστία (στόχοι, φάσεις, χρονοδιάγραμμα)
2. Ποιότητα και σημασία των αναμενόμενων αποτελεσμάτων, ως προς την ενεργειακή ζήτηση και ως προς τον αντίκτυπο στην αειφόρο ανάπτυξη/το περιβάλλον
3. Επιχειρησιακός ρόλος του μόνιμου προσωπικού, αξιολόγηση και έλεγχος επιδόσεων
4. Ανάλυση δέσμευσης για το μέλλον του οργανισμού μετά τριετία.

2. Ποιότητα της μεθόδου, με τα ακόλουθα επιμέρους κριτήρια:

1. Σαφήνεια του καθορισμού καθηκόντων και καταλληλότητα των στόχων και δεικτών επιτυχίας
2. Εταιρική συνεργασία με γειτονικούς οργανισμούς και εθνικό οργανισμό
3. Καταλληλότητα της προταθείσας μεθόδου για την επίτευξη των στόχων
4. Σχέδιο διάδοσης και εργαλεία που θα χρησιμοποιηθούν.

3. Κοινωνική προστιθέμενη αξία, με τα ακόλουθα επιμέρους κριτήρια:

1. Εταιρική συνεργασία με έμπειρους οργανισμούς, δίκτυα και πρωτοβουλίες σε ευρωπαϊκή κλίμακα
2. Προϋπολογισμός και δράσεις ευρωπαϊκής συνεργασίας
3. Μεταβιβασιμότητα των λύσεων σε άλλα μέρη της ΕΕ

4. Κόστος και όφελος, με τα ακόλουθα επιμέρους κριτήρια:

1. Μηχανισμός συγχρηματοδότησης, περιλαμβανομένων των προτεινόμενων επιπέδων συγχρηματοδότησης
2. Ήδη εξασφαλισμένη συγχρηματοδότηση
3. Ενδεδειγμένο κόστος ανά κατηγορία δαπανών, ιδίως για υπεργολαβίες, ποσοστό μισθών και άμεσων δαπανών του οργανισμού
4. Οικονομική απόδοση — σύγκριση των άμεσων αναμενόμενων αποτελεσμάτων από το έργο με το σχετικό κόστος και την προσπάθεια που καταβλήθηκαν

5. Οργάνωση της ομάδας, με τα ακόλουθα επιμέρους κριτήρια:

1. Επιτροπές λήψεως αποφάσεων και προσανατολισμού
2. Βαθμός αυτονομίας του οργανισμού
3. Συμμετοχή εκλεγμένων εκπροσώπων
4. Διαχείριση, συμπεριλαμβανομένης της διαχειριστικής διάρθρωσης του έργου, του προγράμματος εργασίας, του συντονισμού και των επικοινωνιών της ομάδας του έργου

Για δράσεις του τύπου 2 τα πέντε κριτήρια ανάθεσης έχουν ίση στάθμιση στη συνολική αξιολόγηση. Θα απαιτηθεί βαθμολογία πάνω από 50 % για καθένα από τα πρώτα τέσσερα και πάνω από 70 % για το πέμπτο (οργάνωση της ομάδας). Το σύνολο της βαθμολογίας όλων των κριτηρίων ανάθεσης θα πρέπει να υπερβαίνει ποσοστό 70 % της μέγιστης συνολικής ώστε μια πρόταση να κριθεί αξία χρηματοδότησης. Οι προτάσεις που υπερβαίνουν το όριο αυτό θα εξεταστούν για. Οι επιχορηγήσεις θα δοθούν εντός των ορίων των διαθέσιμων πόρων του προϋπολογισμού.

9.3. Κριτήρια ανάθεσης «Ειδική υποστήριξη για εκδηλώσεις του τύπου 3

Για δράσεις του τύπου 3 ισχύουν τα ακόλουθα τέσσερα κριτήρια:

1. Συμβολή της δράσης στην προώθηση των ενεργειακών πολιτικών και στόχων της ΕΕ
2. Ποιότητα της δράσης
3. Κοινωνική προστιθέμενη αξία από τη δράση
4. Οικονομική απόδοση

Τα τέσσερα κριτήρια θα έχουν ίση στάθμιση στη συνολική αξιολόγηση.

10. ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΧΟΡΗΓΗΣΗΣ

Οι γενικοί όροι για τη χορήγηση επιχορηγήσεων, ιδίως ο ορισμός των επιλέξιμων δαπανών και οι κανόνες πληρωμής, περιλαμβάνονται στο σχέδιο σύμβασης επιχορήγησης, στο δικτυακό τόπο του προγράμματος ΕΕΕ/ΕΙΕ (βλ. κεφ. 13, «συμπληρωματικές πληροφορίες»). Ο προϋπολογισμός της δράσης που επισυνάπτεται στην αίτηση, πρέπει να είναι ισοσκελισμένος από πλευράς δαπανών και εσόδων και να αναφέρει σαφώς τις επιλέξιμες δαπάνες που βαρύνουν τον κοινοτικό προϋπολογισμό.

Ανάλογα με το μέγεθος της δράσης και άλλους παράγοντες επικινδυνότητας, η Επιτροπή δύναται να απαιτήσει από τον δικαιούχο χρηματοοικονομική εγγύηση στην περίπτωση αιτήσεων προχρηματοδότησης.

11. ΥΠΟΒΟΛΗ ΤΩΝ ΑΙΤΗΣΕΩΝ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΗΣ

Οι αιτήσεις πρέπει να υποβάλλονται αποκλειστικά χρησιμοποιώντας ειδικό έντυπο αίτησης. Για κάθε αίτηση, ο αιτών πρέπει να υποβάλει ένα υπογεγραμμένο πρωτότυπο και πέντε αντίγραφα. Τα έντυπα αιτήσεων μπορούν να τηλεφορτωθούν από τον δικτυακό τόπο του προγράμματος ΕΕΕ/ΕΙΕ (βλέπε κεφάλαιο 13 «συμπληρωματικές πληροφορίες») ή αποστέλλονται ταχυδρομικά ή με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο έπειτα από σχετική αίτηση.

12. ΚΑΤΑΛΗΚΤΙΚΗ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΓΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗ ΑΙΤΗΣΕΩΝ ΓΙΑ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΗ

Οι ενδιαφερόμενοι από την παρούσα πρόσκληση υποβολής προτάσεων προς επιχορήγηση καλούνται να υποβάλουν τις αιτήσεις τους στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Οι αιτήσεις δύναται να υποβληθούν:

- α) είτε με συστημένη επιστολή που θα έχει ταχυδρομηθεί το αργότερο την καταληκτική ημερομηνία για υποβολή (βλέπε κεφάλαιο 14 «χρονοδιάγραμμα»), με απόδειξη τη σφραγίδα του ταχυδρομείου, στη διεύθυνση:

European Commission
Directorate-General for Energy and Transport
DM 28 0/91 Mail service/archives
B-1049 Brussels

β) ή με κατάθεση στο κεντρικό ταχυδρομείο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (ιδιοχείρως ή μέσω εντολοδόχου του υποψηφίου, συμπεριλαμβανομένων των ιδιωτικών ταχυδρομικών υπηρεσιών) στην ακόλουθη διεύθυνση:

European Commission
Central Mail Service
Rue de Genève 1
B-1140 Brussels

το αργότερο στις 16.00 (ώρα Βρυξελλών) της καταληκτικής ημερομηνίας υποβολής (βλέπε κεφάλαιο 14 «χρονοδιάγραμμα»). Στην περίπτωση αυτή, θα δοθεί χρονολογημένη και υπογεγραμμένη απόδειξη από υπάλληλο της ανωτέρω υπηρεσίας στον οποίο παραδόθηκαν τα έγγραφα ως πιστοποίηση της κατάθεσης της πρότασης.

Η αποστολή των προτάσεων πρέπει να γίνει σε διπλό φάκελο. Οι δύο φάκελοι θα είναι σφραγισμένοι και στον εσωτερικό αναγράφονται τα εξής:

Call for proposals TREN/DIR D/SUB/04-2003

EIE Programme

Not to be opened by the postal service

DM 28 0/91 Mail service/archives

Εάν χρησιμοποιηθούν αυτοκόλλητοι φάκελοι, πρέπει να σφραγιστούν επιπλέον με κολλητικές ταινίες επί των οποίων υπογράφει εγκάρσια ο αποστολέας.

Δεν επιτρέπεται αποστολή των αιτήσεων στη Γενική Διεύθυνση Ενέργεια και Μεταφορές (είτε αυτοπροσώπως είτε μέσω εξουσιοδοτημένου εκπροσώπου του υποβάλλοντος, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών ιδιωτικού ταχυδρομείου).

Αιτήσεις που θα παραλάβει η Επιτροπή μετά τη λήξη της καταληκτικής ημερομηνίας δεν θα ληφθούν υπόψη.

13. ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Οι ενδιαφερόμενοι θα πρέπει να συμβουλευτούν τον δικτυακό τόπο του προγράμματος EEE/EIE, http://www.europa.eu.int/comm/energy/intelligent/index_en.html, όπου περιλαμβάνονται όλες οι πληροφορίες αναφορικά με την παρούσα πρόσκληση, όπως το πρόγραμμα εργασιών EEE/EIE 2003-2006, το ετήσιο πρόγραμμα εργασιών για το 2003, λεπτομερής περιγραφή των κεντρικών δράσεων, ο οδηγός υποβολής προτάσεων και τα έντυπα για την υποβολή αιτήσεων. Περιλαμβάνεται επίσης πληροφόρηση σχετικά με τις ενημερωτικές ημερίδες που θα διοργανωθούν κατά την διάρκεια ισχύος της πρόσκλησης για υποβολή προτάσεων.

Ερωτήσεις που αφορούν την παρούσα πρόσκληση υποβολής προτάσεων θα πρέπει να αποστέλλονται με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο

(υπενθυμίζοντας εφόσον υπάρχουν, τα στοιχεία αναφοράς του πεδίου, όπως αναφέρονται στο κεφάλαιο 2.1 «Προτεραιότητες για την πρόσκληση υποβολής προτάσεων 2003» στη διεύθυνση: TREN-Intelligentenergy@cec.eu.int

Εναλλακτικά, μπορεί να αποσταλεί ομοίотυπο στη διεύθυνση

European Commission
Directorate-General for Energy and Transport
Directorate D, Unit D3
EIE Programme
Ref: Call for proposals 2003
DM 24 4/08
B-1040 Brussels
Fax (32-2) 296 60 16

14. ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

Για δράσεις τύπου 1 και τύπου 2

Καταληκτική ημερομηνία για υποβολή των αιτήσεων:	30 Απριλίου 2004
Ημερομηνία αποσφράγισης της 1ης παρτίδας των προτάσεων:	3 Μαΐου 2004
Ημερομηνία αποσφράγισης της 2ης παρτίδας των προτάσεων:	17 Μαΐου 2004
Εκτιμώμενη ημερομηνία ολοκλήρωσης της αξιολόγησης:	μέσα Ιουλίου 2004
Ενημέρωση των προτεινόντων:	από τέλη Ιουλίου 2004
Εκτιμώμενη ημερομηνία υπογραφής των συμβάσεων:	από αρχές Νοεμβρίου 2004

Για δράσεις τύπου 3 (Ειδική υποστήριξη για εκδηλώσεις)

Καταληκτική ημερομηνία για υποβολή των αιτήσεων:	31 Ιανουαρίου 2004	1 Ιουνίου 2004
Ημερομηνία αποσφράγισης των προτάσεων:	12 Φεβρουαρίου 2004	14 Ιουνίου 2004
Εκτιμώμενη ημερομηνία ολοκλήρωσης της αξιολόγησης:	μέσα Μαρτίου 2004	μέσα Ιουλίου 2004
Ενημέρωση των προτεινόντων:	από τέλη Μαρτίου 2004	από τέλη Ιουλίου 2004
Εκτιμώμενη ημερομηνία υπογραφής των συμβάσεων:	από τέλη Μαΐου 2004	από Σεπτέμβριο 2004

MEDIA Plus (2001-2005)

Εφαρμογή του προγράμματος για την ενθάρρυνση της ανάπτυξης, της διανομής και την προώθηση των ευρωπαϊκών οπτικοακουστικών έργων

Πρόσκληση υποβολής προτάσεων 95/2003

Υποστήριξη για την τηλεοπτική μετάδοση ευρωπαϊκών οπτικοακουστικών έργων

(2003/C 315/08)

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα πρόσκληση υποβολής προτάσεων βασίζεται στην απόφαση 2000/821/EK του Συμβουλίου της 20ής Δεκεμβρίου 2000, για την εφαρμογή προγράμματος για την ενθάρρυνση της ανάπτυξης, της διανομής και της προώθησης των ευρωπαϊκών οπτικοακουστικών έργων (MEDIA Plus — Ανάπτυξη, διανομή και προώθηση) (2001-2005), και έχει δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* L 13 της 17ης Ιανουαρίου 2001, σ. 35.

Μεταξύ των ενεργειών που καλύπτει η εν λόγω απόφαση περιλαμβάνεται η υποστήριξη για την τηλεοπτική μετάδοση ευρωπαϊκών οπτικοακουστικών έργων.

2. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ

Η παρούσα πρόσκληση απευθύνεται στις ανεξάρτητες ευρωπαϊκές εταιρείες τηλεοπτικής παραγωγής, των οποίων οι δραστηριότητες συμβάλλουν στην επίτευξη των προαναφερθέντων στόχων. Επίσης, υποδεικνύει τον τρόπο με τον οποίο μπορεί κανείς να προμηθευτεί τα απαιτούμενα έγγραφα για την υποβολή πρότασης προκειμένου να τύχει κοινοτικής χρηματοδότησης.

Η υπηρεσία της Επιτροπής που έχει αναλάβει τη διαχείριση της παρούσας πρόσκλησης υποβολής προτάσεων είναι η διοικητική μονάδα «Παροχή υποστήριξης σε οπτικοακουστικά περιεχόμενα» της γενικής διεύθυνσης EAC-Εκπαίδευση και Πολιτισμός.

Οι ευρωπαϊκές εταιρείες που επιθυμούν να απαντήσουν στην παρούσα πρόσκληση υποβολής προσφορών και να λάβουν το έγγραφο «Κατευθυντήριες γραμμές για την υποβολή προτάσεων με σκοπό τη χορήγηση χρηματοδοτικής ενίσχυσης στον τομέα της διανομής – υποστήριξη για την τηλεοπτική μετάδοση ευρωπαϊκών οπτικοακουστικών έργων», πρέπει να αποστείλουν την αίτησή τους ταχυδρομικώς ή με φαξ στην ακόλουθη διεύθυνση:

Commission européenne, M. Jacques Delmoly, chef d'unité, DG EAC/C3, B100 4/20, B-1049 Bruxelles, φαξ (32-2) 299 92 14.

Η Επιτροπή αναλαμβάνει την υποχρέωση να αποστείλει στον ενδιαφερόμενο το προαναφερθέν έγγραφο εντός δύο ημερών από την παραλαβή της αίτησής του.

Οι προθεσμίες για την κατάθεση των προτάσεων στην προαναφερόμενη διεύθυνση είναι οι εξής:

— 17 Φεβρουαρίου 2004

— 16 Ιουνίου 2004

— 3 Νοεμβρίου 2004.

Ανακοίνωση πρόσκλησης υποβολής προτάσεων
Πρόγραμμα εταιρικής σχέσης για τη δημιουργία θεσμών TACIS
EuropeAid/117824/C/G/Multi
(2003/C 315/09)

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζητά να υποβληθούν προτάσεις σε ότι αφορά τους ακόλουθους τομείς συνεργασίας: τοπική οικονομική ανάπτυξη, κοινωνική ανάπτυξη και διοικητική μεταρρύθμιση στη Ρωσική Ομοσπονδία, την Ουκρανία, τη Μολδαβία, το Καζακστάν, τη Κιργισία, το Τατζικιστάν και το Ουζμπεκιστάν, με χρηματοοικονομική βοήθεια από το ΠΕΣΔΘ του TACIS (Πρόγραμμα εταιρικής σχέσης για τη δημιουργία θεσμών) των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Η ανάθεση των συμβάσεων γίνεται με την επιφύλαξη της υπογραφής του Χρηματοδοτικού Μνημονίου για προγράμματα δράσης του 2003.

Ο πλήρης οδηγός για τους υποψηφίους διατίθεται προς ενημέρωση στον ακόλουθο ιστότοπο:

<http://europa.eu.int/comm/europeaid/cgi/frame12.pl>

Η προθεσμία υποβολής προτάσεων λήγει την Τετάρτη 14 Απριλίου 2004, στις 4 μμ, ώρα Κεντρικής Ευρώπης.
