

## KOMISSIO

## KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 16 päivänä kesäkuuta 2004,

**Belgian, Saksan ja Alankomaiden ilmoittamista tuista propeeniputkijohdon rakentamiseen  
Rotterdam, Antwerpenin ja Ruhrin alueen välille**

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

(tiedoksiannettu numerolla K(2004) 2031)

(Ainoastaan hollannin-, ranskan- ja saksankieliset tekstit ovat todistusvoimaiset)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2005/170/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 88 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa<sup>(1)</sup> ja ottanut huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

### 1. MENETTELY

(1) Komissio on ollut syksystä 2002 epävirallisesti yhteydessä Saksan ja Alankomaiden viranomaisiin saadakseen tietoja valtiontuista, jotka aiotaan myöntää propeeniputkijohdon rakennushankkeen Saksassa ja Alankomaissa toteutettaviin osuuksiin. Komissio otti yhteyttä Saksaan 13 päivänä helmikuuta 2002 päivättyllä kirjeellä, johon Saksa vastasi 27 päivänä maaliskuuta 2003 päivättyllä kirjeellä. Komissio on ollut sittemmin epävirallisesti yh-

teydessä myös Belgian viranomaisiin. Euroopan petroke-mian teollisuuden tuottajajärjestö (L'association des producteurs pétrochimiques européens, APPE) toimitti komissiolle 15 päivänä toukokuuta 2003 päivättyllä kirjeellä selvityksen kyseisen hankkeen tueksi. Saksan, Alankomaiden ja Belgian viranomaiset ilmoittivat komissiolle 24 päivänä heinäkuuta 2003, 4 päivänä syyskuuta 2003 ja 16 päivänä lokakuuta 2003 päivätyillä kirjeillä tuista, jotka ne aikoivat myöntää alueellaan toteutettaviin osuuksiin hankkeesta. Kirjeet kirjattiin viitteillä N 355/03, N 400/03 ja N 473/03.

(2) Komissio pyysi Saksalta lisätietoja 27 päivänä elokuuta 2003 päivättyllä kirjeellä, johon Saksa vastasi 6, 15 ja 28 päivänä lokakuuta 2003 päivättyillä kirjeillä.

(3) Komissio aloitti 11 päivänä marraskuuta 2003 tehdyllä päätöksellään K(2003) 4080 perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn, joka koskee sille ilmoitettuja toimenpiteitä. Komissio antoi jo samana päivänä päätöksensä tiedoksi Saksalle, Alankomaille ja Belgialle. Kyseiset menettelyt on kirjattu viitteillä C 67/03 (Saksa), C 68/03 (Alankomaat) ja C 69/03 (Belgia). Saksa, Alankomaat ja Belgia esittivät 12, 18 ja 22 päivänä joulukuuta 2003 päivättyillä kirjeillä huomautuksensa kyseisestä päätöksestä. Komissio pyysi lisätietoja 23 päivänä tammikuuta 2004 päivättyillä kirjeillä, joihin kyseiset jäsenvaltiot vastasivat 20 päivänä helmikuuta 2004, 27 päivänä helmikuuta 2004 ja 2 päivänä maaliskuuta 2004 päivättyillä kirjeillä.

<sup>(1)</sup> EUVL C 315, 24.12.2003, s. 7.

- (4) Komission päätös on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* <sup>(2)</sup>. Komissio on saanut huomautuksia kolmelta asianomaiselta ja antanut huomautukset tiedoksi Saksalle, Alankomaille ja Belgialle. Nämä ottivat kantaa huomautuksiin 5, 11 ja 29 päivänä maaliskuuta 2004 päivätyillä kirjeillä. Lisäksi ne lähettivät komissiolle lisätietoja 25 päivänä toukokuuta 2004 ja 4 päivänä kesäkuuta 2004 päivätyillä kirjeillä.

## 2. YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS KYSEISISTÄ TOIMENPITEISTÄ

### 2.1 Yleistiedot ja tuensaaja

#### 2.1.1 Propeeni ja propeenin kuljetus

- (5) Öljyn johdannaistuotetta propeenia käytetään polymeerien tuotantoon. Polymeereja puolestaan käytetään muovien valmistukseen. Länsi-Euroopassa noin 70 prosenttia propeenin kokonaistuotannosta tuotetaan eteenin valmistusprosessin sivutuotteina. Propeenin tuotantoyksiköiden sijoituspaikka määräytyy sen vuoksi usein eteenin markkina-alueiden mukaan. Länsi-Euroopan propeenimarkkinoiden arvioitu koko vuonna 2001 oli yhteensä 14,7 miljoonaa tonnia, josta puolet käytetään alueella, jolle aiotaan kuljettaa propeenia tuen kohteena olevaa putkijohtoa pitkin. Arviot propeenimarkkinoiden kasvusta tulevien vuosien aikana vaihtelevat 3,7 prosentista 4,0 prosenttiin. Eteenimarkkinoiden kasvu on selkeästi hitaampaa jääden noin 2 prosenttiin.
- (6) Rotterdamin, Antwerpenin ja Kölnin muodostamalle kolmionmuotoiselle alueelle saapuu tällä hetkellä vuosittain noin 550 proomua (joista kunkin kuljetuskapasiteetti on 1 500 tonnia) ja 4 800 säiliövaunua (joista kunkin kuljetuskapasiteetti on 50 tonnia). On odotettavissa, että alueelle syntyy vuonna 2010 noin 1,7 miljoonan tonnin propeenivaje. Kemikaalialan rakenteellisen kehityksen vaikutuksesta putkijohdolla on tarkoitus kuljettaa vuoteen 2010 mennessä 2,5 miljoonaa tonnia propeenia.
- (7) Luvut poikkeavat hieman tästä, kun tarkastellaan pelkästään Rotterdamista Etelä-Limburgiin ja Ruhrin alueelle suuntautuvia kuljetuksia. Kuljetetun propeenin määrä vuonna 1997 oli 93,4 miljoonaa tonnia/kilometri. Tästä määrästä noin 4 miljoonaa tonnia kuljetettiin rautateitse ja noin 89,4 miljoonaa tonnia proomuilla. Ruhrin alueelle on tarkoitus kuljettaa vuodesta 2010 vuosittain noin 1,5 miljoonaa tonnia eli 750 proomulastillista propeenia.

Rotterdamista Etelä-Limburgiin kuljetettavan propeenin vuotuinen kokonaismäärä arvioidaan noin 180 000 tonniksi eli 900 säiliövaunulastilliseksi ja 70 proomulastilliseksi vuotta kohden.

#### 2.1.2 Tuensaaja

- (8) Tuensaaja on kemikaalialan yritysten yhteenliittymä European Pipeline Company BV (EPC), jonka edeltäjä oli European Pipeline Development Company (EPDC). Yhteenliittymän osakkaat ovat 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 ja SABIC Europe. Yhteenliittymä omistaa alankomaalaiset omaisuuserät, 100 prosenttia belgialaisesta omaisuudenhoitoyhtiöstä EPDC Flanders NV:stä ja 49,9 prosenttia saksalaisesta omaisuudenhoitoyhtiöstä Propylenpipeline Ruhr GmbH:sta (PRG). <sup>(3)</sup> Landesentwicklungsgesellschaft Nordrhein-Westfalen (LEG) -yhtiö <sup>(4)</sup> omistaa loput eli 50,1 prosenttia PRG:n osakkeista; sillä ei kuitenkaan ole PRG:hen nähden pääomaosakkuutensa lisäksi muita rahoituslaitoksia. EPC sekä belgialainen ja saksalainen omaisuudenhoitoyhtiö ovat perustaneet yhdessä European Pipeline Administration Company -yhteisyrityksen (EPAC), joka vastaa koko putkijohdon hallinnoinnista.

#### 2.1.3 Putkijohdohanke

- (9) Ilmoitukset koskevat putkijohdtoa, joka rakennetaan propeenin kuljettamiseksi Rotterdamista Antwerpenin, Tessenderloon, Geleenin ja Kölnin kautta Ruhrin alueella sijaitsevaan Oberhauseniin. Putkijohdoverkoston pituus tulee olemaan noin 520 kilometriä. Yhdeksään osuuteen jakautuvan putkijohdon kulkureitti noudattelee mahdollisimman tarkoin nykyisten eteeniputkien reittejä. Saksan tekemä ilmoitus koskee vain Saksan ja Alankomaiden väliseltä rajalta Kölnin kautta Oberhauseniin kulkevaa osuutta putkijohdosta ("Pilot 2"). Alankomaiden rajalta alkava Ruhrin alueen pohjoisosan kattava alue muodostaa toisen putkijohd-osuuden ("Pilot 1"). Putkijohdtoon tehtävän investoinnin lisäksi rakennetaan uutta varastointikapasiteettia alankomaalaisiin ja belgialaisiin satamiin sekä Saksassa sijaitsevaan Duisburgiin. Tuensaaja toteuttaa tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnista 27 päivänä kesäkuuta 1985 annetun neuvoston direktiivin 85/337/ETY <sup>(5)</sup> mukaisen arvioinnin putkijohdon ympäristövaikutuksista.

<sup>(3)</sup> Omaisuuserät kuuluvat seuraaville yhtiöille, joiden osakkaiden vastuu on rajoitettu: EPDC NL CV, EPDC BE CV ja PRG GmbH & CoKG. Näiden osakkaat ovat EPDC NL BV, EPDC BE BV ja PRG GmbH.

<sup>(4)</sup> Nordrhein-Westfalenin osavaltio omistaa 68,15 prosenttia LEG:n osakkeista, WestLB 22,25 prosenttia, ja loput ovat yksityisten osakkaiden hallussa.

<sup>(5)</sup> EYVL L 175, 5.7.1985, s. 40. Direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2003/35/EY (EUVL L 156, 25.6.2003, s. 17).

<sup>(2)</sup> Ks. alaviite 1.

- (10) Kokonaisinvestointikustannukset ovat 148,5 miljoonaa euroa, kuten taulukosta 1 ilmenee <sup>(6)</sup>.

Taulukko 1

## Kokonaisinvestointikustannukset

(miljoonaa euroa)	
Osuus	Investointikustannukset
Saksa, "Pilot 2"	67,134
Alankomaat	26,0
Belgia	55,4
Yhteensä	148,5

- (11) Putkijohtoa hallinnoidaan yhteiskäyttöä ("open access/common carrier") ja rajoitettua voittoa koskevien periaatteiden mukaisesti. Kenellä tahansa tuottajalla tai käyttäjällä on halutessaan syrjimätön käyttöoikeus putkijohdossa. Putkijohdon kapasiteetin on tarkoitus riittää vastaamaan odotettavissa olevaan kasvuun 20 seuraavan vuoden ajan. Kuljetusmaksut ovat samat kaikille käyttäjille riippumatta siitä, onko kyse osakkaista. Maksut perustuvat niiden osuuksien lukumäärään, joiden kautta kuljetus tapahtuu.

- (12) Maksut vahvistetaan avoimesti rautatie- ja sisävesikuljetuksiin sovellettavia maksuja vastaavalle tasolle. Vuosiksi 2006–2008 [...] <sup>(\*)</sup>. Määrään perustuvia alennuksia ei myönnetä. Maksujen pitämiseksi ajan tasalla eri kuljetustavoista laaditaan tutkimus kahden vuoden välein.

- (13) Urakka- ja palveluhankintojen osalta EPAC:n ja PRG:n on noudatettava yhteisön ja jäsenvaltioiden tasolla tehtävistä julkisista hankinnoista annetun lainsäädännön mukaisia hankintamenettelyitä.

## 2.1.4 Tuet

- (14) Saksa aikoo myöntää alueelleen sijoittuvaan putkijohdossa osuuteen ("Pilot 2") suoran avustuksen, jonka osuus tavanomaisen tuottoasteen perusteella lasketusta alijäämästä ("unrentierlichen investiven Kosten") on 80 prosenttia, kuitenkin enintään 50 prosenttia kokonaisinvestointikustannuksista. Tukikelpoisia kustannuksia ovat investointikustannukset, jotka kattavat putkijohdon suunnittelun, rakentamisen ja ensimmäisen täytön. Kyseisistä kustannuksista vähennetään diskontatuista kassavirroista laaditun analyysin perusteella laskettavat tulojen ylijäämät ensimmäisten 15 vuoden ajalta. Tuen määrä on 18 682 000 euroa. Saksan viranomaisten komissiolle toi-

mittaman laskelman mukaan hankkeen sisäinen tuottoaste nousee tuen ansiosta 25 vuoden kuluessa 5,6 prosenttiin.

- (15) Alankomaat aikoo myöntää hankkeeseen 4 miljoonan euron avustuksen. Kyseinen määrä on välttämätön, jotta hankkeen Alankomaihin sijoittuvan osuuden tuotto saataisiin nostettua teollisuutta edustavien hankekumppaneiden kannalta hyväksyttävälle tasolle. Saksan ja Alankomaiden myöntämät tuet ovat tapauskohtaisia eivätkä perustu tiettyyn tukiohjelmaan.

- (16) Belgia aikoo myöntää hankkeeseen 2 919 480 euron suoran avustuksen ja viisi vuotta voimassa olevan vapautuksen kiinteistöveroista, josta saatava etu arvioidaan 766 000 euroksi. Belgian osalta kokonaisinvestointikustannukset arvioidaan 55,4 miljoonaksi euroksi, josta Belgian viranomaiset katsovat tukikelpoisiksi 40 885 000 euroa. Kun tästä on vähennetty toiminnasta saatava 16 556 000 euron tuotto <sup>(7)</sup>, tukikelpoiseksi määräksi saadaan 24 329 000 euroa. Belgian viranomaiset katsovat, että tuki myönnetään komission hyväksymän valtiontukiohjelman <sup>(8)</sup> puitteissa. Kyseisen ohjelman mukainen tuki-intensiteetti tämällyyppiseen investointiin on 12 prosenttia, joka vastaa 2 919 480 euron tukimäärää. Ohjelmasta ei voida myöntää tukea kustannuksiin, jotka liittyvät yleiseen tutkimustoimintaan, maanhankintaan ja provisioihin.

- (17) Belgia on antanut ilmoituksen kyseisestä tuesta taatakseen oikeusvarmuuden ja toimittakseen komissiolle investointihanketta koskevan yhteenvetotaulukon, jossa ilmoitetaan tuen kokonaismäärä.

- (18) Kaikki kolme jäsenvaltiota ovat asettaneet tukien myöntämisen ehdoksi yhteiskäyttö- ja syrjimättömyysperiaatteiden noudattamisen 25 vuoden eli putkijohdon taloudellisen elinkaaren ajan. Kyseisten periaatteiden noudattamisesta määrätään EPMC:n perussäännössä. Tämän 25 vuoden jakson päätyttyä kyseistä perussäännön kohtaa voidaan muuttaa vain kaikkien osallistujien yksimielisellä päätöksellä.

- (19) Lisäksi tarkasteltavana on mahdollisuus ottaa EIP:ltä laina, jolla katettaisiin 30 prosenttia hankkeen kokonaiskustannuksista. Osakkaiden oma pääomapanos olisi 8 miljoonaa euroa. Rahoituksen loppuosasta vastaisivat pankit. Osakkaiden olisi otettava vastatakseen myös ensimmäisten toimintavuosien tappiot, eli noin 38 miljoonaa euroa vuoteen 2008 mennessä (noin 18 miljoonaa euroa korkojen ja verojen jälkeen).

<sup>(6)</sup> "Pilot 1:n" investointikustannukset ovat 50,5 miljoonaa euroa. Tähän osuuteen hankkeesta myönnetään tukea noin 25 miljoonaa euroa.

<sup>(\*)</sup> Luottamuksellinen tieto.

<sup>(7)</sup> Toiminnasta saatava tuotto on nettotuotos, josta vähennetään investoinneista tehtävät poistot ja maksettavat korot.

<sup>(8)</sup> Flanderin alueen talouskasvusta annettu asetus, N 40/99 (EYVL C 284, 7.10.2000, s. 8) ja N 223/93 (EYVL C 282, 20.10.1993, s. 4).

## 2.1.5 Euroopan olefiiniputkijohdotverkoston laajentaminen

- (20) APPE on toimittanut komissiolle selvityksen olefiiniputkijohdotverkoston laajentamishankkeesta, johon tässä tarkasteltavana oleva putkijohdotohanke sisältyy<sup>(9)</sup>. Euroopassa on tällä hetkellä viisi erillistä eteeninkuljetusjärjestelmää, joita ei ole liitetty toisiinsa kattavan verkoston luomiseksi ja joihin on liitetty vain noin 50 prosenttia kokonaiskapasiteetista. Benelux-maiden läheisyydessä toimii useita erillisiä propeenin kuljetusjärjestelmiä. Olefiiniverkoston tarkoituksena on liittää eri järjestelmät toisiinsa ja laajentaa niitä. Selvitykseen sisältyy useita karttoja, joissa kuvataan meneillään tai suunnitteluvaiheessa olevia putkijohdotojen rakennushankkeita kokonaisverkoston toteuttamiseksi.

## 2.2 Saksan, Alankomaiden ja Belgian viranomaisten esittämät perustelut tuen myöntämiselle

- (21) Hanketta perustellaan ympäristöön, kuljetusturvallisuuteen ja teollisuuspolitiikkaan liittyvillä näkökohdilla.

## 2.2.1 Hankkeen myönteiset ympäristövaikutukset

- (22) Propeenikuljetusten odotetaan lisääntyvän voimakkaasti, mikä puolestaan kasvattaa laiva- ja säiliöautokuljetuskapasiteettiin kohdistuvaa painetta. Putkijohdoton tarkoituksena on keventää tätä painetta ja ehkäistä kuljetusten pullonkaulat. Liikenneuhkia voitaisiin vähentää huomattavasti putkijohdoton ansiosta.
- (23) Taulukossa 2 esitetään perinteisten kuljetustapojen ja putkijohdotokuljetusten päästöt.

Taulukko 2

## Päästöt

	Yksiköt	Rautatiet	Proomut	Yhteensä	Putkijohdot	Delta
Kuormat	Tekm	7 100 000	158 200 000	165 300 000	165 300 000	
CO <sub>2</sub>	kg/tekm	312	6 960	7 237	4 496	2 741
NO <sub>x</sub>	kg/tekm	1,99	124	126	5,12	121
CO	kg/tekm	0,14	6,33	6,47	0,5	5,97
VOC	kg/tekm	0,07	6,33	6,4	0,17	6,23
SO <sub>2</sub>	kg/tekm	0,14	9,49	9,63	2,15	7,48

- (24) Päästöjä vähentäisi lisäksi se, että putkijohdot mahdollistaisi investoinnit uusiin sijaintipaikkoihin, joilla tarvitaan vähemmän olefiinikuljetuksia.

## 2.2.2 Kuljetusturvallisuus ja liikenneuhkat

- (25) Putkijohdot mahdollistaisi kuljetusturvallisuuden tuntuvan parantamisen. Propeeni kuuluu korkeimpaan riskiluokkaan. Jos putkijohdot ei rakenneta, propeenimarkkinoiden kasvu lisää jatkossa huomattavasti propeenin muiden kuljetustapojen käyttöä sekä pahentaa niihin liittyviä turvallisuus- ja ruuhkaongelmia.
- (26) Alankomaissa ollaan huolissaan erityisesti proomu- ja rautatiekuljetuksista. Rautatiekuljetusten lisääminen pahentaisi radan turvallisuusongelmia ja propeenin uudelleenlastaukseen liittyviä ongelmia. Tätä riskiä voitaisiin kuitenkin pienentää putkijohdoton ansiosta, sillä se vähentäisi tarvetta rautatieasemilla toteutettavaan raidejärjestelyihin ja propeenin uudelleenlastaukseen. Yksi riskialteimmista etapeista Rotterdamin ja Geleenin välisellä rataosuudella lienee Venlon asema. Ongelman ratkaiseminen edellyttäisi aseman siirtämistä, josta aiheutuisi noin 134 miljoonan euron kustannukset. Putkijohdot kuitenkin vähentää tarvetta aseman siirtämiseen.

(27) Alankomaat on arvioinut avustuksen välittömän yhteiskunnallisen tuottoasteen (liikenneturvallisuus sekä päästöjen ja melun väheneminen) 12 prosentiksi.

## 2.2.3 Teollisuuspolitiikka ja työllisyysnäkökohdat

- (28) Putkijohdotolla olisi suuri strateginen merkitys kyseisen alueen kemianteollisuuden elinkelpoisuuden kannalta. Vuonna 1998 toteutetun tutkimuksen mukaan asianmukaisten infrastruktuurien puute heikentää eniten alan kilpailukykyä. Tilanne on toisenlainen Yhdysvalloissa, jossa on kattava infrastruktuuriverkosto. Putkijohdot lisääisi huomattavasti kuljetusten joustavuutta, sillä se toimii samalla propeenin varastointipaikkana, joka on välittömästi kaikkien käyttäjien ulottuvilla. Putkijohdot lisääisi myös propeenin toimitusvarmuutta, jota höyrykrakkerilaitoksessa ilmenevät tuotantohäiriöt heikentävät.

<sup>(9)</sup> The Development of a European Olefins Pipelines Network and Its Benefits (Euroopan olefiiniputkijohdotverkoston kehittäminen ja siitä saatava hyöty), toukokuu 2003. Ks. <http://www.petrochemistry.net/templates/shwPressroom.asp?TID=4&SNID=16>

(29) Saksassa sijaitsevan Emscher–Lippen alueen kemiallisten raaka-aineiden tuotantolaitokset työllistivät vuonna 1999 yhteensä 5 233 henkilöä. Työpaikoista noin 1 906 liittyy välittömästi propeenipohjaisten tuotteiden tuotantoon (1 506 raaka-ainetuotantoon ja 400 muovin jalostukseen). Ilman propeenikuljetuksiin käytettävää putkijohtoa alueen kapasiteetista olisi käytössä enintään 50 prosenttia. Putkijohdon vaikutusta Emscher–Lippen alueen työpaikkojen määrään arvioidaan asiantuntijalausunnossa. Lausunnon mukaan raaka-aineteollisuudessa syntyisi hankkeen myötä 658 uutta työpaikkaa vuoteen 2010 mennessä ottamatta huomioon kerrannaisvaikutuksia. Integroituihin tuotantolaitoksiin puolestaan syntyisi 2 697 työpaikkaa. Vaikka absoluuttisina lukuina ilmaistu työpaikkojen määrä alenisi joka tapauksessa, putkijohto hidastaisi tätä kehitystä.

(30) Etelä-Limburgissa kemianteollisuus työllisti vuonna 2002 noin 9 740 henkilöä. Näistä 500–550 työskentelee propeenituotannon alalla ja polypropeenista johdettujen tuotteiden tuotannon ja jalostuksen alalla.

### 3. SYYT PERUSTAMISSOPIMUKSEN 88 ARTIKLAN 2 KOHDAN MUKAISEN MENETTELYN ALOITTAMISEEN

(31) Perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn aloittamista koskevassa komission päätöksessä selvitetään syyt, joiden perusteella tarkasteltavana olevat toimenpiteet olisi katsottava perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuiksi valtiontueiksi, ja esitetään epäilyjä siitä, voidaanko tukien katsoa olevan perustamissopimuksen mukaisia. Kyseiset tuet eivät kuulu valtiontuesta ympäristönsuojelulle annettujen yhteisön suuntaviivojen<sup>(10)</sup> (jäljempänä 'ympäristötukea koskevat suuntaviivat'), alueellisia valtiontukea koskevien suuntaviivojen<sup>(11)</sup> eivätkä muiden komission antamien suuntaviivojen ja puitteiden soveltamisalaan. Tarkasteltavana oleva asia eroaa lisäksi muista liikenneinfrastruktuurihankkeisiin myönnettyistä tuista, jotka komissio on hyväksynyt. Valtiontukien arviointiin sovellettavien yleisperusteiden osalta komissio toteaa, ettei ole selvää, onko koko tukimäärän myöntäminen välttämätöntä ja ovatko tuet oikeasuhteisia. Osa nykyisistä putkijohdoista on rahoitettu kokonaan yksityisin varoin. Lisäksi tuki-intensiteetit vaihtelevat hankkeen eri osissa; intensiteetti on suhteellisen korkea erityisesti Saksaan sijoittuvassa osassa. Myös tuotolaskelmien perustana käytettyihin oletuksiin liittyy joitakin kysymyksiä. Komissio pohtii lisäksi, voivatko tuet aiheuttaa perusteettomia kilpailun vääristymiä erityisesti hankkeeseen suoraan osallistuvien kemianteollisuusyritysten sekä muiden kemianteollisuudessa ja siihen liittyvillä aloilla toimivien yritysten välillä samoin kuin kyseisen alueen kemianteollisuuden ja yhteisön muiden alueiden kemianteollisuuden välillä.

<sup>(10)</sup> EYVL C 37, 3.2.2001, s. 3.

<sup>(11)</sup> EYVL C 74, 10.3.1998, s. 9.

### 4. ASIANOMAISTEN HUOMAUTUKSET

(32) Komissio on saanut huomautuksia Deutsche Bahnilta ja kahdelta kilpailevalta kemianteollisuusyritykseltä.

(33) Deutsche Bahn antaa huomautuksissaan tukensa komission esittämälle analyysille ja ilmoittaa katsovansa, että tuki vahingoittaa sen etuja, sillä rautatiekuljetusten korvaaminen putkijohtokuljetuksilla alentaa sen vuotuista liikevaihtoa noin 13 miljoonalla eurolla. Deutsche Bahnin liikevaihtoa voi lisäksi alentaa myös se, jos Ruhrin alueen asiakkaat päättävät irtisanoa toimitussopimuksensa Etelä-Saksassa sijaitsevien propeenituotantolaitosten kanssa. Deutsche Bahn mainitsee huomautuksissaan useita esimerkkejä putkijohtojen rakentamisesta aiheutuneista liikevaihtotappioista.

(34) Ensimmäinen kilpailija ilmoittaa kannattavansa olefiinikuljetuksiin käytettävän putkijohtoinfrastruktuurin kehittämistä Eurooppaan mutta toteaa, ettei ole vakuuttunut siitä, onko hankkeeseen myönnetylle tuelle riittäviä perusteita. Putkijohtoa käytetään ensiksikin vain polymeerien tuotannossa käytettävän propeenilaadun kuljetuksiin eikä sitä pitkin kuljeteta kemiallisia eikä jalostamolaatuja, joiden propeenipitoisuus on pienempi. Polymeerilaadun osuus kokonaisuuskokoista on vain 60 prosenttia. Voidakseen käyttää uutta putkijohtoa kemiallisen laadun tuottajien on tehtävä huomattavia investointeja tuotetensa laadun nostamiseksi polymeerilaatua vastaavalle tasolle. Toiseksi kemianteollisuuden heikkoa kilpailukykyä ei voida perustella propeenikuljetuksiin käytettävän putkijohtoverkoston puuttumisella Euroopasta, sillä kuljetusmaksut ovat samaa luokkaa kuin muita kuljetustapoja käytettäessä. Koska putkijohto kilpailee muiden kuljetustapojen kanssa, tuki vääristää kilpailua suhteessa yrityksiin, jotka investoivat jo nyt huomattavia summia sijoituspaikkojen valintaan, aallonmurtajiin jne. Kolmanneksi proomu- ja rautatiekuljetusten myönteisistä ympäristövaikutuksista on myös saatu näyttöä. Neljänneksi putkijohto voi johtaa Benelux-maiden rannikkoalueiden sijoituspaikkoihin tehtävien investointien siirtämiseen esimerkiksi Saksaan.

(35) Toinen kilpailija myöntää, että kevyiden hiilivetyjen kuljettaminen putkijohtoja pitkin on tehokasta ja turvallista ja että hyvä infrastruktuuri lisää investointeja ja työpaikkoja putkijohdon toisiinsa liittämällä alueilla. Se huomauttaa kuitenkin, että lännestä itään kuljetettavan propeenin nykyinen menekki ei ole riittävä peruste putkijohdon rakennushankkeeseen tehtävälle investoinnille. Jotta tuki voitaisiin katsoa oikeutetuksi, putkijohdon molemmissa päissä tarvitaan propeenimäärien lisäystä: propeenikulutuksen kasvua Alankomaiden Limburgissa

ja putkijohdon Saksan osuuden alueella sekä propeenituotannon kasvua rannikkoalueella. SABIC on kuitenkin ilmoittanut aikovansa laajentaa Alankomaiden Limburgissa sijaitsevaa krakkeria, mikä vähentäisi propeenikuljetuksia Antwerpenin, Rotterdamin ja Amsterdamin suunnalta (ARA-alueelta) putkijohdon itäiseen osioon. Putkijohdon käyttö jäisi liian vähäiseksi ilman ARA-alueella propeenin tuotantoon tehtäviä investointeja.

## 5. SAKSAN, ALANKOMAIDEN JA BELGIAN HUOMAUTUKSET

### 5.1 Saksan, Alankomaiden ja Belgian yhteiset huomautukset

- (36) Kaikki kolme jäsenvaltiota vahvistavat, että kyse on ympäristön, kuljetusturvallisuuden ja teollisuuspolitiikan kannalta erittäin tärkeästä hankkeesta. Ne korostavat, että putkijohdon hallinnoinnissa noudatetaan vapaan käyttöoikeuden, syrjimättömyyden ja yleisen kuljetuspalvelun (common carrier) periaatteita.
- (37) Tuensaajia ei voitu valita tarjouskilpailulla, sillä eräät petrokemian alan yritykset osallistuvat hankkeeseen suoraan joidenkin nykyisten putkijohdotuotteiden omistajina. Tarjouskilpailun järjestäminen olisi ollut myös taloudellisesti kannattamatonta. Kilpailunvääristymät ovat tarkasteltavana olevassa tapauksessa poissuljettuja, sillä mikä tahansa yritys voi liittyä yhteenliittymän osakkaaksi.

### 5.2 Saksan huomautukset

- (38) Saksa painottaa sitä seikkaa, että julkinen tuki ei ole valtiontukea, sillä yksikään yritys ei saa siitä valikoivaa etua. Putkijohdot on katsottava liikenneinfrastruktuuriksi muiden samankaltaisten hankkeiden tavoin, kuten aiemmissa komission päätöksissä<sup>(12)</sup> todetaan. Hanke on käynnistetty ympäristö- ja teollisuuspoliittisista syistä. Tuki ei perustu pelkästään yksityiseen aloitteeseen. Myös se, että muita kuljetustapoja (sisävesi- ja rautatiekuljetuksia) on rahoitettu julkisin varoin, on otettu huomioon tukipäätöksessä.
- (39) Saksa katsoo lisäksi, että hankkeen tarkoituksena on organisoida propeenikuljetukset eri kuljetustapojen mukaan.

<sup>(12)</sup> Erityisesti asiat N 517/98, Yhdistynyt kuningaskunta – tuki Etelä-Walesin Euroopan rautatietavaraliikenteen terminaalille, Yhdistynyt kuningaskunta (EYVL C 81, 24.3.1999, s. 8), N 121/99, Itävalta – tuki yhdistettyjen kuljetusten käytön lisäämiseksi (EYVL C 245, 28.8.1999, s. 2), N 208/00, Alankomaat – julkisten sisämaan terminaalien tukijärjestelmä (EYVL C 315, 4.11.2000, s. 22) ja N 649/01, Yhdistynyt kuningaskunta – avustus rahtiliikenteen infrastruktuureja varten, Rosythin satamahanke (EYVL C 45, 19.2.2002, s. 2).

Tarkasteltavana oleva toimenpide kuuluu sen vuoksi perustamissopimuksen 73 artiklan soveltamisalaan.

- (40) Tuen seurauksena hankkeen sisäinen tuottoaste Saksassa olisi 5,6 prosenttia. Tuottoaste ei voi olla korkeampi, sillä jos tulot ylittävät tuottoennusteet 15 ensimmäisen toimintavuoden aikana, tuensaajalta peritään takaisin vastaava määrä varoja. Saksa korostaa, että hanke ei tuo siihen suoraan osallistuville yrityksille suhteetonta etua, sillä jokaiselle potentiaaliselle käyttäjälle tarjotaan syrjimättömän käyttöoikeuden putkijohdotuotteeseen. Lisäksi myös muiden toimialojen yritykset voivat tulla mukaan yhteenliittymään. Putkijohdot pysyy yrityksen omistuksessa 15 vuoden jälkeenkin, mikä ei kuitenkaan tuo sille etua.
- (41) Koska putkijohdot on osa Euroopan laajuista verkostoa, se ei vääristä kilpailua yhteisön muiden alueiden kemianteollisuudessa.

### 5.3 Alankomaiden huomautukset

- (42) Alankomaat huomauttaa, että Luoteis-Euroopan eteeni- ja propeeniteollisuusyritykset muuttuivat 1990-luvulla nettoviejistä nettotuojiksi erityisesti Aasian maiden suunnalta tulevan tiukan kilpailun vuoksi. Luoteis-Euroopan eteeni- ja propeenimarkkinat ovat nykyisin suljetut markkinat riippumattomien kuljetus-, varastointi- ja uudelleenlastausjärjestelmien puuttumisen vuoksi. Tuen kohteena oleva hanke voisi pakottaa alan avaamaan markkinat. Alankomaat on toimittanut komissiolle kartan, johon on merkitty esimerkkejä eri puolilla Eurooppaa sijaitsevista rannikkoalueista, joilla on mahdollisuus toimittaa jatkuvasti tai tilapäisesti propeenin putkijohdotuotteeseen.
- (43) Alankomaat muistuttaa, että se on laskenut yrityksen saavan hankkeesta 12 prosentin tuottoasteen. Alankomaiden huomautuksiin on liitetty hankkeen sisäistä tuottoastetta (6,19 prosenttia) koskeva laskelma, johon liitetyen Alankomaat huomauttaa, että myös kilpailevien kuljetustapojen tuottoasteet ovat alhaiset: tarkasteltavasta kuljetustavasta riippuen 1–8 prosenttia. Alankomaat katsoo, että tuki voitaisiin katsoa perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan b alakohdan nojalla yhteismarkkinoille soveltuvaksi tueksi, sillä kyse on Euroopan yhteistä etua koskevasta tärkeästä hankkeesta.

### 5.4 Belgian huomautukset

- (44) Belgia toteaa yleishuomautusten lisäksi, että sen ilmoittama tuki perustuu komission hyväksymään tukiohjelmaan ja että komission kanta, jonka mukaan tarkasteltavana oleva tuki ei kuuluisi ympäristötukea koskevien suuntaviivojen soveltamisalaan, on ristiriidassa komission Belgian tukiohjelman soveltamisesta aiemmin laatiman arvioinnin kanssa.

### 5.5 Kommentit asianomaisten huomautuksista

- (45) Vastauksessaan Deutsche Bahnin huomautuksiin Alankomaat, Belgia ja Saksa korostavat, että avustusta käytetään vain putkijohdoinfrastruktuuriin eikä varsinaiseen kuljetustoimintaan ja maksut vahvistetaan suhteessa kilpailevien kuljetustapojen käyttämiin maksuihin. Maksut ovat avoimia ja syrjimättömiä. Propeenin käyttäjille, jotka ovat jo investoineet sisävesi- tai rautatieliikenneinfrastruktuuriin, ei aiheudu haittaa, sillä putkijohdon käyttäjät vastaavat itse liittynsästäan putkijohdosta. Lisäksi pääosa välttämättömistä sisävesi- tai rautatiekuljetusinvestoinneista ei liity pelkästään propeenikuljetuksiin vaan ne koskevat myös muiden nesteytettyjen kaasujen kuljetusta. Myös Deutsche Bahnilla on mahdollisuus liittyä EPDC:hen. Putkijohdohankkeen onnistumisella voi olla tärkeä merkitys Deutsche Bahnille, sille se mahdollistaa propeenikuljetukset maan sisäosiin.
- (46) Ensimmäisen kilpailijan esittämien huomautusten osalta Alankomaat, Belgia ja Saksa toteavat, että polymeerien tuotantoon käytettävä propeenilaatu on ainoa kaikkiin käyttötarkoituksiin soveltuva laatu. Jalostamolaatua käytetään erittäin harvoin kemiallisissa prosesseissa, sillä sen käyttöprosessissa vapautuu runsaasti propaania, joka on käsiteltävä poistokaasuna. Jalostamolaadun ja kemiallisen laadun tuottajia on lisäksi erittäin vähän. Polymeerien tuotantoon käytettävän propeenilaadun käyttö uusissa kemiallisissa tuotantoprosesseissa lisääntyy koko ajan. Laatuksymystä on pohdittu perusteellisesti Nordrhein-Westfalenin osavaltion talousministeriön perustaman työryhmän aloitteesta. Itse asiassa putkijohdon myötä Eurooppaan avataan propeenin yhtenäismarkkinat.
- (47) Vastauksena toisen kilpailijan esittämiin huomautuksiin kyseiset jäsenvaltiot toteavat, että sekä hankkeeseen osallistuvien yritysten että riippumattomien asiantuntijoiden esittämät ennusteet osoittavat, että propeenin kysyntä tulee kasvamaan voimakkaasti tulevien vuosikymmenten aikana. Ongelmana on ennemminkin pullonkaulojen välttäminen nykyisessä kuljetuskapasiteetissa. Krakkaamoissa tuotettu propeeni, johon SABIC on ilmoittanut aikovansa investoida, on otettu huomioon putkijohdon tuottolaskelmissa. Vaikka kyseisen investoinnin toteuttaminen näyttää tällä hetkellä todennäköiseltä, se ei kuitenkaan vaikuttaisi putkijohdon tuottonäkymiin. Jos SABIC toteuttaa hankkeensa, putkijohdo on sitäkin tarpeellisempi Geleenin tuotantolaitoksen kannalta toiminnan sujuvuuden varmistamiseksi tuotannossa tai kulutuksessa ilmenevien odottamattomien häiriöiden varalta. Terneuzenissa sijaitsevia krakkaamoita ollaan lisäksi laajentamassa. Nämä vuonna 2002 käyttöön otetut krakkaamot toimit-

tavat 300 kilotonnia propeenina Antwerpenista Rotterdamiin ulottuvan alueen kuluttajille. Putkijohdo avaa täysin uusia investointinäkymiä propeenin käyttäjille toimittajien sijaintipaikasta riippumatta. Nykyiset putkijohdot ovat lisäksi muutaman suuryrityksen omistuksessa.

## 6. ARVIOINTI

### 6.1 Onko kyse perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettusta valtiontuesta?

- (48) Liikenneinfrastruktuurin rakentamiseen tai hallinnointiin myönnettävää julkista rahoitusta ei välttämättä aina ole syytä katsoa perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi tueksi. Jos tukea saava infrastruktuurin hallinnointielin harjoittaa taloudellista toimintaa, tuki voi kuitenkin tuoda sille kilpailuedun. Tarkasteltavana olevassa tapauksessa sekä EPC että sen osakkaat harjoittavat taloudellista toimintaa. Tapauksella on siten tältä kannalta tarkasteltuna monia yhtymäkohtia lentopetroliputken rakentamista Ateenaan koskeneen asian kanssa.<sup>(13)</sup> Julkinen avustus antaa yhteenliittymälle mahdollisuuden putkijohdon rakentamiseen ja käyttöön 25 vuoden ajan joutumatta vastaamaan siihen liittyvistä kokonaiskustannuksista. On otettava huomioon myös seuraavat seikat:

- a) Kyseiset jäsenvaltiot eivät ole järjestäneet avoimia tarjouskilpailuja putkijohdon rakentamista ja hoitoa varten. Niiden viranomaiset ovat ainoastaan vastanneet yksityiseen aloitteeseen.
- b) Putkijohdosta tehtävät poistot jaksottuvat 25 vuoden ajalle ja tuen myöntämiselle asetettuja edellytyksiä sovelletaan 15–25 vuoden ajan. Putkijohdo pysyy kuitenkin koko ajan omaisuudenhoitoyhtiöiden omistuksessa.
- c) Osakkuus putkijohdoyhtiössä on periaatteessa avoinna mille tahansa yritykselle, mutta käytännössä vain propeenin- ja eteenituottajat voivat osallistua suoraan hankkeeseen.

<sup>(13)</sup> Asia N 527/2002. Kyse oli 35 prosentin investointituesta putken rakentamiseen kerosiinin kuljettamiseksi mereltä Ateenan kansainväliselle lentokentälle. Putki on julkisessa omistuksessa, mutta sen hoidosta vastaa yhteenliittymä, jonka jäseniä ovat lentokenttä, Olympic Airways ja kolme öljy-yhtiötä. Komissio katsoi kyseisen tuen aluetuen suuntaviivojen nojalla yhteismarkkinoille soveltuvaksi tueksi (EUVL C 148, 25.6.2003, s. 11).

- d) Yhtiön toimintaperiaatteena on rajoitetun voiton periaate. Hankkeen Saksaan sijoittuvan osuuden sisäinen tuottoaste on tuen ansiosta 5,6 prosenttia. Maksut on kuitenkin asetettava samalle tasolle kilpailevien kuljetustapojen maksujen kanssa. Onkin mahdollista, että tuottoaste on korkeampi.
- (49) EPC saa näistä syistä hankkeesta valikoivaa etua suhteessa muihin yrityksiin, jotka olisivat voineet käynnistää vastaavan hankkeen, ja suhteessa vaihtoehtoisia kuljetuspalveluja tarjoaviin kilpailijoihin. Kyse on sen vuoksi yksityisestä aloitteesta, jota valtio tukee. Ei ole epäilystä siitä, että tuki vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Tuensajat ovat kemianteollisuuden alan suuryrityksiä, jotka toimivat poikkeuksetta maailmanmarkkinoilla. Hanke koskee lisäksi siihen osallistuvien kolmen jäsenvaltion välistä kuljetustoimintaa.
- (50) Saksa, Alankomaat ja Belgia ovat noudattaneet perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdassa määrättyä velvollisuutta ilmoittaa tuesta komissiolle. Komissio toteaa, että investoinnin kokonaiskustannukset ovat yli 25 miljoonaa euroa ja kokonaistuki ylittää 5 miljoonan euron bruttoavustusekvivalentin. Tästä seuraa, että vaikka Belgian myöntämä tuki kuuluisi hyväksytyyn tukiohjelman soveltamisalaan, siihen on sovellettava ympäristötuen suuntaviivojen 76 kohdassa määrättyä ilmoitusvelvollisuutta.
- (53) Tuen monista myönteisistä vaikutuksista huolimatta siihen ei voida soveltaa valtiontukien yhteismarkkinoille soveltuvuudesta annettuja sääntöjä, jotka komissio on joutanut 87 artiklan 2 ja 3 kohdasta. Vain pieni osa investoinnista toteutetaan tukialueilla, eivätkä kyseisten jäsenvaltioiden viranomaiset ole pyytäneet komissiota hyväksymään tukea aluetuen suuntaviivojen nojalla. Myöskään ympäristötukea koskevia suuntaviivoja ei voida soveltaa tarkasteltavaan tapaukseen. Putkijohtokuljetukset saastuvat vähemmän kuin kilpailijoiden käyttämät muut kuljetustavat, jopa vähemmän kuin rautatie- tai sisävesikuljetukset. Hanke vähentää tämän seurauksena selvästi saastumista. Komissio ei kuitenkaan periaatteessa hyväksy investointitukia, jotka vähentävät tuensajien kilpailijoiden aiheuttamaa saastumista. Komissio katsoo valtiontukien soveltuvan yhteismarkkinoille tietyin edellytyksin, kun tuensaja vähentää itse aiheuttamaansa saastumista.
- (54) Komissio on sen vuoksi arvioinut toimenpiteen suoraan perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan perusteella. Kyseisen alakohdan mukaan yhteismarkkinoille soveltuvana voidaan pitää tukea tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehityksen edistämiseen, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla. Käytettäessä putkijohtoa, johon osa rautatie-, maantie- tai sisävesikuljetuksista siirretään, harjoitetaan taloudellista toimintaa.

## 6.2 Onko kyse yhteismarkkinoille soveltuvasta tuesta?

- (51) Tuki myönnetään kuljetustoiminnan edistämiseksi. Propeenin kuljettamista putkijohtoa pitkin ei voida katsoa propeenin tuotantoprosessiin tehtäväksi mukautukseksi, sillä kyse on erillisestä palvelusta. Tästä on osoituksena se, että putkijohto rakennutetaan uusilla oikeushenkilöillä, jotka on muodostettu pelkästään propeenikuljetuspalveluiden tarjoamista varten. Vaikka EPC:n osakkaat tuottavat ja jalostavat propeenia, ne kilpailevat uutta toimintaa harjoittaessaan ensisijaisesti kuljetusmarkkinoilla.
- (52) Kyseiseen toimintaan ei kuitenkaan sovelleta perustamissopimuksen liikennettä koskevan osaston määräyksiä valtiontukien soveltuvuudesta yhteismarkkinoille. Perustamissopimuksen 73 artiklassa määrätään, että liikenteen yhteensovittamiseksi tarvittavat tuet ovat perustamissopimuksen mukaisia. Perustamissopimuksen 80 artiklassa asetetaan kuitenkin rajoituksia kyseisen osaston määräysten soveltamiselle, sillä siinä määrätään, että "tämän osaston määräyksiä sovelletaan rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen". Tästä seuraa, ettei tarkasteltavana oleva investointi kuulu 73 artiklan soveltamisalaan.
- (55) Komissio on hyväksynyt aiemmin tukien myöntämisen liikenneinfrastruktuureille, jos markkinat eivät tarjoa yritykselle kestävästä liikkuvuudesta varmistamiseksi tarvittavaa julkista liikenneinfrastruktuuria<sup>(14)</sup>. Komission hyväksymä tuki-intensiteetti järjestelmille, jotka ovat kaikkien nykyisten ja potentiaalisten käyttäjien saatavilla syrjimättömän ehdoin, on enintään 50 prosenttia hankkeen kokonaiskustannuksista. Johdanto-osan 38 kappaleessa tarkoitettujen liikenneinfrastruktuurihankkeiden tavoin putkijohtokuljetukset vähentävät päästöjä ja mahdollistavat muita kuljetustapoja turvallisemmat kuljetukset. Putkijohdon käyttöönotolla voidaan vähentää myös liikenneneruuhkia. Lisäksi komissio on Alankomaiden, Belgian ja Saksan viranomaisten kanssa yhtä mieltä siitä, että hankkeesta saatavien myönteisten ympäristö- ja teollisuuspoliittisten vaikutusten lisäksi hankkeella on tärkeä strateginen merkitys alueen kemianteollisuudelle. Hanke hyödyttää propeenin tuottajia myös yhteisön muilla alueilla, joilla on propeenin ylitarjontaa, helpottamalla kyseisen tuotannon myyntiä. Yhteismarkkinoiden muilla alueilla toimivat kilpailijat eivät ole kiistäneet menettelyn kuluessa näitä myönteisiä vaikutuksia.

<sup>(14)</sup> N 649/01, Yhdistynyt kuningaskunta – Rahtiliikenteen infrastruktuureille myönnettävät avustukset, ks. alaviite 12.



- (56) Propeenimarkkinoilla ilmenee hankkeen myötä vain vähäisiä kilpailunvääristymiä, sillä putkijohto on vapaasti kaikkien kilpailijoiden käytettävissä. Tämän periaatteen noudattaminen taataan 25 vuoden jaksolla, jolle putkijohdosta tehtävät poistot ajoittuvat. Jos mitään yllättävää ei tapahdu, putkijohdokapasiteetin odotetaan olevan riittävä pullonkaulojen välttämiseksi 20 seuraavan vuoden ajan.
- (57) Ilmoitettujen tukien voidaan katsoa olevan välttämättömiä ja oikeassa suhteessa tavoitteisiinsa. Ilman tukia investointien tuottoaste olisi liian heikko eikä hanketta toteutettaisi. On lisäksi huomattava, että tuki rajoittuu määrään, jolla voidaan varmistaa, ettei kyseisten yritysten tekemien investointien sisäinen tuottoaste ylitä tavanomaista tuottoastetta. Tarkasteltavana olevassa tapauksessa sisäinen tuottoaste olisi laskettava koko hankkeelle ("Pilot 1" mukaan luettuna) eikä sen eri osioille, sillä eri osiot liittyvät erottamattomasti toisiinsa eikä olisi loogista investoida pelkästään yhteen osioon. Jos putkijohto rakennetaan vain osittain, ennustetut propeenin kuljetusmäärät jäävät pienemmiksi, minkä vuoksi myös hankkeen sisäinen tuottoaste olisi huonompi eivätkä sen myönteiset ympäristö-, turvallisuus- ja teollisuuspoliittiset vaikutukset olisi yhtä merkittäviä. Koko hankkeen sisäinen tuottoaste on arvioitu 6,19 prosentiksi 25 vuoden jaksolla mutta jää vain 2,75 prosenttiin, jos laskelma kattaa vain 15 vuoden pituisen jakson. Ilman tukia tuottoasteet olisivat 3,80 prosenttia (25 vuotta) ja -0,24 prosenttia (15 vuotta). Laskentaperusteina käytetyt oletukset ovat todenmukaisia ja kohtuullisia riippumatta siitä, otetaanko niissä huomioon myös asianomaisten esittämät huomautukset. Myös 6,19 prosentin tuottoasteen voidaan katsoa vastaavan tämäläisyydestä hankkeesta tavanomaisesti saatavaa tuottoastetta tai olevan jopa sitä alhaisempi. Muiden Eurooppaan rakennettujen kemikaali- ja öljykuljetuksiin käytettävien putkijohtojärjestelmien sisäinen tuottoaste verojen jälkeen vaihtelee 9 ja 13 prosentin välillä lasketuna 25 vuoden jaksolta. Yhdysvaltoihin rakennettujen vastaavien järjestelmien sisäinen tuottoaste on hieman korkeampi eli 11–15 prosenttia. Voimalaitosten ja muiden vastaavien laitteistojen tuottoasteet ovat 10–13 prosenttia laskettuina lyhyemmiltä jaksoilta, esimerkiksi 15 vuodelta. Kemianteollisuus odottaa uusista tuotantolaitoksista yleensä yli 15 prosentin tuottoa, mutta niiden tuottoaste jää yleensä alhaisemmaksi (9–15 prosenttiin) tuotantolaitostyyppistä ja verojärjestelmästä riippuen. Hankkeelle laskettu sisäinen tuottoaste ylittää myös rautatiekuljetusten (1–3 prosenttia) ja maanteitse tapahtuvien irtotavarakuljetusten (3–4 prosenttia) keskimääräiset tuottoasteet mutta on verrattavissa kemikaalien sisävesikuljetusten tuottoasteisiin (7–8 prosenttia).
- (58) Hankkeeseen suoraan osallistuvien yritysten sekä muiden kemianteollisuudessa ja muilla siihen liittyvillä aloilla toimivien yritysten välisen kilpailun vääristyminen jää vähäiseksi. Putkijohto on ensinnäkin erittäin monien yritysten eikä pelkästään yhteenliittymään osallistuvien yritysten käytössä. Suuri osa kuljetettavasta propeenista käytetään integroiduissa kemianteollisuuslaitoksissa, joissa johdetut tuotteet syötetään välittömästi muiden yritysten (myös pk-yritysten) käyttämiin tuotantoprosesseihin. Toiseksi mikä tahansa yritys voi vapaasti liittyä yhteenliittymään syrjimättömin ehdoin. Se, että yhteenliittymään osallistuviin yrityksiin sovelletaan samoja ehtoja, osoittaa, ettei tuki tuo merkittävää etua yhdelle tai useammalle alan yritykselle. Ottaen huomioon rajoitetun voiton periaate sekä periaate maksujen vahvistamisesta tasolle, jolla putkijohto voi kilpailla muiden kuljetustapojen kanssa, hankkeesta saadaan etua ennemminkin joustavampien toimistusten ja propeenin välittömän saatavuuden muodossa kuin taloudellisena hyötynä.
- (59) Pitää paikkansa, että propeenintuottajat, joiden tuotteen puhtaustaso on polymeerilaatua heikompi, eivät välttämättä hyödy juurikaan putkijohdosta. Kaikki normit rajoittavat kuitenkin putkijohdon käyttöä tietyssä määrin, ja valitulla normilla voidaan varmistaa putkijohdon mahdollisimman kattava käyttö. Vaikka putkijohto voi jossain määrin heikentää laadulla käytävää kilpailua propeenintuottajien välillä, tämä vaikutus jäänee vähäiseksi, sillä useimmat kemianteollisuuden yritykset tarvitsevat teknisistä syistä polymeerilaatua eivätkä laadultaan heikompa propeenaa. Putkijohto ei estä muiden propeenilaatujen kuljettamista rautateitse ja sisävesikuljetuksina. Hankkeen tärkein myönteinen kilpailuvaikutus on toimitusten suurempi joustavuus ja polymeerilaadun muuttuminen standardilaaduksi, mikä helpottaa sellaisten käyttäjien asemaa, jotka haluavat mahdollisesti vaihtaa toimittajaa.
- (60) Valtiontuesta ympäristönsuojelulle annettujen suuntaviivojen 29 kohdan mukaan komissio voi hyväksyä investointituet, joiden avulla yritykset voivat ylittää sovellettavat yhteisön normit. Tuen osuus saa kuitenkin olla enintään 30 prosenttia brutto tukikelpoisista investointikustannuksista. Vaikka kyseiset investoinnit eivät kuulu ympäristötukia koskevien suuntaviivojen soveltamisalaan, komissio toteaa, ettei yhteisössä ole voimassa normeja, joiden nojalla yhteenliittymään osallistuvat yritykset voitaisiin velvoittaa tekemään kyseinen investointi. Tuen kokonaisuus kattaa alle 30 prosenttia kustannuksista, kun huomioon otetaan myös "Pilot 1" -hankkeeseen myönnetty tuki. On kuitenkin havaittavissa seikkoja, jotka erottavat tarkasteltavana olevan hankkeen johdanto-osan 38 kappaleessa tarkoitetuista liikenneinfrastruktuureista ja joilla voidaan perustella sitä, ettei korkeampia tuki-intensiteettejä voida tarkasteltavana olevassa tapauksessa hyväksyä. Aiemmissa päätöksissä käsiteltiin

esimerkiksi rautatie- ja sisävesiliikenteen infrastruktuurihankkeita, joilla oli tarkoitus korvata rekkakuljetuksia, eikä putkijohdokuljetuksia, joilla oli tarkoitus korvata rautatie- ja sisävesikuljetuksia. Putkijohdossa on lisäksi kyse pitkänmatkan kuljetuksiin käytettävästä infrastruktuurista eikä pelkästään määrättyssä paikassa tai rajatussa putkijohdon kulkureitin osassa käytettävästä järjestelmästä. On myös otettava huomioon, ettei kyseistä infrastruktuuria voida käyttää muiden tuotteiden kuin propeenin kuljetuksiin. Lisäksi putkijohto-operaattorit kuuluvat samalla sen tärkeimpiin käyttäjiin. Vaikka putkijohdosta saatava etu ei koostu ensisijaisesti kuljetuskustannusten alenemisesta vaan joustavammista toimituksista, putkijohto-operaattorit saavat joka tapauksessa hankkeesta merkittävää etua. Tuen kokonaismäärä vaikuttaa tämän vuoksi asianmukaiselta.

- (61) Deutsche Bahnin väite kilpailun vääristymisestä sisävesi- ja rautatiekuljetusten markkinoilla putkijohdon seurauksena pitää paikkansa. Komissio katsoo, että kilpailun vääristyminen on väistämätöntä, kun otetaan huomioon kyseisen hankkeen luonne. Komissio on hyväksynyt vastaavanlaisia vääristymiä aiemmissa liikenneinfrastruktuuriin liittyneissä asioissa sillä perusteella, että hankkeista saatavat edut ovat merkittävämpiä kuin niistä mahdollisesti aiheutuvat kilpailunvääristymät. Komissio katsoo edellä esitetyn perusteella, että hankkeesta aiheutuvat kilpailunvääristymät ovat hyväksyttäviä suhteessa siitä saataviin etuihin, ja päätelee sen vuoksi, että ilmoitetusta tuesta johtuvia kilpailunvääristymiä ei ole syytä katsoa kohtuuttomiksi.

#### 7. PÄÄTELMÄ

- (62) Saksan ilmoittama 18 682 000 euron tuki, Alankomaiden ilmoittama 4 000 000 euron tuki ja Belgian ilmoittama 3 685 480 euron tuki propeenikuljetuksiin käytet-

tävän putkijohdon rakentamiseen Rotterdamista Antwerpenin kautta Ruhren alueelle ovat perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

- (63) Kyseiset tuet soveltuvat yhteismarkkinoille seuraavien seikkojen perusteella: hanke vähentää saastepäästöjä ja liikennepuuhkia sekä parantaa kuljetusturvallisuutta, hankkeella on suuri merkitys kyseisten alueiden kemianteollisuudelle, kilpailunrajoitukset jäävät vähäisiksi rajoitettua voittoa, yhteiskäyttöä ("open access/common carrier") ja syrjimättömyyttä koskevien periaatteiden noudattamisen ansiosta ja tuki rajoitetaan määrään, jolla tavonaisen tuottoasteen ylittyminen on mahdotonta,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

#### 1 artikla

Belgian ilmoittama 3 685 480 euron tuki, Saksan ilmoittama 18 682 000 euron tuki ja Alankomaiden ilmoittama 4 000 000 euron tuki propeenikuljetuksiin käytettävän putkijohdon rakentamiseen Rotterdamista Antwerpenin kautta Ruhren alueelle ovat yhteismarkkinoille soveltuva tukea.

#### 2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Belgian kuningaskunnalle, Saksan liittotasavallalle ja Alankomaiden kuningaskunnalle.

Tehty Brysselissä 16 päivänä kesäkuuta 2004.

*Komission puolesta*

Mario MONTI

*Komission jäsen*