

Svensk utgåva

## Meddelanden och upplysningar

<u>Informationsnummer</u>	Innehållsförteckning	Sida
	I <i>Meddelanden</i>	
	<b>Kommissionen</b>	
2003/C 315/01	Eurons växelkurs .....	1
2003/C 315/02	Informationsförfarande – tekniska föreskrifter <sup>(1)</sup> .....	2
2003/C 315/03	Förteckning över produkter och producenter på Kanarieöarna för vilka den grafiska symbolen för de mest avlägset belägna regionerna får användas ( <i>Offentliggörande i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 1418/96</i> ) .....	6
2003/C 315/04	Statligt stöd – Tyskland, Nederländerna och Belgien – Stöd C 67/03 (ex N 355/03), C 68/03 (ex N 400/03) och C 69/03 (ex N 473/03) – Stöd till en propenrörledning från Rotterdam, via Antwerpen till tyska Ruhrområdet – Uppmaning att inkomma med synpunkter enligt artikel 88.2 i EG-fördraget <sup>(1)</sup> .....	7
2003/C 315/05	Tillstånd till statligt stöd enligt artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget – Fall i vilka kommissionen inte gör några invändningar .....	29
2003/C 315/06	Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration (Ärende COMP/M.3342 – TPG/JJPM/KRATON) <sup>(1)</sup> .....	32

### II *Förberedande rättsakter*

.....



Informationsnummer

Innehållsförteckning (fortsättning)

Sida

III *Upplysningar*

**Kommissionen**

2003/C 315/07	Ansökningsomgång för åtgärder inom ramen för programmet "Intelligent energi – Europa" – Ansökningsomgång TREN/DIR D/SUB/04-2003 .....	33
2003/C 315/08	MEDIA Plus (2001–2005) – Genomförande av programmet för att stimulera utveckling, distribution och marknadsföring av europeiska audiovisuella verk – Meddelande om inbjudan att lämna förslag 95/2003 – Stöd till televisionssändningar av europeiska audiovisuella verk .....	41
2003/C 315/09	Meddelande om förslagsinfordran – TACIS-partnerskapsprogrammet för institutionell uppbyggnad – EuropeAid/117824/C/G/Multi .....	42

## I

(Meddelanden)

## KOMMISSIONEN

Eurons växelkurs <sup>(1)</sup>

23 december 2003

(2003/C 315/01)

1 euro =

Valuta	Kurs	Valuta	Kurs		
USD	US-dollar	1,2392	LVL	lettisk lats	0,6664
JPY	japansk yen	133,19	MTL	maltesisk lira	0,4308
DKK	dansk krona	7,4422	PLN	polsk zloty	4,6469
GBP	pund sterling	0,7025	ROL	rumänsk leu	40 397
SEK	svensk krona	9,1036	SIT	slovensk tolar	236,83
CHF	schweizisk franc	1,5611	SKK	slovakisk koruna	41,16
ISK	isländsk krona	89,64	TRL	turkisk lira	1 771 509
NOK	norsk krona	8,3715	AUD	australisk dollar	1,6878
BGN	bulgarisk lev	1,9553	CAD	kanadensisk dollar	1,6445
CYP	cypriotiskt pund	0,58586	HKD	Hongkongdollar	9,6204
CZK	tjeckisk koruna	32,522	NZD	nyzeeländsk dollar	1,9289
EEK	estnisk krona	15,6466	SGD	singaporiensk dollar	2,1171
HUF	ungersk forint	262,63	KRW	sydkoreansk won	1 481,84
LTL	litauisk litas	3,4524	ZAR	sydafrikansk rand	8,5084

(1) Källa: Referensväxelkurs offentliggjord av Europeiska centralbanken.

### Informationsförfarande – tekniska föreskrifter

(2003/C 315/02)

(Text av betydelse för EES)

Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informations-samhällets tjänster (EGT L 204, 21.7.1998, s. 37; EGT L 217, 5.8.1998, s. 18)

Anmälningar av förslag till tekniska föreskrifter som kommissionen mottagit

Hänvisning <sup>(1)</sup>	Titel	Status quo-perioden på tre månader går ut <sup>(2)</sup>
2003/425/UK	Begränsning av den kontinuerliga doseringen av väteperoxid innehållande silverföreningar som desinfektionsmedel för dricksvatten	<sup>(3)</sup>
2003/451/NL	Tillämpningsförfordning om avdrag för energiinvestering med energilista 2004	<sup>(4)</sup>
2003/452/B	Ändring av lagprogrammet om en ändring av lagen av den 30 december 2002 om vissa skattemässiga bestämmelser om ekoskatter och ekoavdrag	<sup>(4)</sup>
2003/453/NL	Förordning utfärdad av statssekreteraren för bostadsfrågor, fysisk planering och miljö om regler för stöd på området för miljövänlig teknik (förordning om stöd för miljövänlig teknik 2004)	<sup>(4)</sup>
2003/454/NL	Förordning utfärdad av statssekreteraren för bostadsfrågor, fysisk planering och miljö om bestämmelser för anvisning av investeringar till förmån för den nederländska miljön (Förordning om anvisning av avskrivning av miljöinvesteringar på vissa villkor 2004)	<sup>(4)</sup>
2003/455/NL	Förslag till beslut av den ... om ändring av fordonsreglementet i samband med ett antal tekniska ändringar.	9.3.2004
2003/456/NL	Förordning utfärdad av statssekreteraren för bostadsfrågor, fysisk planering och miljö om regler om anvisning av investeringar till förmån för den nederländska miljön (Förordning om anvisning av miljöinvesteringsavdrag 2004)	<sup>(4)</sup>
2003/457/I	Interministeriell åtgärd om ändring av bilagor till lag nr 748 av den 19 oktober 1984 om: "Nya föreskrifter för gödningsmedel"	11.3.2004
2003/458/F	Dekret om tillämpning av artikel L 214-1 i code de la consommation (konsumentlagen) och lagen av den 2 juli 1935 om ostar och ostspecialiteter	11.3.2004
2003/459/F	Förordning om ändring av den ändrade förordningen av den 7 augusti 1997 om begränsningar av utsläppande på marknaden och användning av vissa produkter som innehåller farliga ämnen	11.3.2004
2003/460/NL	Förslag till förordning om identifiering och registrering av hästdjur (PVV) 2004	12.3.2004
2003/461/NL	Förlängning av avtalet om vitaminisering av bredbara fettprodukter	12.3.2004
2003/462/P	Förordning som godkänner lagstiftningen om navigering i laguner enligt artikel 52 av sjöfartsförordningen för fritidsbåtar, godkänd genom lagdekret nr. 329/95, av den 9 december 1995	12.3.2004

<sup>(1)</sup> År – registreringsnummer – ursprungsmedlemsstat.

<sup>(2)</sup> Period under vilken projektet inte kan antas.

<sup>(3)</sup> Ingen status quo-period, eftersom kommissionen godtagit den anmälade medlemsstatens motivering för särskild ordning.

<sup>(4)</sup> Ingen status quo-period, på grund av tekniska specifikationer eller andra krav som har att göra med skattemässiga eller finansiella åtgärder i enlighet med artikel 1.11, andra stycket, tredje strecksatsen i direktiv 98/34/EG.

<sup>(5)</sup> Informationsproceduren avslutad.

Kommissionen vill rikta uppmärksamhet mot domen av den 30 april 1996 i fallet "CIA Security" (fall C-194/94 – REG 1996 s. I-2201), i vilket domstolen fastslår att artiklarna 8 och 9 i direktiv 98/34/EG (f.d. 83/189/EEG) skall tolkas på så sätt att medborgare kan förlita sig på dem inför nationell rätt, och att den nationella domstolen måste avstå från att använda en teknisk föreskrift som inte har anmälts i enlighet med direktivet.

Denna dom är en bekräftelse av kommissionens meddelande av den 1 oktober 1986 (EGT C 245, 1.10.1986, s. 4).

Bristande kunskap om anmälningsskyldigheten medför således att berörda tekniska föreskrifter inte kan tillämpas, och kan därför inte anföras mot enskilda personer.

För mer information om anmälningsförfarandet kontakta:

Europeiska kommissionen

GD Näringsliv Unite F1

B-1049 Bryssel

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

Besök också följande sida: <http://europa.eu.int/comm/enterprise/tris/>

Ytterligare upplysningar om dessa anmälningar kan erhållas från de nationella avdelningarna vars adresser anges nedan.

**FÖRTECKNING ÖVER DE NATIONELLA MYNDIGHETER SOM HAR ANSVAR FÖR FÖRVALTNINGEN AV  
DIREKTIV 98/34/EG****BELGIEN**

BELNotif  
Qualité et Sécurité  
SPF Economie, PME, Classes moyennes et Energie  
North Gate III – 4e étage  
Boulevard du Roi Albert II/Koning Albert II-laan 16  
B-1000 Bruxelles

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

P. Descamps  
Tfn (32-2) 206 46 89  
Fax (32-2) 206 57 46  
E-post: [belnotif@mineco.fgov.be](mailto:belnotif@mineco.fgov.be)

**DANMARK**

Erhvervs- og Boligstyrelsen  
Dahlerups Pakhus  
Langelinie Allé 17  
DK-2100 København Ø

Internet: <http://www.ebst.dk>

Laila Østergren  
Tfn (45) 35 46 66 89 (direktanknytning)  
Fax (45) 35 46 62 03  
E-post: Laila Østergren – [loe@ebst.dk](mailto:loe@ebst.dk)  
Birgitte Spühler Hansen – [bsh@ebst.dk](mailto:bsh@ebst.dk)  
Gemensam e-post för meddelanden – [noti@ebst.dk](mailto:noti@ebst.dk)

**TYKSLAND**

Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit  
Referat XA2  
Scharnhorststraße 34—37  
D-10115 Berlin

Internet: <http://www.bmwa.bund.de>

Christina Jäckel  
Tfn (49) 30 20 14 63 53  
Fax (49) 30 20 14 53 79  
E-post: [infonorm@bmwa.bund.de](mailto:infonorm@bmwa.bund.de)

**GREKLAND**

Ministry of Development  
General Secretariat of Industry  
Michalacopoulou 80  
GR-115 28 Athens  
Tfn (30-210) 778 17 31  
Fax (30-210) 779 88 90

ELOT

Acharnon 313  
GR-111 45 Athens

E. Melagrakis  
Tfn (30-210) 212 03 00  
Fax (30-210) 228 62 19  
E-post: [83189in@elot.gr](mailto:83189in@elot.gr)

**SPANIEN**

Ministerio de Asuntos Exteriores  
Secretaría de Estado de Asuntos Europeos  
Direccion General de Coordinacion del Mercado Interior y otras  
Políticas Comunitarias  
Subdireccion General de Asuntos Industriales, Energéticos, de Transportes y  
Comunicaciones y de Medio Ambiente  
Padilla, 46, Planta 2ª, Despacho: 6276

E-28006 Madrid  
Esther Pérez Peláez  
Tfn (34) 913 79 84 64  
Fax (34) 913 79 84 01  
E-post: [d83-189@ue.mae.es](mailto:d83-189@ue.mae.es)

**FRANKRIKE**

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

Suzanne Piau  
Tfn (33) 153 44 97 04  
Fax (33) 153 44 98 88  
E-post: [suzanne.piau@industrie.gouv.fr](mailto:suzanne.piau@industrie.gouv.fr)

Françoise Ouvrard  
Tfn (33) 153 44 97 05  
Fax (33) 153 44 98 88  
E-post: [francoise.ouvrard@industrie.gouv.fr](mailto:francoise.ouvrard@industrie.gouv.fr)

**IRLAND**

NSAI  
Glasnevin  
Dublin 9  
Ireland  
Tony Losty  
Tfn (353-1) 807 38 80  
Fax (353-1) 807 38 38  
E-post: [lostyt@nsai.ie](mailto:lostyt@nsai.ie)

**ITALIEN**

Ministero delle Attività produttive  
Direzione generale per lo Sviluppo produttivo e la competitività  
Ispettorato tecnico dell'industria – Ufficio F1  
Via Molise 2  
I-00187 Roma

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

V. Correggia  
Tfn (39) 06 47 05 22 05  
Fax (39) 06 47 88 78 05  
E-post: [vincenzo.correggia@minindustria.it](mailto:vincenzo.correggia@minindustria.it)

E. Castiglioni  
Tfn (39) 06 47 05 26 69  
Fax (39) 06 47 88 77 48  
E-post: [enrico.castiglioni@minindustria.it](mailto:enrico.castiglioni@minindustria.it)

**LUXEMBURG**

SEE – Service de l'Énergie de l'État  
(statens energitjänst)  
34, avenue de la Porte-Neuve  
BP 10  
L-2010 Luxembourg  
J. P. Hoffmann  
Tfn (352) 469 74 61  
Fax (352) 22 25 24  
E-post: [see.direction@eg.etat.lu](mailto:see.direction@eg.etat.lu)

**NEDERLÄNDERNA**

Ministerie van Financiën  
Belastingdienst/Douane Noord  
Team bijzondere klantbehandeling  
Centrale Dienst voor In- en uitvoer  
Engelse Kamp 2  
Postbus 30003  
9700 RD Groningen  
Nederland  
Ebel Van der Heide  
Tfn (31-50) 523 21 34  
Hennie Boekema  
Tfn (31-50) 523 21 35  
Tineke Elzer  
Tfn (31-50) 523 21 33  
Fax (31-50) 523 21 59  
Gemensam e-post: Enquiry.Point@tiscali-business.nl  
Enquiry.Point2@tiscali-business.nl

**ÖSTERRIKE**

Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit  
Abteilung C2/1  
Stubenring 1  
A-1010 Wien  
Internet: <http://www.bmwa.gv.at>  
Brigitte Wikgolm  
Tfn (43-1) 711 00 58 96  
Fax (43-1) 715 96 51 eller (43-1) 712 06 80  
E-post: post@tbt.bmwa.gv.at

**PORTUGAL**

Instituto Português da Qualidade  
Rua Antonio Gião, 2  
P-2829-513 Caparica  
Internet: <http://www.ipq.pt>  
Miranda Ondina  
Tfn (351) 212 94 82 36/81 00  
Fax (351) 212 94 82 23  
E-post: MOndina@mail.ipq.pt  
Gemensam e-post: dir83189@mail.ipq.pt

**FINLAND**

Kauppa- ja teollisuusministeriö  
Besöksadress: Aleksanterinkatu 4  
FIN-00171 Helsingi  
och  
Katakatu 3  
FIN-00120 Helsingi  
Postadress:  
PO Box 32  
FIN-00023 Valtioneuvosto  
Internet: <http://www.ktm.fi>  
Heli Malinen  
Tfn (358-9) 16 06 36 27  
Fax (358-9) 16 06 46 22  
E-post: heli.malinen@ktm.fi  
Katri Amper  
Gemensam e-post: maaraykset.tekniset@ktm.fi

**SVERIGE**

Kommerskollegium  
Box 6803  
Drottninggatan 89  
S-113 86 Stockholm  
Internet: <http://www.kommers.se>  
Kerstin Carlsson  
Tfn (46-8) 690 48 82 eller (46-8) 690 48 00  
Fax (46-8) 690 48 40 eller (46-8) 30 67 59  
E-post: kerstin.carlsson@kommers.se  
Gemensam e-post: 9834@kommers.se

**STORBRIANNIEN**

Department of Trade and Industry  
Standards and Technical Regulations Directorate 2  
Bay 327  
151 Buckingham Palace Road  
London SW1 W 9SS  
Storbritannien  
Internet: <http://www.dti.gov.uk/strd>  
Philip Plumb  
Tfn (44) 20 72 15 15 64/14 88  
Fax (44) 20 72 15 15 29  
E-post: philip.plumb@dti.gsi.gov.uk  
Gemensam e-post: 98-34@dti.gov.uk

**EFTA:s övervakningsmyndighet**

EFTA Surveillance Authority  
Rue de Trèves/Trierstraat 74  
B-1040 Bruxelles  
Internet: <http://www.eftasurv.int>  
Gunnar Thor Petursson  
Tfn (32-2) 286 18 71  
Fax (32-2) 286 18 00  
E-post: DRAFTTECHREGESA@eftasurv.int

**EFTA**

Goods Unit  
EFTA Secretariat  
Rue de Trèves/Trierstraat 74  
B-1040 Bruxelles  
Internet: <http://www.efta.int>  
Kathleen Byrne  
Tfn (32-2) 286 17 34  
Fax (32-2) 286 17 42  
E-post: DRAFTTECHREGFTA@efta.int  
kathleen.byrne@efta.int

**TURKIET**

Undersecretariat of Foreign Trade  
General Directorate of Standardisation for Foreign Trade  
Inönü Bulvarı – Emek – Ankara  
Internet: <http://www.dtm.gov.tr>  
Saadettin Doğan  
Tfn (90-312) 212 88 00/20 44  
(90-312) 212 88 00/25 65  
Fax (90-312) 212 87 68  
E-post: dtsabbil@dtm.gov.tr

**Förteckning över produkter och producenter på Kanarieöarna för vilka den grafiska symbolen för de mest avlägset belägna regionerna får användas**

*(Offentliggörande i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 1418/96)*

(2003/C 315/03)

"SOCIEDAD COOPERATIVA UNEXTOMATES", med säte i Santa Cruz de Tenerife.

Dekret nr 869 av den 30.9.1999, förlängt genom dekret av den 28.7.2003 och giltigt till och med den 15.8.2004 för följande jordbruksprodukt: tomater.

"SOCIEDAD COOPERATIVA AGRÍCOLA DE RESPONSABILIDAD LIMITADA DE TASARTE", med säte i Tasarte, San Nicolás de Tolentino, Las Palmas de Gran Canaria.

Dekret av den 12.8.2003 som omfattar regleringsåren 2003–2005 för följande jordbruksprodukter: tomat, vattenmelon, purjolök, melon, mango, mandariner, blomkål, avocado, vitlök, squash, gul lök, kål, bönor, sallad, citroner, paprika, auberginer, kaktusfikon, papaya, gurka, potatis, apelsiner.

"SOCIEDAD COOPERATIVA AGRÍCOLA COSECHEROS DE TEJINA", med säte i Tejina, La Laguna.

Dekret av den 2.9.2003, som omfattar regleringsåren 2003–2005 för följande jordbruksprodukter: apelsiner, gurka, papaya, purjolök, vattenmelon, tomater, auberginer, paprika, citroner, sallad, bönor, kål, squash, avocado, blomkål, mango, meloner, jordgubbar, morötter, persikor och spenat.

"SOCIEDAD AGRARIA DE TRANSFORMACIÓN Nº 6979, BOTIJA", med säte i Las Palmas de Gran Canaria.

Dekret av den 8.8.2003, som omfattar regleringsåren 2003–2004 och 2004–2005 för följande jordbruksprodukt: gurka.

"COOPERATIVA LIMITADA DEL CAMPO EL MOLINO BLANCO DEL DOCTORAL (MOBLADOC)", med säte i Vecindario, Las Palmas de Gran Canaria.

Dekret av den 8.8.2003, som omfattar regleringsåren 2003–2004 och 2004–2005 för följande jordbruksprodukt: tomater.

---



**STATLIGT STÖD – TYSKLAND, NEDERLÄNDERNA OCH BELGIEN****Stöd C 67/03 (ex N 355/03), C 68/03 (ex N 400/03) och C 69/03 (ex N 473/03) – Stöd till en propenrörledning från Rotterdam, via Antwerpen till tyska Ruhrområdet****Uppmaning att inkomma med synpunkter enligt artikel 88.2 i EG-fördraget**

(2003/C 315/04)

(Text av betydelse för EES)

Genom den skrivelse, av den 11 november 2003 som återges på det giltiga språket på de sidor som följer på denna sammanfattning, underrättade kommissionen Tyskland, Nederländerna och Belgien om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget avseende ovannämnda stödåtgärd.

Berörda parter kan inom en månad från dagen för offentliggörandet av denna sammanfattning och den därpå följande skrivelsen inkomma med sina synpunkter. Synpunkterna skall sändas till följande adress:

Europeiska kommissionen  
Generaldirektoratet för konkurrens  
Registreringsenheten för statligt stöd  
B-1049 Bryssel  
Fax (32-2) 296 12 42

Om så inte uttryckligen anges kommer kommissionen att anta att synpunkterna avser alla statsstödsåtgärder i samband med rörledningsprojektet. Synpunkterna kommer att meddelas Tyskland, Nederländerna och Belgien. Den tredje part som inkommer med synpunkter kan skriftligen begära konfidentiell behandling av sin identitet, med angivande av skälen för begäran.

**SAMMANFATTNING**

Tyskland, Nederländerna och Belgien har anmält sin avsikt att bevilja 18,8 miljoner euro, 4,0 miljoner euro respektive 3,6 miljoner euro till European Pipeline Company BV för konstruktion och förbättringar av en propenrörledning från Rotterdam via Antwerpen till Köln och tyska Ruhrområdet. Propen är en viktig råvara som används i många andra industrier. Bristen på adekvat transportinfrastruktur ses som det största hindret för att stärka konkurrenskraften hos kemikalieindustrin i de berörda regionerna. Transport av propen i rörledning skulle också vara mer miljövänligt och mindre farligt än transport per pråm eller järnväg.

Stödmottagaren är ett konsortium bestående av alla större kemikalieföretag i regionen. Alla potentiella användare kommer att på ett öppet och icke-diskriminerande sätt få tillgång till rörledningen och den kommer att drivas enligt "lågvinstprincipen". Transportavgifterna skulle läggas på en nivå som är jämförbar med transportkostnaderna för andra transportmetoder, bl.a. pråm och järnväg.

I detta skede hyser kommissionen tvivel om huruvida stödet är förenligt med den gemensamma marknaden. Rörledningstransporterna konkurrerar direkt med andra transportmedel och i riktlinjerna för miljöstödet finns inte några föreskrifter för en situation som denna. Andra regelverk, t.ex. riktlinjerna för regionalstödet, är heller inte tillämpliga. Stöd bör under alla om-

ständigheter vara nödvändiga och proportionerliga och bör inte ge upphov någon otillbörlig snedvridning av konkurrensen. I detta fall är behovet (alla delar) av stödet inte tydligt när man betraktar det övergripande projektet. Därtill kommer att andra rörledningar helt kan finansieras genom privata medel, vilket skapar tvivel i fråga om stödets proportionalitet. Vidare hyser kommissionen tvivel om huruvida en otillbörlig snedvridning av konkurrensen skulle kunna uppkomma, särskilt gentemot konkurrenter i kemikalieindustrin i andra regioner inom den gemensamma marknaden och gentemot konkurrenter som av någon anledning inte deltar i projektet.

**SKRIVELSEN**

"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 Erdölraffinerierung 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<sup>(1)</sup> (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, einschließliche neue Schelde-Überquerung	4,3 km von der niederländischen Grenze in Nähe der BASF zum Solvay-Standort in Lillo
2 Antwerpen–Tessenderlo	Neue Rohrleitung parallel zu bestehender, Umbau	Teil des ARG-Systems
3 Tessenderlo–Geleen	Neue Leitung	
4 Geleen–Lövenich	Neue Leitung	
5 Worringen–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 Rotterdamer 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

(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.

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.:

(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.

(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, [. . .].

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	[. . .]

- (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<sup>(5)</sup>, 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<sup>(6)</sup>. 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<sup>(7)</sup>. 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

<sup>(5)</sup> 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.

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

<sup>(7)</sup> 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 <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

- (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 Lärmverringering) 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 Südlombardien insgesamt 9 740 Mitarbeiter. Zwischen 500 und 550 Personen sind in der Propylenherstellung und -verarbeitung sowie der nachgelagerten Industrie in Südlombardien (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<sup>(8)</sup> enthält die Entscheidung der Kommission über die Einleitung des förmlichen

<sup>(8)</sup> 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<sup>(9)</sup>. 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<sup>(10)</sup>. 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 hat vorgeschlagen als sie die neue Gemeinschaftsrahmen für staatlichen Umweltschutzbeihilfen (in der Folge „Gemeinschaftsrahmen für Umweltschutzbeihilfen“)<sup>(11)</sup>, 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 verschiedene Mitgliedstaaten ist. Wenn man das deutsche, niederländische und belgi-

<sup>(9)</sup> 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](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/industrie/n527-02.pdf)

<sup>(10)</sup> Siehe Fußnote 6.

<sup>(11)</sup> 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 anmeldepflichtig.

### 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<sup>(12)</sup>. 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<sup>(13)</sup> wurde eine Beihilfe für den Bau einer Pipeline anhand der Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zweckbestimmung<sup>(14)</sup> 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<sup>(15)</sup> 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.

<sup>(13)</sup> Vgl. Fußnote 9.

<sup>(14)</sup> ABl. C 74 vom 10.3.1998, S. 9.

<sup>(15)</sup> Nur ein geringer Teil des Projekts betrifft die Anpassung bestehender Pipelines.

<sup>(12)</sup> 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](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<sup>(16)</sup> 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<sup>(17)</sup>. Allerdings ist festzustellen, dass die früheren Entscheidungen Projekte z. B. zugunsten der Schienen- und Küstschiifffahrtinfrastruktur, 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<sup>(18)</sup>. 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-

<sup>(16)</sup> N 649/01 UK, Beihilfe für Frachtumschlagsanlagen. [http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids/transport/n649-01.pdf](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport/n649-01.pdf)

<sup>(17)</sup> 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 Transferium Sittard“ [http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids/transport/n464-99.pdf](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport/n464-99.pdf)

<sup>(18)</sup> 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<sup>(1)</sup> (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, Tessenderlo, 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:

<sup>(1)</sup> 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–Tessenderlo	Nieuwe pijpleiding langs een bestaande leiding, verbouwing	Deel van het ARG-systeem
3 Tessenderlo–Geleen	Nieuwe pijpleiding	
4 Geleen Lövenich	Nieuwe pijpleiding	
5 Worringen–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.

(\*) Zakelijke geheim.

### 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 <sup>(2)</sup>. De

<sup>(2)</sup> 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) <sup>(3)</sup> 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 grondstofindustrie.

<sup>(3)</sup> 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 <sup>(4)</sup>.

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	[ . . . ]

<sup>(4)</sup> „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<sup>(5)</sup>, 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 regeling valt<sup>(6)</sup>. 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<sup>(7)</sup>. 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

<sup>(5)</sup> 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.

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

<sup>(7)</sup> 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 <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

- (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 rangeerbewegingen 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 verminderd.
- (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 arbeidsplaatsen. Circa 1 906 arbeidsplaatsen 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<sup>(8)</sup> geeft de Commissie in haar beschikking tot inleiding van de formele onder-

<sup>(8)</sup> 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<sup>(9)</sup>. 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 begunstigden 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<sup>(10)</sup>. 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<sup>(11)</sup> (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

<sup>(9)</sup> 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](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/industrie/n527-02.pdf)

<sup>(10)</sup> Zie voetnoot 6.

<sup>(11)</sup> 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<sup>(12)</sup>. 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<sup>(13)</sup> werd steun voor een pijpleiding verenigbaar geacht met de gemeenschappelijke markt op basis van de richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen<sup>(14)</sup>. 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<sup>(15)</sup> 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

<sup>(12)</sup> Bijvoorbeeld N 208/2000 NL, Subsidieregeling voor openbare inlandsterminals (SOIT), [http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids/transport/n208-00.pdf](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport/n208-00.pdf)

<sup>(13)</sup> Zie voetnoot 9.

<sup>(14)</sup> PB C 74 van 10.3.1998, blz. 9.

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

Grant scheme" <sup>(16)</sup> 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 <sup>(17)</sup>. 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 <sup>(18)</sup>. 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 overgeleegd, 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 vervoerstream van 780 000 ton per jaar, wat wellicht een al te conservatieve hypothese is gezien de verwachte totale propyleenproductie.

<sup>(16)</sup> N 649/01 UK, Freight Facilities Grant scheme.  
[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids/transport/n649-01.pdf](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport/n649-01.pdf)

<sup>(17)</sup> 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](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport/n464-99.pdf)

<sup>(18)</sup> 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<sup>(1)</sup> (de 1 500 tonnes chacun) et 4 800 wagons-citernes (de 50 tonnes chacun)

<sup>(1)</sup> 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) <sup>(2)</sup>. La

Landesentwicklungsgesellschaft Nordrhein-Westfalen (LEG) <sup>(3)</sup> 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:

<sup>(2)</sup> 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.

<sup>(3)</sup> 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 Polyoléfine	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.

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.

### 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 <sup>(4)</sup>.

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

(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:

(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

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

<sup>(4)</sup> «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'éleverait 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<sup>(5)</sup>, 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<sup>(6)</sup>. 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<sup>(7)</sup>. 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.

<sup>(5)</sup> 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.

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

<sup>(7)</sup> 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

	Unités	Rail	Chaland	Total	Pipeline	Delta
Chargements	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

- (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 %.

### 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

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:

puisqu'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

- (37) Aux termes de l'article 6 du règlement n° 659/1999 portant modalités d'application de l'article 88 du traité<sup>(8)</sup>, 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.

<sup>(8)</sup> 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<sup>(9)</sup>. 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:

<sup>(9)</sup> 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](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<sup>(10)</sup>. 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»)<sup>(11)</sup>. 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.

<sup>(10)</sup> Voir note en bas de page 6.

<sup>(11)</sup> 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<sup>(12)</sup>. 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<sup>(13)</sup>, 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<sup>(14)</sup>. 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<sup>(15)</sup> 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](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<sup>(16)</sup>, 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<sup>(17)</sup>. 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<sup>(18)</sup>. 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."

<sup>(16)</sup> N 649/01 UK, Freight Facilities Grant scheme.  
[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids/transport/n649-01.pdf](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport/n649-01.pdf)

<sup>(17)</sup> 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](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport/n464-99.pdf)

<sup>(18)</sup> 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.

**Tillstånd till statligt stöd enligt artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget****Fall i vilka kommissionen inte gör några invändningar**

(2003/C 315/05)

**Datum för antagande av beslutet:** 19.11.2003**Medlemsstat:** Tyskland**Stöd nr:** N 101/03**Benämning:** Ramplan för det gemensamma projektet "Förbättring av jordbruksstrukturerna och kustskyddet" under 2003–2006. Ändringar 2003**Syfte:** Stödordningen avser ändringar av det godkända programmet "Genomförande av åtgärder för att förbättra jordbruksstrukturerna i Tyskland" inom ramen för ramprogrammet 2003–2006 "Förbättring av jordbruksstrukturerna och kustskyddet". Ändringarna avser programmet för investeringar i jordbruket och åtgärder inom skogsbruket**Rättslig grund:** Gesetz über die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“, Rahmenplan „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“**Budget:** 1,55 miljarder euro per år (medfinansiering och nationell finansiering)**Stödnivå eller stödbelopp:** Varierande**Varaktighet:** 2003–2006

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande Internetadress:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)**Datum för antagande av beslutet:** 26.11.2003**Medlemsstat:** Tyskland (Niedersachsen)**Stöd nr:** N 200/03**Benämning:** Stöd till marknadsförings- och reklamåtgärder**Syfte:** Att med hjälp av kommunikationsåtgärder stimulera försäljningen av jordbruksprodukter**Rättslig grund:** Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung des Absatzes landwirtschaftlicher Erzeugnisse und Qualitätsprodukte**Budget:** 360 000 euro om året**Stödnivå eller stödbelopp:** Upp till 50 % direktstöd och 70 000 euro per stödmottagare inom en tvåårsperiod**Varaktighet:** Till och med den 31 december 2008

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande Internetadress:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)**Datum för antagande av beslutet:** 26.11.2003**Medlemsstat:** Spanien**Stöd nr:** N 233/03**Benämning:** Stöd till företaget "Garcia Carrión La Mancha SA"**Syfte:** Investering i sektorn för framställning av fruktjuicer och vin**Rättslig grund:** Ley 50/85 de 27 de diciembre de incentivos regionales para la corrección de desequilibrios económicos interterritoriales**Budget:** 4 061 522 euro**Stödnivå eller stödbelopp:** 10 % av investeringskostnaden**Varaktighet:** Engångsstöd

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande Internetadress:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)**Datum för antagande av beslutet:** 26.11.2003**Medlemsstat:** Spanien**Stöd nr:** N 251/03**Benämning:** Stöd till producenter av gurkor**Syfte:** Ersättning för förluster som orsakats av ett virus som angriper gurkor**Rättslig grund:** Proyecto de orden por la que se establecen ayudas a los cultivadores de pepinos en determinados ámbitos territoriales de la Comunidad autónoma de Andalucía**Budget:** 2 100 000 euro

**Stödnivå eller stödbelopp:** Lägre än de förluster som gjorts

**Varaktighet:** Fem år (2003–2008)

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande Internetadress:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)

**Datum för antagande av beslutet:** 26.11.2003

**Medlemsstat:** Danmark

**Stöd nr:** N 272/03

**Benämning:** Utökning av stödordningen i samband med bekämpning och förebyggande av djursjukdomar

**Syfte:** Stödordningens syfte är att ersätta jordbrukares utgifter och förluster i samband med bekämpning och förebyggande av djursjukdomar. Stödordningen är en modifiering av stöd N 209/98 och innebär ersättning upp till 100 % av inkomstförluster till följd av obligatorisk slaktning av friska djur i områden runt platsen för utbrottet

**Rättslig grund:**

- 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

**Budget:** 6,9 miljoner danska kronor (928 500 euro) per år

**Stödnivå eller stödbelopp:** Upp till 100 %

**Varaktighet:** Permanent

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande Internetadress:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)

**Datum för antagande av beslutet:** 26.11.2003

**Medlemsstat:** Tyskland (Saarland)

**Stöd nr:** N 366/03

**Benämning:** Stöd för att bevara den utrotningshotade rasen "Glanrind" i Saarland

**Syfte:** Att bevara det genetiska materialet hos den utrotningshotade rasen Glanrind och på så sätt bevara den genetiska mångfalden i djuruppfödningen

**Rättslig grund:** Verwaltungsvorschrift zur Förderung der Erhaltung des vom Aussterben bedrohten Glanrindes im Saarland zur Erhaltung der genetischen Vielfalt in der Tierzucht

**Budget:** 2 500 euro per år

**Stödnivå eller stödbelopp:** Maximalt 50 euro per hondjur

**Varaktighet:** Tillsvidare

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande Internetadress:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)

**Datum för antagande av beslutet:** 26.11.2003

**Medlemsstat:** Tyskland (Sachsen)

**Stöd nr:** N 371/03

**Benämning:** Stöd till kostnader för BSE-test inom ramen för det särskilda programmet för följderna av BSE i delstaten Sachsen

**Syfte:** Ekonomiskt stöd för snabba BSE-test på nötkreatur. Stödet gäller lagstadgade snabba BSE-test på slaktdjur av nöt som är mer än 24 månader gamla och som utförs under perioden 1 juni 2003–31 december 2003. Stödet skall endast betalas för testkostnader på 27 euro. Stödet uppgår till 20 euro per test för slaktade nötkreatur som är 24–30 månader gamla och 10 euro per test för slaktade nötkreatur som är äldre än 30 månader. Stödet för test på djur som är äldre än 30 månader kan kombineras med ett gemenskapsbidrag enligt beslut 2002/934/EG, som uppgår till 10,50 euro för den period som täcks av det aktuella meddelandet. Stödet täcker inte kostnaderna för tagning och transport av proven. Stödet betalas ut till slakterierna, men kommer djurens ägare till godo

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

**Budget:** 140 000 euro (nationellt finansierat)

**Stödnivå eller stödbelopp:** Varierande

**Varaktighet:** 1 juni 2003–31 december 2003

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande Internetadress:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)



**Datum för antagande av beslutet:** 26.11.2003

**Medlemsstat:** Spanien (Murcia)

**Stöd nr:** N 379/03

**Benämning:** Stöd till bevattningsanläggningar på jordbruksföretag

**Syfte:** Att modernisera bevattningsanläggningar

**Rättslig grund:** 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

**Budget:** 580 000 euro per år

**Stödnivå eller stödbelopp:** Lägre än 40 %

**Varaktighet:** Fem år

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande Internetadress:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)

\_\_\_\_\_

**Datum för antagande av beslutet:** 26.11.2003

**Medlemsstat:** Förenade kungariket (Isle of Man)

**Stöd nr:** N 475/02

**Benämning:** Ordningen för krisstöd till mejerisektorn 2002

**Syfte:** Kompensation för det plötsliga inkomstbortfall som drabbat mjölkproducenterna på Isle of Man till följd av pris-sänkningarna på den brittiska ostmarknaden, vilka i sin tur orsakats av den ökade mjölk- och ostproduktionen i Förenade kungariket

**Rättslig grund:** Dairy Industry Emergency Financial Assistance Scheme 2002

**Budget:** 556 000 pund sterling/794 285 euro per år

**Stödnivå eller stödbelopp:** Varierande

**Varaktighet:** 1 år

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande Internetadress:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)

\_\_\_\_\_

**Datum för antagande av beslutet:** 26.11.2003

**Medlemsstat:** Italien (Umbrien)

**Stöd nr:** N 593/02

**Benämning:** Förbättring av djurbestånden. Anbudsinfordran godkänd genom den regionala regeringens beslut nr 1045 av den 29 juli 2002

**Syfte:** Att förbättra djurbestånden genom att köpa in och hålla avelsdjur av hög kvalitet, samt bidra till det första inköpet av en djurbesättning

**Rättslig grund:**

— 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

**Budget:** 2500 000 euro det första året

**Stödnivå eller stödbelopp:**

— 40 % av det första inköpet av en djurbesättning och inköp av avelsdjur av hög kvalitet (hanar och honor) som är stambokförda eller motsvarande.

— 30 % av kostnaderna för att hålla stambokförda avelsdjur av får (baggar)

**Varaktighet:** Fem år

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande Internetadress:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)

\_\_\_\_\_

**Datum för antagande av beslutet:** 26.11.2003

**Medlemsstat:** Nederländerna

**Stöd nr:** N 749/02

**Benämning:** Anställbarhet i jordbrukssektorn

**Syfte:** Projektet har till syfte att göra arbetsgivare och arbetstagare i jordbrukssektorn medvetna om anställbarhetens betydelse

**Rättslig grund:** 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

**Budget:** 104 545 euro

**Stödnivå eller stödbelopp:** 20 %

**Varaktighet:** 1 april 2002–31 december 2003

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande Internetadress:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)

**Datum för antagande av beslutet:** 26.11.2003

**Medlemsstat:** Belgien (Vallonien)

**Stöd nr:** NN 48/03 (ex N 157/03)

**Benämning:** Hanteringen för bortskaffande och destruktion av kadaver från jordbruksföretag i regionen Vallonien

**Syfte:** Att organisera hanteringen för bortskaffande och destruktion av kadaver från jordbruksföretag i regionen Vallonien genom att de regionala myndigheterna inför en offentlig tjänstemarknad

**Budget:** 6 017 080,5 euro

**Stödnivå eller stödbelopp:** 100 % av kostnaderna i samband med bortskaffande, transport, behandling eller bearbetning och destruktion av kadaver från jordbruksföretag i regionen Vallonien. Från och den 1 januari 2003 upp till 100 % av kostnaderna för bortskaffande av påträffade kadaver och upp till 75 % av kostnaderna för destruktionen

**Varaktighet:** 5 år från den 31 januari 2002

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande Internetadress:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)

### Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration

(Ärende COMP/M.3342 – TPG/JPMP/KRATON)

(2003/C 315/06)

(Text av betydelse för EES)

Kommissionen beslutade den 18 december 2003 att inte göra invändningar mot den anmälda koncentrationen ovan och att förklara den förenlig med den gemensamma marknaden. Detta beslut grundar sig på artikel 6.1 b i rådets förordning (EEG) nr 4064/89. Beslutet i sin helhet finns endast på engelska och kommer att offentliggöras efter det att alla eventuella affärshemligheter har avlägsnats. Det kommer att finnas tillgängligt

- i skriftlig form och kan fås från Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer (se förteckningen på sista sidan),
- i elektronisk form i CEN-versionen i CELEX databas med CELEX-nummer 303M3342. CELEX är den databas som innehåller Europeiska gemenskapens lagstiftning.

För ytterligare information rörande abonnemang, kontakta:

EUR-OP  
Information, marknadsföring och PR  
2 rue Mercier  
L-2985 Luxemburg  
Tfn (352) 2929-42718  
Fax (352) 2929-42709

## III

(Upplysningar)

## KOMMISSIONEN

## Ansökningsomgång för åtgärder inom ramen för programmet "Intelligent energi – Europa"

## Ansökningsomgång TREN/DIR D/SUB/04-2003

(2003/C 315/07)

## 1. BAKGRUND

Det fleråriga programmet "Intelligent energi – Europa" (2003–2006) <sup>(1)</sup> (nedan kallat EIE-programmet) är avsett att främja Europeiska unionens energipolitik i enlighet med grönboken om en strategi för trygg energiförsörjning, vitboken om transport och annan relaterad gemenskapslagstiftning <sup>(2)</sup>. Programmet skall stödja hållbar utveckling i energisammanhang och lämna ett balanserat bidrag till uppnåendet av följande allmänna mål: energiförsörjningstrygghet, konkurrenskraft och miljöskydd (artikel 1 i programbeslutet).

EIE-programmet är uppdelat i fyra områden:

- a) **Save:** Omfattar förbättrat energiutnyttjande och rationell energianvändning, framför allt inom byggbranschen och industrin. Utarbetande och införande av lagstiftning ingår också, men inte insatser som tillhör Steer-området.
- b) **Altener:** Omfattar främjande av nya och förnybara energikällor för centraliserad och decentraliserad produktion av el och värme, liksom integrering av dessa energikällor i den lokala miljön och i energisystemen. Utarbetande och införande av lagstiftning ingår också. Insatser som tillhör Steer-området ingår inte.
- c) **Steer:** Omfattar stöd till initiativ som gäller alla energiaspekter inom transportsektorn, diversifiering av drivmedel (t.ex. genom insats av nyutvecklade energikällor och förnybara energikällor) samt främjande av drivmedel från förnybara energikällor och effektivt energiutnyttjande inom transportsektorn. Utarbetande och införande av lagstiftning ingår också.
- d) **Coopener,** som gäller stöd till initiativ som främjar förnybara energikällor och energieffektivitet i utvecklingslän-

derna, särskilt inom ramen för gemenskapens samarbete med utvecklingsländerna i Afrika, Asien, Latinamerika och Stillahavsområdet.

EIE-programmets verksamhet inom dessa områden bör utgå från två grundläggande principer:

— Samordning av instrument, verktyg och aktörer.

— Integration av energieffektivitet och förnybara energikällor.

Prioriteringarna för EIE-programmet 2003–2006 har fastställts i 17 nyckelåtgärder, av vilka 12 är mer ämnesspecifika (verksamhet som främst inriktas på ett av de fyra områdena) och 5 är av mer övergripande karaktär (verksamhet som är av betydelse för flera områden).

Inom ramen för dessa fyra områden och nyckelåtgärderna kan gemenskapens ekonomiska bidrag anslås till följande åtgärder eller projekt:

- a) **Satsning på hållbar utveckling, trygg försörjning på den inre marknaden, konkurrenskraft och miljöskydd.** Här ingår utarbetande av normer, märknings- och certifieringssystem samt långsiktiga, frivilliga åtaganden som skall överenskommas med näringslivet och övriga aktörer. Vidare ingår framtidsstudier, strategiska studier grundade på gemensamma analyser samt regelbunden övervakning av energimarknadernas utveckling och av trenderna inom energiområdet insatser vars resultat bland annat kan användas för utarbetande av framtida lagstiftning och för översyn av nuvarande lagstiftning.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets beslut nr 1230/2003/EG av den 26 juni 2003 om ett flerårigt program för åtgärder på energiområdet: "Intelligent energi – Europa" (2003–2006) (EUT L 176, 15.7.2003, s. 29).

<sup>(2)</sup> "Mot en europeisk strategi för trygg energiförsörjning" (KOM(2000) 769 slutlig). "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden", KOM(2001) 370.

- b) **Inrättande, utvidgning eller omorganisation av strukturer och instrument för utveckling av hållbara energisystem, inbegripet energiplanering och energihantering på lokal och regional nivå, samt utveckling av lämpliga finansiella produkter och marknadsinstrument.**

- c) Främjande av system och utrustning på området hållbar energianvändning, så att dessa snabbare kan slå igenom på marknaden, och för att stimulera investeringar som underlättar övergången från demonstrationsstadium till saluföring av effektivare teknik, t.ex. genom spridning av ny sektorsöverskridande teknik och bästa metoder, åtgärder för medvetandegörande och skapande av institutionella strukturer för genomförandet av mekanismen för ren utveckling och gemensamt genomförande inom ramen för Kyotoprotokollet.
- d) Utveckling av strukturer för information och utbildning. Utnyttjande av resultaten, främjande och spridning av sakkunskap och bästa metoder hos alla konsumenter, spridning av resultaten av åtgärderna och projekten samt samarbete med medlemsstaterna via nätverk på gemenskapsnivå och på internationell nivå.
- e) Övervakning av genomförandet och effekten av gemenskapsinitiativen och stödåtgärderna.
- f) Utvärdering av effekten av de åtgärder och projekt som finansierats via programmet.

Ovan nämnda åtgärder och projekt kommer i första hand att utgöras av främjande verksamhet i uttryckets vidaste betydelse. Till skillnad från sjätte ramprogrammet för forskning och teknisk utveckling kommer inget stöd till investeringar i teknik att betalas ut inom EIE-programmet, även om många åtgärder kommer att vara kopplade till någon eller några tekniska lösningar för ökad energieffektivitet eller förnybara energikällor.

Åtgärder och projekt som får stöd inom ramen för EIE-programmet kommer att ha som syfte att avlägsna marknadshinder för ökad energieffektivisering och mer omfattande användning av förnybara energikällor. De kommer dessutom att ha stor inverkan på europeisk nivå, hög profil och bredast möjliga relevans för den europeiska allmänheten och gemenskapens strategier. I detta sammanhang kommer projektförslag av högsta kvalitet med kostnadseffektiva lösningar och en betydande dimension att prioriteras.

Prioriteringarna för ansökningsomgången 2003 har valts ut från det allmänna arbetsprogrammet 2003–2006 och införts i det årliga arbetsprogrammet för 2003, som antogs av kommissionen den 1 december 2003 (PE/2003/2220).

## 2. MÅL OCH VERKSAMHET

Nyckelåtgärder som valts ut för 2003 är sådana som antingen

- motsvarar gemenskapens aktuella energipolitiska behov, eller
- logiskt sett bör genomföras först i raden av nyckelåtgärder inom ett och samma område, eller
- kommer att tas upp i varje ansökningsomgång.

### 2.1 Prioriteringar för ansökningsomgångarna 2003

SAVE:

VKA1: "Mångfaldiga framgångar i byggnader" med målområden

- Verktyg för genomförandet av byggnadsdirektivet (delvis med hjälp av anbudsförfaranden)
- Metoder för införande av energitjänster i byggnader (t.ex. energiserviceavtal), i synnerhet installationer i efterhand
- Offentliga byggnader som lysande förebilder
- Främjande av exempel på bästa metoder i fråga om byggnader med hög energiprestanda

VKA3: "Nyskapande metoder inom industrin" med målområden

- Verktyg för energiförvaltning, t.ex. energirevision, energibokföring, riktmärkning och frivilliga avtal.
- Energitjänster i små och medelstora företag
- Verksamhet för kombinerad produktion av el, värme och kyla (polygeneration)

ALTENER:

VKA5 "Elektricitet från förnybara energikällor" med målområden

- Nationella vägledande mål
- Stödsystem
- Anslutning till nätet
- Grön el
- Distribuerad elproduktion

VKA6 "Värme från förnybara energikällor" med målområden

- Lagstiftning, bränslestandarder och normer för värmesystem för förnybara energikällor
- Försörjningskedja och marknadsstruktur för värmeprodukter från förnybara energikällor
- Främjande åtgärder och utbildning

STEER:

VKA10 "Öka kunskaperna hos de lokala förvaltningsbyråerna inom transportområdet" med målområden

- Utbildning av lokala byråer beträffande alternativa bränslen och alternativ energianvändning inom transportsektorn

— Stöd till lokala aktörer som deltar i program och projekt

#### COOPENER:

VKA11 "Energipolitik, lagstiftning och marknadsvillkor för att möjliggöra fattigdomsbekämpning i utvecklingsländerna" med målområden

— Den energipolitiska kedjan från utveckling till främjande och genomförande

— Energilösningar för de fattiga, med inriktning på hållbarhet, mål och decentraliserad produktion

— Energiplanering för stads-, förstads- och landsbygdsområden

— Finansiering, investeringar och stödssystem för program och projekt inom energisektorn, med särskild inriktning på små och medelstora företag

VKA12 "Förstärkning av energiexpertisen på lokal nivå i utvecklingsländer" med målområden

— Utbildning och nätverk för beslutsfattare, lagstiftare och planerare på energiområdet

— Utbildning, nätverk, rörlighet och studieresor för yrkesverksamma på energiområdet

— Förstärkning av befintliga energicentra, kontor och branschorganisationer

För nyckelåtgärder VKA11 och VKA12 (COOPENER) kommer 2003 års ansökningsomgång att inriktas på Afrika söder om Sahara. En budget på 6 miljoner euro kommer att avsättas för denna ansökningsomgång.

#### ÖVERGRIPANDE NYCKELÅTGÄRDER

HKA2 "tänk globalt, handla lokalt" med målområden

— ManagEnergy: stödinstrumentet för lokala energiåtgärder

— Stöd till inrättandet av lokala och regionala energikontor (åtgärder av typ 2) och för driften av nationella sammanlutningar av sådana kontor

— Tänk globalt: mervärde för gemenskapen (reflexionsgruppen)

HKA3 "Finansieringsmekanismer och incitament" med målområden

— Landsövegripande analys av olika finansieringsmekanismer

— Utveckling och främjande av innovativa finansieringsinstrument och incitament för investeringar i förnybara energikällor och rationell energianvändning

— Rätt till rättvis konkurrens

— Plattform/forum för utbyte av erfarenheter om finansieringsmekanismer och incitament

HKA4 "Uppföljning och utvärdering" med målområden

— Uppföljning och utvärdering av olika strategier och åtgärder för förnybara energikällor och rationell energianvändning

— Metoder, indikatorer och modeller av framtida utvecklingar och strategieffekter

— Plattform för utbyte av erfarenheter om Uppföljning och utvärdering

### 2.2 Typ av åtgärd

Inom ramen för denna ansökningsomgång inbjuds sökande att inkomma med förslag till följande tre olika typer av åtgärder:

a) Typ 1: Allmänna åtgärder

b) Typ 2: Stöd till inrättandet av nya lokala och regionala energikontor

c) Typ 3: Särskilt stöd till evenemang

Den största andelen bidrag kommer att gå till åtgärder av typ 1, allmänna åtgärder.

Alla ovannämnda nyckelåtgärder och målområden är öppna för inlämning av förslag av typ 1 (allmänna åtgärder) och typ 3 (särskilt stöd till evenemang). Det enda undantaget är HKA2, målområde 2, "Stöd till inrättandet av lokala och regionala energikontor", som endast är öppet för förslag av typ 2.

Ytterligare uppgifter om de olika nyckelåtgärderna, deras målområden och åtgärdstyper finns i kapitel 13, "Ytterligare upplysningar".

### 3. FINANSIERINGSKÄLLA

De utvalda åtgärderna inom SAVE, ALTENER och STEER kommer att finansieras under budgetrubrik B4-1060 (06 04 01). De utvalda åtgärderna inom COOPENER kommer att finansieras under budgetrubrik B7-841 (06 04 02).

### 4. BERÄKNAT SAMMANLAGT BELOPP FÖR DENNA ANSÖKNINGSOMGÅNG FRÅN DEN TILLGÄNGLIGA BUDGETEN FÖR 2003

Det uppskattas att sammanlagt 41,57 miljoner euro kommer att behövas under 2003, varav cirka 0,5 miljoner euro kommer att gå till särskilt stöd till evenemang (åtgärder av typ 3). Det förväntas att maximalt 80 kontrakt och avtal kommer att kunna slutas utgående från den operationella budgeten för 2003.

## 5. GEMENSKAPENS SAMFINANSIERINGSANDEL

Stödet är avsett att vara ett incitament för genomförandet av en åtgärd som endast kan genomföras om gemenskapsstöd utgår, och det beviljas i överensstämmelse med samfinansieringsprincipen. Kommissionen planerar därför endast finansiering som kompletterar bidrag från den sökande, från nationella, regionala eller lokala myndigheter och från andra organ.

Därför kan stödbeloppet uppgå till maximalt 50 % av de sammanlagda genomförandekostnaderna för åtgärder av typ 1 och 2. För åtgärder av typ 3 kan stödbeloppet maximalt uppgå till 40 000 euro, men får inte heller överskrida 50 % av de sammanlagda kostnaderna för åtgärden.

Bidrag in natura betraktas inte som stödberättigande kostnader.

## 6. STÖDPERIOD

De stödberättigande kostnaderna får inte uppstå förrän efter det att alla parter har skrivit under stödkontraktet utom i exceptionella fall. De får emellertid aldrig ha uppstått tidigare än inlämnandet av stödansökan.

## 7. BEHÖRIGHETSKRAV

### 7.1 Den sökandes rättsliga ställning

De sökande skall vara privata eller offentliga rättssubjekt och vara etablerade inom någon av medlemsstaterna. Programmet skall vara öppet för deltagande av Efta- och EES-länder samt kandidatländer på grundval av extra medel och i enlighet med de förfaranden som överenskommit med dessa länder. Rättssubjekt utanför dessa länder kan komma i fråga för deltagande i väl motiverade fall men kan inte få någon gemenskapsfinansiering. Privatpersoner är inte stödberättigade.

När det gäller COOPENER-åtgärder måste ansökningarna även omfatta organisationer från de berörda utvecklingsländerna som underentreprenörer.

### 7.2 Minsta antal sökande

- För åtgärder av typ 1, med undantag för COOPENER-åtgärder, skall ansökningarna lämnas in av konsortier bestående av minst tre oberoende<sup>(1)</sup> företag som är etablerade inom tre olika deltagarländer (se avsnitt 7.1). För COOPENER-åtgärder skall ansökningarna lämnas in av konsortier bestående av minst två oberoende företag som är etablerade inom två olika deltagarländer (se avsnitt 7.1).
- För åtgärder av typ 2 skall ansökningarna lämnas in av konsortier bestående av minst två lokala eller regionala myndigheter som är etablerade inom två olika deltagarländer (se avsnitt 7.1).

<sup>(1)</sup> Definition av begreppet "oberoende": I ett fall med två företag (A och B) får A kontrollera högst 50 % av B och omvänt, och ett tredje företag får i sin tur kontrollera högst 50 % av A och B.

- För åtgärder av typ 3 skall ansökningarna lämnas in av minst ett företag som är etablerat inom något av deltagarländerna (se avsnitt 7.1).

För COOPENER-åtgärder krävs det att de berörda organisationerna från utvecklingsländerna har en entydig och viktig roll i den föreslagna verksamheten.

### 7.3 Verksamhetens omfång

De åtgärder som föreslås inom ramen för denna ansökningsomgång måste omfattas av de ämnesområden och mål som ingår i någon av de nyckelåtgärder som avses i avsnitt 2.1, Prioriteringar för ansökningsomgångarna 2003.

### 7.4 Period

Den maximala tidsperioden för en åtgärd är 36 månader.

### 7.5 Skäl för uteslutning

Stöd kan inte komma ifråga till sökande om

- Sökanden är i konkurs eller likvidation, är föremål för tvångsförvaltning, har ingått ackordsuppgörelse med borgenärer eller har avbrutit sin näringsverksamhet, eller är i en motsvarande situation till följd av något liknande förfarande enligt nationella lagar och andra författningar.
- Sökanden har fällts för brott mot yrkesetiken enligt lagakraftvunnen dom,
- Sökanden har gjort sig skyldig till allvarligt fel i yrkesutövningen, som på något sätt kan styrkas av den upphandlande myndigheten.
- Sökanden har inte fullgjort sina skyldigheter att betala socialförsäkringsavgifter eller skatt enligt lagstiftningen i det land där sökanden är etablerad eller i det land där den upphandlande myndigheten finns, eller där kontraktet skall genomföras.
- Sökanden i en lagakraftvunnen dom dömts för bedrägeri, korruption, deltagande i kriminella organisationer eller någon annan illegal verksamhet som skadar gemenskapens ekonomiska intressen,
- Sökanden har i samband med ett annat upphandlingsförfarande eller ett förfarande för beviljande av bidrag, som finansierats genom gemenskapsbudgeten, konstaterats bryta mot de kontraktensliga skyldigheterna på ett allvarligt sätt.
- Sökanden befinner sig i intressekonflikt.

h) Sökanden har lämnat felaktiga eller vilseledande uppgifter i den information som skall lämnas in eller har underlåtit att lämna in informationen.

De sökande måste intyga att de inte befinner sig i någon av situationerna i punkt 7.5 ovan. Detta intyg skall göras på ansökningsblanketten.

### 7.6 Administrativa och ekonomiska påföljder

1. Utan att det påverkar tillämpningen av kontraktsmässiga påföljder skall sökande eller anbudsgivare och kontraktsparter som lämnat felaktiga uppgifter eller har konstaterats bryta mot kontraktsvillkoren vid en tidigare upphandling uteslutas från deltagande i upphandlingar och inte beviljas bidrag ur gemenskapens budget under en period på upp till två år, räknat från det tillfälle då förseelsen konstaterats och bekräftats, sedan kontraktsparten getts möjlighet att yttra sig. Denna period får förlängas till tre år om liknande händelser upprepas inom fem år efter den första förseelsen. Ekonomiska påföljder på upp till 10 % av det totala bidraget kommer att drabba sökande och kandidater som gör sig skyldiga till att ge felaktiga uppgifter. Ekonomiska påföljder på upp till 10 % av kontraktvärdet kommer att drabba uppdragstagare som gjort sig skyldiga till allvarliga avtalsbrott som leder till att de inte kan uppfylla sina avtalsmässiga skyldigheter. Procentsatsen får höjas till 20 % om liknande händelser upprepas inom fem år från den första förseelsen.

2. I de fall som avses i punkt 7.5 a, c, d och f skall sökande och anbudsgivare uteslutas från deltagande i upphandlingar och inte beviljas bidrag under en period på upp till två år räknat från den dag då förseelsen konstaterats. Detta beslut skall bekräftas efter det att kontraktsparten fått möjlighet att yttra sig. I de fall som avses i punkt 7.5 b och e skall sökande och anbudsgivare uteslutas från deltagande i upphandlingar och inte beviljas bidrag i minst ett och högst fyra år efter det att domen anmälts. Denna period får förlängas till fem år om liknande händelser upprepas inom fem år efter den första förseelsen eller domen.

3. De fall som avses i punkt 7.5 e skall omfatta följande:

- a) Fall av bedrägerier som avses i artikel 1 i konventionen om skydd av Europeiska gemenskapernas finansiella intressen, upprättad genom rådets akt av den 26 juli 1995 <sup>(1)</sup>.
- b) Fall av korruption som avses i artikel 3 i konventionen om kamp mot korruption som tjänstemän i Europeiska gemenskaperna eller Europeiska unionens medlemsstater är delaktiga i, och som inrättats genom rådets akt av den 26 maj 1997 <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> EGT C 316, 27.11.1995, s. 48.

<sup>(2)</sup> EGT C 195, 25.6.1997, s. 1.

c) Deltagande i en kriminell organisation, enligt definitionen i artikel 2.1 i rådets gemensamma åtgärd 98/733/RIF <sup>(3)</sup>.

d) Deltagande i tvättning av pengar enligt definitionen i artikel 1 i rådets direktiv 91/308/EEG <sup>(4)</sup>.

## 8. URVALSKRITERIER

De sökande måste förfoga över stabila finansieringskällor som är tillräckliga för att upprätthålla verksamheten under genomförande- eller stödperioden, och för att bidra till verksamhetens finansiering. Sökanden måste ha de yrkesmässiga kunskaper och kvalifikationer som krävs för att fullfölja den föreslagna verksamheten.

### 8.1 Den sökandes ekonomiska förmåga

Den sökandes ekonomiska förmåga De sökande måste intyga sin status som juridisk person och att de har ekonomisk och operativ förmåga att slutföra den föreslagna åtgärden samt bifoga balansräkningen för det senaste avslutade räkenskapsåret. Detta gäller inte för offentliga organ och internationella organisationer.

### 8.2 Den sökandes tekniska förmåga

Den sökande måste ha tekniska förutsättningar och lämpliga förvaltningsstrukturer för att slutföra åtgärden och måste inkomma med vissa dokument (bl.a. meritförteckning för personer som ansvarar för åtgärdens genomförande samt en beskrivning av projekt och verksamhet under de tre senaste åren).

## 9. TILDELNINGSKRITERIER

Kommissionen väljer ut projekt och beslutar om stödnivåer baserat på sökandenas skriftliga redogörelser.

### 9.1 Urvalskriterier för åtgärder av typ 1 "Allmänna ansökningsomgångar"

Följande fem bedömningskriterier avser åtgärder av typ 1:

1. Åtgärdens kvalitet, med följande delkriterier:

— I vilken utsträckning den föreslagna åtgärden speglar forskningsläget och bygger på tidigare verksamhet <sup>(5)</sup> inom ramen för EIE-programmets mål.

<sup>(3)</sup> EGT C 351, 29.12.1998, s. 1. Gemensam åtgärd av den 21 december 1998 om att göra deltagande i en kriminell organisation i Europeiska unionens medlemsstater till ett brott.

<sup>(4)</sup> EUT L 166, 28.6.1991, s. 77. Direktiv av den 19 juni 1991 ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/97/EG av den 4 december 2001 (EGT L 344, 28.12.2001, s. 76).

<sup>(5)</sup> EG tillhandahåller information om tidigare projekt och åtgärder. Uppgifter om tidigare SAVE- och ALTENER-projekt (från och med 1996) kommer att bli tillgängliga på EIE:s webbsida via en offentlig projektdatabas.

- Projektmålets relevans för EU:s övriga politik, målsättningar och lagstiftning.
- Hur väl åtgärden kompletterar relevant verksamhet i medlemsstaterna och andra deltagarländer.
- Hur väl projektets mål är förenliga med de viktigaste marknadsaktörernas behov.
- De förväntade resultatens kvalitet och relevans.

#### 2. Metodens kvalitet, med följande delkriterier:

- Hur klart och entydigt de olika åtgärderna och etappmålen är definierade.
- Hur väl mål och indikatorer för framgång är anpassade till behoven.
- Metodikens kvalitet.
- Hur väl den föreslagna metoden är lämpad för uppnåendet av målen.
- Planer för spridning av resultaten och de verktyg som skall användas för detta.

#### 3. Mervärde för gemenskapen, med följande delkriterier:

För SAVE, ALTENER, STEER (inte för COOPENER):

- Fördelarna med att genomföra åtgärden på EU-nivå.
- Frågornas och den planerade verksamhetens EU-dimension (inbegripet marknadshinder).
- Lämplig geografisk täckning inom projektgruppen.
- Hur väl de lösningar som utvecklas låter sig överföras till andra delar av EU.

Endast för COOPENER:

- Överensstämmelse med de överenskomna utvecklingsstrategierna för de berörda utvecklingsländerna/regionerna, inbegripet bidrag till kampen mot fattigdomen och liknande mål.
- Åtgärdens överensstämmelse med annan EU-verksamhet (inbegripet medlemsstaternas) i det berörda utvecklingslandet/den berörda regionen, inbegripet kopplingar till EU:s energiinitiativ.
- Storlek och omfattning på de delar som lagts ut på underentreprenad och hur engagerade de organisationer är som är etablerade i utvecklingsländerna (det krävs en betydande grad av delaktighet).
- Hur väl resultaten låter sig överföras till andra utvecklingsländer.

- Fördelar med att genomföra verksamheten på EU-nivå och projektgruppens EU-dimension.

#### 4. Kostnader och intäkter, med följande delkriterier:

- Samfinansieringsplan, med föreslagna samfinansieringsandelar.
- Korrekta kostnader för de olika deluppgifterna i programmet.
- Korrekta kostnader per kostnadskategori, bland annat underentreprenörsavtal.
- Kostnadseffektivitet: jämförelse mellan de direkta förväntade projektresultaten och de utgifter och insatser som behövs.

#### 5. Gruppens organisation, med följande delkriterier:

- Arbetsfördelningen mellan parterna.
- Gruppens kunskaper, kvalifikationer och erfarenheter.
- De viktigaste marknadsaktörernas delaktighet i konsortiet.
- Förvaltning, inbegripet förvaltningsstruktur, arbetsplan, samordning och kommunikation mellan gruppmedlemmarna.

För åtgärder av typ 1 kommer de fem bedömningskriterierna att viktas lika i den allmänna bedömningen. För de första fyra kriterierna måste resultatet vara över 50 %, och för det femte kriteriet krävs minst 70 % (gruppens organisation). För att ett projektförslag skall anses komma i fråga för bidrag skall de sammanlagda poängen för alla bedömningskriterier överskrida 70 % av maximalpoängen. Förslag som överskrider denna tröskel skall komma i fråga för finansiering. Stöd kommer att beviljas inom ramen för tillgängliga budgetmedel.

#### 9.2 Urvalskriterier för typ 2: "Stöd till inrättandet av nya lokala och regionala energikontor"

Följande fem bedömningskriterier avser åtgärder av typ 2:

##### 1. Åtgärdens kvalitet, med följande delkriterier:

1. Presentation och trovärdighet (mål, etapper, tidsschema).
2. De förväntade resultatens kvalitet och relevans, i fråga om energibehov och om hur de påverkar hållbar utveckling/miljön.
3. Den fasta personalens roll, utvärdering och kontroll av genomförandet.
4. Åtaganden för kontorets framtid efter tre år.



**2. Metodens kvalitet, med följande delkriterier:**

1. Hur väl uppgifterna är definierade och hur lämpliga utvalda mål och indikatorer är för verksamhetens framgång.
2. Partnerskap med grannkontor/nationellt kontor
3. Hur väl den föreslagna metoden är lämpad för uppnåendet av målen.
4. Planer för spridning av resultaten och de verktyg som skall användas för detta.

**3. Mervärde för gemenskapen, med följande delkriterier:**

1. Samarbete med erfarna kontor, nätverk och initiativ på europeisk nivå.
2. Europeiskt samarbete, budget och åtgärder.
3. Hur väl de lösningar som utvecklas låter sig överföras till andra delar av EU.

**4. Kostnader och intäkter, med följande delkriterier:**

1. Samfinansieringsplan, med föreslagna samfinansieringsandelar.
2. Redan säkerställd samfinansiering.
3. Korrekta kostnader per kostnadskategori, inte minst underentreprenörsavtal, % av löner och direkta kostnader för kontoret.
4. Kostnadseffektivitet: jämförelse mellan de direkta förväntade projektresultaten och de utgifter och insatser som behövs.

**5. Gruppens organisation, med följande delkriterier:**

1. Styrelser.
2. Kontorets självständighetsgrad.
3. Förtroendevaldas engagemang.
4. Förvaltning, inbegripet förvaltningsstruktur, arbetsplan, samordning och kommunikation mellan gruppmedlemmarna.

För åtgärder av typ 2 kommer de fem bedömningskriterierna att viktas lika i den allmänna bedömningen. För de första fyra kriterierna måste resultatet vara över 50 %, och för det femte kriteriet krävs minst 70 % (gruppens organisation). För att ett projektförslag skall anses komma i fråga för bidrag skall de sammanlagda poängen för alla bedömningskriterier överskrida

70 % av maximalpoängen. Förslag som överskrider denna tröskel skall komma i fråga för finansiering. Stöd kommer att beviljas inom ramen för tillgängliga budgetmedel.

**9.3 Urvalskriterier för åtgärder av typ 3 (Särskilt stöd till evenemang)**

Följande fyra bedömningskriterier avser åtgärder av typ 3:

1. Åtgärdens bidrag till främjandet av EU:s energipolitik och -mål.
2. Åtgärdens kvalitet.
3. Mervärde för gemenskapen.
4. Kostnadseffektivitet.

Dessa fyra kriterier kommer att viktas lika inom ramen för den allmänna bedömningen.

**10. ALLMÄNNA STÖDVILLKOR**

De allmänna stödvillkoren, bland annat fastställande av stödberättigande kostnader och betalningssätt, återfinns i förslaget till finansieringsavtal på EIE-programmets webbsida (se avsnitt 13 "Ytterligare upplysningar"). Kostnaderna och intäkterna skall vara balanserade i åtgärdens budget, vilken bifogas ansökan. De stödberättigande kostnader som skall finansieras av gemenskapen skall tydligt anges.

Beroende på åtgärdens omfång och andra riskfaktorer kan kommissionen begära en ekonomisk säkerhet från stödmottagaren för förhandsfinansiering.

**11. INLÄMNING AV STÖDANSÖKAN**

Ansökningarna skall lämnas in på särskilda ansökningsblanketter. För varje ansökan måste sökanden lämna in ett undertecknat original och fem kopior. Ansökningsblanketterna kan laddas ned från EIE-programmets webbsida (se avsnitt 13 "Ytterligare upplysningar") eller begäras per post eller e-post.

**12. SISTA ANSÖKNINGSDAG**

De som önskar ansöka om stöd inbjuds att lämna in sina förslag till Europeiska kommissionen. Ansökan kan lämnas in

- a) I rekommenderat brev poststämplat senast den sista ansökningsdagen (se avsnitt 14, "Tidsplan"). Brevet adresseras till följande adress:

Europeiska kommissionen  
Generaldirektoratet för energi och transport  
DM 28 0/91 Mail service/archives  
B-1049 Bryssel

b) Genom inlämning till Europeiska kommissionens centrala postservice

(personligen, av sökandens befullmäktigade ombud eller av ett privat kurirföretag) på adressen

Europeiska kommissionen  
Central Mail Service  
Rue de Genève 1  
B-1140 Bryssel

senast kl 16.00 (belgisk tid) på sista ansökningsdagen (se avsnitt 14, "Tidsplan"). Vid direkt inlämning gäller som mottagningsbevis det kvitto som daterats och undertecknats av den mottagande tjänstemannen vid ovannämnda enhet.

Anbudet ska skickas i dubbla kuvert. På innerkuvertet måste följande text stå:

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

Om självhäftande kuvert används skall de tejpas igen, och avsändaren skall skriva sin namnteckning tvärsöver tejpén.

Ansökningar får inte lämnas in direkt till Generaldirektoratet för energi och transport, vare sig personligen, av befullmäktigade ombud eller av privata kurirföretag.

Ansökningar som kommer in till kommissionen efter sista ansökningsdatum, eller som är poststämplade efter detta datum, kommer inte med i urvalsförfarandet.

### 13. YTTERLIGARE UPPLYSNINGAR

De sökande bör konsultera programmets webbsida ([http://www.europa.eu.int/comm/energy/intelligent/index\\_en.html](http://www.europa.eu.int/comm/energy/intelligent/index_en.html)). EIE-webbsidan omfattar all information och alla blanketter som behövs för denna ansökningsomgång, t.ex. EIE:s arbetsprogram 2003-2006, EIE:s årliga arbetsprogram 2003, en detaljerad redogörelse för nyckelåtgärderna, vägledningen för sökande och ansökningsblanketterna. Dessutom innehåller webbsidan uppgifter om informationsdagar som kommer att anordnas under ansökningsomgångens lopp.

Frågor om denna ansökningsomgång kan skickas per e-post (i förekommande fall med angivande av områdesnummer enligt

punkt 2.1 – Prioriteringar för ansökningsomgångarna 2003) till: TREN-Intelligentenergy@cec.eu.int

Alternativt kan fax eller brev sändas till följande adress:

Europeiska kommissionen  
Generaldirektoratet för energi och transport  
Direktorat D, enhet D3  
EIE-programmet  
Ref.: Call for Proposals 2003  
DM 24 4/08  
B-1040 Bryssel  
Fax (32-2) 296 60 16

### 14. PRELIMINÄR TIDSPLAN

#### För åtgärder av typ 1 och 2

Sista ansökningsdag:	30 april 2004
Datum för öppnande av den första omgången ansökningar:	3 maj 2004
Datum för öppnande av den andra omgången ansökningar:	17 maj 2004
Beräknat datum för slutförd utvärdering:	mitten av juli 2004
Preliminärt datum för underrättande av sökandena	från och med slutet av juli 2004
Preliminärt datum för undertecknande av kontrakt	Fr.o.m. november 2004

#### För åtgärder av typ 3 (Särskilt stöd till evenemang)

Sista ansökningsdag:	31 januari 2004	1 juni 2004
Öppning av förslagen:	12 februari 2004	14 juni 2004
Beräknat datum för slutförd utvärdering:	mitten av mars 2004	mitten av juli 2004
Information till sökande:	från och med slutet av mars 2004	från och med mitten av juli 2004
Preliminärt datum för undertecknande av kontrakt	Fr.o.m. maj 2004	Fr.o.m. september 2004

**MEDIA PLUS (2001–2005)****Genomförande av programmet för att stimulera utveckling, distribution och marknadsföring av europeiska audiovisuella verk****Meddelande om inbjudan att lämna förslag 95/2003****Stöd till televisionssändningar av europeiska audiovisuella verk**

(2003/C 315/08)

**1. INLEDNING**

Detta meddelande om inbjudan att lämna förslag grundar sig på rådets beslut 2000/821/EG av den 20 december 2000 om genomförande av ett program för att stimulera utveckling, distribution och marknadsföring av europeiska audiovisuella verk (MEDIA Plus – utveckling, distribution och marknadsföring – 2001–2005), som offentliggjordes i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* L 13 av den 17 januari 2001, s. 35.

Bland de insatser som ska genomföras enligt beslutet finns stöd till televisionssändningar av europeiska audiovisuella verk.

**2. MÅL**

Detta meddelande riktar sig till oberoende europeiska TV-produktionsbolag vars verksamhet bidrar till de ovannämnda målen. I meddelandet anges hur man skaffar de nödvändiga handlingarna för att lämna in ett förslag i syfte att få EU-bidrag.

Den avdelning vid kommissionen som ansvarar för administrationen av denna inbjudan är enheten "Stöd till innehåll i audiovisuella medier" vid generaldirektoratet för utbildning och kultur.

De europeiska företag som vill svara på denna inbjudan att lämna förslag och erhålla dokumentet "Riktlinjer för att lämna in förslag i syfte att få bidrag inom området distribution – Stöd till televisionssändningar av europeiska audiovisuella verk" ska rekvirera dokumentet per post eller fax från:

Europeiska kommissionen, Jacques Delmoly, enhetschef, DG EAC/C3, B100 4/20, B-1049 Bruxelles, Fax (32-2) 299 92 14.

Kommissionen förbinder sig att skicka dokumentet inom två arbetsdagar efter det att förfrågan kommit in.

Sista dagen för att lämna in förslag till ovannämnda adress är följande:

— 17 februari 2004

— 16 juni 2004

— 3 november 2004.

**Meddelande om förslagsinfordran**  
**TACIS-partnerskapsprogrammet för institutionell uppbyggnad**  
**EuropeAid/117824/C/G/Multi**  
(2003/C 315/09)

Europeiska kommissionen önskar få in förslag för följande samarbetsområden: lokal ekonomisk utveckling, social utveckling och administrativa reformer, i Ryssland, Ukraina, Moldavien, Kazakstan, Kirgizistan, Tadzjikistan och Uzbekistan, med ekonomiskt stöd från Europeiska gemenskapernas TACIS-partnerskapsprogram för institutionell uppbyggnad.

Tilldelning av kontrakt förutsätter undertecknande av finansieringsavtalet för åtgärdsprogrammen för 2003.

Fullständiga riktlinjer för sökande ("Guidelines for applicants") finns tillgängliga på följande webbplats:

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

Förslagen skall vara inlämnade senast onsdagen den 14 april 2004, kl. 16.00 medeleuropeisk tid.

---