



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 16.06.2004

C(2004)2026fin

**Betreft: Steunmaatregel N 304/2003 – Nederland
Steun ten behoeve van Akzo Nobel ter beperking van het transport van chloor**

Excellentie,

Met dit schrijven stelt de Commissie Nederland ervan in kennis dat zij, na de door uw autoriteiten verstrekte informatie over bovengenoemde maatregel te hebben onderzocht, besloten heeft geen bezwaar te maken tegen de bovengenoemde steun.

1 Procedure

- (1) Na informele besprekingen met de Commissie heeft Nederland de steunmaatregel bij de Commissie aangemeld bij schrijven van 4.7.2003, dat geregistreerd werd op 15.7.2003 onder nummer A/35010. De Commissie heeft om nadere verduidelijking van de maatregel verzocht bij brieven van 23.7.2003 (D/54740), 10.2.2004 (D/50908) en 29.4.2004 (D/52966), waarop Nederland heeft geantwoord bij brieven van 15.9.2003 (geregistreerd op 30.9.2003 onder nummer A/36994), 29.10.2003 (geregistreerd op 31.10.2003 onder nummer A/37474), 11.12.2003 (geregistreerd op 18.12.2003 onder nummer A/38854), 22.3.2004 (geregistreerd op dezelfde dag onder nummer A/32025) en 25.5.2004 (geregistreerd op 26.5.2004 onder nummer A/33827). Op 26.6.2003 en 5.2.2004 hebben vergaderingen plaatsgevonden tussen vertegenwoordigers van de Nederlandse autoriteiten, de begunstigde onderneming en de Commissie.

Zijne Excellentie de Heer Bernard Rudolf Bot
Minister van Buitenlandse Zaken
Bezuidenhoutseweg 67
Postbus 20061
NL - 2500 - EB DEN HAAG

2 Gedetailleerde beschrijving van de maatregel

- (2) Akzo Nobel (hierna "Akzo" te noemen) is een internationale onderneming die actief is op het gebied van farmaceutische producten, coatings en chemische producten. Het bedrijf heeft vestigingen in meer dan 80 landen en telt ongeveer 64 500 werknemers. Momenteel zijn er in Nederland drie locaties van Akzo waar chloor wordt geproduceerd met natronloog als bijproduct: Hengelo in het oosten van het land, Rotterdam in het westen en Delfzijl in het noorden. Vraag en aanbod van chloor op deze locaties zijn echter niet in evenwicht: Rotterdam heeft een tekort, dat wordt aangevuld met leveringen uit Hengelo en Delfzijl en met importen afkomstig van inrichtingen van Akzo in Duitsland en Zweden. De chloorproductie in Delfzijl zal om economische redenen worden gestaakt, hetgeen tot een toename van de chloortransporten zou leiden. Op jaarbasis zou het gaan om transporten van in totaal ongeveer 20 kiloton van Hengelo naar Delfzijl en van 70 kiloton van Hengelo/Zweden/Duitsland naar Rotterdam.
- (3) Dit vervoer vindt plaats per spoor. Het transport naar Rotterdam gebeurt dwars door de dichtstbevolkte gebieden van Nederland. Ondanks strikte veiligheidsmaatregelen is chloortransport nooit geheel vrij van risico's. Volgens rapporten van deskundigen kunnen er bij een ongeval 5 000 doden en 18 000 gewonden vallen. In een dergelijke situatie zouden hulpverleningsorganisaties weinig tot niets kunnen uitrichten. De natuurlijke omgeving in de onmiddellijke nabijheid van het ongeval zou volledig worden vernietigd.
- (4) Naar aanleiding van diverse incidenten in het recente verleden is de onrust bij de bevolking toegenomen. De regering wil dan ook dat de chloortransporten worden beëindigd. Het beëindigen van het vrije verkeer van goederen maakt het evenwel onmogelijk om dergelijke transporten structureel te verbieden¹.
- (5) De autoriteiten en Akzo hebben overeenstemming bereikt over een oplossing die bestaat in de verplaatsing van de chloorproductie en van een monochloorazijnzuurfabriek (die chloor verwerkt) van Hengelo naar Delfzijl, alsmede in de investering in nieuwe fabrieken voor de productie van chloor in Rotterdam. Deze oplossing heeft tot gevolg dat er slechts incidenteel chloortransporten zullen plaatsvinden, bijvoorbeeld in geval van onderhoudswerkzaamheden. Akzo zal door middel van goede planning en afspraken met afnemers dergelijke incidentele transporten zoveel als redelijkerwijze mogelijk is, beperken. Onder deze voorwaarden zal de rijksoverheid incidenteel chloortransport toestaan tot een maximum van 10 000 ton op jaarbasis. De oplossing is neergelegd in een juridisch bindend convenant waarvan de looptijd eindigt op 31.12.2015.

¹ Zie met name Richtlijn 96/49/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten inzake het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor (PB L 235 van 17.9.96, blz. 25). De richtlijn voorziet niet in een transportverbod om veiligheidsredenen. De enige grondslag voor een verbod is artikel 5, lid 1, maar deze bepaling is in deze zaak niet van toepassing.

- (6) De investeringskosten in Delfzijl worden op 166,7 miljoen EUR begroot (zie onderstaande tabel). Dit totale investeringsbedrag werd bevestigd door een cross-check, die is uitgevoerd door een onafhankelijke taxateur.

Chloorfabriek		x 1 000 EUR
Project scoping	Engineering	[...]*
Inside battery limits	Hardware installed	[...]
	Procurement	[...]
	Engineering	[...]
	Safety & Health equipment	[...]
Outside battery limits		[...]
Business Unit Costs		[...]
Totaal		[...]
MCA-fabriek		
Project scoping	Engineering	[...]
	Other	[...]
Inside battery limits	Hardware installed	[...]
	Procurement	[...]
	Engineering	[...]
	Safety & Health equipment	[...]
	Construction/supervision	[...]
Outside battery limits	Hardware installed	[...]
	Engineering & other	[...]
Business Unit Costs	Project cost	[...]
	IT	[...]
	Other	[...]
	Business unit energy	[...]
Totaal		[...]
Totale investeringskosten voor chloor en MCA		166 700

- (7) Ongeveer 16,4 miljoen EUR van de kosten zijn toe te schrijven aan het feit dat de nieuwe fabrieken in Delfzijl een grotere capaciteit hebben dan de bestaande fabrieken in Hengelo, namelijk 90 000 ton in plaats van 70 000 ton voor chloor² en 60 000 ton in plaats van 50 000 ton voor monochloorazijnzuur (MCA). In Rotterdam breidt Akzo de productiecapaciteit van de bestaande chloorfabriek uit met ongeveer 100 000 ton, waarvan ongeveer 80 000 ton in reactie op een toename van de vraag ter plaatse naar chloor. De investeringskosten worden op 44 miljoen EUR begroot.

* Vertrouwelijke informatie.

² Volgens een expert rapport kunnen chloorfabrieken met een capaciteit van 50 000 à 200 000 ton als middelgroot worden aangemerkt.

- (8) De nieuwe fabrieken in Delfzijl zullen gebruik maken van nieuwe, milieuvriendelijker technologie. Voordelen zijn onder meer dat voortaan geen kwik en minder freon zullen worden gebruikt. De fabrieken zullen zich voorts niet nabij een woonwijk bevinden, zoals thans het geval is in Hengelo. De investeringen moeten onder de geldende milieuwetgeving beschouwd worden als nieuwe vestigingen, niet als wijzigingen van de oude chloorproductiefaciliteit. De Commissie merkt op dat de milieuvergunning voor de investeringen is verleend. Het bevoegd gezag heeft bevestigd dat de geplande fabrieken voldoen aan de verplichtingen die voortvloeien uit Richtlijn 96/82/EG van de Raad van 9 december 1996 betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen³ (de zogeheten "Seveso II"-Richtlijn).
- (9) Hoewel het convenant incidenteel chloortransport van niet meer dan 10 000 ton op jaarbasis toestaat, wordt ervan uitgegaan dat het daadwerkelijke transport veel geringer zal uitvallen zodra de investeringen gerealiseerd zijn. Volgens Akzo zal ter overbrugging van onvoorziene productiestoringen een transport van naar schatting maximaal 3 000 ton per jaar noodzakelijk zijn. In geval van geplande onderhoudscontracten kan naar schatting eens in de vier jaar een transporthoeveelheid van circa 5 000 ton noodzakelijk zijn.
- (10) De Provincie Overijssel zal de milieuvergunning voor de chloor- en MCA-productie in Hengelo intrekken. Op grond van algemene regelgeving⁴ zal Akzo aanspraak maken op een schadevergoeding van 31,68 miljoen EUR, hetgeen overeenkomt met 80% van de door een onafhankelijke taxateur geraamde schade⁵. De schadevergoeding zal worden toegekend door de provincie, maar aangezien de minister van Milieubeheer met de toekenning instemt, zijn de kosten volgens de algemene regeling voor rekening van het ministerie.
- (11) In de huidige chloorfabriek van Hengelo wordt gebruikgemaakt van kwikcellentechnologie. Krachtens Besluit 90/3 van de commissie van het Verdrag ter bescherming van het mariene milieu in het noordoostelijke deel van de Atlantische Oceaan (hierna "het OSPAR-Verdrag" te noemen)⁶ zou Akzo overeenkomstig de

³ PB L 10 van 14.1.1997, blz. 13.

⁴ Ministeriële "Circulaire schadevergoedingen", waarin de toekenningsvoorwaarden en berekeningsmethoden voor schadevergoedingen zijn vastgelegd ingeval de overheid milieuvergunningen intrekt of wijzigt.

⁵ De totale schadevergoeding omvat [...] miljoen EUR voor desinvesteringen en [...] miljoen EUR voor incidentele kosten (hogere huisvestingskosten, hypotheek- en taxatiekosten en verhuiskosten). De investeringskosten zelf zijn niet in de berekening meegenomen, omdat deze als actiefpost op de balans zullen worden opgevoerd. In plaats daarvan zijn de hogere financieringskosten (rente) over een periode van 5 jaar in aanmerking genomen. De besparingen op de exploitatiekosten zijn in mindering gebracht. Daarnaast zijn er nog andere schadefactoren voor Akzo welke bij de berekening van de schadevergoeding niet in aanmerking zijn genomen, zoals de noodzaak om in nieuwe productiecapaciteit van chloor te Rotterdam te investeren, de noodzaak om alternatieve afzetmogelijkheden te vinden voor de chloor die tot dusver uit Duitsland en Zweden werd ingevoerd, en het feit dat het niet meer mogelijk is om op toekomstige marktontwikkelingen te reageren door chloor doorheen Nederland te transporteren.

⁶ Zie www.ospar.org.

* Vertrouwelijke informatie.

Nederlandse wetgeving het kwikelektrolyseproces uiterlijk in 2010 moeten stopzetten. Volgens een ruwe schatting zouden de daartoe vereiste investeringskosten 40 miljoen EUR⁷ bedragen. De MCA-fabriek hoeft niet te worden vervangen en na 2010 kan doorgedaan worden met dezelfde fabriek zonder aanvullende investeringen.

- (12) Voorts zijn de minister van Milieubeheer en Akzo overeengekomen dat Akzo een subsidie van 30% van de werkelijke verhuiskosten zal ontvangen, waarvan de investeringskosten voor de capaciteitsuitbreiding en de schadevergoeding vanwege de verhuizing zijn afgetrokken⁸. Deze subsidie zal tussen de 22,5 en 32,5 miljoen EUR bedragen. Afgaande op de huidige raming van de investeringskosten zal de subsidie inderdaad op het maximumbedrag van 32,5 miljoen EUR uitkomen. De bruto steunintensiteit voor de volledige investering, zonder aftrek van de schadevergoeding van de in aanmerking komende kosten, bedraagt 19,5% en de netto steunintensiteit 14,4%⁹.
- (13) Het project zal ongeveer 246 à 313 directe arbeidsplaatsen scheppen/in stand houden. Dit aantal omvat ook de arbeidsplaatsen in de bestaande Service Unit van Akzo in Delfzijl, die zonder de investering in Delfzijl verloren zouden zijn gegaan omdat het oude chloorproductiebedrijf via het diafragma-elektrolyseproces en het Chloor Koolwaterstoffen Bedrijf toch zullen worden gesloten. Er zullen extra arbeidsplaatsen worden geschapen als gevolg van regionaal uitbesteed onderhoud en andere diensten. Bovendien zijn twee chloorverwerkende bedrijven, namelijk Noveon Delfzijl en Twaron Delfzijl, voor hun productie afhankelijk van chloorleveringen. Het aantal arbeidsplaatsen bij deze bedrijven is gelijk aan respectievelijk 32 en 180.
- (14) Delfzijl is gelegen in een steungebied waar het regionale netto steunplafond 18% bedraagt.
- (15) Het chloor wordt vervoerd door een spoortransportbedrijf. De transporten voldoen aan alle veiligheidsnormen. Het bedrijf in kwestie en Akzo hebben aanvullende maatregelen genomen om het transport veiliger te maken. Deze maatregelen gaan verder dan hetgeen de Gemeenschapswetgeving voorschrijft: er wordt geen onderscheid gemaakt tussen lege, ongereinigde en volle wagons; de treinen rijden tegen een maximumsnelheid van 60 km per uur in plaats van 100 km per uur; een chloortrein mag geen wagons met andere stoffen dan chloor bevatten; het transport verloopt volgens een vast tijdschema en traject; tijdens het vervoer worden de treinen voortdurend gevolgd door de spoorverkeersleiding; en er zijn 20 speciale ketelwagons gebouwd met extra veiligheidsvoorzieningen.

3 Beoordeling van de maatregel

3.1 Bestaan van staatssteun

⁷ In 2006 zou de netto contante waarde van deze kosten 33,6 miljoen EUR belopen.

⁸ In formulevorm: [investeringskosten – kosten van capaciteitsuitbreiding – schadevergoeding] * 30%.

⁹ Beweerd werd dat de Noordelijke Ontwikkelingsmaatschappij 30 miljoen EUR in het project zou investeren. De Nederlandse autoriteiten hebben echter meegedeeld dat dit niet het geval is.

- (16) In artikel 87, lid 1, van het Verdrag is bepaald dat "*steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar [zijn] met de gemeenschappelijke markt, voorzover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt*".
- (17) De subsidie wordt direct uit de begroting van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer gefinancierd. Zij begunstigt Akzo door de kosten te verminderen die het bedrijf normaalgesproken zelf had moeten dragen. De subsidie vervalst bovendien de mededinging of dreigt deze te vervalsen, aangezien zij Akzo begunstigt en de positie van het bedrijf versterkt op de chloor-, natronloog- en monochloorazijnzuurmarkten. Op al deze markten bestaat handelsverkeer tussen de lidstaten. De subsidie moet derhalve worden beschouwd als staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het Verdrag.
- (18) Een schadevergoeding brengt doorgaans geen selectief voordeel voor de betrokken onderneming met zich mee voor zover zij louter dient ter compensatie van schade ten gevolge van een overheidsingrijpen¹⁰, waarbij de schadevergoeding het directe resultaat is van dit overheidsingrijpen en bepaald wordt op grond van een algemene schadevergoedingsregeling die rechtstreeks gebaseerd is op het door de rechter erkende grondwettelijke eigendomsrecht. Hoewel de intrekking van de vergunning voor de productie van chloor en MCA te Hengelo slechts een van een reeks maatregelen is die samen het chloortransport beperken, is de Commissie van oordeel dat de toepassing van de algemene schadevergoedingsregeling in het onderhavige geval geen misbruik vormt. Voorts zij erop gewezen dat onteigening van de fabriek te Hengelo geen geschikt alternatief is. Een dergelijke onteigening zou immers meer tijd in beslag nemen, met hogere kosten gepaard gaan, en net als de sluiting van de fabriek niet volstaan om het structureel chloortransport te beëindigen. Voordat de autoriteiten tot onteigening kunnen overgaan moeten zij bovendien trachten om met de betrokken eigenaar een onderling overeengekomen oplossing te bereiken, wat in dit geval is gebeurd. In overeenstemming met de algemene regeling compenseert de in de onderhavige zaak toegekende schadevergoeding slechts een deel van de geraamde schade. De Commissie concludeert daarom dat de schadevergoeding geen staatssteun is in de zin van artikel 87, lid 1, van het Verdrag.

3.2 *Verenigbaarheid van de subsidie*

3.2.1 De van toepassing zijnde regels

- (19) Punt 6, eerste sub-alinea, van de communautaire kaderregeling inzake staatssteun ten behoeve van het milieu¹¹ (hierna "kaderregeling"), definieert "milieubescherming" als elke maatregel gericht op de preventie of het herstel van aantasting van de natuurlijke omgeving of natuurlijke hulpbronnen, dan wel op de aanmoediging van een rationeel gebruik van die hulpbronnen. Het doel van het convenant tussen de Nederlandse autoriteiten en Akzo is echter in de eerste plaats een verhoging van de veiligheid, in

¹⁰ Voorzover dit overheidsingrijpen zelf niet tot doel heeft om een eerder selectief voordeel dat onverenigbaar is met het gemeenschapsrecht, teniet te doen.

¹¹ PB C 37 van 3.2.2001, blz. 3.

plaats van milieubescherming en de steun beoogt niet een *zekere* schade aan het milieu te voorkomen maar eerder het risico op dergelijke schade te verkleinen. De kaderregeling bevat geen uitdrukkelijke regels voor steun in een situatie zoals die welke hier aan de orde is.

- (20) Punt 6, tweede sub-alinea, van de kaderregeling sluit maatregelen in fabrieken die gericht zijn op een hogere veiligheid of een betere hygiëne expliciet uit van het toepassingsgebied van deze kaderregeling. De Commissie merkt op dat er in het onderhavige geval geen sprake is van maatregelen *in* de fabrieken van Akzo. Het gaat evenmin om de veiligheid en hygiëne van werknemers, maar daarentegen om de veiligheid van de mensen en hun leefomgeving in de nabijheid van het treinspoor dat voor het chloortransport wordt gebruikt.
- (21) In feite sluit de redenering achter de onderhavige zaak nauw aansluit bij het begrip milieubescherming. Krachtens Artikel 174(1) van het Verdrag draagt het beleid van de Gemeenschap op het milieugebied bij aan de doelstellingen van behoud, bescherming en verbetering van de kwaliteit van het milieu alsook aan de doelstelling van de bescherming van de gezondheid van de mens. Een voorbeeld van secundaire regelgeving die gegrond is op de milieutitel in het Verdrag is de “Seveso II-Richtlijn” hierboven genoemd in punt 8. Artikel 174(2) van het Verdrag voegt hieraan toe dat milieubeleid onder berust op het voorzorgsbeginsel en het beginsel van preventief handelen. De Commissie behandelde dit expliciet in haar Mededeling COM(2000)1 betreffende het voorzorgsbeginsel van 2 februari 2000¹². In de dagelijkse praktijk worden het preventie- en voorzorgsbeginsel vaak samen gebruikt. Ook in de jurisprudentie van het Hof lijken deze beginselen (deels) uitwisselbaar¹³.
- (22) De Commissie constateert dat de Nederlandse autoriteiten de aangemelde maatregel genomen hebben op grond van verschillende studies van de veiligheidsrisico's van chloortransport voorafgaand aan het sluiten van het convenant. Wetenschappelijke studies zijn eveneens uitgevoerd voor wat betreft andere gevaarlijke stoffen, in het bijzonder ammoniak en LPG. De gekozen maatregel is zorgvuldig afgewogen door de Nederlandse autoriteiten in het licht van een kosten/batenanalyse die verschillende alternatieve maatregelen ter beperking van de risico's van chloortransport betrof.
- (23) De redenering achter de onderhavige zaak sluit eveneens nauw aan bij meer specifieke punten in de kaderregeling. Overeenkomstig punt 29 kan steun verenigbaar worden geacht indien het bedrijven in staat stelt om de toepasselijke Communautaire normen te overtreffen of wanneer bedrijven investeren bij ontstentenis van verplichte Communautaire normen. In overeenstemming met Richtlijn 96/49 betreffende het

¹² De Commissie beoordeelde maatregelen met betrekking op veiligheid ook in de zaak C21/98, Italië, betreffende maatregelen voor de herstructurering van wegvervoer en de ontwikkeling van multimodaal transport, PB L227 van 28.8.1999, p.12, in het bijzonder punt 73 en maatregelen met betrekking op de gezondheid van de mens in zaak C2/00, Zweden, maatregelen ter verbetering van het milieu binnenshuis, PB L295 van 23.11.2000, p.30.

¹³ Bijvoorbeeld zaken C-157/96, de Koningin v Ministerie van Landbouw, Visserij en Voedsel, Commissarissen van Douane en Accijnzen, ex parte Nationale Boeren Unie, arrest van het Hof van 5 mei 1998, ECR 1998 p. I-2211 en C-180/96 Verenigd Koninkrijk van Groot Brittannië en Noord Ierland v Commission, arrest van 5 mei 1998, ECR 1998 p. I-2265.

vervoer van gevaarlijke goederen per spoor¹⁴ is structureel chloortransport in Nederland niet verboden en de huidige chloortransporten in Nederland voldoen aan alle veiligheidseisen die voortvloeien uit Communautaire regelgeving, ook al sluit dit het risico op een ongeluk niet volledig uit. Het convenant beoogt derhalve een vergroting van de veiligheid die de Communautaire normen overtreft.

- (24) Voorts kan overeenkomstig punt 39 van de kaderregeling steun voor een verhuizing worden goedgekeurd wanneer "een onderneming in een stedelijke omgeving of een Natura 2000-zone overeenkomstig de wet een activiteit uitoefent die een aanzienlijke vervuiling meebrengt en, wegens die locatie, haar vestigingsplaats verlaat om zich in een geschikter gebied te vestigen." Het feit dat de chloortreinen dwars door belangrijke stedelijke gebieden rijden, is juist de reden waarom steun werd toegekend.
- (25) De kaderregeling gaat in op de basiscriteria voor verenigbaarheid met de gemeenschappelijke markt, te weten noodzakelijkheid, evenredigheid, beperking van de steun tot het minimum en het voorkomen van ongerechtvaardigde vervalsing van de concurrentie. Een fundamentele rol in deze beoordeling is weggelegd voor het beginsel dat "de vervuiler betaalt". De Commissie acht het gepast om dit beginsel toe te passen in de onderhavige zaak met dien verstande dat Akzo in deze context niet in de eerste plaats gezien moet worden als vervuiler dan wel als degene die verantwoordelijk is voor een zeker veiligheidsrisico.
- (26) De Commissie wijst er eveneens op dat de steunmaatregel betrekking heeft op een zeer uitzonderlijke situatie. Chloor wordt immers doorgaans helemaal niet vervoerd. In West-Europa wordt bijna 90% van de chloor op dezelfde locatie geproduceerd en verwerkt. Van de resterende 10% wordt 8% naar de afnemers vervoerd in bulk tanks (meer dan 5% per spoor, bijna 3% over de weg) en 2% in flessen en vaten (vooral over de weg). Het deel van de chloorproductie dat niet op de productielocatie wordt verwerkt, laat een langzame daling zien naarmate chloorverwerkende fabrieken zich verplaatsen naar locaties waar chloor wordt geproduceerd¹⁵.
- (27) Daarnaast zijn er weinig andere stoffen waarvoor een ongeval bij het vervoer ervan evenveel slachtoffers zou eisen als een ongeval met chloor. Chloor, LPG en ammoniak behoren tot de belangrijke stoffen waarvoor veiligheidsanalyses van het transport zijn uitgevoerd. De gelopen risico's en potentiële oplossingen verschillen evenwel. Ongevallen met LPG kunnen dodelijke gevolgen hebben binnen een afstand van 300 à 400 meter van de plaats van het ongeval. Voor ammoniak bedraagt deze afstand 1 à 2 kilometer en voor chloor verscheidene kilometers. Chloor is (veel) toxischer dan ammoniak. In Nederland wordt alleen door Akzo en uitsluitend op de bovengenoemde 3 locaties chloor geproduceerd. De verwerking van de stof is eveneens beperkt tot deze locaties. LPG en ammoniak worden op veel meer locaties geproduceerd en verbruikt. Voorts zal een verhuizing van productiefabrieken zelden tot een vermindering van het risico leiden zoals in de onderhavige zaak het geval is. Indien de autoriteiten het aan het transport van bijvoorbeeld LPG en ammoniak verbonden risico wensen te reduceren, dan bieden maatregelen zoals de in het onderhavige geval voorgenomen verhuizing geen uitkomst.

¹⁴ Zie de verwijzing in voetnoot 1.

¹⁵ Bron: Eurochlor.

- (28) Om al deze redenen acht de Commissie het gepast om de aangemelde steunmaatregel direct aan artikel 87, lid 3, onder c), te toetsen parallel aan de kaderregeling inzake staatssteun ten behoeve van het milieu.

3.2.2 Subsidiabele kosten en toelaatbare steun

- (29) Overeenkomstig de punten 29 en 39 van de kaderregeling kan de Commissie steun toestaan tot een maximum van 30% van de extra kosten zoals deze in de punten 36 en 37 van de kaderregeling zijn gedefinieerd. Aangezien de investeringen gedaan worden in een regio die valt onder Artikel 87(3)(c) van het Verdrag kan een bonus van 5 procentpunten worden toegestaan overeenkomstig punt 34(a) van de kaderregeling. De investeringskosten in Delfzijl hebben betrekking op gebouwen, installaties en uitrustingen die absoluut noodzakelijk zijn om het chloortransport tot een minimum te beperken. De Nederlandse autoriteiten hebben tal van alternatieven onderzocht, zoals onder meer kleinere fabrieken, andere middelen voor het vervoer van chloor en latere sluiting/investeringen. Sommige van deze alternatieven bleken evenwel niet haalbaar, terwijl andere niet tot de gewenste beperking van het chloortransport leidden en nog andere duurder uitvielen voor Akzo en dus een hogere subsidie zouden vereisen. Derhalve kunnen de investeringskosten in Delfzijl als voor steun in aanmerking komende kosten worden beschouwd in de zin van punt 36 van de kaderregeling. Krachtens punt 37 van de kaderregeling moeten de voor steun in aanmerking komende kosten worden berekend exclusief de voordelen van een eventuele capaciteitsverhoging. De extra kosten ten belope van 16,4 miljoen EUR voor de verhoging van de capaciteit ten opzichte van de bestaande fabrieken komen derhalve niet voor steun in aanmerking.
- (30) Krachtens punt 37 van de kaderregeling moeten de in aanmerking komende kosten ook worden berekend exclusief de kostenbesparingen gedurende de eerste vijf jaar van de gebruiksduur van de investering. Voor de periode vanaf het vierde kwartaal van 2005 tot en met het derde kwartaal van 2010 moet derhalve met de volgende elementen rekening worden gehouden (voor de cijfergegevens, zie onderstaande tabel):
- (a) de productie van chloor met toepassing van de membraantechnologie levert een stroombesparing op; de elektriciteitskosten in Delfzijl zijn dan ook lager dan in Hengelo. Daar staat tegenover dat de stoomkosten zullen toenemen. Indien de fabriek te Hengelo niet zou worden verplaatst, dan zou zij uiterlijk in 2010 moeten omschakelen op membraantechnologie;
 - (b) de transportkosten zullen veel lager zijn;
 - (c) de nieuwe fabrieken zullen minder personeel, materiaal¹⁶ en onderhoud vergen. In 2005 zal er sprake zijn van extra kosten omdat de oude en de nieuwe fabriek gelijktijdig draaiende zullen worden gehouden. Bovendien zullen de opstartkosten van de nieuwe fabriek hoog zijn;
 - (d) de fabrieken te Hengelo zullen moeten worden gesloopt en de grond zal moeten worden gereinigd en/of ingesloten. Bij een conversie van de

¹⁶ Zowel in Hengelo als in Delfzijl wordt het zout ter plaatse gewonnen. Hoewel het op verschillende wijze wordt verwerkt, zal er geen sprake zijn van kostenvoordelen.

chloorfabriek in 2010 op dezelfde locatie, zouden de kosten veel lager uitvallen;

- (e) ten slotte zal de sluiting van de Service Units in Hengelo in een kostenbesparing resulteren. Daar staat tegenover dat het sociaal plan voor de voormalige werknemers in Hengelo aanzienlijke kosten met zich mee zal brengen.

(bedragen 1 000 EUR)	x	2005/4	2006	2007	2008	2009	2010/1-3
Utility savings (elektriciteit, stoom)			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Transport		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Personeel, materiaal en onderhoud		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sloopkosten oude fabrieken		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Opstartkosten		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Reiniging/in- sluiting grond		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sociaal plan Hengelo		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Reductie Service Unit		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Totaal		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Disconterings- factor voor NCW 2004 ¹⁷		0,9576	0,9170	0,8781	0,8408	0,8051	0,7710
Totale geactu- aliseerde waarde		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (31) De totale geactualiseerde waarde van de besparingen bedraagt 118 020 EUR, hetgeen betekent dat er sprake is van iets hogere exploitatiekosten.
- (32) De voor steun in aanmerking komende kosten, berekend volgens de punten 36 en 37 van de kaderregeling inzake staatssteun ten behoeve van het milieu, bedragen derhalve [166 700 000 EUR - 16 400 000 EUR + 118 020 EUR] = 150,4 miljoen EUR. De Nederlandse autoriteiten hebben de schadevergoeding van de in aanmerking komende kosten afgetrokken, hetgeen een bedrag van 118,7 miljoen EUR aan in aanmerking komende kosten oplevert. De Commissie wijst er evenwel op dat de schadevergoeding geen betrekking heeft op de investeringskosten, maar veeleer op de schade die door de intrekking van de vergunning wordt veroorzaakt. Indien in plaats daarvan de alternatieve investeringskosten van de conversie van de chloorfabriek te Hengelo in 2010 (33,63 miljoen EUR) worden afgetrokken, dan zouden de totale voor steun in

¹⁷ Bij de berekening is gebruik gemaakt van de referentierentevoet van de Commissie, die op het tijdstip van de toetsing 4,43% bedroeg.

aanmerking komende kosten 116,8 miljoen EUR¹⁸ belopen. Uit het bovenstaande volgt dat de Commissie bij een strikte toepassing van de kaderregeling inzake staatssteun ten behoeve van het milieu een maximumsteun van 35%¹⁹ van 116,8 miljoen EUR, zijnde 40,9 miljoen EUR, kan toestaan. De maximumsubsidie van 32,5 miljoen EUR (27,8%) is lager dan dit bedrag²⁰. De steun kan derhalve als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt worden aangemerkt.

4 Conclusie

- (33) De Commissie komt derhalve tot de conclusie dat de schadevergoeding geen staatssteun is in de zin van artikel 87, lid 1, van het Verdrag en besluit geen bezwaar te maken tegen de subsidie ten gunste van Akzo en besluit op grond van de hierboven uiteengezette redenen de subsidie verenigbaar te achten met artikel 87, lid 3, onder c), van het Verdrag.

Ingeval deze brief vertrouwelijke gegevens mocht bevatten die niet mogen worden bekendgemaakt, wordt U verzocht de Commissie daarvan binnen vijftien werkdagen vanaf de ontvangst van dit schrijven in kennis te stellen. Ontvangt de Commissie binnen de vastgestelde termijn geen met redenen omkleed verzoek, dan neemt zij aan dat U instemt met mededeling aan derden en bekendmaking van de volledige tekst van dit schrijven in de authentieke taal op Internet: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids. Dit verzoek dient bij aangetekend schrijven of bij faxbericht te worden gericht aan:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Concurrentie
Griffie Staatssteun
B-1049 Brussel
Faxnummer: 32.2.296.12.42

Met bijzondere hoogachting,

Voor de Commissie

Mario Monti
Lid van de Commissie

¹⁸ Wellicht is het niet gepast om deze kosten af te trekken van de subsidiabele kosten omdat de in de Nederlandse wetgeving neergelegde verplichting om vanaf 2010 geen gebruik meer te maken van de kwikcellentechnologie, in de eerste plaats het gevolg is van PARCOM-Besluit 90/3 ter beperking van de atmosferische emissies van bestaande chloor-alkali-installaties. In dit besluit wordt aanbevolen de chloorproductie met gebruikmaking van kwikcellen zo spoedig mogelijk en uiterlijk in 2010 te beëindigen. Dit besluit is echter niet officieel goedgekeurd door de Raad. De relevante communautaire norm is derhalve gebaseerd op Richtlijn 96/61/EG van de Raad van 24 september 1996 inzake geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging (PB L 257 van 10.10.1996, blz. 26). Op grond van deze richtlijn zou de conversie wellicht pas tegen 2020 verplicht worden gesteld. Zie bijvoorbeeld de beschikking van de Commissie in zaak N323/2003 betreffende milieusteun aan Solvay, Italië (nog niet gepubliceerd).

¹⁹ 30% + 5% regionale bonus overeenkomstig punt 34 van de kaderregeling.

²⁰ De steun die verenigbaar kan worden geacht op grond van een parallel aan de milieusteunkaderregeling is hoger dan de steun die verenigbaar kan worden geacht op grond van de richtsnoeren voor regionale steun en het multisectorale steunkader. Krachtens punt 74, tweede alinea, van de milieusteunkaderregeling geldt het gunstigste plafond.