



### Sommaire

#### II Actes non législatifs

##### RÈGLEMENTS

- ★ **Règlement (UE) n° 865/2014 de la Commission du 8 août 2014 corrigeant la version espagnole du règlement (UE) n° 10/2011 concernant les matériaux et objets en matière plastique destinés à entrer en contact avec des denrées alimentaires** <sup>(1)</sup> ..... 1
- ★ **Règlement (UE) n° 866/2014 de la Commission du 8 août 2014 modifiant les annexes III, V et VI du règlement (CE) n° 1223/2009 du Parlement européen et du Conseil relatif aux produits cosmétiques** <sup>(1)</sup> ..... 3
- Règlement d'exécution (UE) n° 867/2014 de la Commission du 8 août 2014 établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes ..... 8

##### DÉCISIONS

2014/524/UE:

- ★ **Décision de la Commission du 17 juillet 2013 concernant l'aide d'État SA.34369 (13/C) (ex 12/N) — Construction et exploitation de terminaux publics de transport intermodal que la République slovaque envisage de mettre à exécution** [notifiée sous le numéro C(2013) 4423] <sup>(1)</sup> ..... 11

##### Rectificatifs

- ★ **Rectificatif à la directive 2011/62/UE du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2011 modifiant la directive 2001/83/CE instituant un code communautaire relatif aux médicaments à usage humain, en ce qui concerne la prévention de l'introduction dans la chaîne d'approvisionnement légale de médicaments falsifiés** (JO L 174 du 1.7.2011) ..... 31

<sup>(1)</sup> Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE



## II

(Actes non législatifs)

## RÈGLEMENTS

## RÈGLEMENT (UE) N° 865/2014 DE LA COMMISSION

du 8 août 2014

**corrigeant la version espagnole du règlement (UE) n° 10/2011 concernant les matériaux et objets en matière plastique destinés à entrer en contact avec des denrées alimentaires**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 1935/2004 du Parlement européen et du Conseil du 27 octobre 2004 concernant les matériaux et objets destinés à entrer en contact avec des denrées alimentaires et abrogeant les directives 80/590/CEE et 89/109/CEE <sup>(1)</sup>, et notamment son article 5, paragraphe 1, points a), c), d), e), f), h), i) et j),

considérant ce qui suit:

- (1) Une erreur a été constatée dans la version espagnole du règlement (UE) n° 10/2011 du 14 janvier 2011 concernant les matériaux et objets en matière plastique destinés à entrer en contact avec des denrées alimentaires <sup>(2)</sup>. Par conséquent, une rectification de cette version s'impose. Les autres versions linguistiques ne sont pas concernées.
- (2) Il convient dès lors de rectifier le règlement (UE) n° 10/2011 en conséquence.
- (3) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale et n'ont soulevé l'opposition ni du Parlement européen ni du Conseil,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

*(Ne concerne que la version espagnole.)*

<sup>(1)</sup> JO L 338 du 13.11.2004, p. 4.

<sup>(2)</sup> JO L 12 du 15.1.2011, p. 1.

*Article 2*

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique à compter du 1<sup>er</sup> mai 2011.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans les États membres conformément aux traités.

Fait à Bruxelles, le 8 août 2014.

*Par la Commission*  
*Le président*  
José Manuel BARROSO

---

**RÈGLEMENT (UE) N° 866/2014 DE LA COMMISSION****du 8 août 2014****modifiant les annexes III, V et VI du règlement (CE) n° 1223/2009 du Parlement européen et du Conseil relatif aux produits cosmétiques****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 1223/2009 du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2009 relatif aux produits cosmétiques <sup>(1)</sup>, et notamment son article 31, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Les substances désignées sous la dénomination «alkyl (C<sub>12-22</sub>) triméthylammonium, bromure de, chlorure de» sont soumises à la réglementation relative aux agents conservateurs et figurent au numéro d'ordre 44 du tableau de l'annexe V du règlement (CE) n° 1223/2009, la concentration maximale indiquée étant de 0,1 %.
- (2) En 2005, 2007 et 2009, le comité scientifique des produits de consommation («CSPC»), remplacé ultérieurement par le comité scientifique pour la sécurité des consommateurs («CSSC») en application de la décision 2008/721/CE de la Commission <sup>(2)</sup>, a évalué la sécurité des chlorures d'alkyles (C<sub>16</sub>, C<sub>18</sub>, C<sub>22</sub>) triméthylammonium (cetrimonium chloride, steartrimonium chloride et behentrimonium chloride) pour d'autres utilisations que celle d'agents conservateurs.
- (3) Dans son avis du 8 décembre 2009 <sup>(3)</sup>, le CSSC a conclu qu'en dehors du fait que les formulations contenant des dérivés d'ammonium quaternaire ont un pouvoir d'irritation cutanée, en particulier lorsque des combinaisons des composés concernés sont utilisées, l'utilisation de cetrimonium chloride, de steartrimonium chloride et de behentrimonium chloride ne présentait pas de risque pour la santé des consommateurs à des concentrations inférieures à certaines limites explicitement détaillées dans l'avis du CSSC.
- (4) Afin de tenir compte du potentiel d'irritation cutanée des combinaisons de dérivés d'ammonium quaternaire mentionnées ci-dessus, la Commission considère que, même si l'utilisation de ces substances peut être admise à des concentrations plus élevées pour des utilisations autres que celle d'agents conservateurs, les sommes de ces substances devraient, quant à elles, être limitées à la concentration maximale indiquée par le CSSC pour les substances individuelles.
- (5) Les concentrations maximales déclarées par le CSSC comme sûres dans les crèmes pour le visage sans rinçage devraient s'appliquer à tous les produits pour le visage sans rinçage, étant donné qu'il n'y a pas de raison de limiter l'autorisation de ces substances uniquement aux crèmes pour le visage sans rinçage.
- (6) Il convient donc d'ajouter de nouvelles lignes à l'annexe III du règlement (CE) n° 1223/2009 afin qu'elle reflète les considérations précitées, et la ligne 44 de l'annexe V devrait renvoyer aux nouvelles lignes de l'annexe III, de sorte à adapter ces annexes au progrès scientifique et technique.
- (7) Le CSSC a évalué la sécurité du mélange citric acid (et) silver citrate. Dans son avis du 13 octobre 2009 <sup>(4)</sup>, il a déclaré, en se fondant sur les données soumises, que l'utilisation de ce mélange en tant qu'agent conservateur dans les produits cosmétiques, à une concentration maximale de 0,2 % (correspondant à une concentration en argent de 0,0024 %), ne présentait pas de risque pour la santé des consommateurs. Le comité a ajouté que la substance était sûre lorsqu'elle était utilisée à la même concentration maximale dans des déodorants et antiodoraux en tant qu'agent conservateur et/ou principe actif. Son utilisation dans les produits bucco-dentaires et les produits pour les yeux a toutefois été expressément exclue, étant donné que l'évaluation n'a porté que sur l'exposition cutanée.
- (8) Une nouvelle ligne devrait être ajoutée à l'annexe V du règlement (CE) n° 1223/2009, afin de tenir compte des considérations précitées et d'adapter cette annexe au progrès scientifique et technique.

<sup>(1)</sup> JO L 342 du 22.12.2009, p. 59.<sup>(2)</sup> JO L 241 du 10.9.2008, p. 21.<sup>(3)</sup> SCCS/1246/09 (en anglais), [http://ec.europa.eu/health/scientific\\_committees/consumer\\_safety/docs/sccs\\_o\\_012.pdf](http://ec.europa.eu/health/scientific_committees/consumer_safety/docs/sccs_o_012.pdf).<sup>(4)</sup> SCCS/1274/09 (en anglais), [http://ec.europa.eu/health/scientific\\_committees/consumer\\_safety/docs/sccs\\_o\\_004.pdf](http://ec.europa.eu/health/scientific_committees/consumer_safety/docs/sccs_o_004.pdf).

- (9) Le CSSC a évalué la tris-biphenyl triazine, qui est un filtre ultraviolet et un nanomatériau. Dans son avis du 20 septembre 2011 <sup>(1)</sup>, il a conclu que l'exposition cutanée à des formulations contenant de la tris-biphenyl triazine dont la taille moyenne des particules (taille médiane des particules primaires) est de 81 nm entraînait une faible absorption de cette substance. Après une exposition orale, l'absorption de la tris-biphenyl triazine est également faible. Aucun effet systémique n'est observé à la suite d'une exposition orale ou cutanée allant jusqu'à 500 mg/kg de poids corporel/jour. Les données analysées par le CSSC conduisent à la conclusion que l'utilisation de 10 % de tris-biphenyl triazine (y compris en tant que nanomatériau) comme filtre ultraviolet dans les produits cosmétiques peut être considérée comme sûre en ce qui concerne les applications cutanées.
- (10) Toutefois, le CSSC a expliqué qu'au moment de l'évaluation des risques, il existait une trop grande incertitude pour conclure que l'utilisation de 10 % de tris-biphenyl triazine dans les applications en spray soit sûre, en raison de préoccupations quant à une possible exposition par inhalation. Le CSSC a donc conclu que les sprays contenant de la tris-biphenyl triazine ne pouvaient pas être recommandés en l'absence d'informations supplémentaires relatives à la sécurité après une exposition répétée par inhalation.
- (11) À la lumière de l'avis du CSSC et compte tenu du fait que l'utilisation de nanomatériaux peut améliorer l'efficacité des filtres ultraviolets, il convient de modifier l'annexe VI du règlement (CE) n° 1223/2009 afin de l'adapter au progrès scientifique et technique.
- (12) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité permanent pour les produits cosmétiques,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

Les annexes III, V et VI du règlement (CE) n° 1223/2009 sont modifiées conformément à l'annexe du présent règlement.

*Article 2*

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 8 août 2014.

*Par la Commission*  
*Le président*  
José Manuel BARROSO

---

<sup>(1)</sup> SCCS/1429/11 (en anglais), révision des 13-14 décembre 2011, [http://ec.europa.eu/health/scientific\\_committees/consumer\\_safety/docs/sccs\\_o\\_070.pdf](http://ec.europa.eu/health/scientific_committees/consumer_safety/docs/sccs_o_070.pdf).

## ANNEXE

Les annexes III, V et VI du règlement (CE) n° 1223/2009 sont modifiées comme suit:

1) à l'annexe III, les lignes 265 et 266 suivantes sont ajoutées:

| Identification des substances |  |   |            |           | Conditions   |   |  |   |
|-------------------------------|--|---|------------|-----------|--|---|--|---|
| Numéro d'ordre                | Nom chimique/ DCI  | Dénomination commune du glossaire des ingrédients | Numéro CAS | Numéro CE | Type de produit, parties du corps                                | Concentration maximale dans les préparations prêtes à l'emploi  | Autres   | Libellé des conditions d'emploi et des avertissements |
| a                             | b  | c   | d          | e         | f  | g   | h  | i   |
| «265                          | Alkyle (C <sub>16</sub> ) triméthylammonium, chlorure d' | Cetrimonium chlorure (1)                          | 112-02-7   | 203-928-6 | a) Produits à rincer pour les cheveux et la pilosité faciale     | a) 2,5 % pour les concentrations individuelles ou la somme des concentrations individuelles en cetrimonium chlorure et en steartrimonium chlorure   | À des fins autres qu'inhiber le développement de micro-organismes dans le produit. Cette fin doit ressortir de la présentation du produit. |   |
|                               | Alkyle (C <sub>18</sub> ) triméthylammonium, chlorure d' | Steartrimonium chlorure (1)                       | 112-03-8   | 203-929-1 | b) Produits sans rinçage pour les cheveux et la pilosité faciale | b) 1,0 % pour les concentrations individuelles ou la somme des concentrations individuelles en cetrimonium chlorure et en steartrimonium chlorure   |  |   |
|                               |  |   |            |           | c) Produits sans rinçage pour le visage                          | c) 0,5 % pour les concentrations individuelles ou la somme des concentrations individuelles en cetrimonium chlorure et en steartrimonium chlorure   |  |   |
| 266                           | Alkyle (C <sub>22</sub> ) triméthylammonium, chlorure d' | Behentrimonium chlorure (1)                       | 17301-53-0 | 241-327-0 | a) Produits à rincer pour les cheveux et la pilosité faciale     | a) 5,0 % pour la concentration individuelle en behentrimonium chlorure ou la somme des concentrations individuelles en cetrimonium chlorure, en steartrimonium chlorure et en behentrimonium chlorure, tout en respectant la concentration maximale applicable pour la somme du cetrimonium chlorure et du steartrimonium chlorure telle qu'indiquée à la ligne 265.      | À des fins autres qu'inhiber le développement de micro-organismes dans le produit. Cette fin doit ressortir de la présentation du produit. |   |
|                               |  |   |            |           | b) Produits sans rinçage pour les cheveux et la pilosité faciale | b) 3,0 % pour la concentration individuelle en behentrimonium chlorure ou pour la somme des concentrations individuelles en cetrimonium chlorure, en steartrimonium chlorure et en behentrimonium chlorure, tout en respectant la concentration maximale applicable pour la somme du cetrimonium chlorure et du steartrimonium chlorure telle qu'indiquée à la ligne 265. |  |   |

| Identification des substances |                  |   |            |           | Conditions                              |   |        |   |
|-------------------------------|------------------|---|------------|-----------|---|---|--------|---|
| Numéro d'ordre                | Nom chimique/DCI | Dénomination commune du glossaire des ingrédients | Numéro CAS | Numéro CE | Type de produit, parties du corps       | Concentration maximale dans les préparations prêtes à l'emploi  | Autres | Libellé des conditions d'emploi et des avertissements |
| a                             | b                | c   | d          | e         | f                                       | g   | h      | i   |
|                               |                  |   |            |           | c) Produits sans rinçage pour le visage | c) 3,0 % pour la concentration individuelle en behentrimonium chloride ou pour la somme des concentrations individuelles en cetrimonium chloride, en steartrimonium chloride et en behentrimonium chloride, tout en respectant la concentration maximale applicable pour la somme du cetrimonium chloride et du steartrimonium chloride telle qu'indiquée à la ligne 265. |        |   |

(1) Pour utilisation comme agent conservateur, voir annexe V, n° d'ordre 44.»

2) l'annexe V est modifiée comme suit:

a) la ligne n° 44 est remplacée par le texte suivant:

| Identification des substances |  |   |  |   | Conditions                        |  |        |   |
|-------------------------------|--|---|--|---|-----------------------------------|--|--------|---|
| Numéro d'ordre                | Nom chimique/DCI   | Dénomination commune du glossaire des ingrédients   | Numéro CAS   | Numéro CE   | Type de produit, parties du corps | Concentration maximale dans les préparations prêtes à l'emploi | Autres | Libellé des conditions d'emploi et des avertissements |
| a                             | b  | c   | d  | e   | f                                 | g  | h      | i   |
| «44                           | Alkyles (C <sub>12-22</sub> ) triméthylammonium, bromure d', chlorure d' | Behentrimonium chloride (1)<br>cetrimonium bromide,<br>cetrimonium chloride (2),<br>laurtrimonium bromide,<br>laurtrimonium chloride,<br>steartrimonium bromide,<br>steartrimonium chloride (2) | 17301-53-0<br>57-09-0<br>112-02-7<br>1119-94-4<br>112-00-5<br>1120-02-1,<br>112-03-8 | 241-327-0<br>200-311-3<br>203-928-6<br>214-290-3<br>203-927-0<br>214-294-5<br>203-929-1 |                                   | 0,1 %  |        |   |

(1) Pour une utilisation autre que comme agent conservateur, voir annexe III, n° d'ordre 266.

(2) Pour une utilisation autre que comme agent conservateur, voir annexe III, ligne n° d'ordre 265.»

b) la ligne n° 59 est ajoutée:

| Numéro d'ordre | Identification des substances   |   |            |           | Conditions                        |  |  | Libellé des conditions d'emploi et des avertissements |
|----------------|---|---|------------|-----------|-----------------------------------|--|--|---|
|                | Nom chimique/DCI  | Dénomination commune du glossaire des ingrédients | Numéro CAS | Numéro CE | Type de produit, parties du corps | Concentration maximale dans les préparations prêtes à l'emploi | Autres   |   |
| a              | b   | c   | d          | e         | f                                 | g  | h  | i   |
| «59            | Acide 2-hydroxy-1,2,3-propanetricarboxylique, monohydrate et acide 2-hydroxy-1,2,3-propanetricarboxylique, sel d'argent (1+), monohydrate | Citric acid (et) Silver citrate                   | —          | 460-890-5 |                                   | 0,2 %, correspondant à 0,0024 % d'argent                       | Ne pas utiliser dans les produits bucco-dentaires et les produits pour les yeux» |   |

3) à l'annexe VI, la ligne n° 29 est ajoutée:

| Numéro d'ordre | Identification des substances  |   |            |           | Conditions                        |  |   | Libellé des conditions d'emploi et des avertissements |
|----------------|--|---|------------|-----------|-----------------------------------|--|---|---|
|                | Nom chimique/DCI   | Dénomination commune du glossaire des ingrédients       | Numéro CAS | Numéro CE | Type de produit, parties du corps | Concentration maximale dans les préparations prêtes à l'emploi | Autres  |   |
| a              | b  | c   | d          | e         | f                                 | g  | h   | i   |
| «29            | 2,4,6-Tris(1,1'-biphényl-phényl)-4-yl-1,3,5-triazine, y compris en tant que nanomatériau | Tris-biphenyl triazine<br>Tris-biphenyl triazine (nano) | 31274-51-8 | —         |                                   | 10 %   | Ne pas utiliser dans les sprays.<br>Seuls les nanomatériaux présentant les caractéristiques suivantes sont autorisés:<br>— taille médiane des particules primaires > 80 nm,<br>— pureté ≥ 98 %,<br>— non enrobés» |   |

**RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 867/2014 DE LA COMMISSION****du 8 août 2014****établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil du 22 octobre 2007 portant organisation commune des marchés dans le secteur agricole et dispositions spécifiques en ce qui concerne certains produits de ce secteur (règlement «OCM unique») <sup>(1)</sup>,vu le règlement d'exécution (UE) n° 543/2011 de la Commission du 7 juin 2011 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil en ce qui concerne les secteurs des fruits et légumes et des fruits et légumes transformés <sup>(2)</sup>, et notamment son article 136, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement d'exécution (UE) n° 543/2011 prévoit, en application des résultats des négociations commerciales multilatérales du cycle d'Uruguay, les critères pour la fixation par la Commission des valeurs forfaitaires à l'importation des pays tiers, pour les produits et les périodes figurant à l'annexe XVI, partie A, dudit règlement.
- (2) La valeur forfaitaire à l'importation est calculée chaque jour ouvrable, conformément à l'article 136, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) n° 543/2011, en tenant compte des données journalières variables. Il importe, par conséquent, que le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

Les valeurs forfaitaires à l'importation visées à l'article 136 du règlement d'exécution (UE) n° 543/2011 sont fixées à l'annexe du présent règlement.

*Article 2*Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 8 août 2014.

*Par la Commission  
au nom du président,*

Jerzy PLEWA

*Directeur général de l'agriculture et du développement rural*

---

<sup>(1)</sup> JO L 299 du 16.11.2007, p. 1.<sup>(2)</sup> JO L 157 du 15.6.2011, p. 1.

## ANNEXE

## Valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes

| <i>(EUR/100 KG)</i> |                                    |                                    |
|---------------------|------------------------------------|------------------------------------|
| Code NC             | Code des pays tiers <sup>(1)</sup> | Valeur forfaitaire à l'importation |
| 0707 00 05          | TR                                 | 81,4                               |
|                     | ZZ                                 | 81,4                               |
| 0709 93 10          | TR                                 | 88,2                               |
|                     | ZZ                                 | 88,2                               |
| 0805 50 10          | AR                                 | 143,2                              |
|                     | CL                                 | 76,2                               |
|                     | TR                                 | 160,1                              |
|                     | UY                                 | 136,4                              |
|                     | ZA                                 | 143,2                              |
|                     | ZZ                                 | 131,8                              |
|                     | 0806 10 10                         | BR                                 |
| CL                  |                                    | 187,7                              |
| EG                  |                                    | 177,2                              |
| MA                  |                                    | 171,9                              |
| MX                  |                                    | 247,7                              |
| TR                  |                                    | 156,1                              |
| ZZ                  |                                    | 186,8                              |
| 0808 10 80          | AR                                 | 144,3                              |
|                     | BR                                 | 123,7                              |
|                     | CL                                 | 100,6                              |
|                     | CN                                 | 121,3                              |
|                     | NZ                                 | 126,3                              |
|                     | US                                 | 142,8                              |
|                     | ZA                                 | 113,5                              |
|                     | ZZ                                 | 124,6                              |
|                     | 0808 30 90                         | AR                                 |
| CL                  |                                    | 71,9                               |
| TR                  |                                    | 154,0                              |
| ZA                  |                                    | 91,2                               |
| ZZ                  |                                    | 132,3                              |
| 0809 29 00          | CA                                 | 324,1                              |
|                     | CH                                 | 388,4                              |
|                     | TR                                 | 384,5                              |
|                     | US                                 | 759,4                              |
|                     | ZZ                                 | 464,1                              |

*(EUR/100 KG)*

| Code NC    | Code des pays tiers <sup>(1)</sup> | Valeur forfaitaire à l'importation |
|------------|------------------------------------|------------------------------------|
| 0809 30    | MK                                 | 64,5                               |
|            | TR                                 | 138,7                              |
|            | ZZ                                 | 101,6                              |
| 0809 40 05 | BA                                 | 47,2                               |
|            | MK                                 | 78,6                               |
|            | TR                                 | 127,6                              |
|            | ZA                                 | 206,8                              |
|            | ZZ                                 | 115,1                              |

<sup>(1)</sup> Nomenclature des pays fixée par le règlement (CE) n° 1833/2006 de la Commission (JO L 354 du 14.12.2006, p. 19). Le code «ZZ» représente «autres origines».

# DÉCISIONS

## DÉCISION DE LA COMMISSION

du 17 juillet 2013

**concernant l'aide d'État SA.34369 (13/C) (ex 12/N) — Construction et exploitation de terminaux publics de transport intermodal que la République slovaque envisage de mettre à exécution**

*[notifiée sous le numéro C(2013) 4423]*

(Le texte en langue slovaque est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2014/524/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 108, paragraphe 2, premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

après avoir invité les parties intéressées à présenter leurs observations conformément aux dispositions précitées <sup>(1)</sup> et vu ces observations,

considérant ce qui suit:

### 1. PROCÉDURE

- (1) Le 6 avril 2011, la Commission a reçu une plainte par courrier électronique de METRANS/Danubia/, a.s. (ci-après «Metrans») concernant une aide d'État présumée à la construction de terminaux publics de transport intermodal (ci-après la «plainte»). Le 9 juin 2011, la Commission a reçu électroniquement d'autres informations de Metrans. La plainte a été enregistrée sous le numéro d'affaire SA.32828.
- (2) La Commission a transmis cette plainte à la Slovaquie par lettre du 6 octobre 2011, en l'invitant à fournir des informations. La Slovaquie a répondu par lettre du 6 décembre 2011 que la mesure mentionnée était toujours en cours de préparation et qu'aucun financement n'avait encore été octroyé. La Commission a informé Metrans de cette réponse par lettre du 12 décembre 2011, en indiquant qu'elle constatait à titre préliminaire que cette mesure ne constituait pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE. Elle a ensuite clos l'affaire SA.32828.
- (3) Le 16 février 2012, la Slovaquie a notifié électroniquement à titre préliminaire une mesure concernant un plan de construction et d'exploitation de terminaux publics de transport intermodal. Dans ses courriers électroniques des 5 et 12 juin et des 12 et 16 juillet 2012, la Slovaquie a fourni d'autres informations sur cette mesure, et notamment des lettres de soutien des entreprises de transport et de logistique DHL et GEFCO.

<sup>(1)</sup> JO C 45 du 16.2.2013, p. 13.

- (4) Par courrier électronique du 12 juillet 2012, Metrans a transmis à la Commission une lettre de soutien de Green Integrated Logistics (Slovakia) s.r.o. (ci-après «GIL») qui exploite le terminal de transport de Sládkovičovo. La Commission a transmis ce document par lettre du 18 juillet 2012 à la Slovaquie, qui a communiqué sa réponse électroniquement le 14 août 2012, en indiquant de nouveau qu'aucuns fonds n'avaient encore été octroyés pour ce projet.
- (5) Le 17 juillet 2012, la Slovaquie a notifié électroniquement à la Commission la mesure conformément à l'article 108, paragraphe 3, du TFUE. Dans le cadre de cette notification, la Slovaquie a fourni des lettres de soutien de DHL Express (Slovakia), s.r.o. (ci-après «DHL»), GEFCO SLOVAKIA, s.r.o., Bohemiakombi, s.r.o. et Kombiverkehr. Dans ses courriers électroniques du 3 septembre, des 18, 22, 24, 26 et 29 octobre, des 6, 9, 13 et 14 novembre et du 6 décembre 2012, la Slovaquie a présenté d'autres informations.
- (6) Par lettre du 23 janvier 2013, la Commission a notifié à la Slovaquie sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du TFUE (ci-après la «décision d'ouvrir la procédure»). Le 12 février 2013, la Commission a reçu les observations de la Slovaquie sur cette décision.
- (7) La décision d'ouvrir la procédure a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* <sup>(2)</sup> le 16 février 2013. La Commission a invité les parties intéressées à présenter leurs observations sur les mesures en cause dans un délai d'un mois à compter de la date de leur publication.
- (8) Le 18 février 2013, la Commission a envoyé la décision d'ouvrir la procédure aux entités qui ont manifesté leur intérêt au cours de l'enquête préliminaire, à savoir la société Bohemiakombi, s.r.o., la société DHL Express (Slovakia), s.r.o., la société GEFCO SLOVAKIA, s.r.o., la société Kombiverkehr, la société Metrans et son représentant légal SCHWARZ advokáti, s.r.o., et la société Green Integrated Logistics (Slovakia) s.r.o., ainsi qu'aux autres parties identifiées par la Commission comme potentiellement intéressées, comme l'Université de Žilina — président du transport ferroviaire et de ZCHFP SR — ChemLog (Confédération de l'industrie chimique et pharmaceutique de la République slovaque).
- (9) La Commission a reçu aux dates ci-dessous les observations sur la décision d'ouvrir la procédure des parties intéressées suivantes:
- a) Confédération de l'industrie chimique et pharmaceutique de la République slovaque, le 22 février 2013;
  - b) Bohemiakombi, le 4 mars 2013;
  - c) Kombiverkehr, le 6 mars 2013;
  - d) DHL, le 8 mars 2013;
  - e) SCHWARZ advokáti au nom de Metrans, le 11 mars 2013;
  - f) WienCont Container Terminal Gesellschaft mbH (ci-après «WienCont») a présenté le 6 mars 2013 une demande de prolongation du délai de présentation des observations, à laquelle la Commission a répondu favorablement le 7 mars 2013 en repoussant l'échéance au 18 mars 2013. Le 18 mars 2013, la Commission a reçu les observations de WienCont sur la décision d'ouvrir la procédure.
- (10) Par lettres des 19 et 20 mars 2013, la Commission a transmis à la Slovaquie les observations reçues des parties intéressées. La Slovaquie a transmis sa réponse auxdites observations le 5 avril 2013.
- (11) Par courrier électronique du 29 avril 2013, la Commission a posé à Metrans d'autres questions. Celle-ci a envoyé ses réponses par courrier électronique du 6 mai 2013, y compris une version non confidentielle.
- (12) Par courrier électronique du 8 mai 2013, la Commission a transmis à la Slovaquie les informations non confidentielles recueillies auprès de Metrans. La Slovaquie a envoyé ses observations sur ces informations le 16 mai 2013.
- (13) Par des courriers électroniques des 8 et 17 mai 2013, la Commission a envoyé à la Slovaquie de nouvelles questions, auxquelles celle-ci a répondu par les courriers électroniques des 17 et 29 mai 2013.
- (14) Par courrier électronique du 21 mai 2013, la Commission a adressé à WienCont des questions supplémentaires, auxquelles celle-ci a répondu par courrier électronique du 7 juin 2013.

(2) Voir note 1 de bas de page.

- (15) Le 6 juin 2013, une réunion a eu lieu à Bruxelles entre la Commission et la Slovaquie.
- (16) Par courrier électronique du 10 juin 2013, la Commission a transmis à la Slovaquie des informations non confidentielles recueillies auprès de Metrans et de WienCont.
- (17) Par lettre du 10 juin 2013, la Slovaquie a limité l'étendue de la mesure notifiée au terminal de Žilina.
- (18) Le 14 juin 2013, la Slovaquie a transmis ses observations sur les informations reçues de Metrans et de WienCont.
- (19) Par courrier électronique du 18 juin 2013, la Commission a invité la Slovaquie à fournir des informations complémentaires, qu'elle a reçues par courrier électronique du 19 juin 2013.

## 2. DESCRIPTION DE LA MESURE ET OBSERVATIONS OBTENUES AVANT L'OUVERTURE DE LA PROCÉDURE D'ENQUÊTE

### 2.1. TERMINAUX DE TRANSPORT INTERMODAL

- (20) Au stade de la notification initiale, la mesure prévoyait le financement de la construction et de l'exploitation d'un réseau de terminaux publics de transport intermodal adaptés au transport combiné continental de marchandises. Concrètement, la Slovaquie avait initialement l'intention de financer la construction de quatre terminaux publics de transport intermodal, sur les sites de Bratislava-Pálenisko, Lepoldov-Hlohovec, Žilina-Teplička et Košice-Bočiar.
- (21) La Slovaquie avait décidé du nombre initial de terminaux et de leur emplacement sur le fondement d'une étude de marché réalisée en 2007 par la société de conseil Intraco Consulting, dont le siège est situé en Belgique et qui exerce ses activités dans le domaine de la coordination du transport combiné et de la logistique. Le nombre et l'emplacement des terminaux avaient été fixés en tenant compte des facteurs suivants:
- les terminaux devaient couvrir la plus grande partie possible du territoire slovaque,
  - la possibilité d'utiliser pleinement la capacité des terminaux,
  - un positionnement sur les grandes lignes ferroviaires qui correspondent aux corridors ferroviaires européens du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et un positionnement sur les lignes ferroviaires qui sont incluses dans l'accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (ci-après l'«AGTC»),
  - les connexions entre les parcs industriels planifiés en Slovaquie.
- (22) Toutefois, en raison de la distorsion de la concurrence que la mesure notifiée pourrait générer, comme indiqué dans la décision d'ouvrir la procédure, la Slovaquie a décidé de limiter la mesure au financement de la construction et de l'exploitation d'un seul terminal public de transport intermodal, à Žilina-Teplička, adapté au transport combiné continental de marchandises. Ce terminal fonctionnera comme un projet pilote en vue de l'éventuelle construction d'un réseau de terminaux publics de transport intermodal sur l'ensemble du territoire slovaque.
- (23) Le terminal de Žilina-Teplička sera un terminal de transport intermodal accessible au public et conforme à l'AGTC et aux règles de l'Union internationale des chemins de fer (UIC).
- (24) L'emplacement du projet pilote a été choisi parce qu'il est le plus éloigné des grands terminaux modernes existants et qu'il n'en satisfait pas moins aux critères énumérés au considérant 21.
- (25) La longueur utile du terminal sera de 750 mètres de rails sous deux grues-portiques équipées de pinces de préhension permettant la manutention des caisses mobiles et des semi-remorques utilisés dans le transport continental ainsi que des conteneurs (ISO) intermodaux destinés au transport maritime. Sous les grues se trouveront aussi des places de stationnement obliques simplifiant la manutention des semi-remorques et un espace de stockage à court terme pour les caisses mobiles ne pouvant être empilées. La capacité annuelle du nouveau terminal sera de 450 000 tonnes brutes. Le chantier devrait être achevé en 2015.
- (26) Le terminal restera la propriété de l'État. Les droits de propriété seront exercés au nom de l'État par Železnice Slovenskej republiky (gestionnaire des infrastructures ferroviaires nationales, chemins de fers slovaques) (ci-après «ŽSR»). ŽSR aura pour mission principale de collecter les redevances de concession auprès de l'exploitant du terminal.

- (27) L'exploitation des terminaux fera l'objet d'un contrat de concession d'une durée de trente ans, qui sera attribué à une entité au moyen d'une procédure d'appel d'offres publique non discriminatoire et transparente. Pour garantir un accès non discriminatoire aux terminaux et éviter un conflit d'intérêt entre l'exploitant du terminal sélectionné et les entreprises de transport, ledit exploitant ne pourra être une entreprise de transport qui utilise elle aussi le terminal, afin qu'il ne concurrence pas les entreprises de transport ni les opérateurs de transport combiné utilisant le terminal. Si l'exploitant sélectionné ne respecte pas les conditions fixées dans le contrat de concession, l'État pourra lui retirer cette concession et organiser une nouvelle procédure d'appel d'offres publique.
- (28) L'accès public au terminal sera garanti par l'inclusion dans le contrat de concession conclu avec l'exploitant des terminaux sélectionné d'une disposition prévoyant que les services seront proposés sur une base non discriminatoire et au prix du marché. La décision de subvention comprendra également une clause garantissant un accès public et non discriminatoire aux infrastructures.

## 2.2. BASE JURIDIQUE DE LA MESURE

- (29) Le financement de cette mesure est octroyé sur le fondement de l'article 4, paragraphe 2, point m), de la loi n° 231/1999 Rec. relative aux aides d'État, telle que modifiée, et de la loi n° 523/2004 Rec. relative aux règles budgétaires de l'administration publique et modifiant certaines lois.

## 2.3. BUDGET

- (30) La Slovaquie prévoit que la construction du terminal, lequel sera édifié par l'État et qui sera la propriété de celui-ci, nécessitera un investissement initial de 25,04 millions d'EUR. Cette somme, financée par le Fonds de cohésion (85 %) et les ressources propres de l'État (15 %), couvrira 100 % des coûts d'investissement initiaux. L'exploitant du terminal sera tenu de verser des redevances de concession qui s'élèveront au minimum à 15 % des coûts d'investissement, et ce pendant une période de quinze ans.

## 2.4. BÉNÉFICIAIRE DE LA MESURE

- (31) Le bénéficiaire de la mesure sera l'exploitant du terminal qui utilisera les infrastructures, en contrepartie de quoi celui-ci versera des redevances de concession ne couvrant qu'une partie minime des coûts totaux de la construction du terminal.
- (32) ŽSR n'est pas considéré comme bénéficiaire car il exercera uniquement les droits de propriété au nom de l'État. Les subventions que l'État versera à ŽSR pour l'exercice de sa mission publique de gestionnaire des infrastructures ferroviaires nationales seront minorées du montant des redevances de concession que ŽSR percevra au nom de l'État.

## 2.5. CUMUL ET OBLIGATION DE SUSPENSION

- (33) Le financement de la mesure n'est pas cumulable avec d'autres types d'aides portant sur les mêmes coûts admissibles.
- (34) L'aide ne sera accordée qu'après avoir été autorisée par la Commission.

## 2.6. RAISONS AYANT CONDUIT À L'OUVERTURE DE LA PROCÉDURE

- (35) En lien avec la mesure notifiée initialement, la Commission a ouvert la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du TFUE pour les raisons suivantes:
- la nécessité de construire quatre terminaux de transport intermodal et de développer le transport combiné continental en Slovaquie, dans le but d'encourager un transfert modal du transport routier vers le transport ferroviaire et le transport par voies navigables intérieures;
  - la question de savoir si la distorsion de la concurrence générée par la mesure en cause ne serait pas contraire à l'intérêt commun.

## 3. OBSERVATIONS DE LA SLOVAQUIE SUR LA DÉCISION D'OUVRIR LA PROCÉDURE D'ENQUÊTE

- (36) La Slovaquie a maintenu son avis au sujet de la nécessité de l'aide, qui s'appuie sur les études et analyses présentées à la Commission et tient compte des avis des futurs utilisateurs des terminaux et selon lequel, sans la

construction de terminaux neutres publics, il ne faut pas s'attendre à l'avenir à un transfert modal significatif du transport routier vers le transport ferroviaire et le transport par voies navigables intérieures. La Slovaquie cite la société Kombiverkehr, qui a constaté que la demande de transport combiné en Slovaquie était en forte hausse, notamment sur l'axe européen oriental et méridional. Toutefois, cette demande ne peut être satisfaite qu'à condition de disposer de terminaux fonctionnant correctement, bien situés, et dotés d'une capacité suffisante, qui proposent des services totalement neutres, comme ceux qui font partie du programme allemand de construction de terminaux, par exemple.

- (37) En ce qui concerne les interrogations de la Commission sur la question de savoir si la distorsion de la concurrence générée par la mesure n'est pas contraire à l'intérêt commun, la Slovaquie indique tout d'abord que le projet vise à développer le transport intermodal continental qui constitue un segment complètement nouveau du transport intermodal, actuellement ignoré ou utilisé uniquement de façon très limitée. Par ailleurs, les économies attendues du point de vue des coûts externes sont 13 fois supérieures aux coûts d'investissements, étant précisé que la plupart de ces économies se rapportent au territoire de l'Union européenne non situé en Slovaquie. Pour conclure, la Slovaquie précise que la distorsion de la concurrence est réduite au minimum par le fait que l'exploitant des nouveaux terminaux est tenu de verser 15 % des coûts totaux de l'investissement sous forme de redevances de concession, avec une réglementation et un contrôle de la tarification de ses services.
- (38) Concernant les craintes mentionnées dans la décision d'ouvrir la procédure, la Slovaquie répond que les nouveaux terminaux représenteront environ 16 % de sa capacité théorique totale de terminaux de transport intermodal, exprimée sous forme de capacité de chargement en unités de transport intermodal (UTI), comme indiqué dans le tableau suivant.

| Capacité des terminaux de transport intermodal en Slovaquie |                               |              |
|---|-------------------------------|--------------|
| Terminaux de transport intermodal                           | Capacité de chargement en UTI |              |
|   | Théorique                     | Part en %    |
| Bratislava – ÚNS  | 30 000                        |              |
| Bratislava – Prístav  | 20 000                        |              |
| Sládkovičovo  | 20 000                        |              |
| Žilina – Intrans  | 60 000                        |              |
| Dunajská Streda   | 600 000                       |              |
| Košice – Intrans  | 45 000                        |              |
| Košice – Haniska  | 100 000                       |              |
| Dobrá   | 75 000                        |              |
| Ružomberok  | 30 000                        |              |
| <b>Existants – Total</b>                                    | <b>980 000 (*)</b>            | <b>84 %</b>  |
| Bratislava – Prístav  | 40 000                        |              |
| Leopoldov   | 40 000                        |              |
| Žilina – Teplička   | 40 000                        |              |
| Košice – Bočiar   | 40 000                        |              |
| <b>Nouveaux – Total</b>                                     | <b>180 000 (**)</b>           | <b>16 %</b>  |
| <b>Tous types de terminaux – Total</b>                      | <b>1 160 000</b>              | <b>100 %</b> |

(\*) Capacité théorique de chargement dans la configuration actuelle et avec les techniques de manutention et les technologies de travail qui sont utilisées.

(\*\*) Capacité théorique de chargement des nouveaux terminaux à l'issue de la première étape de construction.

Source: Ministère des transports, de la construction et du développement régional de la Slovaquie, sur le fondement des informations fournies par les propriétaires et exploitants des terminaux.

- (39) En outre, la Slovaquie a soumis les valeurs ci-après concernant le développement du transport routier international de marchandises dans le pays.

| Année | Transport routier international de marchandises<br>(en milliers de tonnes) | Croissance interannuelle | Croissance cumulée |
|-------|--|--------------------------|--------------------|
| 2007  | 27 202   |                          |                    |
| 2008  | 30 931   | 13,7                     | 13,7               |
| 2009  | 28 879   | - 3,4                    | 9,8                |
| 2010  | 30 866   | 3,3                      | 13,5               |
| 2011  | 33 585   | 8,8                      | 23,5               |

Source: Office statistique de la Slovaquie.

- (40) Enfin, la Slovaquie indique que l'article 31 et l'article 56, paragraphe 9, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup>, qui doit être transposée dans le droit national au plus tard le 16 juin 2015, s'appliqueront aux terminaux publics de transport intermodal. Selon les autorités slovaques, ces règles constituent un cadre réglementaire suffisant, qui limitera l'effet de captation de clients de terminaux existants.

#### 4. OBSERVATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES

##### 4.1. CONFÉDÉRATION DE L'INDUSTRIE CHIMIQUE ET PHARMACEUTIQUE DE LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE

- (41) La Confédération de l'industrie chimique et pharmaceutique de la République slovaque (ci-après la «ZCHFP SR») milite en faveur d'un transport sûr et écologique pour l'industrie chimique. Elle a donc rejoint le projet «ChemLog» qui vise à cartographier, analyser et promouvoir le transport combiné et les terminaux publics de transport intermodal en Slovaquie.
- (42) La ZCHFP SR a joint à ses observations deux études du projet ChemLog (projet de coopération européenne entre les autorités régionales, les confédérations du secteur de la chimie et les institutions scientifiques d'Allemagne, de Pologne, de République tchèque, de Slovaquie, de Hongrie et d'Italie) auxquelles elle participe. Il s'agit des études intitulées «Stratégie de développement du transport combiné de produits chimiques en Europe centrale» et «Étude de faisabilité — Développement du transport ferroviaire de produits chimiques en Slovaquie en relation avec les pays voisins et les terminaux de transport combiné en cours de préparation».
- (43) La ZCHFP SR estime que les terminaux publics slovaques auront une incidence positive notamment sur le développement du transport combiné continental, car les terminaux actuels ne transportent que les conteneurs ISO. Selon la ZCHFP SR, seule une très faible quantité de caisses mobiles et de semi-remorques a été acheminée par voie ferroviaire depuis la Slovaquie, parce que les exploitants actuels ne sont pas intéressés par ces contenants et qu'il n'existe aujourd'hui aucune liaison régulière entre la Slovaquie et les nœuds de transport intermodal d'Europe de l'Ouest.

##### 4.2. BOHEMIAKOMBI

- (44) La société Bohemiakombi est un opérateur de transport combiné présent en Slovaquie, qui opère principalement sur les embranchements des entreprises. D'après elle, les principaux utilisateurs des lignes continentales en Europe sont des transporteurs et des transitaires routiers de petite à moyenne dimension. Ils proposent un transport porte-à-porte (*door-to-door*) et, pour pouvoir utiliser le transport combiné, ils ont besoin de services de terminaux neutres et d'opérateurs de transport combiné. Ces petites et moyennes entreprises ne peuvent investir dans la construction de terminaux propres et ont donc besoin d'infrastructures publiques pour les transbordements. Si de telles infrastructures font défaut, ces entreprises ne peuvent utiliser que le transport routier.

<sup>(3)</sup> Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (JO L 343 du 14.12.2012, p. 32).

- (45) Bohemiankombi affirme que les terminaux privés ne peuvent être utilisés pour le transport continental que dans une très faible mesure, car leurs exploitants proposent aussi un transport porte-à-porte et sont ainsi en concurrence directe avec les entreprises de transport routier. L'utilisation de terminaux privés comporte donc le risque direct que l'exploitant du terminal privé, qui a accès à toutes les informations sur les expéditions et propose des services concurrents, capte ce transport comprenant un transfert modal de la route au rail.
- (46) Bohemiankombi constate que le tarif courant du transbordement intermodal en Slovaquie est de 45 à 50 EUR par unité transbordée, soit le double du prix appliqué par les terminaux publics dans le reste de l'Union européenne. À ses yeux, cela constitue un obstacle au transfert modal du transport routier vers le transport ferroviaire. Bohemiankombi estime que les terminaux publics de transport intermodal construits à l'aide des subventions fourniront des services moins onéreux et réduiront ainsi les obstacles s'opposant au transfert modal du transport routier vers le transport ferroviaire.
- (47) Pour conclure, Bohemiankombi ajoute que l'aide d'État stimulera la concurrence pour les services fournis par les terminaux intermodaux.

#### 4.3. KOMBIVERKEHR

- (48) La société Kombiverkehr constate que la Slovaquie transporte très peu d'unités continentales (moins de 1 000 par an). Elle indique que cette situation est due essentiellement aux coûts élevés de transbordement, qui dépassent les 45 EUR par unité transbordée d'un moyen de transport routier au train ou inversement, ce qui représente près du double du tarif appliqué par les terminaux subventionnés par l'État en Allemagne. Actuellement, le transport concerne principalement des marchandises de l'industrie chimique, dont le transport par la route est le plus coûteux et présente le risque le plus grand pour l'environnement. En outre, les unités de transport provenant de l'industrie chimique peuvent souvent être transbordées par le haut, à l'aide du même type de cadre de préhension que celui utilisé pour le transport combiné maritime.
- (49) D'après Kombiverkehr, en Slovaquie, la majorité des marchandises transportées à l'international sont des marchandises générales, telles que des produits emballés, des produits de l'industrie automobile, des équipements et des biens de consommation, qui sont transportés en semi-remorque et en partie dans des caisses mobiles. Les terminaux slovaques ne sont toutefois pas équipés pour le transbordement de telles unités.
- (50) Kombiverkehr affirme que, pour développer un transport combiné continental durable, il faut:
- a) que les terminaux satisfassent aux paramètres techniques suivants:
    - 700 mètres de voie ferrée utilisable,
    - une liaison ferroviaire directe avec un corridor ferroviaire principal,
    - un cadre de préhension et des pinces de préhension,
    - des espaces de stockage suffisants, y compris pour les unités qui ne peuvent pas être empilées,
    - suffisamment de voies de garage pour les trains dans l'enceinte du terminal ou à proximité;
  - b) des tarifs de transbordement capables de concurrencer le transport routier — au maximum 20 à 25 EUR pour le transbordement de la route au rail;
  - c) des gestionnaires de terminaux indépendants, garants d'un accès non discriminatoire. Bien que les terminaux actuels soient aussi accessibles aux tiers, Kombiverkehr constate que, ce faisant, ces derniers s'exposent à des risques. Premièrement, puisque les exploitants des terminaux sont également des entreprises de transport, il existe toujours un risque pour les tiers qu'un exploitant leur prenne leur clientèle. Deuxièmement, les exploitants des terminaux ne s'intéressent aux tiers que s'ils disposent de capacités non utilisées dans le terminal. Dès que leur propre volume de transport est suffisant, ils perdent tout intérêt à fournir un accès aux tiers. Enfin, l'exploitant d'un terminal non réglementé dispose de nombreuses options pour compliquer aux tiers l'utilisation de son terminal ou les désavantager économiquement, par exemple en appliquant des tarifs non concurrentiels ou en jouant sur la qualité des services et l'attribution des créneaux horaires sur le terminal.
- (51) La construction de nouveaux points d'accès pour les clients dans le domaine du transport combiné entraînerait pour Kombiverkehr des pertes initiales importantes, amorties seulement après un ou deux ans d'exploitation régulière. C'est pourquoi Kombiverkehr ne peut, en ce qui concerne les terminaux, se permettre de proposer de nouveaux produits sans garantie sur le long terme.
- (52) Kombiverkehr est donc favorable à l'intention de la Slovaquie de confier l'exploitation du nouveau terminal à des entreprises indépendantes. Elle estime que l'intérêt des opérateurs de transport combiné pour la construction du terminal grandirait néanmoins s'ils étaient associés à son exploitation au moyen d'une participation. Pour garantir la neutralité et le caractère non discriminatoire de l'exploitation du terminal, Kombiverkehr estime qu'il conviendrait de respecter les conditions suivantes:
- l'exploitant du terminal devrait être une entreprise indépendante avec une direction indépendante,

- aucun opérateur de transport combiné ne devrait avoir une participation supérieure à 50 % dans la société exploitant le terminal,
  - des règles claires pour l'exploitant du terminal concernant par exemple l'attribution des créneaux horaires et les conditions,
  - le contrôle de l'exploitant du terminal par un conseil de surveillance indépendant et par l'autorité de régulation ferroviaire.
- (53) Pour Kombiverkehr, le potentiel de transfert modal du transport routier vers le transport ferroviaire de marchandises est très important, principalement sur les lignes vers l'Allemagne — région Rhin-Ruhr et Hambourg/Hanovre — mais aussi sur les lignes vers les Pays-Bas et la Belgique. Le transport sur ces lignes représente actuellement environ 1 000 camions par semaine.
- (54) Kombiverkehr affirme qu'elle s'intéresse exclusivement au transport continental de marchandises qui s'effectue actuellement par la route. En utilisant le nouveau terminal, elle ne réduirait donc aucunement le volume de transbordements ou de fret dans les terminaux slovaques existants dans lesquels le transport combiné est déjà utilisé.

#### 4.4. DHL

- (55) La société DHL affirme que les terminaux intermodaux actuels en Slovaquie ne sont pas ouverts à des services publics et n'offrent pas un accès libéralisé au transbordement entre les infrastructures publiques routières et ferroviaires. Elle soutient les autorités slovaques dans leurs efforts tendant à libéraliser le transport combiné par la construction de quatre nouveaux terminaux de transport intermodal rail-route.

#### 4.5. METRANS

- (56) La société Metrans allègue que les arguments avancés par la Slovaquie pour justifier la nécessité d'une aide d'État à la construction des terminaux sont infondés ou inexacts ou, de manière générale, non pertinents. Metrans a présenté un certain nombre d'arguments contre la mesure notifiée initialement, qui sont résumés ci-après.

#### **Neutralité des terminaux existants**

- (57) D'après Metrans, l'allégation de la Slovaquie selon laquelle les exploitants actuels des terminaux ne fournissent pas les services neutres demandés est fautive et, à ce jour, la Slovaquie n'a pas pu prouver le contraire. Metrans exploite ses terminaux de façon neutre et fournit également des services à des sociétés de transport indépendantes. Elle permet aussi des manutentions avec d'autres trains. À titre d'exemple, au terminal Interport de Košice, qu'elle exploite, Metrans fournit exclusivement des services en rapport avec le terminal, le transport étant assuré par d'autres parties. Selon les informations détenues par Metrans, ce constat vaut aussi pour les autres terminaux accessibles à tous les utilisateurs. La Slovaquie n'a jamais formulé aucune plainte formelle ou informelle contre Metrans au titre d'un prétendu manque d'impartialité, n'a pas demandé aux autorités de la concurrence d'ouvrir une enquête et ne l'a pas non plus contactée à ce sujet. De surcroît, Metrans estime que la Slovaquie ne peut empêcher les exploitants de terminaux publics de se lancer dans des activités de transport au motif qu'ils perdraient leur neutralité présumée. Enfin, Metrans affirme que les services intégrés (*all-in-one*) contribuent à une meilleure efficacité technique et à la réduction des prix (le processus de transport et de manutention étant entièrement commandé par ordinateur et la qualité des services étant meilleure) et qu'ils permettent aux terminaux de mieux concurrencer le transport routier, tout en fournissant des services de qualité. Pour ce qui est de la question de savoir si, en Slovaquie, les exploitants des terminaux intermodaux existants proposent les services de ces terminaux à des opérateurs de transport combiné indépendants et en ce qui concerne la façon dont ces services sont présentés au public, Metrans a renvoyé à une partie de son site internet sur laquelle elle propose des services de stockage et a soumis la liste des opérateurs de transport, transporteurs, compagnies maritimes et sociétés de leasing indépendants ayant déjà utilisé ses services. Elle nomme aussi quatre sociétés proposant des services dans le domaine du transport intermodal qui utilisent ses terminaux.

#### **Transport continental**

- (58) D'après Metrans, il est faux de dire que les terminaux existants ne servent pas au transport continental. La société affirme que, sur un total de 127 trains qu'elle traite chaque semaine, 12 sont à destination de Duisburg et 12 à destination de Rotterdam, et que ces trains sont destinés exclusivement au transport continental. En outre, 10 % de tous les trains traités entrent dans la catégorie du transport continental. Environ 50 % des volumes traités au terminal de Košice Haniska sont destinés au transport continental. Dans ses terminaux, Metrans dispose d'équipements pour la manutention de toutes les unités continentales, à savoir des grues mobiles (*reach stacker*) équipées d'un bras de déchargement ou de pinces de préhension amovibles pour la manutention des unités continentales telles que les caisses mobiles et les semi-remorques et, en cas de besoin, elle est en mesure d'installer des rampes mobiles (pour le système «route roulante»). Metrans constate toutefois que ces services ne sont pas demandés. Elle

allègue également que l'utilisation de caisses mobiles, de semi-remorques ou de camions n'est pas efficace par rapport aux conteneurs ISO d'une longueur de 45 pieds (13,7 mètres), conçus spécialement pour le transport combiné, car le coût de transport de ces conteneurs est de 30 % inférieur à celui du transport de remorques de camions, par exemple. En outre, environ 25 % du chiffre d'affaires de Metrans provient de services liés au transport continental. Le marché concerné dépasse les frontières du pays et les terminaux des pays voisins constituent une source de concurrence efficace et fournissent des services en matière de transport continental. Metrans affirme que les terminaux publics ne seront pas adaptés au transport continental.

#### **Conformité des terminaux existants à l'AGTC**

- (59) Metrans estime que les investissements dans des terminaux satisfaisant aux paramètres de l'AGTC (terminaux dotés de 750 mètres de voie) ne sont pas rentables et constituent un gaspillage de fonds. En Slovaquie, comme dans les pays voisins (par exemple en République tchèque et en Hongrie), les infrastructures ferroviaires ne permettent pas d'utiliser des trains de plus de 550 mètres environ. Aucun changement n'est attendu dans ce domaine au cours des 5 à 7 prochaines années, alors qu'il est possible, sur un ou deux ans, de porter utilement les voies des terminaux à 750 mètres sur plusieurs sites, dont les deux terminaux de Metrans, et de fournir ainsi une réponse appropriée dès que les infrastructures ferroviaires permettront d'utiliser des trains de cette longueur.

#### **La construction et l'exploitation de terminaux neutres sont possibles même sans aide d'État**

- (60) Metrans affirme qu'elle constitue elle-même la meilleure preuve de l'attractivité du marché des terminaux intermodaux pour les investisseurs privés et du caractère commercialement réalisable de ces terminaux. Outre les investissements sur site vierge qu'elle a effectué dans le plus grand terminal slovaque situé à Dunajská Streda, Metrans a mis en service en 2012 un nouveau terminal à Košice. Chacun de ces investissements est très sensible à l'évolution du cadre juridique une fois l'investissement réalisé et au soutien que l'État apporte au transport combiné. Le projet de la Slovaquie d'investir des fonds publics dans la construction de terminaux (combiné à une politique publique des transports inefficace) dissuade dès à présent les investisseurs privés de continuer à investir dans l'amélioration des terminaux existants ou de réaliser de nouveaux investissements sur site vierge.

#### **La mesure notifiée initialement génère une distorsion de la concurrence**

- (61) D'après Metrans, les exploitants de terminaux publics obtiennent un avantage concurrentiel net en recevant une subvention de 85 % pour l'ensemble des dépenses en capital. La Slovaquie ne peut empêcher efficacement les exploitants de pratiquer le dumping (dans la mesure où toute fixation de prix dans le contrat de concession pourrait être attaquée tôt ou tard comme constituant une restriction illégale sérieuse). Metrans rejette l'argument de la Slovaquie selon lequel les terminaux publics factureraient des prix comparables à ceux des terminaux existants. Cette mesure aura un impact notable sur le marché national (qui s'étend au-delà des frontières du pays); à titre d'exemple, l'agglomération de Bratislava est également desservie par deux terminaux situés à Vienne. Metrans a soumis à la Commission ses tarifs, qu'elle met, sur demande, à la disposition de tous ses clients potentiels. Selon cette grille tarifaire, les prix facturés sont nettement inférieurs à ce qui est prévu dans le cadre de la mesure en question pour un seul transbordement, quelle que soit l'unité transbordée. Enfin, le terminal planifié à Košice doit être construit à seulement un kilomètre du nouveau terminal de Metrans. Dans les environs de Bratislava, où un autre terminal doit être construit, il existe déjà deux terminaux à Vienne, deux à Budapest et un à Dunajská Streda.

#### **La construction de nouveaux terminaux publics n'entraînera pas une augmentation du volume de transport combiné au détriment du transport routier**

- (62) Comme l'indique Metrans, les services des terminaux (manutention, transbordement, etc.) représentent seulement 2 % environ des coûts totaux du transport combiné. Les frais d'utilisation des infrastructures ferroviaires représentent approximativement entre 40 et 50 % des coûts de transport totaux. Les nouveaux terminaux attirent donc uniquement les clients qui utilisent déjà le transport combiné. Le volume du transport combiné ne peut être augmenté que grâce à une aide d'État efficace.

#### **Économies de coûts externes**

- (63) Les économies de coûts externes qu'invoque la Slovaquie pourront être réalisées uniquement si plusieurs transporteurs abandonnent le transport routier pour passer au transport ferroviaire, la seule construction de terminaux publics ne suffisant donc pas. Metrans allègue que la construction de terminaux ne conduira pas à une hausse significative du volume du transport combiné et que, par conséquent, ces économies de coûts externes ne se concrétiseront pas.

**Les capacités existantes sont suffisantes et le marché parviendra même à couvrir la demande croissante**

- (64) Pour Metrans, seuls 50 % environ de la capacité réelle des terminaux existants est utilisée à l'heure actuelle. De plus, les volumes totaux de marchandises transportées en Slovaquie n'ont cessé de diminuer ces dernières années. Metrans étaye cette allégation à l'aide de statistiques sur le transport de marchandises en Slovaquie, qui indiquent que 203 millions de tonnes de marchandises ont été transportées en 2009, 191 millions de tonnes en 2010 et 179 millions de tonnes en 2011. Les prévisions économiques que la Slovaquie a utilisées pour soutenir la thèse selon laquelle le volume des transports va augmenter sont donc erronées et non actuelles. Même si la capacité en réserve ne suffisait pas à satisfaire la demande croissante de transport combiné, cette demande pourrait de toute façon être couverte à des coûts relativement bas à court et moyen termes, que ce soit par l'amélioration et l'extension des capacités existantes ou par la construction de nouvelles capacités par des investisseurs privés. Metrans indique que, en 2010, le volume total de tous les terminaux intermodaux existants en Slovaquie était de 1,9 million de tonnes. La capacité prévue des nouveaux terminaux publics est de 1,8 million de tonnes par an, soit près de 100 % du marché actuel.
- (65) Pour conclure, Metrans affirme que, dans la situation économique et de marché actuelle (capacités existantes non utilisées, volume de marchandises transportées en baisse constante, politique des transports instable), les projets de création de quatre terminaux publics ne sont pas viables. Leur construction entraînerait la constitution de nouvelles capacités non utilisées qui n'aboutiraient qu'à une distorsion de la concurrence et à l'éviction des exploitants privés, qui doivent fonctionner à un niveau qui leur permet de couvrir aussi bien leurs coûts fixes que leurs coûts variables.

## 4.6. WIENCONT

- (66) WienCont, propriétaire et exploitant d'un grand terminal trimodal à Vienne, allègue que l'aide d'État à la construction de quatre terminaux intermodaux publics en Slovaquie n'est pas nécessaire au développement du transport intermodal dans ce pays et générerait une distorsion de la concurrence plus que minimale. WienCont affirme que l'aide de 135,5 millions d'EUR, devant couvrir 85-100 % des coûts, n'est aucunement nécessaire puisque, depuis 2006 déjà, elle reçoit elle-même de la ville de Vienne des subventions d'exploitation et d'investissement d'un montant de 11,6 millions d'EUR pour l'exploitation et l'agrandissement de son terminal, l'intensité de cette aide s'élevant à 31 %.
- (67) WienCont formule également des doutes quant à la croissance du transport intermodal prévue par la Slovaquie et se réfère à des statistiques selon lesquelles la croissance industrielle slovaque n'était que de 13 % entre 2010 et 2012. Elle mentionne aussi les prévisions récentes de la société Snizek & Partner (2011) qui prédisent une hausse du transport non accompagné de marchandises de 300 000 UTI en 2008 à 440 000 UTI en 2030. En tablant sur ces prévisions, les capacités des terminaux de WienCont peuvent couvrir l'intégralité de ce marché. En dépit de cela, les autorités autrichiennes soutiennent la construction d'un autre grand terminal intermodal à Vienne Inzersdorf, qui vient de débiter.
- (68) La société WienCont allègue que la construction d'un deuxième terminal dans cette région, à savoir à Bratislava, affaiblirait le pôle important que constitue Vienne. La société affirme par ailleurs que la construction de nouveaux terminaux entraînerait un transfert modal du transport routier vers le transport ferroviaire.
- (69) En 2011 et 2012, la capacité du terminal de WienCont était de 250 000 UTI, avec, en 2012, le traitement de 72 541 UTI et, en 2011, 71 369 UTI; le transport en provenance de Slovaquie représentait, en 2012, 2 968 UTI et, en 2011, 2 148 UTI; le transport vers la Slovaquie était nul en 2012 et de 59 UTI en 2011. Dans le cas de WienCont, les tarifs de manutention par conteneur dans le terminal sont comparables à ceux prévus dans la mesure en cause pour le conteneur dans le terminal, tandis qu'ils sont supérieurs pour le stockage et pour la manutention des remorques.

**5. OBSERVATIONS DE LA SLOVAQUIE SUR LES OBSERVATIONS SOUMISES PAR LES PARTIES INTÉRESSÉES**

- (70) La Slovaquie a fait remarquer que quatre des six parties ayant manifesté leur intérêt étaient favorables à l'aide à la construction de terminaux publics. Les réactions de la Slovaquie aux observations soumises par les sociétés Metrans et WienCont figurent ci-après.

## 5.1. RÉACTIONS AUX OBSERVATIONS DE METRANS

**Neutralité des terminaux existants**

- (71) La Slovaquie rappelle une nouvelle fois que Metrans n'est pas un exploitant de terminal impartial car elle exploite elle-même des services de transport. Elle renvoie aux observations formulées par Bohemiakombi et Kombiverkehr, qui pointent le risque d'un conflit d'intérêt avec Metrans, laquelle est active à la fois comme exploitant de terminal et comme opérateur de transport combiné et de transport porte-à-porte. La Slovaquie rappelle aussi l'existence

découlant de la législation de l'Union européenne selon laquelle l'exploitant d'infrastructures ferroviaires ne devrait pas concurrencer les entreprises de transport qui utilisent lesdites infrastructures. La Slovaquie réaffirme qu'elle est en mesure de faire en sorte que l'exploitant qu'elle sélectionnera pour exploiter ses terminaux publics soit effectivement impartial. Pour ce qui est des entreprises de transport qui utilisent les terminaux de la société Metrans, la Slovaquie n'a pas connaissance du fait que certaines d'entre elles exploiteraient une ligne régulière de transport combiné.

- (72) Concernant l'efficacité des services intégrés (*all-in-one*), la Slovaquie souligne que, si une entreprise de transport était propriétaire des infrastructures, elle se retrouverait en position de monopole; c'est la raison pour laquelle le propriétaire des infrastructures ne devrait pas utiliser ces infrastructures aussi en tant que transporteur. À cet égard, la Slovaquie fait remarquer que Metrans détient une part de marché de 55-60 %.
- (73) La Slovaquie signale que, sur le site internet de Metrans, sur lequel la société a prétendument fait la promotion de services de transbordement, il n'existe aucune offre de services de terminal intermodal pour les opérateurs de transport intermodal, mais seulement pour les compagnies maritimes et les entreprises de leasing.

### **Transport continental**

- (74) La Slovaquie allègue qu'aucune statistique ne mentionne le transport continental, malgré le fait que Metrans s'appuie sur de telles statistiques. La Slovaquie n'a jamais reçu aucune information qui prouverait que Metrans disposerait des équipements nécessaires pour la manutention d'UTI continentales. Elle suppose que Metrans inclut aussi dans le transport continental les conteneurs maritimes qui sont chargés hors d'Europe, mais qui sont transbordés dans un des terminaux nationaux.
- (75) La Slovaquie affirme que les statistiques de l'UIRR <sup>(4)</sup> réfutent l'affirmation de Metrans selon laquelle il n'existe pas de marché pour les semi-remorques et les caisses mobiles.
- (76) La Slovaquie explique aussi que les terminaux planifiés sont principalement conçus pour le transport continental. L'équipement servant au transbordement permettra la manutention de semi-remorques et de caisses mobiles. L'espace sous les grues sera spécialement adapté au traitement des UTI continentales: il y aura des espaces pour les UTI qui nécessitent un transbordement au moyen de cadres équipés de pinces de préhension, ainsi que des places de stationnement obliques pour les semi-remorques, ce qui permettra une manutention directe à l'aide de camions. C'est pourquoi, à la différence d'autres terminaux qui se concentrent sur les conteneurs, le transbordement de ces types d'UTI sera possible en une seule étape. Cela réduira le prix du transbordement des UTI continentales dans les terminaux publics.

### **Conformité des terminaux existants à l'AGTC**

- (77) Conformément aux priorités de l'Union européenne en matière de politique de transport ferroviaire, la Slovaquie investit dans des infrastructures permettant la circulation de trains de 750 mètres. La Slovaquie estime également que le rallongement du terminal de la société Metrans à Dunajská Streda est impossible, car il est adjacent à la route E575 et à la voie ferrée courbe permettant le raccordement du terminal au réseau de chemin de fer principal.

### **La construction et l'exploitation de terminaux neutres sont possibles même sans aide d'État**

- (78) Selon la Slovaquie, les études économiques élaborées pour les terminaux publics montrent que la construction et l'exploitation des terminaux ne peuvent être financées exclusivement à partir de revenus tirés de l'activité des terminaux. La Slovaquie suppose que Metrans finance la construction de ses terminaux avec les revenus de son activité de transport.
- (79) La Slovaquie a aussi proposé de coopérer avec Metrans à la construction de terminaux publics, mais cette dernière n'était pas disposée à satisfaire aux conditions fixées par la Slovaquie en ce qui concerne l'accès non discriminatoire.

### **Distorsion de la concurrence**

- (80) La Slovaquie rappelle que la directive 2012/34/UE définit les principes de fixation des redevances liées à l'utilisation des services des terminaux et dispose qu'un organisme de régulation ferroviaire indépendant est chargé d'évaluer ces redevances et de les adapter en cas de plainte.

<sup>(4)</sup> Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route: <http://www.uirr.com/en/media-centre/annual-reports/annual-reports/mediacentre/516-annual-report-2011.html>

- (81) La Slovaquie rappelle qu'elle soutient aussi le développement du transport combiné par les sociétés privées, en investissant, par exemple, dans l'augmentation de la capacité de la ligne ferroviaire Bratislava-Dunajská Streda, et ce en raison des besoins croissants de Metrans.
- (82) La Slovaquie signale que Metrans a attribué un caractère confidentiel à ses tarifs de services de terminal, ce qui confirme le fait que ces prix ne sont pas rendus publics.

**La construction de nouveaux terminaux publics n'entraînera pas une augmentation du volume du transport combiné au détriment du transport routier**

- (83) En réponse à cette allégation infondée, la Slovaquie renvoie aux observations de Kombiverkehr selon lesquelles le transport combiné continental se développera si les exploitants indépendants de terminaux garantissent un accès non discriminatoire à leurs services et si le tarif d'une opération de manutention ne dépasse pas les 20-25 EUR par unité transbordée.
- (84) La Slovaquie affirme également que selon les statistiques de l'UIC <sup>(5)</sup> le transport combiné continental représente 47,14 % du transport combiné total. Étant donné que le transfert modal du transport routier vers le transport ferroviaire n'a pas encore atteint de telles proportions en Slovaquie, il existe encore, dans ce pays, un fort potentiel pour la partie du transport intermodal continental qui ne concerne pas les seuls conteneurs maritimes.

*Transport combiné non accompagné: unités équivalent 20 pieds (TEU) 2011*

| Segment de marché du transport combiné (TC) | Continental | Maritime  | Total      |
|---|-------------|-----------|------------|
|   | (en TEU)    |           |            |
| TC national                                 | 3 863 110   | 7 065 030 | 10 928 140 |
| TC international                            | 4 678 050   | 2 510 730 | 7 188 780  |
| TC total                                    | 8 541 160   | 9 575 760 | 18 116 920 |

- (85) La Slovaquie affirme que, puisque, d'après Metrans, les coûts de transbordement représentent 2 % des coûts de transport totaux et que, selon Kombiverkehr, les coûts initiaux d'une nouvelle ligne continentale ne seraient amortis qu'après un ou deux ans, il est fortement improbable que les exploitants des nouvelles lignes mettent en place ces nouvelles lignes là où il existe déjà une ligne. La Slovaquie allègue que, alors que les clients de Metrans sont principalement des compagnies maritimes et que Metrans transporte essentiellement des conteneurs maritimes, le nouveau terminal servira quant à lui surtout au transbordement de marchandises de la route vers le rail. Il sera destiné à une autre clientèle et proposera des services sur d'autres segments de marché.

**Économies de coûts externes — Les capacités existantes sont suffisantes et le marché parviendra même à couvrir la demande croissante**

- (86) La Slovaquie allègue que la baisse des volumes transportés sur le territoire slovaque n'est pas pertinente pour estimer le potentiel de développement du transport continental, étant donné que cette baisse est essentiellement due à la réduction du volume du transport national. La Slovaquie privilégie donc les statistiques qui reflètent la hausse des volumes du transport routier (soumises parmi les documents susmentionnés), car ce sont précisément ces volumes qui sont pertinents et doivent servir d'indicateur pour le transfert modal du transport routier vers le transport ferroviaire.
- (87) La Slovaquie suppose que les nouveaux terminaux ne représenteront à l'avenir que 16 % de la capacité des terminaux intermodaux slovaques.
- (88) En réaction aux observations de Metrans relatives à la distorsion de la concurrence, l'impossibilité de capter de nouveaux volumes de transport routier et la couverture de la demande croissante à l'aide des capacités existantes, la Slovaquie renvoie aux observations de Kombiverkehr qui estime que le potentiel du transport combiné continental à destination et en provenance de la Slovaquie est très important. Kombiverkehr rappelle que le volume hebdomadaire de transport routier entre l'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas, d'une part, et la Slovaquie, d'autre part, se monte à environ 1 000 camions. Kombiverkehr envisage de ne transférer qu'une partie du volume de marchandises actuellement transportées par la route, ce qui signifie qu'aucune des sources de revenus actuelles des terminaux existants ne serait touchée par ce transfert.

<sup>(5)</sup> Union internationale des chemins de fer: [http://www.uic.org/IMG/pdf/2012\\_report\\_on\\_combined\\_transport\\_in\\_europe.pdf](http://www.uic.org/IMG/pdf/2012_report_on_combined_transport_in_europe.pdf)

## 5.2. RÉACTION AUX OBSERVATIONS DE WIENCONT

- (89) Tout d'abord, concernant l'allégation de WienCont selon laquelle cette dernière a utilisé une aide de seulement 31 % pour l'extension du terminal, alors que la Slovaquie propose une aide de 100 % pour les investissements initiaux, la Slovaquie fait remarquer que WienCont est une entreprise majoritairement détenue par les pouvoirs publics. De plus, les infrastructures ferroviaires qu'elle utilise appartiennent au gestionnaire des infrastructures ferroviaires et les terrains sur lesquels se situe le terminal sont la propriété de la ville de Vienne. Les coûts de construction des nouveaux terminaux slovaques comprennent les coûts d'achat des terrains et la construction des infrastructures ferroviaires, ainsi que les coûts de construction d'un terminal entièrement neuf. La Slovaquie rappelle que l'investissement total pour la construction du terminal de WienCont, voies ferrées et terrains compris, a été financé à plus de 90 % par des fonds publics. En outre, la Slovaquie estime que cette objection est contraire aux objectifs du Fonds de cohésion, qui est destiné à réduire les écarts entre les États membres à l'aide de subventions en matière d'infrastructures et de protection de l'environnement.
- (90) Ensuite, concernant les allégations de WienCont selon lesquelles elle couvre l'intégralité de la demande aux alentours de Vienne et que le terminal de Bratislava menacerait son activité commerciale, la Slovaquie fait remarquer que seuls 4,6 % du volume total des marchandises qui transitent par le terminal de WienCont proviennent de Slovaquie. Même si WienCont perdait l'intégralité de ce volume, ce dont la Slovaquie doute, elle ne subirait pas un préjudice d'une ampleur telle qu'il justifierait la non-construction d'un terminal trimodal moderne sur le Danube à Bratislava.

## 6. ÉCHANGE ULTÉRIEUR D'INFORMATIONS AVEC LES SOCIÉTÉS METRANS ET WIENCONT ET LA SLOVAQUIE

- (91) L'échange d'informations qui a suivi entre la Commission, d'une part, et la Slovaquie et les sociétés Metrans et WienCont, d'autre part, a permis de clarifier un certain nombre d'incertitudes au sujet des informations fournies par ces parties.
- (92) Bien que Metrans n'ait pas été capable de prouver jusqu'à quel point elle effectue du transport combiné continental, elle a démontré qu'elle effectuait ce type de transport et que ses volumes actuels de transport continental ne sont pas négligeables. Pour le transport continental, Metrans utilise des conteneurs, principalement des conteneurs d'une longueur de 45 pieds (13,7 mètres) et des conteneurs-citernes. Metrans a aussi montré qu'elle possédait certains dispositifs adaptés pour le transbordement d'unités de transport intermodal autres que des conteneurs. La Slovaquie a présenté à la Commission des feuilles de données statistiques transmises par Metrans, selon lesquelles cette dernière n'a transporté aucun camion, caisse mobile ou semi-remorque.
- (93) Afin de réfuter les arguments exposés par Metrans concernant l'absence de demande de transport combiné pour les UTI autres que les conteneurs, la Slovaquie a cité l'exemple du terminal tchèque à accès neutre situé à Lovosice, qui a commencé à fonctionner en 2006 pour des lignes régulières transportant principalement des conteneurs; le nombre d'UTI transportées y a augmenté de 81 % entre 2007 et 2012 et, en 2012, 75 % des transbordements concernaient déjà des caisses mobiles et des semi-remorques. Un autre exemple cité par la Slovaquie est celui du terminal à accès neutre de Wuppertal-Langerfeld, qui sert aujourd'hui presque exclusivement au transport de caisses mobiles et de semi-remorques. Enfin, même sur le terminal de WienCont, qui est un centre de transbordement important de conteneurs maritimes, 21 % des transbordements concernent des caisses mobiles.
- (94) WienCont a soumis une présentation de la société Snizek & Partner affirmant que l'utilisation éventuelle de 88 % de la capacité du terminal réduirait considérablement la qualité de ses services.
- (95) Enfin, pour dissiper les craintes potentielles quant à l'ampleur d'une possible distorsion de la concurrence et vérifier les hypothèses relatives au transfert modal du transport routier vers le transport ferroviaire, la Slovaquie a consenti à ne construire, pour commencer, qu'un seul terminal sous forme de projet pilote. La Slovaquie a donc limité la notification initiale au terminal de Žilina-Teplička. Ce terminal sera situé à plus de 200 kilomètres aussi bien des terminaux de Metrans situés à Dunajská Streda et Košice que de celui de WienCont. De plus, la Slovaquie a informé la Commission que l'actuel terminal d'Intrans à Žilina serait prochainement fermé. L'appréciation de la mesure en cause par la Commission est exposée ci-dessous.

## 7. APPRÉCIATION DE L'AIDE

- (96) Aux termes de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, «sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions».

- (97) Les critères fixés à l'article 107, paragraphe 1, du TFUE sont cumulatifs. Pour pouvoir qualifier une mesure d'aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, il est donc nécessaire qu'elle remplisse toutes ces conditions. Concrètement, une aide financière devrait:
- être accordée par un État ou au moyen de ressources d'État;
  - procurer un avantage aux entreprises bénéficiaires;
  - favoriser certaines entreprises ou certaines productions (sélectivité);
  - fausser la concurrence ou menacer de fausser la concurrence et affecter les échanges entre États membres.
- (98) Selon la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, la construction et l'exploitation d'infrastructures peuvent constituer une activité économique <sup>(6)</sup>. Étant donné que la mesure notifiée concerne une aide à l'investissement pour des infrastructures utilisées à des fins commerciales, la construction et l'exploitation de telles infrastructures doivent être considérées comme une activité économique et la mesure en cause est donc soumise à l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.
- (99) En ce qui concerne la mesure notifiée, les autorités slovaques assurent la construction du terminal et la sélection du concessionnaire qui sera responsable de son exploitation. Cet investissement initial sera financé par le Fonds de cohésion (85 %) et par des ressources propres de l'État (15 %). Les ressources du Fonds de cohésion étant transférées à l'autorité nationale compétente, elles devraient être à la disposition des autorités slovaques et remplir les critères des ressources d'État.
- (100) Avantage: d'après l'étude de marché préalablement effectuée par les autorités slovaques, on ne peut exclure que la participation au futur appel d'offres sera très limitée et que l'appel d'offres ne satisfera pas aux critères d'appel d'offres public. De ce fait et compte tenu du degré insuffisant de concurrence dans cet appel d'offres, il est impossible d'exclure la possibilité qu'un avantage économique soit conféré à l'exploitant.
- (101) Sélectivité: la mesure en cause favorisant exclusivement le futur exploitant des terminaux, elle devrait être considérée comme une mesure sélective.
- (102) Distorsion de la concurrence et effet sur les échanges dans l'Union européenne: lorsqu'une aide accordée par un État membre renforce la position d'une entreprise par rapport à d'autres entreprises concurrentes dans les échanges au sein de l'Union européenne, ces derniers doivent être considérés comme influencés par cette aide <sup>(7)</sup>. Il suffit que le bénéficiaire de l'aide soit en concurrence avec d'autres entreprises sur des marchés ouverts à la concurrence <sup>(8)</sup>. En l'occurrence, la mesure notifiée renforcera la position des nouveaux terminaux de transport par rapport aux terminaux existants et pourrait donc fausser la concurrence si ce marché est ouvert à la concurrence. Cette aide peut donc fausser la concurrence et affecter les échanges dans l'Union.
- (103) À la lumière des motifs exposés ci-dessus, la Commission estime que la mesure constitue une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

#### 7.1. LÉGALITÉ DE LA MESURE

- (104) Les autorités slovaques ont respecté leur obligation, prévue à l'article 108, paragraphe 3, du TFUE, de notifier l'aide avant sa mise à exécution. La Commission prend acte du fait que l'aide ne sera octroyée qu'après avoir été autorisée par la Commission.

#### 7.2. APPRÉCIATION DE LA COMPATIBILITÉ

- (105) Dans le passé, la Commission a évalué les aides pour les projets relatifs aux infrastructures directement sur la base de l'article 93 TFUE <sup>(9)</sup> puis, à la suite de l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne dans l'affaire Altmark <sup>(10)</sup>, qui exclut l'application directe de l'article 93 TFUE, sur la base de l'article 107, paragraphe 3, point c),

<sup>(6)</sup> Voir, entre autres, affaire C-82/01 P, Aéroport de Paris, Rec. 2002, p. I-9297 et affaires T-443/08 et T-445/08, Freistaat Sachsen et Land Sachsen-Anhalt/Commission, non encore publiées au Recueil.

<sup>(7)</sup> Voir notamment affaire 730/79, Philip Morris/Commission, Rec. 1980, p. 2671, point 11; affaire C-53/00, Ferring, Rec. 2001, p. I-9067, point 21, et affaire C-372/97, Italie/Commission, Rec. 2004, p. I-3679, point 44.

<sup>(8)</sup> Affaire T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Commission, Rec. 1998, p. II-717.

<sup>(9)</sup> Voir décision de la Commission du 31 janvier 2001 dans l'affaire N 597/2000 (JO C 102 du 31.3.2001, p. 8); décision de la Commission du 14 septembre 2001 dans l'affaire N 208/2000 (JO C 315 du 4.1.2000, p. 21); décision de la Commission du 15 novembre 2000 dans l'affaire N 755/1999 (JO C 71 du 3.3.2001, p. 17); décision de la Commission du 11 novembre 2001 dans l'affaire N 550/01 (JO C 24 du 26.1.2002, p. 2).

<sup>(10)</sup> Affaire C-280/00, Altmark Trans GmbH, Rec. 2003, p. I-7747.

du TFUE dans le cas des terminaux intermodaux <sup>(11)</sup>. Depuis l'entrée en vigueur du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil <sup>(12)</sup>, l'article 93 TFUE est directement applicable comme base juridique pour établir la compatibilité de l'aide dans le cas du transport terrestre qui n'est pas régi par le règlement susmentionné, et notamment dans le cas de l'aide à la coordination des transports.

- (106) L'article 93 du TFUE dispose que les aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports sont compatibles avec le traité. La notion de «coordination des transports» utilisée à l'article 93 du TFUE a une signification qui va au-delà du simple fait de faciliter le développement d'une activité économique. Elle implique une intervention des autorités publiques qui vise à orienter l'évolution du secteur des transports dans l'intérêt commun. La Cour de justice de l'Union européenne a jugé que cet article «admet la compatibilité avec le traité d'aides aux transports seulement dans des cas bien déterminés et ne portant pas préjudice aux intérêts généraux de la Communauté» <sup>(13)</sup>.
- (107) Les progrès obtenus par la libéralisation du secteur des transports terrestres ont, à certains égards, considérablement atténué les besoins de coordination. En principe, dans un secteur libéralisé efficacement, la coordination peut résulter du jeu des forces du marché. Cependant, même après la libéralisation du secteur, diverses défaillances de marché peuvent subsister, qui justifient l'intervention des pouvoirs publics dans ce domaine.
- (108) Le secteur des transports peut être confronté à des problèmes de «coordination» au sens économique du terme, par exemple en ce qui concerne les connexions entre les différents réseaux de transport. La Commission a déjà autorisé pour ces motifs des aides d'État sur la base de l'article 93 TFUE <sup>(14)</sup>.
- (109) Pour qu'une aide donnée puisse être considérée comme «répondant aux besoins» de la coordination des transports, elle doit être nécessaire et proportionnée à l'objectif visé. En outre la distorsion de concurrence qui est associée à l'aide accordée ne doit pas porter préjudice aux intérêts généraux de l'Union.
- (110) En conséquence, la Commission, conformément à la pratique décisionnelle constante, juge qu'une aide est compatible avec le marché intérieur sur la base de l'article 93 du TFUE si les conditions suivantes sont remplies:
- a) l'aide contribue à la réalisation d'un objectif d'intérêt commun;
  - b) l'aide est nécessaire;
  - c) l'aide est proportionnée;
  - d) l'accès à l'infrastructure en question est ouvert à tous les utilisateurs sur une base non discriminatoire;
  - e) aucune distorsion de concurrence contraire à l'intérêt commun n'est générée.
- (111) La Commission examinera donc si les cinq conditions auxquelles une aide peut être considérée comme compatible avec le marché intérieur sur la base de l'article 93 du TFUE sont remplies en l'espèce.

### 7.2.1. Objectif d'intérêt commun

- (112) L'Union européenne poursuit depuis un certain temps une politique visant à mettre en place un système de transport multimodal équilibré, et les mesures visant à accroître la compétitivité du transport multimodal vis-à-vis du transport routier s'inscrivent dans ce cadre. L'objectif de la politique de l'Union européenne en matière de transport multimodal est de réaliser un transfert modal du transport routier vers d'autres modes de transport.
- (113) Des instruments de l'Union tels que la directive 92/106/CEE du Conseil <sup>(15)</sup> visent explicitement à renforcer le développement du transport combiné. Le livre blanc sur la politique des transports <sup>(16)</sup> encourage l'utilisation du rail et d'autres modes de transport respectueux de l'environnement, afin de mettre en place des modes de transport compétitifs susceptibles de se substituer au transport routier.

<sup>(11)</sup> Voir décision de la Commission du 11 février 2009 dans l'affaire N 651/08 — Combinant — Financement d'un terminal intermodal pour conteneurs continentaux (JO C 60 du 14.3.2009, p. 4).

<sup>(12)</sup> Règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil (JO L 315 du 3.12.2007, p. 1).

<sup>(13)</sup> Affaire 156/77, Commission/Belgique, Rec. 1978, p. 1881, point 10.

<sup>(14)</sup> Voir décision de la Commission du 20 juillet 2010 dans l'affaire C-17/10, *Firmin srl* (JO C 278 du 15.10.2010, p. 28).

<sup>(15)</sup> Directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres (JO L 368 du 17.12.1992, p. 38).

<sup>(16)</sup> Feuille de route pour un espace européen unique des transports — Vers un système de transport compétitif et économe en ressources [COM(2011) 144 du 28 mars 2011].

- (114) En outre, la politique en matière de transport multimodal s'inscrit dans le droit fil des conclusions du Conseil européen de Göteborg de juin 2001, qui a déclaré que les mesures soutenant le transfert modal du transport routier vers des modes plus respectueux de l'environnement sont au cœur de la politique pour des transports durables.
- (115) La Commission reconnaît qu'il appartient d'abord aux opérateurs commerciaux d'améliorer le transport intermodal sur des marchés où l'accès est libre et où prévalent les règles de la libre concurrence et de l'offre et de la demande. Cependant, afin d'exploiter pleinement le potentiel du transport multimodal, il pourrait être nécessaire d'inciter les opérateurs à accepter d'assumer les risques associés au transfert modal du transport routier vers d'autres modes de transport.
- (116) En outre, l'accent mis sur les options offertes par la multimodalité se justifie de plus en plus par la considération suivante: l'industrie européenne maintient ou accroît la compétitivité de sa production réalisée en Europe en grande partie grâce à une logistique perfectionnée, à l'optimisation de la production et de la distribution et à la création de valeur au cours du processus. Ces chaînes logistiques perfectionnées sont de plus en plus menacées par la fiabilité déclinante du transport routier de marchandises et à l'augmentation de son coût. La logistique multimodale doit donc devenir une priorité pour le secteur européen de la production.
- (117) La Commission rappelle enfin le besoin d'accélérer les investissements dans les infrastructures, en particulier dans les modes de transport respectueux de l'environnement qui font partie des RTE-T et des réseaux TIC à haut débit <sup>(17)</sup>.
- (118) La construction de terminaux intermodaux garantissant un accès égal à tous les utilisateurs est soutenue par plusieurs instruments de l'Union européenne. La décision n° 661/2010/UE du Parlement européen et du Conseil <sup>(18)</sup> prescrit la création d'un réseau transeuropéen de transport qui doit être, dans la mesure du possible, interopérable à l'intérieur des modes de transport et qui doit favoriser l'intermodalité entre les différents modes de transport. Un projet d'intérêt commun doit, conformément à ladite décision, contribuer au développement durable des transports en améliorant la sécurité et en réduisant les dommages causés à l'environnement par les transports, notamment en promouvant un transfert modal vers les voies ferrées, le transport intermodal, les voies navigables intérieures et le transport maritime. L'article 10 de la directive 91/440/CEE du Conseil <sup>(19)</sup> exige des États membres qu'ils accordent aux entreprises ferroviaires des autres États membres un droit d'accès, à des conditions équitables, à l'infrastructure aux fins de l'exploitation de services de transports combinés internationaux de marchandises. De surcroît, la Commission a proposé dans sa proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport <sup>(20)</sup> que les opérateurs de terminaux de transport de marchandises veillent à ce que tout terminal de transport de marchandises soit ouvert à tous les opérateurs et qu'ils fournissent cet accès de manière non discriminatoire et appliquent des redevances transparentes.
- (119) La construction d'un terminal intermodal garantissant un accès égal à tous les utilisateurs vise ainsi à atteindre un objectif d'intérêt commun puisqu'elle contribue à améliorer le transport intermodal, à encourager le transfert modal du transport routier vers le transfert ferroviaire et le transport par voies navigables intérieures, et à diminuer la congestion, les accidents, les émissions, le bruit et l'incidence négative du transport routier sur le climat. Aucune des observations soumises en réaction à la décision d'ouvrir la procédure ne met en doute le fait que l'objectif de la mesure, qui consiste à encourager le transfert modal du transport routier vers le transport ferroviaire et le transport par voies navigables intérieures, est un objectif d'intérêt commun.
- (120) Pour ce qui est du projet de construction et d'exploitation du terminal de Žilina-Teplicka, les données fournies par les autorités slovaques montrent que les bénéfices escomptés en termes d'économies sur les coûts externes seront plus de 15 fois supérieurs aux coûts de la construction des infrastructures planifiées. De plus, la plupart des bénéfices attendus, qui s'élèvent au total à 399 millions d'EUR, seront obtenus sur le territoire de l'Union européenne qui se situe en dehors de la Slovaquie, car la plus grande partie d'un trajet de transport entre la Slovaquie et le reste de l'Union européenne se situe d'ordinaire en territoire étranger.

(en EUR)

**Économies liées aux atteintes environnementales sur 30 ans pour le terminal de Žilina**

|                                    |             |
|------------------------------------|-------------|
| Économies en matière de congestion | 107 117 951 |
| Économies en matière d'accidents   | 32 175 502  |
| Économies en matière d'émissions   | 223 748 276 |

<sup>(17)</sup> Communication de la Commission au Conseil européen — Un plan européen pour la relance économique [COM(2008) 800 final du 26 novembre 2008].

<sup>(18)</sup> Décision n° 661/2010/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (JO L 204 du 5.8.2010, p. 1).

<sup>(19)</sup> Directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires (JO L 237 du 24.8.1991, p. 25).

<sup>(20)</sup> COM(2011) 650 final (JO C 37 du 10.2.2012, p. 16).

(en EUR)

| Économies liées aux atteintes environnementales sur 30 ans pour le terminal de Žilina |             |
|---|-------------|
| Économies en matière de bruit   | 7 338 003   |
| Économies en matière de climat  | 16 390 770  |
| Économies totales   | 386 770 502 |

Source: Analyse coûts/avantages du terminal de Žilina présentée par les autorités slovaques.

- (121) La Commission estime donc que la construction d'un terminal intermodal public à Žilina-Teplička peut contribuer à atteindre un objectif d'intérêt public puisqu'elle contribue à améliorer le transport intermodal, à encourager le transfert modal du transport routier vers le transfert ferroviaire et le transport par voies navigables intérieures, et à diminuer la congestion, les accidents, les émissions, le bruit et l'incidence négative du transport routier sur le climat.

#### 7.2.2. Nécessité et proportionnalité de l'aide

- (122) Par le passé <sup>(21)</sup>, la Commission a autorisé des aides aux investissements dans des terminaux intermodaux d'une intensité de 50 %. Récemment, lorsque les États membres prouvaient la nécessité économique d'une intensité supérieure, la Commission s'est montrée disposée à autoriser une telle intensité dans des cas dûment justifiés <sup>(22)</sup>.
- (123) En l'espèce, les autorités slovaques ont notifié une mesure qui prévoit que l'aide en faveur du futur concessionnaire aura une intensité d'au moins 85 %. Ce projet est différent des terminaux privés de Metrans, lesquels ont été construits par cette société sans aides d'État de la part de l'État slovaque, et du terminal de WienCont (appartenant à la ville de Vienne) situé à proximité, qui reçoit depuis 2006 une aide d'un montant moyen de 31 % pour l'achat d'équipements supplémentaires. Dans le second cas, il ne s'agissait toutefois pas d'un investissement initial dans la construction d'un terminal entièrement nouveau, comme c'est le cas à Žilina-Teplička. De surcroît, WienCont utilise les voies ferrées du gestionnaire des infrastructures et les terrains de la ville de Vienne et verse un loyer ne correspondant pas nécessairement aux coûts d'achat de ces équipements.
- (124) En tout état de cause, étant donné que l'intensité de l'aide pour la Slovaquie est en l'espèce supérieure à 50 %, la Commission doit examiner s'il est exceptionnellement possible de considérer qu'une telle intensité d'aide est compatible avec le marché intérieur.
- (125) Pour ce qui est de la nécessité de l'aide, l'analyse coûts/avantages présentée par les autorités slovaques montre que la construction du terminal de transport de Žilina-Teplička sans aide publique prévoit un taux de rendement interne négatif. En prenant en considération l'investissement initial total, incluant les coûts d'achat des terrains, et en tablant sur un taux d'escompte de 5 %, le déficit de financement du projet correspond à l'investissement initial de 25,04 millions d'EUR. Le taux d'escompte de 5 % est comparable au rendement des emprunts publics à long terme en Slovaquie <sup>(23)</sup>.
- (126) Le tableau ci-après récapitule les coûts d'investissement, les coûts d'exploitation, le rendement attendu de l'investissement et le montant de l'aide prévus pour la construction du terminal de Žilina calculés dans le cadre de l'analyse coûts/avantages présentée par les autorités slovaques.

<sup>(21)</sup> Voir décision de la Commission du 31 janvier 2001 dans l'affaire N 597/2000, Pays-Bas — *Subsidieregeling voor bijzondere bedrijfsaansluitingen op vaarwegen*, décision de la Commission du 14 septembre 2001 dans l'affaire N 208/2000, Pays-Bas — *SOIT*, décision de la Commission du 15 novembre 2000 dans l'affaire N 755/1999, Italie — *Bolzano*, et décision de la Commission du 20 décembre 2010 dans l'affaire N 490/2010, Belgique — *Verlenging van steunregeling N 550/2001 inzake publiek-private samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties langs de waterwegen in het Vlaams Gewest*.

<sup>(22)</sup> Voir décision de la Commission du 20 décembre 2011 dans l'affaire SA.33434, France — *Aide au financement d'un chantier multimodal sur le Grand port maritime du Havre*, décision de la Commission du 23 novembre 2011 dans l'affaire SA.33486, Allemagne — *Förderprogramm Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr* (non encore publiée) et décision de la Commission du 17 octobre 2012 dans l'affaire SA.34501, Allemagne — *Extension du port fluvial Königs Wusterhausen/Wildau*.

<sup>(23)</sup> En septembre 2012, les intérêts des emprunts publics à long terme étaient de 4,2 % en Slovaquie, voir données de la Banque centrale européenne (BCE), <http://www.ecb.int/stats/money/long/html/index.en.html>

En millions d'EUR

| Terminal | Coûts d'investissement | Coûts d'exploitation | Coûts totaux | Revenus | Aide d'État | Bénéfice attendu | Valeur actualisée nette après l'aide d'État (5 %) |
|----------|------------------------|----------------------|--------------|---------|-------------|------------------|---|
| Žilina   | 25,04                  | 24,81                | 49,85        | 24,81   | 25,04       | 0                | 0,00  |

Source: Autorités slovaques, analyse coûts/avantages.

- (127) Vu que les investissements initiaux se limitent au déficit de financement du projet, la Commission en est arrivée à la conclusion que cette aide est nécessaire à la construction du terminal de transport intermodal et au développement du transport combiné en Slovaquie. La Commission estime également que cette aide se limitera au minimum nécessaire car elle est supérieure au déficit de financement et qu'elle est donc proportionnée à l'objectif d'intérêt commun qui consiste à assurer le transfert modal du transport routier vers le transport ferroviaire.

### 7.2.3. L'accès à l'infrastructure en question est ouvert à tous les utilisateurs sur une base non discriminatoire

- (128) La mesure vise à construire des terminaux publics de transport intermodal spécialisés dans le transport combiné continental, essentiellement de semi-remorques et de caisses mobiles, avec pour but d'encourager le transfert modal du transport routier vers le transport ferroviaire. Pour atteindre cet objectif, les terminaux:

- seront exploités par des sociétés indépendantes de toutes les sociétés utilisant le terminal;
- garantiront un accès ouvert;
- appliqueront des conditions non discriminatoires et transparentes.

- (129) Afin d'assurer un accès non discriminatoire aux terminaux et d'éviter un conflit d'intérêt entre l'exploitant des terminaux sélectionné et les entreprises de transport, l'exploitant des terminaux sera indépendant desdites entreprises de transport.

- (130) Par ailleurs, la Slovaquie restera propriétaire des terminaux et introduira, dans chaque contrat de concession, une clause imposant à l'exploitant des terminaux de garantir un accès ouvert à tous les utilisateurs, y compris toutes les entreprises de transport et tous les exploitants de terminaux de transport intermodal, sur une base non discriminatoire. Si l'exploitant ne respecte pas cette clause du contrat de concession, l'État aura le droit de lui retirer la concession et d'organiser un nouvel appel d'offres public.

- (131) L'accès aux infrastructures sera donc ouvert à tous les utilisateurs sur une base non discriminatoire.

### 7.2.4. Aucune distorsion de concurrence contraire à l'intérêt commun n'est générée

- (132) La mesure notifiée initialement influencerait sur les services des terminaux intermodaux en Slovaquie, qui attirent aussi une demande transfrontalière en provenance d'Autriche, de République tchèque, de Hongrie et, dans une moindre mesure, aussi de Pologne. Afin d'écartier le risque de distorsion de la concurrence mentionné dans la décision d'ouvrir la procédure et de vérifier leur prévision concernant l'incidence du terminal sur le transfert modal du transport de marchandises par route au transport de marchandises par rail, les autorités slovaques se sont engagées à limiter le projet à la construction d'un seul terminal pilote à Žilina-Teplicka. Ce terminal se trouvera à plus de 200 kilomètres des terminaux existants de Metrans et WienCont. Son aire de chalandise ne recouvrera donc pas les aires de ces deux sociétés, ce qui limitera l'impact sur la concurrence de la mesure en cause <sup>(24)</sup>.

<sup>(24)</sup> Au point 15 de la décision de la Commission du 9 novembre 2011 dans l'affaire SA.32632 (2011/N) ETGE (JO C 82 du 21.3.2012, p. 2), la Commission fait référence à un rayon d'attraction de 35 km dans une zone à forte densité de terminaux (frontière entre la Belgique et les Pays-Bas). Les autorités slovaques tablent sur une zone de chalandise de 100 km. Dans les environs de Prague on trouve 7 terminaux en service, dont le rayon d'attraction s'élève à 70 km: 2 grands terminaux à Prague, 2 à Mělník (40 km) et 3 à Lovosice (70 km).

- (133) Toutefois, d'après les autorités slovaques, un terminal provisoire appartenant à la société Intrans se trouve déjà à Žilina. Contrairement au terminal planifié, il est cependant de petite taille et situé en centre-ville. De plus, sa rampe de chargement ne donne accès qu'à une seule voie ferrée de 400 mètres, qui ne peut être prolongée. Le terminal est spécialisé dans les conteneurs maritimes et ne dispose d'aucune grue-portique ni d'équipements pour le transbordement de caisses mobiles ou de semi-remorques. En tout état de cause, le terminal actuel de Žilina est voué à la fermeture dans un avenir proche, pour des raisons liées à l'aménagement urbain.
- (134) Les autorités slovaques ont confirmé que les frais de manutention des terminaux publics correspondront à ceux des terminaux de transport intermodal existants sur le marché. Selon l'enquête réalisée par les autorités slovaques, le montant des frais facturés par les terminaux européens pour la manutention d'une unité varient entre 16,30 et 56 EUR, avec une moyenne de 30 EUR. L'analyse coûts/avantages présentée par les autorités slovaques a été élaborée en supposant que, dans les quatre terminaux publics, les frais de manutention par unité seront compris entre 28 et 29 EUR. Les frais du terminal public de Žilina-Teplička seront donc fixés de façon à maintenir la compétitivité du transport ferroviaire par rapport au transport routier. Si des prix plus élevés étaient fixés, l'exploitant des terminaux publics ne serait pas en mesure d'attirer suffisamment de chargements du secteur du transport routier pour couvrir ses coûts d'exploitation.
- (135) La Commission en est donc arrivée à la conclusion que la distance en question ne génère pas une distorsion de concurrence d'une ampleur telle qu'elle serait contraire à l'intérêt commun.

## 8. CONCLUSION

- (136) Eu égard aux faits exposés ci-dessus, la Commission est arrivée à la conclusion que toutes les conditions ont été remplies et que l'aide à l'investissement d'un montant de 25,04 millions d'EUR pour le terminal de Žilina-Teplička est compatible avec le marché intérieur.
- (137) Compte tenu de l'intention initiale de la Slovaquie de construire quatre terminaux intermodaux publics, la Commission demande que le terminal construit sur le fondement du projet pilote notifié fasse l'objet d'un suivi. Ce suivi permettra à la Commission de prendre une décision plus consistante sur la nécessité de l'aide et sur ses effets sur la concurrence si la Slovaquie décide par la suite de notifier une aide en rapport avec les trois autres terminaux planifiés,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

### *Article premier*

L'aide d'État que la République slovaque envisage de mettre à exécution dans le cadre de la construction du terminal de Žilina-Teplička sous la forme d'une aide à l'investissement initial d'un montant de 25,04 millions d'EUR est compatible avec le marché intérieur au sens de l'article 93 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

La mise à exécution de cette aide d'un montant de 25,04 millions d'EUR est par conséquent autorisée.

### *Article 2*

La République slovaque présentera dans trois ans les informations suivantes:

- a) le volume total de transport intermodal, le volume de transport continental et le volume de transport continental utilisant d'autres moyens que les conteneurs ISO, en Slovaquie et sur le terminal de Žilina-Teplička;
- b) les prix facturés sur le terminal de Žilina-Teplička;
- c) si les clients des nouveaux terminaux utilisaient auparavant les terminaux existants et, dans l'affirmative, une analyse des raisons qui les ont poussés à changer de terminal.

*Article 3*

La République slovaque est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 17 juillet 2013.

*Par la Commission*  
Joaquín ALMUNIA  
*Vice-président*

---

## RECTIFICATIFS

**Rectificatif à la directive 2011/62/UE du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2011 modifiant la directive 2001/83/CE instituant un code communautaire relatif aux médicaments à usage humain, en ce qui concerne la prévention de l'introduction dans la chaîne d'approvisionnement légale de médicaments falsifiés**

(«Journal officiel de l'Union européenne» L 174 du 1<sup>er</sup> juillet 2011)

Page 80, point 12), article 54 bis, paragraphe 1:

*au lieu de:* «1. Les médicaments soumis à prescription sont dotés des dispositifs de sécurité visés à l'article 54, point o), à moins qu'ils ne figurent sur la liste établie conformément à la procédure visée au paragraphe 2, point b), du présent article.

Les médicaments non soumis à prescription ne sont pas dotés des dispositifs de sécurité visés à l'article 54, point o), à moins qu'ils ne figurent, par dérogation, sur la liste établie conformément à la procédure visée au paragraphe 2, point b), du présent article, après qu'un risque de falsification a été identifié.»

*lire:* «1. Les médicaments soumis à prescription doivent être dotés des dispositifs de sécurité visés à l'article 54, point o), à moins qu'ils ne figurent sur la liste établie conformément à la procédure visée au paragraphe 2, point b), du présent article.

Les médicaments non soumis à prescription ne peuvent pas être dotés des dispositifs de sécurité visés à l'article 54, point o), à moins qu'ils ne figurent, par dérogation, sur la liste établie conformément à la procédure visée au paragraphe 2, point b), du présent article, après qu'un risque de falsification a été identifié.»

Page 80, point 12), article 54 bis, paragraphe 2, deuxième alinéa, point b):

*au lieu de:* «b) les listes répertorient les médicaments ou les catégories de médicaments qui, dans le cas des médicaments soumis à prescription, ne doivent pas être dotés des dispositifs de sécurité visés à l'article 54, point o), et qui, dans le cas des médicaments non soumis à prescription, doivent en être dotés. Ces listes sont établies compte tenu du risque de falsification et du risque résultant de la falsification, qui menacent ces médicaments ou catégories de médicaments. À cette fin, les critères suivants, au minimum, sont appliqués:»

*lire:* «b) les listes répertorient les médicaments ou les catégories de médicaments qui, dans le cas des médicaments soumis à prescription, ne peuvent pas être dotés des dispositifs de sécurité visés à l'article 54, point o), et qui, dans le cas des médicaments non soumis à prescription, doivent en être dotés. Ces listes sont établies compte tenu du risque de falsification et du risque résultant de la falsification, qui menacent ces médicaments ou catégories de médicaments. À cette fin, les critères suivants, au minimum, sont appliqués:»

---





ISSN 1977-0693 (édition électronique)  
ISSN 1725-2563 (édition papier)



**Office des publications de l'Union européenne**  
2985 Luxembourg  
LUXEMBOURG

**FR**