

SKLEPI

SKLEP KOMISIJE

z dne 17. julija 2013

o ukrepu/shemi pomoči/državni pomoči SA.34369 (13/C) (ex 12/N) – Izgradnja in upravljanje javnih intermodalnih prometnih terminalov, ki jo namerava izvajati Slovaška republika

(notificirano pod dokumentarno številko C(2013) 4423)

(Besedilo v slovaškem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

(2014/524/EU)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije, zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru, zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu zainteresiranim strankam, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenima določbama ⁽¹⁾, in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

- (1) Komisija je v elektronski pošti z dne 6. aprila 2011 prejela pritožbo družbe METRANS /Danubia/, a.s. (v nadaljnjem besedilu: družba Metrans) v zvezi z domnevno državno pomočjo, ki je bila dodeljena za izgradnjo javnih intermodalnih prometnih terminalov (v nadaljnjem besedilu: pritožba). Komisija je v elektronski pošti z dne 9. junija 2011 od družbe Metrans prejela dodatne informacije. Pritožba je bila evidentirana kot zadeva SA.32828.
- (2) Komisija je z dopisom z dne 6. oktobra 2011 pritožbo poslala Slovaški in od nje zahtevala predložitev informacij, Slovaška pa je nanjo odgovorila z dopisom z dne 6. decembra 2011 in navedla, da je bil zadevni ukrep v pripravljalni fazi in zanj še ni bilo odobreno financiranje. Komisija je o tem odgovoru obvestila družbo Metrans z dopisom z dne 12. decembra 2011, v katerem je navedla svojo predhodno ugotovitev, da ukrep ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU, zaradi česar je zadevo SA.32828 zaključila.
- (3) Slovaška je 16. februarja 2012 ukrep načrtovane izgradnje in upravljanja javnih intermodalnih prometnih terminalov predhodno priglasila v elektronski obliki. Slovaška je v elektronski pošti z dne 5. junija, 12. junija, 12. julija in 16. julija 2012 predložila dodatne informacije o tem ukrepu, vključno s pismi podpore družb za prevoz in logistiko DHL in GEFCO.

⁽¹⁾ UL C 45, 16.2.2013, str. 13.

- (4) Družba Metrans je Komisiji v elektronski pošti z dne 12. julija 2012 poslala pismo podpore družbe Green Integrated Logistics (Slovaška) s.r.o. (v nadaljnjem besedilu: družba GIL), ki upravlja prometni terminal v kraju Sládkovičovo. Komisija je ta dopis poslala Slovaški z dopisom z dne 18. julija 2012 ter prejela odgovor nanj z elektronsko pošto z dne 14. avgusta 2012, v katerem je Slovaška ponovila, da za projekt še ni bilo odobreno financiranje.
- (5) Slovaška je ukrep 17. julija 2012 priglasila Komisiji v elektronski obliki v skladu s členom 108(3) PDEU. Kot del navedene priglasitve je Slovaška predložila pisma podpore družb DHL Express (Slovaška), s.r.o. (v nadaljnjem besedilu: družba DHL), GEFCO SLOVAKIA, s.r.o., Bohemiakombi, s.r.o. in Kombiverkehr. Slovaška je predložila dodatne informacije z elektronsko pošto z dne 3. septembra, 18., 22., 24., 26. in 29. oktobra, 6., 9., 13., in 14. novembra ter 6. decembra 2012.
- (6) Komisija je z dopisom z dne 23. januarja 2013 obvestila Slovaško, da je sprejela sklep o začetku postopka iz člena 108(2) PDEU. Komisija je od Slovaške 12. februarja 2013 prejela pripombe o sklepu o začetku postopka.
- (7) Sklep o začetku postopka je bil v *Uradnem listu Evropske unije* ⁽²⁾ objavljen 16. februarja 2013. Komisija je pozvala zainteresirane strani, naj predložijo svoje pripombe o zadevnih ukrepih v enem mesecu od dneva objave.
- (8) Komisija je 18. februarja 2013 poslala sklep o začetku postopka subjektom, ki so izrazili interes med predhodno obravnavo, tj. družbam Bohemiakombi, s.r.o., DHL Express (Slovaška), s.r.o., GEFCO SLOVAKIA, s.r.o., Kombiverkehr, Metrans in njenemu pravnemu svetovalcu SCHWARZ advokáti s.r.o. ter Green Integrated Logistics (Slovaška) s.r.o., pa tudi drugim morebitnim zainteresiranim stranem, ki jih je opredelila Komisija, tj. Katedri za železniški promet Univerze v Žilini in združenju ZCHFP SR – ChemLog (Združenje kemijske in farmacevtske industrije Slovaške republike).
- (9) Komisija je pripombe na sklep o začetku postopka prejela od naslednjih zainteresiranih strani na naslednje datume:
- (a) 22. februarja 2013 od Združenja kemijske in farmacevtske industrije Slovaške republike;
 - (b) 4. marca 2013 od družbe Bohemiakombi;
 - (c) 6. marca 2013 od družbe Kombiverkehr;
 - (d) 8. marca 2013 od družbe DHL;
 - (e) 11. marca 2013 od družbe SCHWARZ advokáti v imenu družbe Metrans;
 - (f) družba WienCont Container Terminal Gesellschaft m.b.H. (v nadaljnjem besedilu: družba WienCont) je 6. marca 2013 zahtevala podaljšanje roka za predložitev pripomb. Komisija je družbi WienCont 7. marca 2013 odobrila podaljšanje do 18. marca 2013. Komisija je pripombe na sklep o začetku postopka od družbe WienCont prejela 18. marca 2013.
- (10) Komisija je z dopisoma z dne 19. in 20. marca 2013 poslala Slovaški pripombe, ki jih je prejela od zainteresiranih strani. Slovaška je svoj odgovor na pripombe poslala 5. aprila 2013.
- (11) Komisija je v elektronski pošti z dne 29. aprila 2013 družbi Metrans predložila dodatna vprašanja. Družba Metrans je v elektronski pošti z dne 6. maja 2013 predložila svoje odgovore in priložila nezaupno različico.
- (12) Komisija je v elektronski pošti z dne 8. maja 2013 Slovaški poslala nezaupne informacije, ki jih je prejela od družbe Metrans. Slovaška je svoje pripombe poslala 16. maja 2013.
- (13) Komisija je v elektronski pošti z dne 8. in 17. maja 2013 Slovaški predložila dodatna vprašanja, na katera je Slovaška odgovorila v elektronski pošti z dne 17. in 29. maja 2013.
- (14) Komisija je v elektronski pošti z dne 21. maja 2013 družbi WienCont predložila dodatna vprašanja, na katera je družba WienCont odgovorila v elektronski pošti z dne 7. junija 2013.

⁽²⁾ Glej opombo 1.

- (15) Komisija in Slovaška sta se 6. junija 2013 sestali v Bruslju.
- (16) Komisija je v elektronski pošti z dne 10. junija 2013 Slovaški predložila nezaupne informacije, ki jih je prejela od družb Metrans in WienCont.
- (17) Slovaška je z dopisom z dne 10. junija 2013 omejila prigrasitev na en terminal v Žilini.
- (18) Slovaška je 14. junija 2013 predložila svoje pripombe na informacije družb Metrans in WienCont.
- (19) Komisija je v elektronski pošti z dne 18. junija 2013 zahtevala dodatne informacije, ki jih je prejela v elektronski pošti z dne 19. junija 2013.

2. OPIS UKREPA IN PRIPOMBE, KI SO BILE SPREJETE PRED ZAČETKOM POSTOPKA PREISKAVE

2.1 INTERMODALNI PROMETNI TERMINALI

- (20) V prvotni prigrasitvi je bil ukrep določen za izgradnjo in upravljanje mreže javnih intermodalnih prometnih terminalov, primernih za kombinirani celinski prevoz blaga. Slovaška je sprva načrtovala financiranje izgradnje štirih javno dostopnih intermodalnih prometnih terminalov Bratislava – Pálenisko, Leopoldov – Hlohovec, Žilina – Teplička in Košice – Bočiar.
- (21) Slovaška se je za prvotno število terminalov in njihovo lokacijo odločila na podlagi tržne raziskave, ki jo je leta 2007 pripravila belgijska svetovalna družba za kombinirani prevoz in usklajevanje logistike Intraco Consulting. Število in lokacija terminalov sta bili določeni ob upoštevanju naslednjih dejavnikov:
 - terminali bi morali koristiti najširšemu možnemu območju Slovaške;
 - potencial za najboljši izkoristek zmogljivosti terminalov;
 - lokacija ob glavnih železniških progah v skladu z vseevropskimi prometnimi koridorji kot delom vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) in lokacija ob železniških povezavah, ki so vključene v Evropski sporazum o pomembnih mednarodnih prevoznih poteh za kombinirani prevoz in z njimi povezano infrastrukturo (v nadaljnjem besedilu: sporazum o prevoznih poteh);
 - povezljivost načrtovanih industrijskih con na Slovaškem.
- (22) Ker bi lahko prigraseni ukrep v skladu z navedbami iz sklepa o začetku postopka povzročil izkrivljanje konkurence, se je Slovaška odločila, da ga omeji na financiranje izgradnje in upravljanja enega samega javnega intermodalnega prometnega terminala Žilina – Teplička, ki je primeren za kombinirani celinski prevoz blaga. Ta terminal bo poskusni projekt za morebitno prihodnjo izgradnjo mreže javnih intermodalnih prometnih terminalov na celotnem Slovaškem.
- (23) To bo javno dostopen intermodalni prometni terminal, ki bo v skladu s sporazumom o prevoznih poteh in pravili Mednarodne železniške zveze (UIC).
- (24) Za poskusni projekt je bila izbrana lokacija, ki je najbolj oddaljena od trenutnih sodobnih velikih terminalov in hkrati še vedno izpolnjuje zahteve iz odstavka 21.
- (25) Uporabna dolžina posameznega terminala bo znašala 750 metrov tirov pod dvema prekladalnima mostovoma, ki bosta opremljena s trdnimi oprtnimi držali za zamenljiva tovarišča in polpriklopnike za celinski prevoz ter intermodalne ladijske zabojnike (ISO). Pod mostovoma bodo tudi poševna parkirna mesta za optimalno ravnanje s polpriklopniki in prostor za kratkotrajno shranjevanje zamenljivih tovarišč, ki jih ni mogoče nalagati drug na drugega. Novi terminal bo imel letno zmogljivost v višini 450 000 bruto ton. Izgradnja terminala bi morala biti zaključena leta 2015.
- (26) Terminal bo ostal v državni lasti. Lastniške pravice bo v imenu države izvajal upravljavec nacionalne železniške infrastrukture, tj. družba Železnice Slovenskej republiky (v nadaljnjem besedilu: družba ŽSR). Naloga družbe ŽSR bo zlasti pobiranje koncesijskih dajatev od upravljavca terminala.

- (27) Upravljanje terminala bo trideset let izvajal podizvajalec, tj. upravljavec, ki bo izbran na podlagi nediskriminacijskega in preglednega postopka javnega razpisa. Da se zagotovi nediskriminacijski dostop do terminala in prepreči nasprotje interesov, ki bi nastalo med izbranim upravljavcem terminala in prevoznimi podjetji, upravljavec terminala ne more biti prevozno podjetje, ki uporablja terminal, tako da ne bo konkuriral prevoznim podjetjem in upravljavcem kombiniranih prevozov, ki bodo uporabljali terminale. Če izbrani upravljavec ne izpolnjuje pogojev na podlagi koncesijskega sporazuma, lahko država umakne koncesijo in zanj znova objavi javni razpis.
- (28) Javni dostop do terminala bo zagotavljala dodatna določba v koncesijskem sporazumu, ki je bil sklenjen z izbranim upravljavcem terminalov, v kateri bo določeno, da se bodo storitve zagotavljale nediskriminacijsko in po cenah prostega trga. Sklep o dodelitvi bo vseboval tudi klavzulo za zagotavljanje nediskriminacijskega javnega dostopa do infrastrukture.

2.2 PRAVNA PODLAGA ZA UKREP

- (29) Financiranje ukrepa bo dodeljeno na podlagi oddelka 4(2)(m) Zakona o državni pomoči št. 231/1999, kot je bil spremenjen, in Zakona št. 523/2004 o proračunskih pravilih v javni upravi, ki spreminja nekatere zakone.

2.3 PRORAČUN

- (30) Slovaška načrtuje za izgradnjo terminala, ki ga bo zgradila država in bo v državni lasti, začetno naložbo v višini 25,04 milijona EUR. Ta znesek, ki bo financiran iz Kohezijskega sklada (85 %) in državnih sredstev (15 %), bo zajemal 100 % stroškov začetne naložbe. Vendar pa bo moral upravljavec terminala v petnajstletnem obdobju plačati koncesijske dajatve v višini najmanj 15 % stroškov naložbe.

2.4 UPRAVIČENEC UKREPA

- (31) Upravičenec ukrepa je upravljavec terminala, ki bo užival prednosti infrastrukture, za katero bo plačal koncesijske dajatve, ki zajemajo le manjši del skupnih stroškov izgradnje terminala.
- (32) Družba ŽSR se ne šteje za upravičenko ukrepa, saj bo zgolj izvajala lastniške pravice v imenu države. Koncesijske dajatve, ki jih bo družba ŽSR pobirala v imenu države, pa bodo posledično znižale nadomestilo, ki ga prejema od države za izvajanje javne naloge upravljavca nacionalne železniške infrastrukture.

2.5 KUMULACIJA IN OBVEZNOST MIROVANJA

- (33) Ukrep za iste upravičene stroške ne sme prejemati pomoči iz drugih virov.
- (34) Pomoč se dodeli po pridobitvi soglasja Komisije.

2.6 RAZLOGI ZA ZAČETEK POSTOPKA

- (35) Komisija je pri začetku postopka iz člena 108(2) PDEU v zvezi s prvotno priglasitvijo upoštevala:
- (a) ali je obstajala potreba po izgradnji intermodalnih prometnih terminalov in razvoju kombiniranega celinskega prevoza na Slovaškem za spodbujanje prehoda z železniškega prevoza na prevoz po celinskih plovnihih poteh ter
- (b) ali bi bilo posledično izkrivljanje konkurence, ki izhaja iz ukrepa, v nasprotju s skupnim interesom.

3. PRIPOMBE SLOVAŠKE NA SKLEP O ZAČETKU POSTOPKA PREISKAVE

- (36) V zvezi s potrebo po pomoči je Slovaška ponovila svoje stališče, ki ga je oblikovala na podlagi študij in analiz, ki jih je predložila Komisiji, ter mnenj prihodnjih uporabnikov terminalov, da brez izgradnje nevtralnih javnih

terminalov v prihodnosti ne bo znatnega prehoda s cestnega prevoza na železniški prevoz in prevoz po celinskih plovnih poteh. Slovaška navaja družbo Kombiverkehr, pri kateri se je znatno povečalo slovaško povpraševanje po kombiniranem prevozu, zlasti na vzhodno- in južnovevropski osi. To povpraševanje pa bi bilo mogoče zadovoljiti le ob dostopu do delujočih terminalov na ustreznih lokacijah z ustrezno zmogljivostjo, ki zagotavlja popolnoma nevtralne storitve, kot je zajeto v nemškem programu za izgradnjo terminalov.

- (37) V zvezi s pomisleki Komisije, da je izkrivljanje konkurence v nasprotju s skupnim interesom, Slovaška navaja, da je projekt namenjen razvoju intermodalnega celinskega prevoza, ki se kot popolnoma nov segment intermodalnega prevoza zdaj sploh še ne uporablja ali pa se uporablja zelo omejeno. Poleg tega so pričakovani prihranki pri zunanjih stroških 13-krat večji od stroškov naložbe, pri čemer bo večina prihrankov v EU nastala zunaj Slovaške. Izkrivljanje konkurence pa najbolj zmanjšuje pogoj, da mora upravljavec novih terminalov plačati 15 % skupnih stroškov naložbe v obliki koncesijskih dajatev, medtem ko bodo cene njegovih storitev regulirane in nadzorovane.
- (38) V odgovor na pomisleke iz sklepa o začetku postopka preiskave Slovaška navaja, da bodo novi terminali predstavljali približno 16 % skupne teoretične zmogljivosti intermodalnih terminalov na Slovaškem, izražene v zmogljivosti pretovarjanja v intermodalnih prevoznih enotah, kot je določeno v spodnji tabeli.

Zmogljivost intermodalnih prometnih terminalov na Slovaškem		
Intermodalni prometni terminali	Zmogljivost pretovarjanja v IPE	
	Teoretična	Delež v %
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	
Skupaj obstoječi	980 000 (*)	84 %
Bratislava — Prístav	40 000	
Leopoldov	40 000	
Žilina — Teplička	40 000	
Košice — Bočiar	40 000	
New — total	180 000 (**)	16 %
Skupaj vsi terminali	1 160 000	100 %

(*) Teoretična vrednost pretovarjanja ob obstoječi ureditvi ter uporabi tehnik ravnanja in procesne tehnologije

(**) Teoretična vrednost pretovarjanja v novih terminalih po končani prvi fazi izgradnje

Vir: Ministrstvo za promet, gradnjo in regionalni razvoj Slovaške republike na podlagi informacij, ki so jih predložili lastniki in upravljavci terminalov.

- (39) Slovaška je poleg tega predložila naslednjo statistiko v zvezi z razvojem mednarodnega cestnega tovornega prometa na Slovaškem.

Leto	Mednarodni cestni tovorni promet (v tisoč tonah)	Rast glede na prejšnje leto	Skupna rast
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

Vir: Statistični urad Slovaške republike.

- (40) Slovaška navaja tudi, da bo pri javnem intermodalnem terminalu uporabljala člena 31 in 56(9) Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta ⁽³⁾, ki ju bo do 16. junija 2015 morala prenesti v nacionalno zakonodajo. Po mnenju slovaških organov bodo ta pravila zagotavljala ustrezen ureditveni okvir, ki bo zmanjšal učinek prevzemanja obstoječih strank iz obstoječih terminalov.

4. PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI

4.1 ZDRUŽENJE KEMIJSKE IN FARMACEVTSKE INDUSTRIJE SLOVAŠKE REPUBLIKE

- (41) Združenje kemijske in farmacevtske industrije Slovaške republike (v nadaljnjem besedilu: združenje ZCHFP SR) se zavzema za varen in ekološki prevoz znotraj kemijske industrije. Zato je sodelovalo pri projektu ChemLog, katerega cilj je bil evidentirati, analizirati in spodbujati kombinirani prevoz in javne intermodalne terminale na Slovaškem.
- (42) Združenje ZCHFP SR je svojim pripombam priložilo dve študiji, ki sta nastali v okviru projekta ChemLog, tj. evropskega projekta sodelovanja med regionalnimi organi, združenji kemijske industrije in znanstvenimi institucijami iz Nemčije, Poljske, Češke, Slovaške, Madžarske in Italije, pri katerem sodeluje združenje ZCHFP SR: „Strategija razvoja kombiniranega prevoza kemikalij v Srednji Evropi“ in „Študija izvedljivosti – Razvoj železniškega prevoza kemikalij na Slovaškem v primerjavi s sosednjimi državami in pripravljenimi kombiniranimi prometnimi terminali“.
- (43) Združenje ZCHFP SR meni, da bodo javni terminali na Slovaškem pozitivno prispevali predvsem h kombiniranemu celinskemu prevozu, saj sedanji terminali omogočajo le prevoz zabojnikov ISO. Po mnenju združenja ZCHFP SR je bilo s Slovaške z železniškim prevozom prepeljanih zelo malo zamenljivih tovarov in polpriklopnikov, saj ti sedanjih operaterjev ne zanimajo ter zdaj ne obstajajo redne povezave med Slovaško in intermodalnim vozliščem v Zahodni Evropi.

4.2 DRUŽBA BOHEMIAKOMBI

- (44) Družba Bohemiakombi je ponudnik kombiniranega prevoza, ki deluje na Slovaškem, zlasti na stranskih tirih družb. Po mnenju družbe Bohemiakombi so najpogostejši uporabniki celinskih prog v Evropi mali in srednji cestni prevozniki in špediterji. Ti ponujajo prevoz od vrat do vrat ter za uporabo kombiniranega prevoza potrebujejo storitve nevtralnih terminalov in kombiniranih prevoznikov. Ta MSP ne morejo vlagati v svoje terminale, zato potrebujejo javno infrastrukturo za pretovarjanje. Če taka infrastruktura ni na voljo, ta podjetja uporabljajo zgolj cestni prevoz.

⁽³⁾ Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (UL L 343, 14.12.2012, str. 32).

- (45) Družba Bohemiakombi trdi, da je zasebne terminale mogoče uporabljati za celinski prevoz le v zelo omejenem obsegu, saj upravljavci terminalov ponujajo tudi prevoz od vrat do vrat, zaradi česar neposredno konkurirajo cestnim prevoznikom. Uporaba zasebnih terminalov je tako povezana s tveganjem, da bi lahko prevoz, ki je prešel s cestnega na železniški, prevzel zasebni upravljavec terminala, ki ima dostop do vseh informacij o pošiljkah in ponuja konkurenčne storitve.
- (46) Družba Bohemiakombi navaja, da je običajen strošek za intermodalno pretovarjanje na Slovaškem 45–50 EUR na pretovorjeno enoto, kar je dvakrat več od stroškov uporabe javnih terminalov drugje v EU. Po mnenju družbe Bohemiakombi to ovira prehod s cestnega prevoza na železniški prevoz. Družba Bohemiakombi meni, da bodo javni intermodalni terminali, ki bodo zgrajeni iz javnih sredstev, omogočili cenejše storitve in tako zmanjšali ovire pri prehodu na železniški prevoz.
- (47) Družba Bohemiakombi meni, da bo državna pomoč okrepila konkurenco na področju intermodalnih storitev, ki jih ponujajo terminali.

4.3 DRUŽBA KOMBIVERKEHR

- (48) Družba Kombiverkehr ugotavlja, da prevozi na Slovaško relativno malo celinskih enot – manj kot 1 000 na leto. Družba Kombiverkehr trdi, da so razlog za to zlasti visoki stroški pretovarjanja, ki presegajo 45 EUR na enoto, pretovorjeno s tovornjaka na vlak ali obratno, in znašajo približno dvakrat več kot stroški javno sofinanciranih terminalov v Nemčiji. Trenutno prevožene enote prihajajo predvsem iz kemijske industrije, pri kateri je cestni prevoz dražji in bolj okoljsko tvegan. Poleg tega je prevozne enote v kemijski industriji pogosto mogoče upravljati od zgoraj z uporabo enake dvigalke kot pri pomorskem kombiniranem prevozu.
- (49) Po mnenju družbe Kombiverkehr je večina mednarodnega prevoza na Slovaškem splošni tovor, kot so pakirani proizvodi, proizvodi avtomobilske industrije, naprave in potrošniško blago v polpriklopnikih in delno v zamenljivih tovariščih. Slovaški terminali pa nimajo potrebne opreme za pretovarjanje takih enot.
- (50) Po mnenju družbe Kombiverkehr zahteva razvoj trajnostnega kombiniranega celinskega prevoza:
- (a) terminale z naslednjimi tehničnimi specifikacijami:
- 700 m uporabnih tirov,
 - neposredna železniška povezava z glavnim železniškim koridorjem,
 - dvigalke in oprtna držala,
 - dovolj prostora za shranjevanje glede na enote, ki jih ni mogoče nalagati drugo na drugo,
 - dovolj odstavnih tirov za vlake v terminalu ali v njegovi bližini;
- (b) stroške pretovarjanja, ki so konkurenčni s cestnim prevozom – do 20–25 EUR na pretovarjanje s ceste na železniški tir;
- (c) neodvisne upravljavce terminalov, ki lahko zagotavljajo nediskriminacijski dostop. Čeprav lahko sedanje terminale uporabljajo tudi tretje strani, družba Kombiverkehr navaja, da so pogoji za tretje strani negotovi. Prvič, ker so upravljavci terminalov tudi prevozniki, ves čas obstaja nevarnost, da bo upravljavec terminala prevzel stranke kombiniranih prevoznikov, ki so tretje strani. Drugič, tretje strani upravljavce terminalov zanimajo samo, dokler imajo proste zmogljivosti v terminalih. Takoj ko dosežejo dovolj velik obseg lastnega prevoza, jih zagotavljanje dostopa za tretje strani ne zanima več. Tretjič, nereguliran upravljavec terminala lahko na več načinov oteži uporabo terminala za tretje strani in omeji njegove gospodarske prednosti, na primer z določanjem cen, kakovostjo storitev in razporeditvijo časovnih blokov za uporabo terminala.
- (51) Po mnenju družbe Kombiverkehr pomeni razvoj novih točk dostopa do kombiniranega prevoza za njegove stranke velike začetne izgube, ki bodo lahko povrnjene šele po enem letu ali dveh letih rednega delovanja. Zato družba ne more ponujati novih proizvodov v terminalih, ki ne omogočajo dolgoročne varnosti.
- (52) Družba Kombiverkehr posledično podpira načrt Slovaške, da bodo novi terminal upravljala neodvisna podjetja. Hkrati pa je prepričana, da bi ponudniki kombiniranega prevoza pokazali večje zanimanje za razvoj terminala, če bi sodelovali pri njegovem delovanju. Da bi bilo delovanje terminala nevtrarno in nediskriminacijsko, družba Kombiverkehr zagovarja naslednje pogoje:
- terminal bi moralo upravljati neodvisno podjetje z neodvisnim vodstvom,

- noben ponudnik kombiniranega prevoza ne bi smeli imeti več kot 50-odstotnega lastništva v družbi, ki upravlja terminal,
 - jasna pravila v zvezi z upravljavcem terminala, na primer v zvezi z dodelitvijo časovnih blokov in pogoji,
 - upravljavca terminala bi morala nadzirati neodvisni nadzorni svet in regulatorni organ za področje železnic.
- (53) Po mnenju družbe Kombiverkehr obstaja ogromen potencial za prehod s cestnega prevoza blaga na železniški prevoz, zlasti na poteh proti Nemčiji (Porenje in Porurje ter Hamburg/Hannover), pa tudi na poti na Nizozemsko in v Belgijo. Promet na teh poteh zdaj obsega 1 000 tovarnjakov na teden.
- (54) Družba Kombiverkehr trdi, da jo zanima zgolj celinski prevoz blaga, ki zdaj poteka po cesti. Zato uporaba novega terminala ne bi znižala njegovega obsega pretovarjanja in tovara v obstoječih terminalih na Slovaškem, kjer se že uporablja kombinirani prevoz.

4.4 DRUŽBA DHL

- (55) Družba DHL trdi, da sedanji intermodalni terminali na Slovaškem ne omogočajo javnih storitev in liberaliziranega dostopa do pretovarjanja med javno cestno in železniško infrastrukturo. Družba DHL podpira slovaške organe pri prizadevanjih za liberalizacijo kombiniranega prevoza z izgradnjo štirih novih železniško-cestnih intermodalnih terminalov.

4.5 DRUŽBA METRANS

- (56) Družba Metrans trdi, da so argumenti, s katerimi poskuša Slovaška upravičiti državno pomoč za izgradnjo terminalov, neutemeljeni, napačni ali nebistveni. Povzeti argumenti družbe proti ukrepu, kot je bil prvotno priглаšen, so:

Nevtralnost obstoječih terminalov

- (57) Po mnenju družbe Metrans je trditev Slovaške, da sedanji upravljavci terminalov ne zagotavljajo zahtevanih nevtralnih storitev, napačna in Slovaška do zdaj te trditve ni mogla podkrepiti z dokazi. Družba Metrans upravlja svoja terminala nevtralno in zagotavlja svoje storitve tudi neodvisnim prevoznikom. Družba Metrans pri delovanju dovoljuje uporabo drugih vlakov. Na primer, v terminalu Košice – Interport, ki ga upravlja družba Metrans, družba zagotavlja izključno storitve, povezane s terminalom, medtem ko vse prevozne dejavnosti opravljajo druge strani. Po informacijah, ki jih ima na voljo družba Metrans, velja enako tudi za druge javno dostopne terminale. Slovaška se ni nikoli uradno ali neuradno pritožila nad družbo Metrans v zvezi s kakršnim koli domnevnim pomanjkanjem nevtralnosti, poleg tega ni preiskave začel ali v zvezi s tem kako drugače naslovil družbe Metrans noben organ, pristojen za konkurenco. Poleg tega Slovaška po mnenju družbe Metrans ne more preprečiti upravljavcem javnih terminalov, da se ne bi ukvarjali tudi s prevozništvom, s čimer bi izgubili svojo domnevno nevtralnost. Družba Metrans trdi tudi, da so multifunkcijske storitve tehnično učinkovitejše in znižujejo cene (celoten postopek prevoza in ravnanja namreč nadzoruje računalnik, storitev pa je bolj kakovostna), kar ob kakovostnih storitvah omogoča terminalom boljše konkuriranje cestnemu prevozu. V zvezi z vprašanjem, ali obstoječi upravljavci intermodalnih terminalov na Slovaškem ponujajo intermodalne storitve terminalov neodvisnim ponudnikom kombiniranega prevoza in kako se te storitve oglašujejo v javnosti, je družba Metrans izpostavila rubriko na svoji spletni strani, v kateri ponuja storitve skladiščenja, in predložila seznam neodvisnih ponudnikov prevoza, prevoznikov, špediterjev in lizijskih družb, ki so že uporabljale njene storitve. Družba Metrans se sklicuje tudi na štiri družbe, ki uporabljajo njen terminal, ki ponuja storitve intermodalnega prevoza.

Celinski prevoz

- (58) Po mnenju družbe Metrans ni ustrezno trditi, da obstoječi terminali ne zajemajo celinskega prevoza. Družba Metrans trdi, da je dvanajst od skupnih 127 vlakov na teden odpremljenih v Duisburg, dvanajst pa v Rotterdam, pri čemer so vsi ti vlaki namenjeni izključno celinskemu prevozu. Poleg tega spada v kategorijo celinskega prevoza 10 % vseh vlakov, s katerimi upravlja družba. Približno 50 % vsega obsega, s katerim družba upravlja v svojem terminalu Košice – Haniska, je namenjenega celinskemu prevozu. Družba Metrans ima v svojih terminalih opremo za ravnanje z vsemi celinskimi enotami, na primer dvizne viličarje ali snemljive oprtne dvigalke za ravnanje s celinskimi enotami, kot so zamenljiva tovarnišča in polpriklopniki, ter lahko po potrebi zgradi rampe za storitev ROLA (tovornjaki na vlakih). Vendar družba Metrans ugotavlja, da po takih storitvah ni povpraševanja. Družba Metrans trdi, da je uporaba zamenljivih tovarnišč, polpriklopnikov ali tovarnjakov neučinkovita v

primerjavi s 13,7 m širokimi paletnimi zabojniki ISO, oblikovanimi posebej za kombinirani prevoz, saj so stroški prevoza teh zabojnikov 30 % nižji od stroškov prevoza tovornjakov s priklopniki. Poleg tega družba ustvari približno 25 % prihodkov s storitvami, povezanimi s celinskim prevozom. Upoštevni trg presega mejo Slovaške, pri čemer so terminali v sosednjih državah učinkovito konkurenčni in izvajajo storitve, povezane s celinskim prevozom. Družba Metrans trdi, da javni terminali ne bodo oblikovani za celinski prevoz.

Skladnost obstoječih terminalov s sporazumom o prevoznih poteh

- (59) Po mnenju družbe Metrans so naložbe v terminalne s parametri, ki so v skladu s sporazumom o prevoznih poteh (dolžina tirov v terminalu – 750 m), komercialno neučinkovite in pomenijo nepovratne stroške. Železniška infrastruktura na Slovaškem in v sosednjih državah (kot sta Češka in Madžarska) ne omogoča upravljanja vlakov, ki bi bili daljši od približno 550 metrov. Položaj se v naslednjih 5–7 letih najverjetneje ne bo spremenil, kljub temu pa lahko več terminalov, vključno z obema terminaloma družbe Metrans, v enem letu ali dveh razširi dolžino tirov v svojem terminalu na 750 metrov in se tako odzove takoj, ko bo zmogljivost železniške infrastrukture omogočila uporabo takih vlakov.

Izgradnja in upravljanje nevtralnih terminalov je mogoča brez državne pomoči

- (60) Družba Metrans trdi, da je sama najboljši dokaz, da je lahko trg intermodalnih terminalov zanimiv za zasebne vlagatelje in da so ti terminali lahko komercialno upravičeni. Poleg nove neposredne naložbe v največji terminal na Slovaškem v Dunajski Stredi je družba Metrans leta 2012 odprla tudi nov terminal v Košicah. Na vsako tako naložbo močno vplivajo spremembe v zakonodaji po začetku naložbe in državna podpora za kombinirani prevoz. Naložba državnega denarja v terminalne, ki jo načrtuje Slovaška, (skupaj z neučinkovito državno prometno politiko) že odvrca zasebne vlagatelje od nadaljnjih naložb v posodobitev obstoječih terminalov ali od nadaljnjih novih neposrednih naložb.

Ukrep, kot je bil prvotno priglašen, izkrivlja konkurenco

- (61) Po mnenju družbe Metrans bodo upravljalci javnih terminalov pridobili znatno konkurenčno prednost, saj bodo prejeli 85-odstotno subvencijo na skupno naložbo v osnovna sredstva. Slovaška ne more učinkovito preprečiti upravljavcem, da ne bi ponujali dampinških cen (vsakršno določanje cen v koncesijskem sporazumu bi se lahko pozneje izpodbijalo kot nezakonita nedopustna omejitve). Družba Metrans se ne strinja z argumentom Slovaške, da bodo javni terminali zaračunavali cene, ki bodo primerljive z obstoječimi terminali. Znatno bo prizadet notranji trg (ki presega mejo Slovaške), na primer širše območje Bratislave, ki ga oskrbujeta tudi dva terminala na Dunaju. Družba Metrans je Komisiji predložila cene, ki jih na zahtevo ponudi vsem zainteresiranim strankam. Glede na ta seznam cen družba zaračunava znatno manj, kot je predvideno na podlagi ukrepa za upravljanje kakršne koli vrste enot. Poleg tega bi bil načrtovani terminal v Košicah od novega terminala družbe Metrans oddaljen samo en kilometer. V bližini Bratislave, kjer naj bi bil zgrajen še en nov terminal, že obstajata dva terminala na Dunaju, dva v Budimpešti in eden v Dunajski Stredi.

Izgradnja novih javnih terminalov ne bo povečala obsega prehoda s cestnega prevoza na kombinirani prevoz

- (62) Po navedbah družbe Metrans storitve, povezane s terminali (ravljanje, ponovno natovarjanje idr.), znašajo le približno 2 % skupnih stroškov kombiniranega prevoza. Stroški uporabe železniške infrastrukture znašajo približno 40–50 % skupnih stroškov prevoza. Novi terminali bi zato privabili le stranke, ki že uporabljajo kombinirani prevoz. Obseg bi lahko pomagala povečati le učinkovita državna podpora za kombinirani prevoz.

Prihranki pri zunanjih stroških

- (63) Prihranki pri zunanjih stroških, ki jih je priglasila Slovaška, bodo mogoči le, če se dodatni prevoz preusmeri s cestnega na železniškega, in še takrat ne le z izgradnjo javnih terminalov. Družba Metrans trdi, da izgradnja terminalov ne bo povzročila znatnega povečanja obsega kombiniranega prevoza, zato ne bo znatnih prihrankov pri zunanjih stroških.

Obstoječe zmogljivosti so zadovoljive, trg pa lahko zadovolji povečano povpraševanje

- (64) Po mnenju družbe Metrans obstoječi terminali zdaj uporabljajo le približno 50 % svoje dejanske zmogljivosti. Poleg tega se skupni obseg prevoženega blaga na Slovaškem v zadnjih letih enakomerno zmanjšuje. Družba Metrans je to trditev podprla s statistiko prevoza blaga na Slovaškem, iz katere je razvidno, da je obseg prevoza leta 2009 znašal 203 milijone ton, leta 2010 191 milijonov ton in leta 2011 179 milijonov ton. Zato so gospodarske napovedi, ki jih Slovaška navaja, da bi podprla svojo trditev, napačne in zastarele. Četudi z obstoječimi presežnimi zmogljivostmi ne bi bilo mogoče zadovoljiti povečanega povpraševanja po kombiniranem prevozu, bi ga bilo z razmeroma nizkimi stroški mogoče zadovoljiti v kratkoročnem ali srednjeročnem obdobju bodisi z nadgradnjo in razširitvijo obstoječih zmogljivosti bodisi z izgradnjo novih zmogljivosti, ki bi jo financirali zasebni vlagatelji. Družba Metrans navaja, da je skupni obseg vseh obstoječih intermodalnih terminalov na Slovaškem leta 2010 znašal 1,9 milijona ton. Načrtovana zmogljivost novih javnih terminalov je 1,8 milijona ton na leto, kar je skoraj 100-odstotni tržni delež.
- (65) Družba Metrans meni, da v sedanjih gospodarskih in tržnih razmerah (obstoj presežnih zmogljivosti, enakomerno zniževanje obsega prevoženega blaga, nestabilna prometna politika) projekti štirih javnih terminalov ne morejo biti donosni. Če bi bili zgrajeni, bi povzročili še več presežnih zmogljivosti, ki bi zgolj izkrivljale konkurenco in izrinile zasebne upravljavce, ki morajo delovati na ravni, v katero niso zajeti le njihovi spremenljivi, temveč tudi stalni stroški.

4.6 DRUŽBA WIENCONT

- (66) Družba WienCont je lastnica in upravljavka velikega trimodalnega terminala na Dunaju. Trdi, da državna pomoč za izgradnjo štirih javnih intermodalnih terminalov na Slovaškem ni potrebna za razvoj intermodalnega prevoza na Slovaškem in bo nezanemarljivo izkrivljala konkurenco. Družba WienCont trdi, da sta pomoč v višini 135,5 milijona EUR in 85-/100-odstotna intenzivnost pomoči popolnoma nepotrebni, saj družba WienCont od leta 2006 upravlja in širi svoj terminal s pomočjo subvencij za delovanje in naložbe mesta Dunaj v višini 11,6 milijona EUR in z 31-odstotno intenzivnostjo pomoči.
- (67) Družba WienCont izraža nadaljnje dvome o napovedih Slovaške o rasti intermodalnega prevoza in poudarja rezultate statistike, ki kažejo, da je bila industrijska rast na Slovaškem med letoma 2010 in 2012 samo 13-odstotna. Sklicuje se tudi na novejšo napoved družbe Snizek & Partner (2011), v kateri je predvideno povečanje prevoza blaga brez spremstva s 300 000 intermodalnih prevoznih enot leta 2008 na 440 000 intermodalnih prevoznih enot leta 2030. V skladu s to napovedjo bi zmogljivosti terminalov družbe WienCont lahko pokrivala celoten trg. Avstrijski organi kljub temu podpirajo pravkar začeto izgradnjo še enega velikega intermodalnega terminala Dunaj – Inzersdorf.
- (68) Družba WienCont trdi, da bi izgradnja drugega terminala v tej regiji, v Bratislavi, oslabila položaj Dunaja kot prometnega vozlišča. Nadalje trdi, da bi izgradnja novih terminalov povzročila prehod s cestnega prevoza na železniški prevoz.
- (69) Zmogljivost družbe WienCont je v letih 2011 in 2012 znašala 250 000 intermodalnih prevoznih enot. Leta 2012 je upravljala z 72 541 intermodalnimi prevoznimi enotami, leta 2011 pa z 71 369 intermodalnimi prevoznimi enotami, pri čemer je prevoz s Slovaške leta 2012 znašal 2 968 intermodalnih prevoznih enot, leta 2011 pa 2 148 intermodalnih prevoznih enot, medtem ko se na Slovaško leta 2012 ni prevozila nobena intermodalna prevozna enota, leta 2011 pa 59 intermodalnih prevoznih enot. Manipulativni stroški, ki jih družba WienCont zaračunava na zabojnik v terminalu, so primerljivi z manipulativnimi stroški iz ukrepa na zabojnik v terminalu, medtem ko so stroški uporabe skladišča in stroški ravnanja s priklopnikom višji.

5. PRIPOMBE SLOVAŠKE NA PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI

- (70) Slovaška je ugotovila, da štiri od šestih strani, ki so pokazale zanimanje, podpira pomoč za izgradnjo javnih terminalov. Odzivi Slovaške na pripombe družb Metrans in WienCont so opisane spodaj.

5.1 ODZIV NA PRIPOMBE DRUŽBE METRANS**Nevtralnost obstoječih terminalov**

- (71) Slovaška potrjuje, da družba Metrans ni nevtralna upravljavka terminalov, saj je hkrati tudi prevoznica. Poudarja pripombe družb Bohemiakombi in Kombiverkehr, v katerih je omenjeno možno tveganje nasprotja interesov družbe Metrans, ki deluje kot upravljavka terminalov ter ponudnica kombiniranega prevoza in prevoza od vrat do vrat. Slovaška se poleg tega sklicuje na zahtevo v okviru zakonodaje EU, da upravljavec železniške

infrastrukture ne sme konkurirati prevoznim podjetjem, ki uporabljajo navedeno železniško infrastrukturo. Slovaška potrjuje, da lahko izvaja načelo nevtralnosti pri upravljavcu, ki ga bo izbrala za upravljanje javnih terminalov. V zvezi s prevozniki, ki uporabljajo terminala družbe Metrans, Slovaška ugotavlja, da ni seznanjena, da bi kateri od njih deloval na običajni poti kombiniranega prevoza.

- (72) V zvezi z učinkovitostjo multifunkcijskih storitev Slovaška ugotavlja, da lastništvo prevoznega podjetja nad infrastrukturo povzroča monopolni položaj, zato lastnik infrastrukture ne bi smel uporabljati infrastrukture tudi kot prevoznik. V zvezi s tem Slovaška poudarja dejstvo, da ima družba Metrans 55–60-odstotni tržni delež.
- (73) Slovaška ugotavlja, da družba Metrans na svojem spletnem mestu, na katerem domnevno oglašuje storitve pretovarjanja, storitev intermodalnega terminala ne ponuja ponudnikom intermodalnega prevoza, temveč špediterjem in liziškim družbam.

Celinski prevoz

- (74) Slovaška trdi, da statistike o celinskem prevozu, ki jih navaja družba Metrans, ne obstajajo. Slovaška ni nikoli prejela informacij, ki bi kazale, da ima družba Metrans v lasti potrebno opremo za ravnanje s celinskimi intermodalnimi prevoznimi enotami. Predvideva, da družba Metrans med celinski prevoz prišteva ladijske zabojnike, ki so bili natovorjeni zunaj Evrope in pretovorjeni v enem od celinskih terminalov.
- (75) Slovaška trdi, da statistika UIRR ⁽⁴⁾ izpodbija trditev družbe Metrans o neobstoju trga za polpriklopnike in zamenljiva tovarišča.
- (76) Slovaška pojasnjuje tudi, da je zasnova načrtovanih terminalov primerna zlasti za celinski prevoz. Z opremo za pretovarjanje bo mogoče ravnati s polpriklopniki in zamenljivimi tovarišči. Prostor pod mostovi bo oblikovan posebej za celinske intermodalne prevozne enote: med intermodalnimi prevoznimi enotami bo prostor, potreben za ravnanje z oprtnimi držali, na voljo pa bodo tudi diagonalna parkirna mesta za polpriklopnike, ki bodo omogočala neposredno ravnanje, ki se bo izvajalo s tovarnjaki. Zato bo v nasprotju z drugimi terminali, namenjenimi zabojnikom, s temi vrstami intermodalnih prevoznih enot mogoče ravnati v enem samem koraku. To bo znižalo ceno pretovarjanja celinskih intermodalnih prevoznih enot v javnih terminalih.

Skladnost obstoječih terminalov s sporazumom o prevoznih poteh

- (77) V skladu s prednostnimi nalogami EU glede politike železniškega prevoza Slovaška vlaga v infrastrukturo, ki bo omogočala prevoz 750-metrskih vlakov. Slovaška poleg tega meni, da terminala družbe Metrans v Dunajski Sredi ni mogoče razširiti, saj ga na eni strani omejuje cesta E575, na drugi pa zavoj proge, ki povezuje terminal z glavnim železniškim omrežjem.

Izgradnja in upravljanje nevtrálnih terminalov sta mogoča brez državne pomoči

- (78) Slovaška meni, da ekonomske študije v zvezi z javnimi terminali kažejo, da izgradnje in upravljanja terminalov ni mogoče financirati izključno iz prihodkov dejavnosti terminalov. Slovaška predvideva, da družba Metrans navzkrižno financira izgradnjo terminalov iz prihodkov svojih dejavnosti prevoza.
- (79) Slovaška je predlagala, da bi z družbo Metrans sodelovala pri izgradnji javnih terminalov, vendar družba Metrans ni bila pripravljena izpolniti pogojev Slovaške v zvezi z nediskriminacijskim dostopom.

Prihodnje izkrivljanje konkurence

- (80) Slovaška poudarja, da so v Direktivi 2012/34/EU določena načela za oblikovanje uporabnin za uporabo storitev terminalov in odgovornost neodvisnega regulatornega organa, da oceni te uporabnine in jih regulira v primeru pritožb.

⁽⁴⁾ Mednarodno združenje za kombinirani cestno-železniški prevoz: <http://www.uirr.com/en/media-centre/annual-reports/annual-reports/mediacentre/516-annual-report-2011.html>.

- (81) Slovaška navaja, da podpira tudi razvoj kombiniranega prevoza, ki ga ponujajo zasebne družbe. Tako je na primer vložila sredstva v povečanje zmogljivosti na železniški progi Bratislava–Dunajska Streda zaradi povečanih potreb družbe Metrans.
- (82) Slovaška ugotavlja, da je družba Metrans označila svoj cenik storitev v terminalih za zaupnega, kar kaže, da njene cene niso bile objavljene.

Izgradnja novih javnih terminalov ne bo povečala obsega prehoda s cestnega prevoza na kombinirani prevoz

- (83) Slovaška v odgovoru na to neutemeljeno trditev navaja pripombe družbe Kombiverkehr, v skladu s katerimi naj bi se kombinirani celinski prevoz razvil, če bodo neodvisni upravljavci terminalov zagotovili nediskriminacijski dostop do svojih storitev in če cena posameznega ravnanja ne presega 20–25 EUR na pretovorjeno enoto.
- (84) Slovaška nadalje trdi, da kombinirani celinski prevoz po statistiki Mednarodne železniške zveze ⁽⁷⁾ zajema 47,14 % skupnega kombiniranega prevoza. Ker pa prehod s cestnega prevoza na železniški prevoz na Slovaškem še ni dosegel te ravni, še vedno obstaja velik potencial za intermodalni celinski prevoz, ki ne vključuje le ladijskih zabojnikov.

Kombinirani prevoz brez spremstva: TEU 2011

Tržni segment KP	Celinski	Pomorski	Skupaj
	(TEU)		
Notranji KP	3 863 110	7 065 030	10 928 140
Mednarodni KP	4 678 050	2 510 730	7 188 780
Skupni KP	8 541 160	9 575 760	18 116 920

- (85) Slovaška trdi, da ker stroški pretovarjanja po mnenju družbe Metrans znašajo približno 2 % skupnih stroškov prevoza in ker je po mnenju družbe Kombiverkehr začetne stroške nove celinske poti mogoče povrniti šele po enem letu ali dveh, ni zelo verjetno, da bi upravljavci novih poti uvedli nove poti do destinacij, kjer poti že obstajajo. Slovaška trdi, da bo, medtem ko so stranke družbe Metrans predvsem špediterji in družba Metrans ponuja zlasti prevoz ladijskih zabojnikov, novi terminal namenjen predvsem prehodu tovora s ceste na železniške tise. Namenjen bo drugi skupini strank, njegove storitve pa se bodo ponujale v različnih tržnih segmentih.

Prihranki pri zunanjih stroških; obstoječe zmogljivosti so zadovoljive, trg pa lahko zadovolji povečano povpraševanje

- (86) Slovaška trdi, da zmanjšanje obsega prevoza na Slovaškem ne vpliva na oceno potenciala za razvoj celinskega prevoza, saj je razlog za njegovo zmanjšanje zlasti zmanjšanje nacionalnega obsega prevoza. Zato Slovaška bolj zaupa statistiki (predloženi v zgornjih pripombah), ki kaže povečanje obsega cestnega prevoza, saj je to obseg, ki naj bi se dosegel s preходом s cestnega prevoza na železniški prevoz.
- (87) Slovaška je pripomnila, da bodo novi terminali predstavljali zgolj 16 % prihodnje zmogljivosti slovaških intermodalnih terminalov.
- (88) V odzivu na pripombe družbe Metrans v zvezi z izkrivljanjem konkurence, nezmožnostjo privabljanja novega obsega prehoda s cestnega prometa in pokrivanjem novega povpraševanja z uporabo obstoječih zmogljivosti se Slovaška sklicuje na pripombe družbe Kombiverkehr, ki ocenjuje, da obstaja znaten potencial za kombinirani celinski prevoz na Slovaško in z nje. Družba Kombiverkehr navaja, da tedenski obseg cestnega prevoza iz severne Nemčije, Belgije in Nizozemske na Slovaško in v obratni smeri znaša približno 1 000 tovornjakov. Družba Kombiverkehr predvideva, da bo prevažala le del tovora, ki ga zdaj prevažajo po cesti, zato ne bo usmerjena k nobenemu od sedanjih virov prihodkov obstoječih terminalov.

⁽⁷⁾ Mednarodna železniška zveza: http://www.uic.org/IMG/pdf/2012_report_on_combined_transport_in_europe.pdf.

5.2 ODZIV NA PRIPOMBE DRUŽBE WIENCONT

- (89) Prvič, v odziv na trditev družbe WienCont, da je za razširitev svojega terminala prejela pomoč z zgolj 31-odstotno intenzivnostjo, medtem ko Slovaška ponuja 100-odstotno pomoč za začetno naložbo, Slovaška ugotavlja, da so večinski lastniki družbe WienCont javni organi. Poleg tega je železniška infrastruktura, ki jo uporablja, v lasti upravljavca železniške infrastrukture, zemljišče, ki ga uporablja, pa je v lasti mesta Dunaj. Stroški izgradnje novih slovaških terminalov vključujejo nakup zemljišča, izgradnjo železniške infrastrukture in izgradnjo popolnoma novega terminala. Slovaška navaja, da je bilo več kot 90 % skupne naložbe v izgradnjo terminala družbe WienCont, vključno s tiri in zemljiščem, financirane iz javnih sredstev. Poleg tega je to nasprotovanje po mnenju Slovaške v nasprotju s cilji Kohezijskega sklada, katerega namen je zmanjšati razlike med državami članicami s financiranjem infrastrukture in varstvom okolja.
- (90) Drugič, v odziv na trditev, da družba WienCont pokriva celotno povpraševanje na območju Dunaja in da bi terminal v Bratislavi ogrozil njene poslovne dejavnosti, Slovaška ugotavlja, da prihaja s Slovaške zgolj 4,6 % skupnega obsega, s katerim upravlja družba WienCont. Tudi če bi družba WienCont izgubila ves ta obseg, o čemer Slovaška dvomi, škoda za družbo ne bi bila tako velika, da bi upravičila odločitev, da se moderni trimodalni terminal ob reki Donavi v Bratislavi ne bo zgradil.

6. NADALJNJA IZMENJAVA INFORMACIJ MED DRUŽBAMA METRANS IN WIENCONT TER SLOVAŠKO

- (91) Nadaljnja izmenjava informacij med Komisijo ter Slovaško, družbo Metrans in družbo WienCont je pojasnila vrsto vprašanj v informacijah, ki so jih predložile te strani.
- (92) Čprav družba Metrans ni mogla dokazati obsega kombiniranega celinskega prevoza, ki ga zagotavlja, je lahko prikazala, da tak prevoz zagotavlja in da njen sedanji obseg celinskega prevoza ni zanemarljiv. Družba Metrans za celinski prevoz uporablja zabojnike, zlasti zabojnike s širino 13,7 m in cisterne-zabojnike. Družba Metrans je dokazala tudi, da ima v lasti določeno opremo, ki je primerna za pretovarjanje intermodalnih prevoznih enot, ki niso zabojniki. Slovaška je Komisiji predložila statistične podatkovne liste, ki jih je prejela od družbe Metrans in s katerih je razvidno, da družba Metrans ni prevažala nobenih tovornjakov, zamenljivih tovorščin in polpriklopnikov.
- (93) Za izpodbijanje argumentov družbe Metrans, da ne obstaja povpraševanje po kombiniranem prevozu v intermodalnih prevoznih enotah, razen za zabojnike, Slovaška predstavlja primere nevtralnega dostopa do terminala v Lovosicah na Češkem, ki je začel delovati leta 2006 in na svojih rednih poteh prevažajo predvsem zabojnike ter pri katerem je število prevoženih intermodalnih prevoznih enot med letoma 2007 in 2012 naraslo za 81 %, do leta 2012 pa so zamenljiva tovarišča in polpriklopniki znašali 75 % pretovarjanja. Slovaška je podala tudi primer nevtralnega dostopa do terminala Wuppertal – Langerfeld, znotraj katerega se zdaj skoraj izključno prevažajo zamenljiva tovarišča in polpriklopniki. Celotno v terminalu družbe WienCont, ki je pomembna lokacija za pretovarjanje ladijskih zabojnikov, zamenljiva tovarišča znašajo 21 % pretovarjanja.
- (94) Družba WienCont je predložila predstavitev, ki jo je oblikovala družba Snizek & Partner, v kateri je navedeno, da bo kakovost delovanja v terminalu, ki deluje z 88-odstotno zmogljivostjo, resno oslABLJENA.
- (95) Da bi Slovaška ublažila morebitne pomisleke o obsegu potencialnega izkrivljanja konkurence in da bi preskusila svoje predpostavke v zvezi s prenosom tovora s cestnega prometa na železniški promet, se je strinjala, da bo sprva kot poskusni projekt zgradila samo en terminal. Slovaška je zato omejila prvotno prigrasitev samo na terminal Žilina – Teplička. Ta terminal bo od terminalov družbe Metrans v Dunajski Stredi in Košicah ter od terminala družbe WienCont oddaljen več kot 200 km. Slovaška je poleg tega obvestila Komisijo, da se bo v bližnji prihodnosti zaprl obstoječi terminal družbe Intrans v Žilini. Ocena ukrepa, ki jo je izvedla Komisija, je navedena spodaj.

7. OCENA POMOČI

- (96) V skladu s členom 107(1) PDEU „je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgovim, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.

- (97) Merila iz člena 107(1) PDEU so kumulativna. Za določitev, ali ukrep pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, morajo biti torej izpolnjeni vsi naslednji pogoji. Za finančno podporo bi morale zlasti veljati, da:
- (a) jo dodeli država ali se dodeli iz državnih sredstev;
 - (b) daje prednost upravičenim podjetjem;
 - (c) daje prednost posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga (merilo selektivnosti);
 - (d) izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco ter prizadene trgovino med državami članicami.
- (98) V skladu s sodno prakso Sodišča Evropske unije lahko izgradnja in upravljanje infrastrukture pomenita gospodarsko dejavnost ⁽⁶⁾. Ker priglašeni ukrep zadeva pomoč za naložbe v infrastrukturo, ki se uporablja v komercialne namene, je treba izgradnjo in upravljanje take infrastrukture šteti za gospodarsko dejavnost, zaradi česar ukrep spada v področje uporabe člena 107(1) PDEU.
- (99) Za priglašeni ukrep bodo slovaški organi zgradili terminal in izbrali koncesionarja, ki bo odgovoren za njegovo upravljanje. Začetna naložba bo financirana iz Kohezijskega sklada (85 %) in iz državnih sredstev (15 %). Ker se sredstva iz Kohezijskega sklada prenesejo ustreznemu nacionalnemu organu, se šteje, da so na voljo slovaškemu organom, zato predstavljajo državna sredstva.
- (100) Prednost: na podlagi predhodne tržne preiskave, ki so jo izvedli slovaški organi, ni mogoče izključiti, da bo udeležba v prihodnjem postopku izbire zelo omejena in da ta postopek ne bo izpolnjeval meril konkurenčnega javnega razpisa. Ob upoštevanju velike verjetnosti, da javni razpis ne bo dovolj konkurenčen, posledično ni mogoče izključiti dajanja gospodarske prednosti upravljavcu.
- (101) Selektivnost: ker ukrep koristi samo izbranemu upravljavcu terminala, bi ga bilo treba šteti za selektivnega po naravi.
- (102) Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino znotraj EU: kadar pomoč, ki jo dodeli država članica, okrepi položaj nekega podjetja v primerjavi z drugimi podjetji, ki so si konkurenčna pri trgovini znotraj Unije, je treba taka podjetja obravnavati, kot da jih je navedena pomoč prizadela ⁽⁷⁾. Dovolj je, če prejemnik pomoči tekmuje z drugimi podjetji na trgih, ki so odprti za konkurenco ⁽⁸⁾. V navedenem primeru bo priglašeni ukrep okrepil položaj novih prometnih terminalov v primerjavi z obstoječimi terminali, zaradi česar ima lahko potencialno izkrivljajoče učinke na konkurenco, če je ta trg odprt za konkurenco. Zato bi pomoč lahko izkrivljala konkurenco in prizadela trgovino znotraj Unije.
- (103) Pod temi pogoji je Komisija sklenila, da ukrep pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

7.1 ZAKONITOST UKREPA

- (104) Slovaški organi so izpolnili svojo obveznost in v skladu s členom 108(3) PDEU priglasili pomoč, preden so jo začeli izvajati. Komisija upošteva dejstvo, da pomoč ne bo dodeljena, dokler je ne odobri Komisija.

7.2 OCENA ZDRUŽLJIVOSTI

- (105) Komisija je prej ocenjevala pomoč za infrastrukturne projekte neposredno na podlagi člena 93 PDEU ⁽⁹⁾, po odločitvi Sodišča Evropske unije v zadevi *Altmark* ⁽¹⁰⁾, ki izključuje neposredno uporabo člena 93 PDEU, pa za

⁽⁶⁾ Glej med drugim sodbo z dne 24. oktobra 2002 v zadevi *Aéroports de Paris proti Komisiji*, C-82/01P, Recueil, str. I-9297, ter sodbo z dne 24. marca 2011 v združenih zadevah *Freistaat Sachsen in Land Sachsen-Anhalt proti Komisiji*, T-443/08 in T-445/08, ki še ni bila objavljena v Zbirki odločb.

⁽⁷⁾ Glej zlasti sodbo z dne 17. septembra 1980 v zadevi *Philip Morris proti Komisiji*, C-730/79, Recueil, str. 2671, točka 11, sodbo z dne 22. novembra 2001 v zadevi *Ferring*, C-53/00, Recueil, str. I-9067, točka 21, in sodbo z dne 29. aprila 2004 v zadevi *Italija proti Komisiji*, C-372/97, Recueil, str. I-3679, točka 44.

⁽⁸⁾ Sodba z dne 30. aprila 1998 v zadevi *Het Vlaamse Gewest (Flamska regija) proti Komisiji*, T-214/95, Recueil, str. II-717.

⁽⁹⁾ Glej Sklep Komisije z dne 31. januarja 2001 v zadevi N 597/2000 (UL C 102, 31.3.2001, str. 8), Sklep Komisije z dne 14. septembra 2001 v zadevi N 208/2000 (UL C 315, 4.1.2000, str. 21), Sklep Komisije z dne 15. novembra 2000 v zadevi N 755/1999 (UL C 71, 3.3.2001, str. 17 in 19), Sklep Komisije z dne 11. novembra 2001 v zadevi N 550/01 (UL C 24, 26.1.2002, str. 2).

⁽¹⁰⁾ Odločba Sodišča z dne 24. julija 2003 v zadevi *Altmark Trans GmbH*, C-280/00, Recueil, str. I-7747.

intermodalne terminale na podlagi člena 107(3)(c) PDEU ⁽¹¹⁾. Po začetku veljavnosti Uredbe (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹²⁾ se člen 93 PDEU neposredno uporablja kot pravna podlaga za ugotavljanje združljivosti pomoči za kopenski prevoz, ki ga ne zajema Uredba, zlasti pomoči za usklajevanje prometa.

- (106) V členu 93 PDEU je navedeno, da je pomoč združljiva s Pogodbama, če je potrebna za usklajevanje prometa. Pomen izraza „usklajevanje prometa“, ki je uporabljen v navedeni določbi, presega zgolj pospeševanje razvoja gospodarske dejavnosti. Vključuje tudi posredovanje javnih organov, s katerim želijo ti usmeriti razvoj prevoznega sektorja v skupnem interesu. Sodišče je odločilo, da ta člen „dopušča, da so pomoči za prevoz združljive s Pogodbo samo v natančno določenih primerih in če ne škodijo splošnim interesom Skupnosti“ ⁽¹³⁾.
- (107) Napredek pri liberalizaciji sektorja kopenskega prometa je v določenih pogledih občutno zmanjšal potrebe po usklajevanju. V učinkovito liberaliziranem sektorju je usklajenost načeloma lahko posledica delovanja tržnih sil. Vendar pa po liberalizaciji sektorja lahko še naprej obstajajo različne tržne nepopolnosti. Te upravičujejo posredovanje javnih organov na tem področju.
- (108) V prevoznem sektorju se lahko pojavijo težave z „usklajevanjem“ v gospodarskem smislu, na primer pri povezavah med različnimi prometnimi omrežji. Komisija je zato že odobrila državno pomoč na podlagi člena 93 PDEU ⁽¹⁴⁾.
- (109) Da za določen ukrep pomoči velja, da „izpolnjuje pogoje“ za usklajevanje prevoza, pa mora biti nujen in sorazmeren z zastavljenim ciljem. Poleg tega izkrivljanje konkurence, ki je del te pomoči, ne sme škoditi splošnim interesom Unije.
- (110) Zato Komisija dosledno meni, da je pomoč združljiva z notranjim trgov na podlagi člena 93 PDEU, če so izpolnjeni naslednji pogoji:
- (a) pomoč prispeva k cilju skupnega interesa;
 - (b) pomoč je potrebna;
 - (c) pomoč je sorazmerna;
 - (d) dostop do zadevne infrastrukture je brez diskriminacije na voljo vsem uporabnikom;
 - (e) pomoč ne povzroča izkrivljanj konkurence v nasprotju s skupnim interesom.
- (111) Komisija bo zato ocenila, ali je v zadevni zadevi izpolnjenih teh pet meril, da bi se lahko pomoč štela za združljivo z notranjim trgov na podlagi člena 93 PDEU.

7.2.1 Cilj skupnega interesa

- (112) Unija si že nekaj časa prizadeva za politiko uravnoteženega kombiniranega prevoza, katere del je spodbujanje konkurenčnosti kombiniranega prevoza glede na cestni prevoz. Cilj politike kombiniranega prevoza Unije je doseči prehod s cestnega prevoza na druge načine prevoza.
- (113) Cilj instrumentov Unije, kot je Direktiva Sveta 92/106/EGS ⁽¹⁵⁾, je spodbujati razvoj kombiniranega prevoza. Bela knjiga o prometni politiki ⁽¹⁶⁾ spodbuja uporabo železnice in drugih okolju prijaznih načinov prevoza, da bi postale konkurenčno nadomestilo cestnemu prevozu blaga.

⁽¹¹⁾ Glej Sklep Komisije z dne 11. februarja 2009 v zadevi Multimodalni kontejnerski terminal Combinant (Evropski sklad za regionalni razvoj), N 651/2008 (UL C 60, 14.3.2009, str. 4).

⁽¹²⁾ Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70 (UL L 315, 3.12.2007, str. 1).

⁽¹³⁾ Sodba z dne 21. septembra 1978 v zadevi *Komisija proti Belgiji*, C-156/77, Recueil, str. I-1881, točka 10.

⁽¹⁴⁾ Glej Sklep Komisije z dne 20. julija 2010 v zadevi *Firmin srl*, C 17/10 (UL C 278, 15.10.2010, str. 28).

⁽¹⁵⁾ Direktiva Sveta 92/106/EGS z dne 7. decembra 1992 o oblikovanju enotnih pravil za določene vrste kombiniranega prevoza blaga med državami članicami (UL L 368, 17.12.1992, str. 38).

⁽¹⁶⁾ Načrt za evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu, COM(2011) 144, 28.3.2011.

- (114) Poleg tega je politika kombiniranega prevoza v skladu s sklepnimi ugotovitvami Evropskega sveta v Göteborgu junija 2001, v katerih je navedeno, da so ukrepi, ki pomagajo pri prehodu s cestnega prevoza na okolju prijaznejše načine prevoza, bistvo politike trajnostnega prevoza.
- (115) Komisija meni, da je prednostna naloga upravljavcev trga izboljšati kombinirani prevoz na trgih, do katerih je dostop prost in na katerih vladajo pravila svobodne konkurence, ponudbe in povpraševanja. Da bi popolnoma izkoristili vse možnosti kombiniranega prevoza, bo morda treba spodbujati pripravljenost na tveganje, povezano s preходом s cestnega na alternativne načine prevoza.
- (116) Poleg tega usmeritev v možnosti kombiniranega prevoza vse bolj utemeljuje naslednje: evropska industrija ohranja ali povečuje konkurenčnost evropskega dela proizvodnje predvsem z napredno logistiko, optimiziranjem proizvodnje in distribucije ter ustvarjanjem vrednosti v procesu. Te visoko razvite dobavne verige so vse bolj izpostavljene vedno manjši zanesljivosti in vedno večjim stroškom cestnega prevoza. Logistika kombiniranega prevoza bo zato morala postati najpomembnejši cilj evropske predelovalne industrije.
- (117) Nazadnje se Komisija sklicuje na potrebo po pospešitvi naložb v infrastrukturo, zlasti v okolju prijazne načine prevoza, ki so del vseevropskih omrežij (TEN) in omrežja IKT visokih hitrosti ⁽¹⁷⁾.
- (118) Izgradnjo intermodalnih terminalov, ki zagotavljajo enakopraven dostop za vse uporabnike, podpira več instrumentov EU. V Sklepu št. 661/2010/EU Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁸⁾ je zahtevano oblikovanje vseevropskega prometnega omrežja, ki mora biti čim bolj interoperabilno med različnimi načini prevoza in spodbujati intermodalnost med različnimi načini prevoza. Projekti skupnega interesa v skladu z navedenim sklepom morajo prispevati k trajnostnemu razvoju prevoza z izboljšanjem varnosti in zmanjšanjem okoljske škode, ki jo povzroča prevoz, zlasti s spodbujanjem prehoda na železnico, intermodalni prevoz, celinske plovne poti in pomorski prevoz. Člen 10 Direktive Sveta št. 91/440/EGS ⁽¹⁹⁾ o razvoju železnic Skupnosti zahteva, da države članice pod pravičnimi pogoji zagotovijo dostop prevoznikov v železniškem prometu iz drugih držav članic do infrastrukture za opravljanje storitev mednarodnega kombiniranega prevoza blaga. Poleg tega je Komisija v predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja ⁽²⁰⁾ predlagala, da bi morali upravljavci tovornih terminalov zagotavljati, da je vsak tovorni terminal na voljo vsem prevoznikom, jim ta dostop zagotavljati na nediskriminatoren način in uporabljati pregledne takse.
- (119) Izgradnja intermodalnih terminalov, ki zagotavljajo enakopraven dostop za vse uporabnike, je usmerjena k doseganju cilja skupnega interesa, saj prispeva k razširjanju kombiniranega prevoza in spodbujanju prehoda s cestnega prevoza na železniški prevoz in prevoz po celinskih plovnih poteh ter posledično k zmanjšanju zastojev, števila nesreč, emisij, hrupa in negativnega učinka na podnebje zaradi cestnega prevoza. Nobena od pripomb na začetek postopka ne izpodbija dejstva, da je cilj ukrepa, tj. spodbujanje prehoda s cestnega prevoza na železniški prevoz in prevoz po celinskih plovnih poteh, cilj skupnega interesa.
- (120) V zvezi z načrtovano izgradnjo in upravljanjem terminala Žilina – Teplicka so koristi iz prihrankov pri zunanjih stroških na podlagi podatkov, ki so jih predložili slovaški organi, več kot 15-krat večje od stroškov izgradnje načrtovane infrastrukture. Poleg tega bo večina skupnih pričakovanih koristi v višini 399 milijonov EUR v EU doseženih zunaj Slovaške, saj je pri prevozu med Slovaško in preostalo EU del poti, ki poteka zunaj Slovaške, običajno daljši od dela poti, prevoženega na Slovaškem.

(v EUR)

Okoljski prihranki v 30-letnem obdobju v terminalu Žilina	
Prihranki pri zastojih	107 117 951
Prihranki pri nesrečah	32 175 502
Prihranki pri emisijah	223 748 276

⁽¹⁷⁾ Sporočilo – Evropski načrt za oživitev gospodarstva, COM(2008) 800 final, 26.11.2008.

⁽¹⁸⁾ Sklep št. 661/2010/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (UL L 204, 5.8.2010, str. 1).

⁽¹⁹⁾ Direktiva Sveta 91/440/EGS z dne 29. julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti (UL L 237, 24.8.1991, str. 25).

⁽²⁰⁾ COM(2011) 650 final (UL C 37, 10.2.2012, str. 16).

(v EUR)

Okoljski prihranki v 30-letnem obdobju v terminalu Žilina	
Prihranki pri hrupu	7 338 003
Prihranki pri podnebj	16 390 770
Prihranki skupaj	386 770 502

Vir: Analiza stroškov in koristi za terminal Žilina, ki so jo predložili slovaški organi.

- (121) V skladu s tem Komisija meni, da bi lahko izgradnja intermodalnega terminala Žilina – Teplicka pomagala pri doseganju cilja skupnega interesa, saj prispeva k razširjanju večmodalnega prevoza in spodbujanju prehoda s cestnega prevoza na železniški prevoz in prevoz po celinskih plovih poteh ter posledično k zmanjšanju zastojev, nesreč, emisij, hrupa in negativnega učinka na podnebje zaradi cestnega prevoza.

7.2.2 Nujnost in sorazmernost

- (122) Komisija je v preteklosti ⁽²¹⁾ odobrila pomoč za naložbe v intermodalne terminale s 50-odstotno intenzivnostjo pomoči. Kadar so države članice dokazale gospodarsko potrebo po višji intenzivnosti pomoči, je bila Komisija v zadnjem času v ustrezno utemeljenih primerih pripravljena sprejeti tako višjo intenzivnost ⁽²²⁾.
- (123) V zadevnem primeru so slovaški organi priglasili ukrep, ki zagotavlja vsaj 85-odstotno intenzivnost pomoči v korist prihodnjega koncesionarja. Ta projekt se razlikuje od zasebnih terminalov družbe Metrans, ki jih je družba zgradila brez državne pomoči Slovaške, in od bližnjega terminala družbe WienCont (v lasti mesta Dunaj), ki od leta 2006 za nakup dodatne opreme prejema pomoč s povprečno 31-odstotno intenzivnostjo. V primeru družbe WienCont naložba ni bila začetna naložba za nov terminal, ki bi ga gradili na novo kot terminal Žilina – Teplicka. Poleg tega družba WienCont uporablja tire upravljalca infrastrukture in zemljišče mesta Dunaj, za katerega plačuje najemnino, ki ni nujno enaka stroškom nakupa teh zmogljivosti.
- (124) V vsakem primeru mora Komisija na podlagi intenzivnosti pomoči, ki v slovaškem primeru presega 50 %, presoditi, ali bi se ta višja intenzivnost pomoči lahko izjemoma štela za združljivo z notranjim trgov.
- (125) V zvezi z nujnostjo pomoči analiza stroškov in koristi, ki so jo predložili slovaški organi, kaže negativno notranjo stopnjo donosa za načrtovani prometni terminal Žilina – Teplicka v odsotnosti javne podpore. Kadar Slovaška upošteva celotno začetno naložbo, vključno s stroški nakupa zemljišča, tveganje likvidnostne vrzeli projekta pri 5-odstotni diskontni stopnji ustreza začetni naložbi v višini 25,04 milijona EUR. 5-odstotna diskontirana stopnja je primerljiva z donosom dolgoročnega javnega dolga na Slovaškem ⁽²³⁾.
- (126) V spodnji tabeli so povzeti stroški naložbe, operativni stroški, pričakovani donos naložbe in načrtovani znesek pomoči za izgradnjo terminala Žilina, kot so bili izračunani v analizi stroškov in koristi, ki so jo predložili slovaški organi.

⁽²¹⁾ Glej Sklep Komisije z dne 31. januarja 2001 v zadevi Nizozemska – Subsidieregeling voor bijzondere bedrijfsaansluitingen op vaarwegen, N 597/2000, Sklep Komisije z dne 14. septembra 2001 v zadevi Nizozemska – SOIT, N 208/2000, Sklep Komisije z dne 15. novembra 2000 v zadevi Italija – Bolzano, N 755/1999, in Sklep Komisije z dne 20. decembra 2010 v zadevi Belgija – Verlenging van steunregeling N 550/2001 inzake publiek-private samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties langs de waterwegen in het Vlaams Gewest, N 490/2010.

⁽²²⁾ Glej Sklep Komisije z dne 20. decembra 2011 v zadevi Francija – Aide au financement d'un chantier multimodal sur le Grand port maritime du Havre, SA.33434, sklep Komisije z dne 23. novembra 2011 v zadevi Nemčija – Förderprogramm Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr, SA.33486 (še neobjavljen), in sklep Komisije z dne 17. oktobra 2012 v zadevi Nemčija – Razširitev pristanišča v notranjosti Königs Wusterhausen/Wildau, SA.34501.

⁽²³⁾ Obresti dolgoročnega javnega dolga na Slovaškem so bile septembra 2012 4,2-odstotne, glej ECB, <http://www.ecb.int/stats/money/long/html/index.en.html>.

(v milijonih EUR)

Terminal	Stroški naložbe	Operativni stroški	Skupni stroški	Prihodki	Državna pomoč	Pričakovani dobiček	Neto sedanja vrednost po državni pomoči (5 %)
Žilina	25,04	24,81	49,85	24,81	25,04	0	0,00

Vir: slovaški organi, analiza stroškov in koristi.

- (127) Ker je začetna naložba omejena na likvidnostno vrzel projekta, je Komisija sklenila, da je pomoč nujna za zagotovitev izgradnje intermodalnega prometnega terminala in razvoj kombiniranega prevoza na Slovaškem. Poleg tega meni, da bo pomoč omejena na najnižjo potrebno vsoto, saj presega likvidnostno vrzel in je zato sorazmerna za doseganje cilja skupnega interesa, tj. zagotavljanje prehoda s cestnega prevoza na železniški prevoz.

7.2.3 Dostop do zadevne infrastrukture je nediskriminacijsko na voljo vsem uporabnikom

- (128) Namen ukrepa je izgradnja javnih intermodalnih prometnih terminalov za celinski kombinirani prevoz, zlasti polpriklonnikov in zamenljivih tovarišč, s katerim se spodbuja prehod s cestnega prevoza na železniški prevoz. Za doseganje tega cilja bo za terminale veljalo, da:

- (a) jih upravljajo družbe, neodvisne od prevoznih družb, ki jih uporabljajo;
- (b) zagotavljajo odprt dostop;
- (c) ponujajo nediskriminacijske in pregledne pogoje.

- (129) Za zagotovitev nediskriminacijskega dostopa do terminalov ter za preprečitev nasprotja interesov med izbranim upravljavcem terminala in prevoznimi podjetji bo upravljavec terminalov deloval neodvisno od prevoznih podjetij.

- (130) Poleg tega bo slovaška država ostala lastnica terminalov in bo v vsak koncesijski sporazum vključila obveznost upravljavca terminalov, da nediskriminacijsko zagotavlja odprt dostop vsem uporabnikom, vključno s prevozniki in upravljavci intermodalnih prometnih terminalov. Če izbrani upravljavec ne izpolnjuje tega pogoja koncesijskega sporazuma, bo lahko država umaknila koncesijo in zanj zнова objavila javni razpis.

- (131) Zato bo dostop do zadevne infrastrukture nediskriminacijsko odprt vsem uporabnikom.

7.2.4 Pomoč ne povzroča izkrivljanj konkurence v nasprotju s skupnim interesom

- (132) Ukrep, kot je bil prvotno priglašen, bi vplival na storitve intermodalnih terminalov v Slovaški republiki, po katerih je tudi veliko čezmejnega povpraševanja iz Avstrije, Češke in Madžarske, nekoliko manj pa s Poljske. Slovaški organi so se za izognitev tveganju izkrivljanja konkurence, kot je določeno v sklepu o začetku postopka, in za preskus predpostavk v zvezi z učinkom terminala na prehod s cestnega prevoza blaga na železniški prevoz blaga odločili omejiti projekt na izgradnjo enega samega poskusnega terminala Žilina – Teplička. Ta terminal bo od sedanjih terminalov družb Metrans in WienCont oddaljen več kot 200 km. Terminalske območje, na katerem bo zgrajen, se torej ne bo prekrivalo z območjem družb Metrans in WienCont. To bo omejilo učinek ukrepa na konkurenco ⁽²⁴⁾.

⁽²⁴⁾ Komisija se v sklepu z dne 9. novembra 2011 v zadevi ETGE, SA.32632 (2011/N), UL C 82, 21.3.2012, str. 2, točka 15 sklicuje na 35-kilometrsko območje z visoko gostoto terminalov (belgijsko-nizozemska meja). Slovaški organi načrtujejo 100-kilometrsko terminalske območje. Na območju Prage je 7 terminalov, ki delujejo na 70 km: 2 velika terminala v Pragi, 2 v Mělníku (40 km) in 3 v Lovosicah (70 km).

- (133) Po mnenju slovaških organov obstaja v Žilini začasni terminal v lasti družbe Intrans. V nasprotju z načrtovanim terminalom je ta terminal majhen in je v središču mesta. Nakladalna rampa v tem terminalu je dostopna z enega samega 400-metrskega tira, ki ga ni mogoče razširiti. Terminal je oblikovan za ladijske zabojnike, zato v njem ni niti prekladalnih mostov niti opreme za pretovarjanje zamenljivih tovarišč in polpriklopnikov. Zaradi urbanističnega razvoja se bo obstoječi terminal v Žilini v bližnji prihodnosti v vsakem primeru zaprl.
- (134) Slovaški organi so potrdili, da bodo manipulativni stroški v javnih terminalih enaki manipulativnim stroškom intermodalnih prometnih terminalov, ki že delujejo na trgu. Glede na raziskavo, ki so jo izvedli slovaški organi, znašajo manipulativni stroški v terminalih v EU med 16,30 EUR in 56 EUR na enoto, tj. povprečno 30 EUR. Analiza stroškov in koristi, ki so jo predložili slovaški organi, je temeljila na predpostavki, da bodo prihodnji manipulativni stroški na enoto v vseh štirih javnih terminalih 28–29 EUR. Stroški v javnem terminalu Žilina – Teplička bodo torej določeni tako, da bodo ohranjali konkurenčnost železniškega prevoza v primerjavi s sektorjem cestnega prevoza. Povečane uporabnine bi pomenile, da upravljavec javnih terminalov ne more privabiti dovolj tovora iz sektorja cestnega prevoza, da bi lahko pokrila svoje operativne stroške.
- (135) Komisija je zato sklenila, da ukrep ne izkrivlja konkurence v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnim interesom.

8. SKLEPNE UGOTOVITVE

- (136) Pod temi pogoji je Komisija sklenila, da so izpolnjeni vsi pogoji in da je pomoč za naložbo v terminal Žilina – Teplička v višini 25,04 milijona EUR združljiva z notranjim trgov.
- (137) Glede na prvotni načrt Slovaške za izgradnjo štirih javnih intermodalnih terminalov Komisija zahteva spremljanje terminala, ki mora biti zgrajen na podlagi zdaj priglasenega poskusnega projekta. To spremljanje bo omogočilo Komisiji, da sprejme še bolj utemeljen sklep o nujnosti pomoči in njenem učinku na konkurenco, če bi Slovaška v prihodnosti priglasila pomoč za preostale tri terminale –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Državna pomoč Slovaške republike za izgradnjo terminala Žilina – Teplička v obliki začetne pomoči za naložbo v višini 25,04 milijona EUR je združljiva z notranjim trgov v smislu člena 93 Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Izvajanje te pomoči v višini 25,04 milijona EUR se zato odobri.

Člen 2

Slovaška republika v roku treh let predloži naslednje informacije:

- (a) skupni obseg intermodalnega prevoza, obseg celinskega prevoza in obseg prevoza, ki ne vključuje zabojnikov ISO, na Slovaškem in v okviru terminala Žilina – Teplička;
- (b) cene terminala Žilina – Teplička;
- (c) ali so stranke novega terminala prej že uporabljale obstoječe terminale in, ob pritrdilnem odgovoru, anketo o tem, zakaj so se odločile za novega.

Člen 3

Ta sklep je naslovljen na Slovaško republiko.

V Bruslju, 17. julija 2013

Za Komisijo
Joaquín ALMUNIA
Podpredsednik
