

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 17. července 2013

o opatření/ režimu podpory/státní podpory SA.34369 (13/C) (ex 12/N) – Výstavba a provoz veřejných terminálů intermodální dopravy, které plánuje Slovenská republika

(oznámeno pod číslem C(2013) 4423)

(Pouze slovenské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2014/524/EU)

EVROPSKÁ KOMISE

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) uvedené dohody,

po vyzvání zúčastněných stran k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními ⁽¹⁾ a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

- (1) Komisi byla dne 6. dubna 2011 elektronickou poštou doručena stížnost společnosti METRANS/Danubia/, a.s. dále jen „Metrans“) v souvislosti s údajnou státní podporou poskytnutou na výstavbu veřejných terminálů intermodální dopravy (dále jen „stížnost“). Dne 9. června 2011 obdržela Komise elektronickou poštou od společnosti Metrans další informace. Tato stížnost byla zaevidována pod číslem SA.32828.
- (2) Komise zaslala tuto stížnost Slovensku dopisem ze dne 6. října 2011 se žádostí o informace, na něž Slovensko odpovědělo dopisem ze dne 6. prosince 2011. V tomto dopise Slovensko uvedlo, že dotyčné opatření je stále ještě ve fázi přípravy a zatím nebyly poskytnuty žádné finanční prostředky. Komise o této odpovědi informovala společnost Metrans dopisem ze dne 12. prosince 2011, v němž uvedla svoje předběžné zjištění, že toto opatření nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, a následně věc SA.32828 uzavřela.
- (3) Slovensko dne 16. února 2012 elektronickou poštou předběžně oznámilo opatření na plánovanou výstavbu a provoz veřejných terminálů intermodální dopravy. Ve zprávách doručených elektronickou poštou ze dne 5. června, 12. června, 12. července a 16. července 2012 Slovensko poskytlo o tomto opatření další informace včetně podpůrných dopisů od podniků DHL a GEFCO působících v oblasti dopravy a logistiky.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 45, 16.2.2013, s. 13.

- (4) Dne 12. července 2012 zaslala společnost Metrans Komisi elektronickou poštou podpůrný dopis od společnosti Green Integrated Logistics (Slovakia) spol. s r. o. (dále jen „GIL“), která provozuje dopravní terminál v Sládkovičovu. Dopisem ze dne 18. července 2012 Komise tento dopis zaslala Slovensku a následně obdržela elektronickou poštou odpověď ze 14. srpna 2012, v níž se opět uvádělo, že na tento projekt zatím nebyly poskytnuty žádné finanční prostředky.
- (5) Dne 17. července 2012 Slovensko toto opatření v souladu s čl. 108 odst. 3 SFEU oznámilo elektronickou poštou Komisi. V rámci tohoto oznámení Slovensko předložilo podpůrné listy od společností DHL Express (Slovakia), spol. s r. o. (dále jen „DHL“), GEFCO SLOVAKIA, spol. s r. o., Bohemiakombi, spol. s r. o. a Kombiverkehr. Ve zprávách zaslaných elektronickou poštou ze dne 3. září, 18., 22., 24., 26. a 29. října, 6., 9., 13. a 14. listopadu a 6. prosince 2012 Slovensko předložilo další informace.
- (6) Komise dopisem ze dne 23. ledna 2013 informovala Slovensko o svém rozhodnutí zahájit řízení stanovené v čl. 108 odst. 2 SFEU (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“). Dne 12. února 2013 Komise obdržela od Slovenska k tomuto rozhodnutí o zahájení řízení připomínky.
- (7) Rozhodnutí o zahájení řízení bylo dne 16. února 2013 zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽²⁾. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby do jednoho měsíce ode dne zveřejnění předložily připomínky k uvedeným opatřením.
- (8) Komise dne 18. února 2013 zaslala rozhodnutí o zahájení řízení subjektům, které projeví zájem ve fázi předběžného přezkoumání, konkrétně společností Bohemiakombi, spol. s r. o., DHL Express (Slovakia), spol. s r. o., GEFCO SLOVAKIA, spol. s r. o., Kombiverkehr, Metrans a jejímu právnímu zástupci SCHWARZ advokáti spol. s r. o., Green Integrated Logistics (Slovakia) spol. s r. o. a dalším stranám, které Komise identifikovala jako potenciálně zainteresované, jako například Žilinské univerzitě – předsedovi železniční dopravy a ZCHFP SR – ChemLog (Zváz chemického a farmaceutického priemyslu Slovenskej republiky).
- (9) Komise obdržela v uvedených dnech připomínky k tomuto rozhodnutí o zahájení řízení od těchto zúčastněných stran:
- a) Zväzu chemického a farmaceutického priemyslu Slovenskej republiky, 22. února 2013;
 - b) společnosti Bohemiakombi, 4. března 2013;
 - c) společnosti Kombiverkehr, 6. března 2013;
 - d) společnosti DHL, 8. března 2013;
 - e) kanceláře SCHWARZ advokáti jménem společnosti Metrans, 11. března 2013;
 - f) společnost WienCont Container Terminal Gesellschaft m.b.H. (dále jen „WienCont“) dne 6. března 2013 požádala o prodloužení lhůty na předložení připomínek, kterou Komise dne 7. března 2013 prodloužila do 18. března 2013. Dne 18. března 2013 Komise obdržela od společnosti WienCont připomínky k tomuto rozhodnutí o zahájení řízení.
- (10) Komise v dopisech ze dne 19. a 20. března 2013 zaslala Slovensku připomínky, které obdržela od zúčastněných stran. Slovensko zaslalo svoji odpověď na tyto připomínky dne 5. dubna 2013.
- (11) Komise položila společnosti Metrans další otázky elektronickou poštou dne 29. dubna 2013. Společnost Metrans poslala odpovědi elektronickou poštou dne 6. května 2013 a jejich součástí bylo i znění, které nemá důvěrný charakter.
- (12) Informace získané od společnosti Metrans, které neměly důvěrný charakter, Komise zaslala Slovensku elektronickou poštou dne 8. května 2013. Slovensko zaslalo svoje připomínky k těmto informacím dne 16. května 2013.
- (13) Komise položila Slovensku elektronickou poštou dne 8. a 17. května 2013 další otázky, na které Slovensko odpovědělo elektronickou poštou dne 17. a 29. května 2013.
- (14) Komise položila společnosti WienCont elektronickou poštou dne 21. května 2013 další otázky, na něž společnost WienCont odpověděla elektronickou poštou dne 7. června 2013.

⁽²⁾ Viz poznámka pod čarou 1.

- (15) Dne 6. června 2013 se v Bruselu uskutečnilo setkání Komise se Slovenskem.
- (16) Komise dne 10. června 2013 zaslala Slovensku elektronickou poštou informace, které neměly důvěrný charakter a které získala od společností Metrans a WienCont.
- (17) Dopisem ze dne 10. června 2013 Slovensko omezilo rozsah oznámeného opatření na terminál v Žilině.
- (18) Slovensko zaslalo svoje připomínky k informacím od společností Metrans a WienCont dne 14. června 2013.
- (19) Komise požádala dne 18. června 2013 elektronickou poštou Slovensko o další informace, jež obdržela elektronickou poštou dne 19. června 2013.

2. POPIS OPATŘENÍ A PŘIPOMÍNKY ZÍSKANÉ PŘED ZAHÁJENÍM VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

2.1. TERMINÁLY INTERMODÁLNÍ DOPRAVY

- (20) V opatření se podle původního oznámení počítalo s financováním výstavby a provozu sítě veřejných terminálů intermodální dopravy vhodných pro kontinentální kombinovanou dopravu zboží. Konkrétně mělo Slovensko původně v úmyslu financovat výstavbu čtyř veřejně dostupných terminálů intermodální dopravy v Bratislavě–Pálenisku, Lepoldově–Hlohovci, Žilině–Teplice a v Košicích–Bočiaru.
- (21) Slovensko rozhodlo o původním počtu terminálů a jejich umístění na základě studie trhu, kterou v roce 2007 vypracovala poradenská firma *Intraco Consulting* sídlící v Belgii a působící v oblasti koordinace kombinované dopravy a logistiky. Při stanovování počtu a umístění terminálů byly vzaty v úvahu tyto faktory:
 - terminály by měly obsluhovat co největší část slovenského území,
 - potenciál plného využití kapacity terminálů,
 - poloha na hlavních železničních trasách, které odpovídají celoevropským dopravním koridorům v rámci Trans-evropské dopravní sítě (TEN-T), a poloha na železničních trasách, které jsou součástí Evropské dohody o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech,
 - propojení plánovaných průmyslových parků na Slovensku.
- (22) Z důvodu možného narušení hospodářské soutěže, jež vyplývalo z oznámeného opatření, jak je uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení, se však Slovensko rozhodlo opatření omezit na financování výstavby a provozu jednoho veřejného terminálu intermodální dopravy v Žilině–Teplice vhodného na kontinentální kombinovanou dopravu zboží. Tento terminál má fungovat jako pilotní projekt pro možnou budoucí výstavbu sítě veřejných terminálů intermodální dopravy na celém Slovensku.
- (23) Terminál v Žilině–Teplice bude veřejně dostupným terminálem intermodální dopravy, jenž bude v souladu s Evropskou dohodou o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech (dále jen „dohoda AGTC“) a pravidly Mezinárodní unie železnic (UIC).
- (24) Místo pro pilotní projekt bylo vybráno jako nejvzdálenější od současných moderních a velkých terminálů, přičemž však stále splňuje požadavky uvedené v 21. bodu odůvodnění.
- (25) Užitená délka terminálu bude 750 metrů kolejí pod dvěma portálovými jeřáby s klešťovými závěsy, které dokážou manipulovat s výměnnými nástavbami a návěsy využívanými při kontinentální dopravě, jakož i intermodálními (ISO) kontejnery pro námořní dopravu. Pod jeřáby budou rovněž parkovací místa na šikmé parkování, která ulehčí manipulaci s návěsy, a krátkodobý úložný prostor pro výměnné nástavby, které se nedají skládat na sebe. Roční kapacita nového terminálu bude 450 000 hrubých tun. Výstavba terminálu by měla být dokončena v roce 2015.
- (26) Terminál zůstane ve vlastnictví státu. Vlastnická práva bude jménem státu uplatňovat správce vnitrostátní železniční infrastruktury, Železnice Slovenskej republiky (dále jen „ŽSR“). Úlohou ŽSR bude především vybírání koncesních poplatků od provozovatele terminálu.

- (27) Provoz terminálů bude zajištěn formou smlouvy na dobu třiceti let se subjektem vybraným na základě nediskriminační a transparentní veřejné soutěže. Protože je třeba zajistit nediskriminační přístup k terminálům a zabránit střetu zájmů mezi vybraným provozovatelem terminálu a dopravními podniky, nemůže být provozovatelem terminálu dopravní podnik, který by ho zároveň využíval, aby nekonkuroval dopravním podnikům a provozovatelům kombinované dopravy, kteří budou terminál využívat. Jestliže vybraný provozovatel nesplní podmínky stanovené koncesní smlouvou, stát může tuto koncesi zrušit a vypsat novou veřejnou soutěž.
- (28) Veřejný přístup k terminálu bude zaručen vložení ustanovení do koncesní smlouvy uzavřené s vybraným provozovatelem terminálů v tom smyslu, že služby se budou nabízet na nediskriminačním základě a za ceny na volném trhu. Rozhodnutí o grantu bude též obsahovat doložku, kterou se zajistí nediskriminační veřejný přístup k infrastruktuře.

2.2. PRÁVNÍ ZÁKLAD OPATŘENÍ

- (29) Financování tohoto opatření se poskytne na základě § 4 odst. 2 písm. m) zákona č. 231/1999 Z. z., o státní podpoře, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 523/2004 Z. z., o rozpočtových pravidlech veřejné správy a o změně a doplnění některých zákonů.

2.3. ROZPOČET

- (30) Slovensko předpokládá, že na výstavbu terminálu, který vybuduje a bude vlastnit stát, bude zapotřebí počáteční investice 25,04 milionu EUR. Tato částka, poskytnutá z Fondu soudržnosti (85 %) a vlastních zdrojů státu (15 %), pokryje 100 % počátečních investičních nákladů. Provozovatel terminálu bude po dobu 15 let povinen platit koncesní poplatky ve výši nejméně 15 % investičních nákladů.

2.4. PŘÍJEMCE OPATŘENÍ

- (31) Příjemcem opatření je provozovatel terminálu, který bude využívat infrastrukturu a bude za ni platit koncesní poplatky pokrývající jen minimální část celkových nákladů na výstavbu terminálu.
- (32) ŽSR se za příjemce nepovažuje, neboť bude jen uplatňovat vlastnická práva jménem státu. O koncesní poplatky, které bude ŽSR vybírat jménem státu, se potom sníží dotace, které ŽSR dostává od státu za vykonávání veřejné úlohy správce vnitrostátní železniční infrastruktury.

2.5. KUMULACE A POVINNOST POZASTAVIT PROVOZ

- (33) Financování opatření nelze kumulovat s jinými druhy podpory v souvislosti se stejnými oprávněnými náklady.
- (34) Podpora se poskytne až po schválení Komisí.

2.6. DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

- (35) V souvislosti s původně oznámeným opatřením Komise zahájila řízení stanovené v čl. 108 odst. 2 SFEU, aby bylo možné zjistit:
- a) zda je nutná výstavba čtyř terminálů intermodální dopravy a rozvoj kontinentální kombinované dopravy na Slovensku s cílem podpořit přechod ze silniční dopravy na železniční a vnitrozemskou vodní dopravu a
- b) zda narušení hospodářské soutěže vyplývající z tohoto opatření nebylo v rozporu se společnými zájmy.

3. PŘIPOMÍNKY SLOVENSKA K ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

- (36) Slovensko zopakovalo svůj názor na potřebu poskytnutí podpory, který vychází ze studií a analýz předložených Komisi a zohledňuje názor budoucích uživatelů terminálů, podle něhož není možné bez výstavby veřejných

neutrálních terminálů v budoucnosti očekávat výrazný přechod od silniční na železniční a vnitrozemskou vodní dopravu. Slovensko cituje společnost Kombiverkehr, která zjistila, že poptávka po kombinované dopravě na Slovensku výrazně roste, a to zejména na východní a jižní evropské ose. Tuto poptávku je však možné uspokojit jen za předpokladu, že jsou k dispozici vhodně umístěné a funkční terminály s dostatečnou kapacitou, které nabízejí zcela neutrální služby, jaké jsou například součástí německého programu na výstavbu terminálů.

- (37) V souvislosti s pochybnostmi Komise, zda narušení hospodářské soutěže, které vyplývá z opatření, není v rozporu se společnými zájmy, Slovensko zaprvé uvádí, že cílem projektu je rozvoj kontinentální intermodální dopravy představující zcela nový segment intermodální dopravy, který se v současnosti nevyužívá nebo využívá jen ve velmi omezeném rozsahu. Zadruhé, očekávané úspory z hlediska vnějších nákladů jsou 13krát vyšší než investiční náklady, přičemž většina těchto úspor se váže k EU mimo Slovensko. A konečně, možnost narušení hospodářské soutěže se snižuje stanovením podmínky, že provozovatel nových terminálů bude muset zaplatit 15 % celkových investičních nákladů formou koncesních poplatků, přičemž ceny jeho služeb budou regulovány a kontrolovány.
- (38) Na obavy uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení Slovensko odpovídá, že nové terminály budou představovat asi 16 % celkové teoretické kapacity terminálů intermodální dopravy na Slovensku, vyjádřené jako překládková kapacita v jednotkách intermodální dopravy (ITU), jak je uvedeno dále v tabulce.

Kapacita terminálů intermodální dopravy na Slovensku		
Terminály intermodální dopravy	Překládková kapacita v ITU	
	Teoretická	Podíl v %
Bratislava – ÚNS	30 000	
Bratislava – přístav	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	
Stávající – celkem	980 000 (*)	84 %
Bratislava – přístav	40 000	
Leopoldov	40 000	
Žilina – Teplička	40 000	
Košice – Bočiar	40 000	
Nové – celkem	180 000 (**)	16 %
Všechny terminály - celkem	1 160 000	100 %

(*) Teoretický překládkový výkon při stávajícím uspořádání a používané manipulační technice a technologii práce.

(**) Teoretický překládkový výkon nových terminálů po ukončení první etapy výstavby.

Zdroj: Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálního rozvoje Slovenské republiky, na základě informací od vlastníků a provozovatelů terminálů.

- (39) Kromě toho Slovensko předložilo následující hodnoty týkající se rozvoje mezinárodní silniční nákladní dopravy na Slovensku.

Rok	Mezinárodní silniční nákladní doprava (v tisících tun)	Meziroční růst	Kumulativní růst
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

Zdroj: Statistický úřad Slovenské republiky.

- (40) A konečně Slovensko uvádí, že na veřejné terminály intermodální dopravy se bude vztahovat článek 31 a čl. 56 odst. 9 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ⁽³⁾, která musí být do 16. června 2015 transponována do vnitrostátních právních předpisů. Podle slovenských orgánů tato pravidla vytvoří dostatečný regulační rámec, kterým se omezí efekt přebírání stávajících zákazníků ze stávajících terminálů.

4. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

4.1. SVAZ CHEMICKÉHO A FARMACEUTICKÉHO PRŮMYSLU SLOVENSKÉ REPUBLIKY

- (41) Svaz chemického a farmaceutického průmyslu Slovenské republiky (Zváz chemického a farmaceutického priemyslu Slovenskej republiky, dále jen „ZCHFP SR“) podporuje bezpečnou a ekologickou dopravu pro chemický průmysl. Proto se zapojil do projektu „ChemLog“ zaměřeného na mapování, analýzu a podporu kombinované dopravy a veřejných terminálů intermodální dopravy na Slovensku.
- (42) ZCHFP SR ke svým připomínkám připojil dvě studie z projektu ChemLog, což je projekt evropské spolupráce mezi regionálními orgány, chemickými svazy a vědeckými institucemi z Německa, Polska, České republiky, Slovenska, Maďarska a Itálie, na nichž se ZCHFP SR podílí, konkrétně *Strategii rozvoje kombinované dopravy chemických látek ve střední Evropě* a *Studii proveditelnosti – Rozvoj železniční dopravy chemických látek na Slovensku ve vazbě na sousední země a připravované terminály kombinované dopravy*.
- (43) ZCHFP SR usuzuje, že veřejné terminály na Slovensku pozitivně přispějí zejména k rozvoji kontinentální kombinované dopravy, protože současné terminály přepravují pouze kontejnery ISO. Podle ZCHFP SR se ze Slovenska železniční dopravou přepravilo jen velmi málo výměnných nástaveb a návěsů, neboť současní provozovatelé o ně nemají zájem a v současnosti neexistují pravidelná spojení ze Slovenska do žádného uzlu intermodální dopravy v západní Evropě.

4.2. BOHEMIAKOMBI

- (44) Společnost Bohemiakombi je provozovatel kombinované dopravy, který působí na Slovensku, zejména na vedlejších kolejích společností. Podle společnosti Bohemiakombi jsou v Evropě nejčastějšími uživateli kontinentálních tras malé a středně velké silniční dopravci a zaslátelé. Ti nabízejí dopravu z domu do domu (*door-to-door*), a aby mohli využívat kombinovanou dopravu, potřebují mít k dispozici služby neutrálních terminálů a provozovatelů kombinované dopravy. Tyto malé a střední podniky nemohou investovat do vlastních terminálů, a proto potřebují na překládání veřejnou infrastrukturu. V případě absence takové infrastruktury mohou tyto podniky využívat pouze silniční dopravu.

⁽³⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32).

- (45) Společnost Bohemiakombi tvrdí, že soukromé terminály je možné při kontinentální dopravě využívat jen ve velmi omezené míře, protože jejich provozovatelé také nabízejí dopravu z domu do domu, a jsou tak přímou konkurencí silničních dopravců. Využívání soukromých terminálů je proto přímo spojené s rizikem, že provozovatel soukromého terminálu, který má přístup ke všem informacím o dodávkách a nabízí konkurenční služby, tuto dopravu s přechodem ze silnice na železnici přebere.
- (46) Společnost Bohemiakombi konstatuje, že běžná sazba za intermodální překládku na Slovensku je 45–50 EUR za přeloženou jednotku, což představuje dvojnásobek ceny na veřejných terminálech jinde v EU. To je podle společnosti Bohemiakombi bariéra, která brání přechodu ze silniční na železniční dopravu. Společnost Bohemiakombi se domnívá, že veřejné terminály intermodální dopravy, postavené z dotací, budou poskytovat levnější služby, a sníží tak bariéry pro přechod ze silniční dopravy na železniční.
- (47) Na závěr společnost Bohemiakombi dodává, že státní podpora posílí hospodářskou soutěž v oblasti služeb poskytovaných intermodálními terminály.

4.3. KOMBIVERKEHR

- (48) Společnost Kombiverkehr konstatuje, že na Slovensko dopravuje velmi málo kontinentálních jednotek – méně než 1 000 ročně. Společnost Kombiverkehr uvádí, že příčinou jsou především vysoké náklady za překládky, které přesahují 45 EUR za každou jednotku přeloženou z prostředku silniční dopravy na vlak nebo naopak, což je téměř dvojnásobek sazby účtované na státém dotovaných terminálech v Německu. V současnosti se přepravuje zejména zboží z chemického průmyslu, jehož doprava po silnici je nákladnější a spojená s větším environmentálním rizikem. Kromě toho přepravované jednotky z chemického průmyslu je často možné překládat shora, pomocí stejného závěsného rámu, jako v případě námořní kombinované dopravy.
- (49) Podle společnosti Kombiverkehr většinu mezinárodně přepravovaného zboží na Slovensku tvoří všeobecný náklad, jako jsou balené výrobky, výrobky automobilového průmyslu, zařízení a spotřební zboží, který se přepravuje v návěsích a částečně ve výměnných nástavbách. Slovenské terminály však nemají potřebné vybavení na překládku takových jednotek.
- (50) Společnost Kombiverkehr tvrdí, že pro účely rozvoje trvale udržitelné kontinentální kombinované dopravy je třeba:
- aby terminály splňovaly tyto technické parametry:
 - 700 m použitelných kolejí,
 - přímé železniční spojení s hlavním železničním koridorem,
 - závěsný rám a klešťové závěsy,
 - dostatečné skladovací prostory i pro jednotky, které nelze skládat na sebe,
 - dostatek odstavných kolejí pro vlaky v prostorech terminálu nebo jeho okolí;
 - aby sazby za překládku dokázaly konkurovat silniční dopravě – dosahovaly nejvýše 20 až 25 EUR za překládku ze silniční na železniční dopravu;
 - aby terminál spravovali nezávislí správci, kteří budou zárukou nediskriminačního přístupu. Třebaže současné terminály mohou využívat i třetí strany, společnost Kombiverkehr konstatuje, že se tím vystavují riziku. Zaprvé, protože provozovatelé terminálů jsou zároveň dopravci, třetí strany vždy riskují, že jim provozovatel terminálu přebere klienty. Zadruhé, provozovatelé terminálů mají o třetí strany zájem, jen pokud mají v terminálu volné kapacity. Jakmile mají dostatečný objem vlastní dopravy, zájem poskytovat přístup třetím stranám se vytrácí. A konečně, provozovatel neregulovaného terminálu má mnoho možností, jak třetím stranám využívání svých terminálů ztížit nebo ekonomicky znevýhodnit, například nekonkurenčními stanovenými sazbami, kvalitou služeb a přidělováním časových intervalů na terminálu.
- (51) Vytváření nových přístupových bodů pro klienty v rámci kombinované dopravy znamená pro společnost Kombiverkehr velké počáteční ztráty, které se vyrovnají až po jednom či dvou letech pravidelného provozu. Z tohoto důvodu si nemůže dovolit nabízet nové produkty v případě terminálů bez dlouhodobé záruky.
- (52) Společnost Kombiverkehr proto podporuje úmysl Slovenska, aby nový terminál provozovaly nezávislé podniky. Zároveň si však myslí, že zájem provozovatelů kombinované dopravy o vybudování terminálu by se zvýšil, kdyby měli podíl na jeho provozu. Aby se při provozu terminálu zajistila neutralita a nedocházelo k diskriminaci, měly by být podle společnosti Kombiverkehr dodrženy tyto podmínky:
- provozovatelem terminálu by měl být nezávislý podnik s nezávislým vedením,

- žádný provozovatel kombinované dopravy by neměl mít ve společnosti provozující terminál více než 50 % podíl,
 - měla by být stanovena jasná pravidla pro provozovatele terminálu týkající se např. přidělování časových intervalů a podmínek,
 - kontrolu provozovatele terminálu by měla provádět nezávislá dozorcí rada a železniční regulační orgán.
- (53) Podle společnosti Kombiverkehr je potenciál přechodu ze silniční na železniční dopravu zboží značný, zejména na trasách do Německa – Rhein-Ruhr-Gebiet a Hamburg/Hannover, ale i na trasách do Nizozemska a Belgie. Doprava na těchto trasách dosahuje v současnosti objemu okolo 1 000 kamiónů týdně.
- (54) Společnost Kombiverkehr tvrdí, že svůj zájem soustřeďuje výhradně na dopravu nákladů na kontinentu, která se v současnosti realizuje v silniční dopravě. Proto by využíváním nového terminálu nijak nesnížila objem překládek nebo nákladu ve stávajících slovenských terminálech, při nichž se již využívá kombinovaná doprava.

4.4. DHL

- (55) Společnost DHL tvrdí, že současné intermodální terminály na Slovensku nejsou otevřené pro veřejnou službu, ani neposkytují liberalizovaný přístup k překládce mezi veřejnou silniční a železniční infrastrukturou. Společnost DHL podporuje slovenské orgány v úsilí o liberalizaci kombinované dopravy výstavbou čtyř nových terminálů intermodální železniční a silniční dopravy.

4.5. METRANS

- (56) Společnost Metrans tvrdí, že argumenty, kterými Slovensko zdůvodňuje potřebu státní podpory při výstavbě terminálů, jsou nepodložené, nesprávné nebo jinak nerelevantní. Společnost ve zkratce předložila proti původně oznámenému opatření tyto argumenty:

Neutralita stávajících terminálů

- (57) Podle společnosti Metrans je tvrzení Slovenska, že současní provozovatelé terminálů neposkytují požadované neutrální služby, nepravdivé a Slovensko zatím nedokázalo opak. Společnost Metrans provozuje svoje terminály neutrálním způsobem a poskytuje služby i nezávislým přepravcům. Společnost Metrans umožňuje manipulaci i s jinými vlaky. Například v košickém terminálu Interport, který společnost Metrans provozuje, poskytuje výhradně služby související s terminálem, přičemž dopravu zajišťují jiné strany. Podle informací společnosti Metrans platí totéž i pro další veřejně přístupné terminály. Slovensko nikdy nevznese žádné oficiální či neoficiální stížnosti vůči společnosti Metrans v souvislosti s údajnou nedostatečnou nestranností, nepožádalo orgány pro hospodářskou soutěž, aby zahájily vyšetřování, ani se jinak v této souvislosti neobrátilo na společnost Metrans. Navíc, podle společnosti Metrans Slovensko nemůže zabránit provozovatelům veřejných terminálů, aby vstupovali i do podnikání v dopravě, čímž by ztratili svoji údajnou neutralitu. A konečně, společnost Metrans tvrdí, že služby all-in-one (poskytované v jednom místě) vedou k vyšší technické efektivnosti, snižování cen (celý proces dopravy a manipulace se ovládá přes počítač, vyšší kvalita služeb) a v kombinaci s kvalitou služeb umožňují terminálům lépe konkurovat silniční dopravě. Pokud jde o to, zda provozovatelé stávajících intermodálních terminálů na Slovensku nabízejí služby těchto terminálů nezávislým provozovatelům kombinované dopravy a jak jsou tyto služby předkládány veřejnosti, společnost Metrans odkázala na část svých webových stránek, v níž nabízí skladovací služby, a předložila seznam nezávislých provozovatelů dopravy, dopravců, lodních společností a leasingových firem, kteří její služby využili. Uvádí též čtyři společnosti využívající její terminály, které nabízejí služby v oblasti intermodální dopravy.

Kontinentální doprava

- (58) Podle společnosti Metrans je vyjádření, že stávající terminály neslouží kontinentální dopravě, nesprávné. Společnost Metrans tvrdí, že z celkového počtu 127 vlaků, které každý týden odbaví, směřuje každý týden 12 vlaků do Duisburgu a 12 do Rotterdamu, přičemž tyto vlaky jsou určeny výhradně pro kontinentální dopravu. Kromě toho 10 % všech odbavených vlaků spadá do kategorie kontinentální dopravy. Přibližně 50 % objemů odbavených v terminálu Košice Haniska je určeno pro kontinentální dopravu. Společnost Metrans ve svých terminálech disponuje zařízením na manipulaci se všemi kontinentálními jednotkami, konkrétně jeřábovými vozy s výložníkovým ramenem či odnímatelnými klešťovými závěsy pro manipulaci s kontinentálními jednotkami, jako jsou výměnné nástavby a návěsy, a v případě potřeby dokáže vybudovat RO-LA rampy. Společnost Metrans však konstatuje, že o tyto služby není zájem. Společnost Metrans rovněž tvrdí, že použití výměnných nástaveb, návěsů nebo nákladních vozidel je neefektivní v porovnání s kontejnery ISO s šířkou 45 stop (13,7 m), které byly vyrobeny speciálně

pro kombinovanou dopravu, neboť náklady na dopravu těchto kontejnerů jsou o 30 % nižší než v případě přívěsů nákladních vozidel. Kromě toho kolem 25 % obratu společnosti pochází ze služeb týkajících se kontinentální dopravy. Příslušný trh překračuje hranice země a terminály v sousedních zemích představují účinnou konkurenci a poskytují služby týkající se kontinentální dopravy. Společnost Metrans tvrdí, že veřejné terminály nebudou přizpůsobeny pro kontinentální dopravu.

Soulad stávajících terminálů s dohodou AGTC

- (59) Podle společnosti Metrans jsou investice do terminálů splňujících parametry dohody AGTC (terminály s kolejemi dlouhými 750 m) z komerčního hlediska neefektivní a představující utopené náklady. Infrastruktura železnic na Slovensku a v sousedních státech (např. v České republice a Maďarsku) neumožňuje využívat vlaky delší než přibližně 550 metrů. Nedá se očekávat, že by se tato situace v průběhu nejbližších pěti až sedmi let změnila, přičemž koleje terminálů v mnoha zařízeních, včetně obou terminálů společnosti Metrans, je možné v průběhu jednoho roku až dvou let účinně prodloužit na 750 metrů a zareagovat tak hned, jakmile železniční infrastruktura umožní vlaky s touto délkou používat.

Výstavba a provoz neutrálních terminálů je možná i bez státní podpory

- (60) Společnost Metrans tvrdí, že sama je nejlepším důkazem toho, že trh s intermodálními terminály je pro soukromé investory atraktivní a že tyto terminály jsou komerčně proveditelné. Kromě investic „na zelené louce“ v případě největšího slovenského terminálu v Dunajské Středě uvedla společnost Metrans v roce 2012 do provozu nový terminál v Košicích. Každá taková investice je velmi citlivá z hlediska vývoje právního rámce, jakmile svými investicemi a podporou zasáhne do rozvoje kombinované dopravy stát. Plán Slovenska investovat do výstavby terminálů státní prostředky (společně s neefektivní státní dopravní politikou) již teď odrazuje soukromé investory od dalších investic do vylepšování stávajících terminálů nebo realizace dalších investic „na zelené louce“.

Původním oznámeným opatřením se naruší hospodářská soutěž

- (61) Podle společnosti Metrans provozovatelé veřejných terminálů získají jasnou konkurenční výhodu, protože dostanou dotaci na celkové kapitálové náklady ve výši 85 %. Slovensko nemůže účinně zabránit provozovatelům, aby nenabízeli dumpingové ceny (každé stanovení cen koncesní smlouvou by mohlo být dříve či později napadeno jako neoprávněné závažné omezení). Společnost Metrans nesouhlasí s argumentem Slovenska, že veřejné terminály budou účtovat ceny srovnatelné se stávajícími terminály. Tento krok výrazně ovlivní vnitřní trh (překračující hranice země) (např. širší okolí Bratislavy obsluhované ještě dvěma terminály ve Vídni). Společnost Metrans předložila Komisi sazby, které na požádání předkládá všem potenciálním zákazníkům. Podle těchto sazeb si účtuje výrazně méně, než se předpokládá v rámci tohoto opatření za jednu manipulaci s jakýmkoli druhem jednotky. A konečně, plánovaný terminál v Košicích má být jen jeden kilometr od nového terminálu společnosti Metrans. V okolí Bratislavy, kde se postaví další nový terminál, jsou již dva terminály ve Vídni, dva v Budapešti a jeden v Dunajské Středě.

Výstavbou nových veřejných terminálů se nezvýší objem kombinované dopravy na úkor silniční dopravy

- (62) Jak uvádí společnost Metrans, terminálové služby (manipulace, překládka atd.) představují jen asi 2 % celkových nákladů kombinované dopravy. Asi 40–50 % celkových dopravních nákladů tvoří poplatky za využití železniční infrastruktury. Nové terminály proto přivábí zákazníky, kteří už kombinovanou dopravu využívají. Ke zvýšení objemu kombinované dopravy může přispět jen účinná státní podpora.

Úspory vnějších nákladů

- (63) Úspor vnějších nákladů, na které se Slovensko odvolává, bude dosaženo pouze v případě, že ze silniční na železniční dopravu přejde více dopravců, tedy nejen samotnou výstavbou veřejných terminálů. Společnost Metrans tvrdí, že výstavba terminálů nepovede k výraznému zvýšení objemu kombinované dopravy, takže k těmto úsporám vnějších nákladů nedojde.

Stávající kapacity jsou dostatečné a trh dokáže uspokojit i zvýšenou poptávkou

- (64) Podle společnosti Metrans se v případě stávajících terminálů v současnosti využívá přibližně pouze 50 % jejich skutečné kapacity. Kromě toho celkové objemy zboží přepravovaného na Slovensku za poslední roky neustále klesají. Společnost Metrans dokládá toto tvrzení statistikou nákladní dopravy zboží na Slovensku, která uvádí 203 milionů tun přepraveného zboží v roce 2009, 191 milionů tun v roce 2010 a 179 milionů tun v roce 2011. Hospodářské prognózy, které uvedlo Slovensko na podporu svého tvrzení, že objem dopravy narůstá, jsou proto nesprávné a neaktuální. I kdyby rezervní kapacita nedokázala uspokojit zvýšenou poptávku po kombinované dopravě, tuto poptávku by v každém případě bylo možné uspokojit při poměrně nízkých nákladech v krátké či středně dlouhé době, a to buď vylepšením a rozšířením stávajících kapacit, nebo vybudováním nových kapacit soukromými investory. Společnost Metrans uvádí, že v roce 2010 byl celkový objem všech stávajících intermodálních terminálů na Slovensku 1,9 milionu tun. Plánovaná kapacita nových veřejných terminálů je 1,8 milionu tun ročně, což představuje téměř 100 % stávajícího trhu.
- (65) Společnost Metrans na závěr tvrdí, že při současné hospodářské situaci a situaci na trhu (stávající volné kapacity, neustále klesající objemy přepravovaného zboží, nestabilní dopravní politika) nejsou projekty na vytvoření čtyř veřejných terminálů proveditelné. V důsledku jejich výstavby vzniknou další volné kapacity, které povedou jediné k narušení hospodářské soutěže a vytlačí soukromé provozovatele, kteří potřebují fungovat na úrovni pokrývající nejen jejich variabilní, ale i fixní náklady.

4.6. WIENCONT

- (66) Společnost WienCont je vlastníkem a provozovatelem velkého trimodálního terminálu ve Vídni. Společnost tvrdí, že státní podpora na výstavbu čtyř veřejných intermodálních terminálů na Slovensku není pro rozvoj intermodální dopravy na Slovensku zapotřebí a naruší hospodářskou soutěž víc než jen v minimální míře. Společnost WienCont tvrdí, že podpora 135,5 milionu EUR, která má pokrýt 85 % až 100 % nákladů, vůbec není potřebná, protože sama společnost WienCont dostává už od roku 2006 na provoz a rozšiřování terminálu od města Vídně provozní a investiční dotace ve výši 11,6 milionu EUR, přičemž intenzita této podpory představuje 31 %.
- (67) Společnost WienCont dále vyslovuje pochybnosti o růstu intermodální dopravy, který Slovensko předpokládá, a poukazuje na statistiky, podle nichž dosáhl průmyslový růst na Slovensku v letech 2010 až 2012 pouze 13 %. Dále uvádí nedávnou prognózu společnosti Snizek & Partner (2011), v níž se předpokládá růst dopravy zboží bez doprovodu z 300 000 ITU v roce 2008 na 440 000 ITU v roce 2030. Podle této prognózy dokážou kapacity terminálů společnosti WienCont pokrýt celý tento trh. Rakouské orgány přesto podporují zahajovanou výstavbu dalšího velkého intermodálního terminálu v lokalitě Vienna Inzersdorf.
- (68) Společnost WienCont tvrdí, že výstavba druhého terminálu v této oblasti, tj. v Bratislavě, by oslabila pozici Vídně jako důležitého centra. Společnost dále tvrdí, že výstavba nových terminálů by vedla k přechodu ze silniční na železniční dopravu.
- (69) V letech 2011 a 2012 byla kapacita terminálu společnosti WienCont 250 000 ITU, přičemž v roce 2012 se tu odbavilo 72 541 ITU a v roce 2011 to bylo 71 369 ITU, doprava ze Slovenska v roce 2012 představovala 2 968 ITU a v roce 2011 činila 2 148 ITU, zatímco doprava na Slovensko byla v roce 2012 nulová a v roce 2011 představovala 59 ITU. Sazby za manipulaci za kontejner v terminálu jsou v případě společnosti WienCont porovnatelné se sazbami podle tohoto opatření za kontejner v terminálu a vyšší za využití skladu a za manipulaci s přívěsem.

5. PŘIPOMÍNKY SLOVENSKA K PŘIPOMÍNKÁM ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

- (70) Slovensko poznamenalo, že čtyři ze šesti stran, které projevíly zájem, podpořily poskytnutí podpory na výstavbu veřejných terminálů. Níže jsou uvedeny odpovědi Slovenska na připomínky předložené společnostmi Metrans a WienCont.

5.1. REAKCE NA PŘIPOMÍNKY SPOLEČNOSTI METRANS**Neutralita stávajících terminálů**

- (71) Slovensko opětovně zdůrazňuje, že společnost Metrans není nestranným provozovatelem terminálu, protože sama provozuje dopravní služby. Poukazuje na příspěvky společností Bohemiakombi a Kombiverkehr, které uvádějí možné riziko střetu zájmů se společností Metrans, jež vystupuje jako provozovatel terminálu a zároveň jako provozovatel kombinované dopravy a dopravy z domu do domu. Slovensko též připomíná požadavek vyplývající

z právní úpravy EU, že provozovatel železniční infrastruktury by neměl konkurovat dopravním podnikům, které tuto infrastrukturu využívají. Slovensko opětovně potvrzuje, že dokáže prosadit nestrannost provozovatele, kterého na provoz svých veřejných terminálů vybere. Pokud jde o dopravce, kteří využívají terminály společnosti Metrans, Slovensku není známo, že by některý z nich provozoval pravidelnou trasu kombinované dopravy.

- (72) Co se týče efektivity služeb all-in-one, Slovensko upozorňuje, že pokud dopravní podnik vlastní infrastrukturu, vede to ke vzniku monopolního postavení, proto by vlastník infrastruktury neměl zároveň tuto infrastrukturu jako dopravce využívat. V této souvislosti Slovensko poukazuje na skutečnost, že společnost Metrans má na trhu podíl 55–60 %.
- (73) Slovensko upozorňuje, že na webové stránce společnosti Metrans, na níž společnost údajně propagovala překládkové služby, se nenabízejí služby intermodálního terminálu pro provozovatele intermodální dopravy, ale jen pro lodní společnosti a leasingové firmy.

Kontinentální doprava

- (74) Slovensko tvrdí, že v žádné statistice se neuvádí kontinentální doprava, na kterou se odvolává společnost Metrans. Slovensko nikdy neobdrželo žádné informace, které by dokazovaly, že společnost Metrans vlastní vybavení potřebné k manipulaci s kontinentálními jednotkami ITU. Předpokládá, že společnost Metrans počítá do kontinentální dopravy i námořní kontejnery, které se nakládají mimo Evropu, ale překládají se v jednom z vnitrozemských terminálů.
- (75) Slovensko tvrdí, že statistika UIRR ⁽⁴⁾ vyvrací tvrzení společnosti Metrans o tom, že neexistuje trh pro návěsy a výměnné nástavby.
- (76) Slovensko rovněž vysvětluje, že plánované terminály jsou navrženy tak, aby byly vhodné především pro kontinentální dopravu. Vybavení sloužící na překládání bude umožňovat manipulaci s návěsy a výměnnými nástavbami. Prostor pod jeřáby bude rozvržený tak, aby sloužil speciálně pro kontinentální jednotky ITU: budou tu prostory pro ITU, které se musí překládat pomocí klešťového závěsného rámu, i parkovací místa na šikmé parkování pro návěsy, jež umožní přímou manipulaci za použití nákladních vozidel. Proto na rozdíl od jiných terminálů, které se zaměřují na kontejnery, bude překládka těchto druhů IPJ možná v rámci jednoho kroku. Tím se sníží cena za překládku kontinentálních ITU ve veřejných terminálech.

Soulad stávajících terminálů s dohodou AGTC

- (77) V souladu s prioritami EU v oblasti politiky železniční dopravy investuje Slovensko do infrastruktury, která umožní dopravu vlaky o délce 750 m. Slovensko též zastává názor, že prodloužení terminálu společnosti Metrans v Dunajské Středě nebude možné, protože ho z jedné strany ohraničuje cesta E575 a z druhé strany zahnuté koleje, jimiž je terminál spojen s hlavní železniční sítí.

Výstavba a provoz neutrálních terminálů je možná i bez státní podpory

- (78) Podle Slovenska ekonomické studie vypracované pro veřejné terminály ukazují, že výstavbu a provoz terminálů není možné financovat výhradně z příjmů z činnosti terminálů. Slovensko předpokládá, že společnost Metrans financuje náklady na výstavbu terminálů z příjmů ze své dopravní činnosti.
- (79) Slovensko taktéž navrholo, že bude se společností Metrans při výstavbě veřejných terminálů spolupracovat, ale společnost Metrans nebyla ochotná splnit podmínky, které Slovensko stanovilo v souvislosti s nediskriminačním přístupem.

Naruší se hospodářská soutěž

- (80) Slovensko připomíná, že ve směrnici 2012/34/EU jsou stanoveny zásady určování poplatků za využívání služeb terminálů a rovněž odpovědnost nezávislého železničního regulačního subjektu tyto poplatky v případě stížností posoudit a regulovat.

⁽⁴⁾ Mezinárodní unie společností pro kombinovanou dopravu silnice/železnice: <http://www.uirr.com/en/media-centre/annual-reports/annual-reports/mediacentre/516-annual-report-2011.html>.

- (81) Slovensko připomíná, že podporuje i rozvoj kombinované dopravy soukromými společnostmi, například investovalo do zvýšení kapacity železniční tratě Bratislava–Dunajská Streda, a to v důsledku zvýšení potřeb společnosti Metrans.
- (82) Slovensko upozorňuje, že společnost Metrans označila svůj ceník terminálových služeb za důvěrný, což poukazuje na skutečnost, že tyto ceny nejsou veřejně přístupné.

Výstavba nových veřejných terminálů nepovede ke zvýšení objemu kombinované dopravy na úkor silniční dopravy

- (83) V odpovědi na toto nepodložené tvrzení uvádí Slovensko připomínku společnosti Kombiverkehr, v níž se konstatuje, že kontinentální kombinovaná doprava se bude rozvíjet, jestliže nezávislí provozovatelé terminálů zajistí nediskriminační přístup k službám a pokud sazba za manipulaci nepřesáhne 20–25 EUR za přeloženou jednotku.
- (84) Slovensko dále tvrdí, že podle statistiky UIC ⁽⁵⁾ představuje kontinentální kombinovaná doprava 47,14 % celkové kombinované dopravy. Protože však na Slovensku ještě nedošlo v tak široké míře k přechodu ze silniční na železniční dopravu, je tu stále vysoký potenciál pro kontinentální intermodální dopravu, kterou netvoří jen námořní kontejnery.

Nedoprovázená kombinovaná doprava: TEU 2011

Segment trhu KD	Kontinentální	Námořní	Celkem
	(TEU)		
Domácí KD	3 863 110	7 065 030	10 928 140
Mezinárodní KD	4 678 050	2 510 730	7 188 780
KD celkem	8 541 160	9 575 760	18 116 920

- (85) Slovensko tvrdí, že pokud podle společnosti Metrans náklady na překládku představují 2 % celkových nákladů na dopravu a pokud se podle společnosti Kombiverkehr počáteční náklady na novou kontinentální trasu společnosti vrátí až po roce nebo dvou, je vysoce nepravděpodobné, že by provozovatelé nových tras zavedli nové trasy do míst, kde již nějaká trasa existuje. Slovensko uvádí, že zatímco zákazníci společnosti Metrans jsou zejména lodní společnosti a společnost Metrans přepravuje především námořní kontejnery, nový terminál se bude zaměřovat hlavně na překládku zboží ze silnic na železnici. Bude určen pro jinou skupinu zákazníků a bude nabízet služby na jiných segmentech trhů.

Úspory vnějších nákladů; stávající kapacity jsou dostatečné a trh dokáže uspokojit i zvýšenou poptávku

- (86) Slovensko tvrdí, že pokles přepravovaných objemů na Slovensku je pro odhad potenciálu rozvoje kontinentální dopravy irelevantní, protože důvodem tohoto poklesu je především snížení objemu vnitrostátní dopravy. Slovensko proto přikládá větší význam statistikám (předloženým mezi výše uvedenými dokumenty), které zobrazují nárůst objemů silniční dopravy, protože právě to jsou relevantní objemy, na které je třeba se při přechodu ze silniční na železniční dopravu zaměřit.
- (87) Slovensko předpokládá, že nové terminály budou v budoucnosti představovat jen 16 % kapacity slovenských intermodálních terminálů.
- (88) V reakci na připomínky společnosti Metrans týkající se narušení hospodářské soutěže, nemožnosti přilákat nové objemy ze silniční dopravy a uspokojení zvyšujících se poptávky stávajícími kapacitami Slovensko upozorňuje na příspěvek společnosti Kombiverkehr, která odhaduje, že potenciál kontinentální kombinované dopravy na Slovensko a ze Slovenska je značný. Společnost Kombiverkehr připomíná, že týdenní objem silniční dopravy mezi Německem, Belgií a Nizozemskem na jedné a Slovenskem na druhé straně dosahuje počtu asi 1 000 kamiónů. Společnost Kombiverkehr zvažuje, že by přesunula jen část objemu nákladu v současnosti přepravovaného silniční dopravou, takže by se tím nedotkla žádného z aktuálních zdrojů obratu stávajících terminálů.

⁽⁵⁾ Mezinárodní unie železnic: http://www.uic.org/IMG/pdf/2012_report_on_combined_transport_in_europe.pdf.

5.2. REAKCE NA PŘIPOMÍNKY SPOLEČNOSTI WIENCONT

- (89) Nejprve k tvrzení společnosti WienCont, že použila na rozšíření terminálu podporu s intenzitou pouze 31 %, zatímco Slovensko nabízí při počáteční investici podporu v hodnotě 100 % – Slovensko upozorňuje, že společnost WienCont je z větší části ve vlastnictví veřejné správy. Navíc železniční infrastruktura, kterou využívá, je vlastnictvím správce železniční infrastruktury a půda, na níž terminál stojí, je majetkem města Vídně. Stavební náklady na nové slovenské terminály zahrnují náklady na odkoupení půdy a výstavbu železniční infrastruktury, jakož i náklady na výstavbu zcela nového terminálu. Slovensko připomíná, že celková investice na výstavbu terminálu společnosti WienCont, včetně kolejí a půdy, byla z více než 90 % financována z veřejných zdrojů. Kromě toho je podle Slovenska tato námitka v rozporu s cíli Fondu soudržnosti, jenž je určen na snižování rozdílů mezi členskými státy prostřednictvím dotací v oblasti infrastruktury a ochrany životního prostředí.
- (90) Dále k tvrzení společnosti WienCont, že pokrývá veškerou poptávku v okolí Vídně a bratislavský terminál by ohrozil její obchodní činnost, Slovensko poznamenává, že pouze 4,6 % celkového objemu zboží, který prochází terminálem společnosti WienCont, pochází ze Slovenska. I kdyby společnost WienCont přišla o celý tento objem, o čemž Slovensko pochybuje, neutrpěla by škodu do té míry, aby to bylo důvodem k rozhodnutí nevybudovat moderní trimodální terminál v Bratislavě na Dunaji.

6. NÁSLEDNÁ VÝMĚNA INFORMACÍ MEZI SPOLEČNOSTMI METRANS A WIENCONT A SLOVENSKEM

- (91) Díky následné výměně informací mezi Komisí na jedné straně a Slovenskem a společnostmi Metrans a WienCont na straně druhé se vysvětlily některé nejasnosti v informacích, které tyto strany poskytly.
- (92) I když společnost Metrans není schopna doložit, v jakém rozsahu poskytuje kontinentální kombinovanou dopravu, dokázala, že tento druh dopravy provozuje a její současné objemy kontinentální dopravy nejsou zanedbatelné. Společnost Metrans na kontinentální dopravu používá kontejnery, zejména kontejnery o šířce 45 stop (13,7 m) a cisternové kontejnery. Společnost Metrans také prokázala, že vlastní některá zařízení vhodná pro překládku jednotek intermodální dopravy jiných než kontejnery. Slovensko předložilo Komisi dokumenty se statistickými údaji, které získalo od společnosti Metrans, podle nichž tato společnost nepřepravovala žádné kamióny, výměnné nástavby ani návěsy.
- (93) Aby vyvrátilo argumenty, které předložila společnost Metrans jako důkaz, že neexistuje poptávka po kombinované dopravě jiných jednotek intermodální dopravy (ITU) než kontejnerů, Slovensko uvedlo příklady českého terminálu s neutrálním přístupem v Lovosicích, který byl uveden do provozu v roce 2006 pro pravidelné trasy, na nichž se přepravují zejména kontejnery, a kde množství přepravovaných jednotek ITU mezi roky 2007 a 2012 vzrostlo o 81 % a v roce 2012 tvořily již výměnné nástavby a návěsy 75 % překládek. Dalším příkladem, který Slovensko použilo, je terminál s neutrálním přístupem v lokalitě Wuppertal-Langerfeld, který dnes slouží téměř výhradně na přepravu výměnných nástavb a návěsů. Dokonce i v terminálu společnosti WienCont, jenž je důležitým překladištěm námořních kontejnerů, tvoří 21 % překládek výměnné nástavby.
- (94) Společnost WienCont předložila prezentaci, kterou vypracovala společnost Snizek & Partner a v níž se uvádí, že jestliže se využívá 88 % kapacity terminálu, výrazně se tím snižuje kvalita jeho provozu.
- (95) A konečně, aby se rozptýlily možné obavy týkající se rozsahu možného narušení hospodářské soutěže a prověřily se domněnky týkající se přechodu ze silniční na železniční dopravu, Slovensko souhlasilo, že nejprve vybuduje jen jeden terminál jako pilotní projekt. Slovensko proto omezilo výchozí oznámení na terminál v Žilině–Tepličce. Tento terminál se bude nacházet více než 200 km od terminálů společnosti Metrans v Dunajské Středě a Košicích, jakož i od terminálu společnosti WienCont. Navíc Slovensko informovalo Komisi, že stávající terminál Intrans v Žilině bude v blízké budoucnosti uzavřen. Přezkum tohoto opatření, který provedla Komise, je uveden níže.

7. POSOUZENÍ PODPORY

- (96) Ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU „podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem“.

- (97) Kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU jsou kumulativní. Proto aby bylo možno určit, zda opatření představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, je třeba splnit všechny tyto podmínky. Konkrétně by finanční podpora musela:
- a) být udělena státem nebo ze státních prostředků;
 - b) přinášet výhodu přijímajícím podnikům;
 - c) zvýhodňovat určité podnikatele nebo výrobu určitých druhů výrobků (selektivnost);
 - d) narušovat hospodářskou soutěž nebo hrozit narušením hospodářské soutěže a ovlivňovat obchod mezi členskými státy.
- (98) Podle judikatury Soudního dvora Evropské unie může výstavba a provoz infrastruktury představovat hospodářskou činnost⁽⁶⁾. Vzhledem k tomu, že se oznámené opatření týká investiční podpory pro infrastrukturu využívanou ke komerčním účelům, výstavbu a provoz této infrastruktury je nutno považovat za hospodářskou činnost a na opatření se proto vztahuje čl. 107 odst. 1 SFEU.
- (99) Pokud jde o oznámené opatření, slovenské orgány zajistí výstavbu terminálu a vyberou koncesionáře, který bude odpovídat za jeho provoz. Tato počáteční investice bude dotovaná z Fondu soudržnosti (85 %) a z vlastních zdrojů státu (15 %). Protože prostředky Fondu soudržnosti se převádějí příslušnému vnitrostátnímu orgánu, měly by být k dispozici slovenským orgánům a splňovat kritéria státních zdrojů.
- (100) Výhoda: podle předběžného průzkumu trhu provedeného slovenskými orgány nelze vyloučit, že účast v budoucím výběrovém řízení bude velmi omezená a že výběrové řízení nebude splňovat kritéria veřejné soutěže. Z tohoto důvodu a vzhledem k nedostatečné konkurenci ve výběrovém řízení není možné vyloučit, že provozovatel bude hospodářsky zvýhodněn.
- (101) Selektivnost: protože opatření zvýhodňuje výhradně budoucího provozovatele terminálů, mělo by být považováno za opatření selektivní povahy.
- (102) Narušení hospodářské soutěže a účinek na obchod v EU: pokud podpora poskytnutá členským státem posiluje postavení podniku vzhledem k jiným konkurenčním podnikům v obchodu uvnitř Unie, musí být tyto konkurenční podniky považovány za ovlivněné podporou⁽⁷⁾. Stačí, když je příjemce podpory v konkurenčním postavení vůči ostatním podnikům na trzích otevřených hospodářské soutěži⁽⁸⁾. V tomto případě oznámené opatření posílí postavení nových dopravních terminálů vůči stávajícím terminálům, a proto může potenciálně narušit hospodářskou soutěž, pokud je tento trh otevřený hospodářské soutěži. Tato podpora může proto narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod v Unii.
- (103) S ohledem na uvedená odůvodnění má Komise za to, že opatření představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

7.1. ZÁKONNOST OPATŘENÍ

- (104) Slovenské orgány splnily povinnost v souladu s čl. 108 odst. 3 SFEU a oznámily podporu před jejím poskytnutím. Komise bere na vědomí skutečnost, že podpora bude poskytnuta až po schválení Komisí.

7.2. POSOUZENÍ SLUČITELNOSTI

- (105) Komise dříve posuzovala podporu pro projekty týkající se infrastruktury přímo na základě článku 93 SFEU⁽⁹⁾ a po rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie ve věci *Altmark*⁽¹⁰⁾, v němž bylo vyloučeno přímé uplatňování

⁽⁶⁾ Viz např. věc *Aéroport de Paris*, C-82/01P, Sb. rozh. 2002, s. I-9297 a věc *Freistaat Sachsen a Land Sachsen-Anhalt v. Komise*, T-443/08 a T-445/08, dosud nezveřejněno ve Sb. rozh.

⁽⁷⁾ Viz zejména věc *Philip Morris v. Komise*, 730/79, Sb. rozh. 1980, s. 2671, bod 11; věc *Ferring*, C-53/00, Sb. rozh. 2001, s. I-9067, bod 21 a věc *Itálie v. Komise*, C-372/97, Sb. rozh. 2004, s. I-3679, bod 44.

⁽⁸⁾ Věc *Het Vlaamse Gewest v. Komise*, T-214/95, Sb. rozh. 1998, s. II-717.

⁽⁹⁾ Viz rozhodnutí Komise ze dne 31. ledna 2001 ve věci N 597/2000, Úř. věst. C 102, 31.3.2001, s. 8; rozhodnutí Komise ze dne 14. září 2001 ve věci N 208/2000, Úř. věst. C 315, 4.1.2000, s. 21; rozhodnutí Komise ze dne 15. listopadu 2000 ve věci N 755/1999, Úř. věst. C 71, 3.3.2001, s. 17 a 19; rozhodnutí Komise ze dne 11. listopadu 2001 ve věci N 550/2001, Úř. věst. C 24, 26.1.2002, s. 2.

⁽¹⁰⁾ Věc *Altmark Trans GmbH*, C-280/00, Sb. rozh. 2003, s. I-7747.

článku 93 SFEU, na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU v případě intermodálních terminálů ⁽¹¹⁾. Poté, co nabylo účinnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ⁽¹²⁾, se článek 93 SFEU stal přímo uplatnitelným jako právní základ pro stanovení slučitelnosti podpory v případě pozemní dopravy, na kterou se nevztahuje uvedené nařízení, a zejména v případě podpory na koordinaci dopravy.

- (106) V článku 93 SFEU se stanoví, že podpora, která odpovídá potřebě koordinovat dopravu, je slučitelná se Smlouvami. Pojem „koordinace dopravy“ použitý v uvedeném ustanovení má význam, který přesahuje pouhou potřebu usnadnit rozvoj hospodářské činnosti. Tento pojem zahrnuje zásah orgánů veřejné správy, jehož cílem je usměrnit rozvoj odvětví dopravy ve společném zájmu. Soudní dvůr Evropské unie rozhodl, že tento článek „považuje za slučitelné se Smlouvou podpory na dopravu pouze v přesně vymezených případech, které nejsou na újmu obecným zájmům Společenství“ ⁽¹³⁾.
- (107) Postup liberalizace v odvětví pozemní dopravy v některých ohledech značně omezil potřebu koordinace. V účinně liberalizovaném odvětví může koordinace v zásadě vyplývat z působení tržních sil. Dokonce i po liberalizaci odvětví však může docházet k různým selháním trhu. Tato selhání opodstatňují zásah orgánů veřejné správy v této oblasti.
- (108) Odvětví dopravy se může potýkat s těžkostmi při „koordinaci“ v ekonomickém smyslu, například při propojeních mezi jednotlivými dopravními sítěmi. Komise již z těchto důvodů povolila státní podporu na základě článku 93 SFEU ⁽¹⁴⁾.
- (109) Aby bylo možné nějaké opatření podpory považovat za „odpovídající potřebě“ koordinovat dopravu, musí být nezbytné a přiměřené z hlediska stanoveného cíle. Kromě toho nesmí narušení hospodářské soutěže, které s sebou podpora přináší, poškodit obecné zájmy Unie.
- (110) Komise proto v souladu s běžnou praxí rozhodování považuje podporu za slučitelnou s vnitřním trhem na základě článku 93 SFEU, jestliže jsou splněny tyto podmínky:
- a) podpora přispívá k dosažení cíle společného zájmu;
 - b) podpora je nezbytná;
 - c) podpora je přiměřená;
 - d) přístup k příslušné infrastruktuře je otevřený všem uživatelům na nediskriminačním základě;
 - e) podpora nevede k narušení hospodářské soutěže v rozporu se společným zájmem.
- (111) Komise proto posoudí, zda v daném případě bylo splněno těchto pět kritérií, aby bylo možné podporu považovat za slučitelnou s vnitřním trhem na základě článku 93 SFEU.

7.2.1. Cíl společného zájmu

- (112) Unie již nějaký čas uplatňuje politiku snahy o dosažení vyváženého systému kombinované dopravy a součástí této politiky je podpora konkurenceschopnosti kombinované dopravy ve vztahu k používání silnic. Cílem politiky kombinované dopravy Unie je přechod ze silniční nákladní dopravy na jiné druhy dopravy.
- (113) Nástroje Unie, například směrnice 92/106/EHS ⁽¹⁵⁾, se zaměřují na podporu rozvoje kombinované dopravy. Bílá kniha o dopravní politice ⁽¹⁶⁾ vyzývá k využívání železniční dopravy a jiných druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí, aby se vytvořily konkurenceschopné alternativy k silniční nákladní dopravě.

⁽¹¹⁾ Viz rozhodnutí Komise ze dne 11. února 2009 ve věci N 651/2008 – Combinant – multimodální kontejnerový terminál (EFRO) (Úř. věst. C 60, 14.3.2009, s. 4).

⁽¹²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1).

⁽¹³⁾ Věc Komise v. Belgie, C-156/77, Sb. rozh. 1978, s. 1881, bod 10.

⁽¹⁴⁾ Viz rozhodnutí Komise ze dne 20. července 2010 ve věci N 17/10, *Firmin srl* (Úř. věst. C 278, 15.10.2010, s. 28).

⁽¹⁵⁾ Směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy (Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38).

⁽¹⁶⁾ Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje – KOM(2011) 144, 28.3.2011.

- (114) Politika kombinované dopravy je navíc v souladu se závěry zasedání Evropské rady v Göteborgu v červnu 2001, na němž bylo přijato prohlášení, že opatření, která pomáhají přechodu od silniční dopravy na druhy dopravy šetrnější k životnímu prostředí jsou jádrem politiky udržitelné dopravy.
- (115) Komise si uvědomuje, že zlepšování kombinované dopravy na trzích s otevřeným přístupem, na nichž se dodržují pravidla volné hospodářské soutěže a nabídky a poptávky, je v první řadě úlohou provozovatelů na trhu. K plnému rozvinutí potenciálu kombinované dopravy však může být nezbytné stimulovat ochotu přijmout rizika související s přechodem ze silniční dopravy na jiné druhy dopravy.
- (116) Důraz na multimodální možnosti kromě toho čím dál tím víc odůvodňuje i to, že evropský průmysl si zachovává nebo zvyšuje konkurenceschopnost své evropské výroby do značné míry díky vyspělé logistice, optimalizaci výroby a distribuce a vytvářením hodnoty v rámci procesu. Tyto sofistikované dodavatelské řetězce stále více ohrožuje klesající spolehlivost a rostoucí náklady silniční nákladní dopravy. Logistika kombinované dopravy se proto bude muset stát prvořadým cílem evropského výrobního průmyslu.
- (117) Komise na závěr připomíná nutnost urychlit investice do infrastruktury, zejména do druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí, jež jsou součástí transevropských dopravních sítí (TEN) a vysokorychlostních sítí informačních a komunikačních technologií ⁽¹⁷⁾.
- (118) Výstavbu intermodálních terminálů, které zajišťují rovný přístup všem uživatelům, podporuje několik nástrojů EU. Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU ⁽¹⁸⁾ požaduje vytvoření transevropské dopravní sítě, která musí být pokud možno interoperabilní v rámci různých druhů dopravy a musí podporovat intermodalitu mezi různými druhy dopravy. Projekt společného zájmu má podle tohoto rozhodnutí přispívat k udržitelnému rozvoji dopravy zvyšováním bezpečnosti a snižováním škod na životním prostředí způsobených dopravou, a to zejména podporou přechodu na železniční dopravu, kombinovanou dopravu, vnitrozemské vodní cesty a námořní dopravu. Článek 10 směrnice 91/440/EHS ⁽¹⁹⁾ požaduje, aby členské státy zajistily přístup železničních podniků z jiných členských států k infrastruktuře za stejných podmínek za účelem provozování služeb mezinárodní kombinované nákladní dopravy. Komise navíc ve svém návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě ⁽²⁰⁾ navrhla, aby provozovatelé nákladních terminálů zajistili, aby každý nákladní terminál byl přístupný všem provozovatelům a aby se tento přístup poskytoval na nediskriminačním základě a uplatňovaly se transparentní poplatky.
- (119) Výstavba intermodálního terminálu, k němuž mají všichni uživatelé rovný přístup, tudíž směřuje k naplnění cíle společného zájmu, neboť přispívá ke zlepšení kombinované dopravy a k podpoře přechodu ze silniční dopravy na železniční a vnitrozemskou vodní dopravu a tím i snížení dopravního přetížení, nehodovosti, emisí, hluku a negativního vlivu silniční dopravy na klima. V žádné z připomínek předložených v reakci na rozhodnutí o zahájení řízení se nezpochybňuje, že cíl opatření, jímž je podpora přechodu ze silniční na železniční a vnitrozemskou vodní dopravu, je cílem společného zájmu.
- (120) Pokud jde o navrhovanou výstavbu a provoz terminálu v Žilině–Tepličce, budou podle údajů, které poskytly slovenské orgány, výnosy z hlediska úspor vnějších nákladů více než 15krát vyšší než náklady na výstavbu plánované infrastruktury. Většina celkových očekávaných výnosů ve výši 399 milionů EUR bude navíc dosaženo v rámci EU mimo Slovensko, neboť větší část dopravy mezi Slovenskem a zbytkem EU obvykle probíhá v zahraničí.

(v EUR)

Úspory z hlediska zatížení životního prostředí v průběhu 30 let v případě terminálu v Žilině	
Úspory na přetížení dopravy	107 117 951
Úspory na nehodách	32 175 502
Úspory na emisích	223 748 276

⁽¹⁷⁾ Sdělení „Plán evropské hospodářské obnovy“, KOM(2008) 800 v konečném znění, 26.11.2008.

⁽¹⁸⁾ Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU ze dne 7. července 2010 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, Úř. věst. L 204, 5.8.2010, s. 1.

⁽¹⁹⁾ Směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství (Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25).

⁽²⁰⁾ KOM(2011) 650 v konečném znění (Úř. věst. C 37, 10.2.2012, s. 16).

(v EUR)

Úspory z hlediska zatížení životního prostředí v průběhu 30 let v případě terminálu v Žilině	
Úspory na hluku	7 338 003
Úspory v oblasti klimatu	16 390 770
Úspory celkem	386 770 502
Zdroj: analýza nákladů a výnosů terminálu v Žilině, kterou předložily slovenské orgány	

- (121) Komise proto zastává názor, že výstavba veřejného intermodálního terminálu, v Žilině–Tepličce může vést k naplnění cíle společného zájmu, neboť přispívá ke zlepšení kombinované dopravy a k podpoře přechodu ze silniční dopravy na železniční a vnitrozemskou vodní dopravu a tím i snížení dopravního přetížení, nehodovosti, emisí, hluku a negativního vlivu silniční dopravy na klima.

7.2.2. Nezbytnost a proporcionalita podpory

- (122) V minulosti ⁽²¹⁾ Komise schválila investiční podporu na intermodální terminály s intenzitou podpory 50 %. Nedávno, když členské státy prokázaly hospodářskou potřebu vyšší intenzity podpory, byla Komise ochotna tyto vyšší intenzity podpory v řádně odůvodněných případech schválit ⁽²²⁾.
- (123) V tomto případě slovenské orgány oznámily opatření, v němž se předpokládá intenzita podpory nejméně 85 % ve prospěch budoucího držitele koncese. Tento projekt se liší od soukromých terminálů společnosti Metrans, které společnost vybudovala bez státní podpory Slovenska, a od nedalekého terminálu společnosti WienCont (ve vlastnictví města Vídně), který od roku 2006 obdržel podporu s průměrnou intenzitou 31 % na nákup dodatečného vybavení. V druhém případě však nešlo o počáteční investici do nového terminálu vybudovaného od základů, jako je tomu v případě terminálu v Žilině–Tepličce. Společnost WienCont kromě toho využívá koleje správce infrastruktury a pozemky města Vídně a za pronájem platí částku, která se nemusí rovnat nákladům potřebným na odkoupení tohoto vybavení.
- (124) V každém případě, protože intenzita podpory pro Slovensko je v tomto případě vyšší než 50 %, Komise musí zvážit, zda je možné tuto vysokou intenzitu podpory výjimečně považovat za slučitelnou s vnitřním trhem.
- (125) Pokud jde o nezbytnost podpory, v analýze nákladů a výnosů, kterou předložily slovenské orgány, se v případě plánovaného dopravního terminálu v Žilině–Tepličce bez veřejné podpory předpokládá negativní vnitřní míra návratnosti. Při zohlednění celkové počáteční investice včetně nákladů na odkoupení půdy odpovídá schodek financování projektu při diskontní sazbě 5 % počáteční investici 25,04 milionu EUR. Diskontní sazba 5 % je srovnatelná s návratností dlouhodobého veřejného dluhu na Slovensku ⁽²³⁾.
- (126) V následující tabulce jsou zahrnuty investiční náklady, provozní náklady, očekávaná návratnost investice a výše podpory plánované pro výstavbu terminálu v Žilině a vypočítané v rámci analýzy nákladů a výnosů předložené slovenskými orgány.

⁽²¹⁾ Viz rozhodnutí Komise ze dne 31. ledna 2001 ve věci N 597/2000, Nizozemsko – *Subsidieregeling voor bijzondere bedrijfsaansluitingen op vaarwegen*, rozhodnutí Komise ze dne 14. září 2001 ve věci N 208/2000, Nizozemsko – *SOIT*, rozhodnutí Komise ze dne 15. listopadu 2000 ve věci N 755/1999, Itálie – *Bolzano* a rozhodnutí Komise ze dne 20. prosince 2010 ve věci N 490/2010, Belgie – *Verlenging van steunregeling N 550/2001 inzake publiek-private samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties langs de waterwegen in het Vlaams Gewest*.

⁽²²⁾ Viz rozhodnutí Komise ze dne 20. prosince 2011 ve věci SA.33434, Francie – *Aide au financement d'un chantier multimodal sur le Grand port maritime du Havre*, rozhodnutí Komise ze dne 23. listopadu 2011 ve věci SA.33486, Německo – *Förderprogramm Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr* (dosud nezveřejněno) a rozhodnutí Komise ze dne 17. října 2012 ve věci SA.34501, Německo – *Ausbau des Binnenhafens Königs Wusterhausen/Wildau*.

⁽²³⁾ V září 2012 činil úrok z dlouhodobého veřejného dluhu na Slovensku 4,2 %, viz údaje ECB, <http://www.ecb.int/stats/money/long/html/index.en.html>.

v milionech EUR

Terminál	Investiční náklady	Provozní náklady	Celkové náklady	Příjmy	Státní podpora	Očekávaný zisk	Čistá současná hodnota po státní podpoře (5%)
Žilina	25,04	24,81	49,85	24,81	25,04	0	0,00

Zdroj: slovenské orgány, analýza nákladů a výnosů

- (127) Protože se počáteční investice omezuje na schodek financování projektu, Komise dospěla k názoru, že tato podpora je nezbytná na zajištění výstavby terminálu intermodální dopravy a rozvoj kombinované dopravy na Slovensku. Komise se rovněž domnívá, že tato podpora bude omezena na minimální nezbytnou míru, protože je větší než schodek financování, a proto je přiměřená na dosažení cíle společného zájmu zajistit přechod ze silniční na železniční dopravu.

7.2.3. Přístup k příslušné infrastruktuře je otevřený všem uživatelům na nediskriminačním základě

- (128) Účelem opatření je vybudovat veřejně přístupné terminály intermodální dopravy zaměřené na kontinentální kombinovanou dopravu, především návěsů a výměnných nástaveb, s cílem podpořit přechod ze silniční na železniční dopravu. Za tímto účelem terminály budou:

- a) provozované společnostmi nezávislými na všech společnostech využívajících terminál;
- b) umožňovat volný přístup;
- c) mít nediskriminační a transparentní podmínky.

- (129) Aby bylo možné zabezpečit nediskriminační přístup k terminálům a zabránit střetu zájmů mezi vybraným provozovatelem terminálu a dopravními podniky, bude provozovatel terminálů nezávislý na dopravních podnicích.

- (130) Slovenská republika navíc zůstane vlastníkem terminálů a v každé koncesní smlouvě uvede podmínku pro provozovatele terminálů, že musí zaručit volný přístup všem uživatelům, včetně všech dopravců a provozovatelů terminálů intermodální dopravy, na nediskriminačním základě. V případě, že provozovatel tuto podmínku koncesní smlouvy nesplní, stát bude mít pravomoc koncesi odebrat a znovu na ni vyhlásit veřejnou soutěž.

- (131) Přístup k příslušné infrastruktuře bude proto otevřený pro všechny uživatele na nediskriminačním základě.

7.2.4. Podpora nevede k narušení hospodářské soutěže v rozporu se společným zájmem

- (132) Původní oznámené opatření by ovlivnilo služby intermodálních terminálů ve Slovenské republice, které přitahují i přeshraniční poptávku z Rakouska, České republiky, Maďarska a v menší míře i z Polska. Aby se předešlo riziku narušení hospodářské soutěže uvedenému v rozhodnutí o zahájení řízení a aby potvrdily svůj předpoklad o vlivu terminálu na přesun dopravy zboží ze silnic na železnice, slovenské orgány se zavázaly, že omezí projekt pouze na výstavbu jen jednoho pilotního terminálu v Žilině–Tepličce. Tento terminál se bude nacházet více než 200 km od současných terminálů společností Metrans a WienCont. Jeho zachytňné oblasti se proto nebudou překrývat s oblastmi společností Metrans a WienCont. Tím se omezí vliv opatření na hospodářskou soutěž ⁽²⁴⁾.

⁽²⁴⁾ V rozhodnutí Komise ze dne 9. listopadu 2011 ve věci SA.32632 (2011/N) ETGE, Úř. věst. C 82, 21.3.2012, s. 2. v bodu 15 Komise odkazuje na poloměr atrakčního obvodu v délce 35 km v oblasti s vysokou hustotou terminálů (belgicko-nizozemské hranice). Slovenské orgány počítají se zachytňnou oblastí o velikosti 100 km. V okolí Prahy funguje najednou celkem 7 terminálů s poloměrem atrakčního obvodu 70 km: 2 velké terminály v Praze, 2 v Mělníku (40 km) a 3 v Lovosicích (70 km).

- (133) Podle slovenských orgánů se však v Žilině nachází provizorní terminál, který patří společnosti Intrans. Na rozdíl od plánovaného terminálu je však tento terminál malý a situovaný v centru města. V tomto terminálu je navíc z nakládací rampy dostupná jen jedna kolej dlouhá 400 m a její další prodloužení není možné. Terminál je zaměřený na námořní kontejnery a nedisponuje žádnými portálovými jeřáby ani vybavením na překládku výměnných nástaveb a návěsů. Z důvodu urbanistického rozvoje bude stávající žilinský terminál v každém případě v dohledné budoucnosti uzavřen.
- (134) Slovenské orgány potvrdily, že manipulační poplatky ve veřejných terminálech budou odpovídat manipulačním poplatkům v terminálech intermodální dopravy působících na trhu. Podle průzkumu provedeného slovenskými orgány se výše poplatků účtovaných terminály v EU za manipulaci na jednotku pohybuje mezi 16,30 EUR a 56 EUR, přičemž průměrná sazba je 30 EUR. Analýza nákladů a výnosů předložená slovenskými orgány byla vypracována za předpokladu, že budoucí manipulační poplatky za jednotku pro všechny čtyři veřejné terminály budou 28 až 29 EUR. Poplatky ve veřejném terminálu v Žilině–Tepličce se proto stanoví tak, aby byla zachována konkurenceschopnost železniční dopravy v porovnání s odvětvím silniční dopravy. Zvýšení poplatků by znamenalo, že provozovatel veřejných terminálů by nebyl schopen přilákat dostatek nákladu z odvětví silniční dopravy na pokrytí provozních nákladů.
- (135) Komise proto dospěla k názoru, že daná vzdálenost nenaruší hospodářskou soutěž v takovém rozsahu, aby to bylo v rozporu se společným zájmem.

8. ZÁVĚR

- (136) Vzhledem k uvedeným skutečnostem Komise dospěla k závěru, že všechny podmínky byly splněny a že investiční podpora ve výši 25,04 milionu EUR pro terminál v Žilině–Tepličce je slučitelná s vnitřním trhem.
- (137) Vzhledem k původnímu záměru Slovenska vybudovat čtyři veřejné intermodální terminály Komise požaduje, aby terminál vybudovaný na základě aktuálně oznámeného pilotního projektu byl monitorován. Toto monitorování umožní Komisi přijmout odůvodněnější rozhodnutí o nezbytnosti podpory a jejím účinku na hospodářskou soutěž v případě, že se Slovensko v budoucnosti rozhodne oznámit podporu v souvislosti s ostatními třemi plánovanými terminály,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Státní podpora, kterou se Slovenská republika chystá poskytnout v rámci výstavby terminálu v Žilině–Tepličce formou počáteční investiční podpory ve výši 25,04 milionu EUR je slučitelná s vnitřním trhem ve smyslu článku 93 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Na základě toho se poskytnutí této podpory ve výši 25,04 milionu EUR schvaluje.

Článek 2

Slovenská republika poskytne po třech letech tyto informace:

- celkový objem intermodální dopravy, objem kontinentální dopravy a objem kontinentální dopravy využívající jiné prostředky než kontejnery ISO na Slovensku a v terminálu v Žilině–Tepličce;
- ceny účtované v terminálu v Žilině–Tepličce;
- zda klienti nových terminálů předtím využívali stávající terminály a pokud ano, důvody, které je vedly ke změně terminálu.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Slovenské republice.

V Bruselu dne 17. července 2013.

Za Komisi
Joaquin ALMUNIA
místopředseda
