

# Diario Oficial

## de la Unión Europea

L 238



Edición  
en lengua española

Legislación

57º año

9 de agosto de 2014

### Sumario

#### II Actos no legislativos

##### REGLAMENTOS

- ★ **Reglamento (UE) nº 865/2014 de la Comisión, de 8 de agosto de 2014, por el que se corrige la versión española del Reglamento (UE) nº 10/2011, sobre materiales y objetos plásticos destinados a entrar en contacto con alimentos** <sup>(1)</sup> ..... 1
- ★ **Reglamento (UE) nº 866/2014 de la Comisión, de 8 de agosto de 2014, por el que se modifican los anexos III, V y VI del Reglamento (CE) nº 1223/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los productos cosméticos** <sup>(1)</sup> ..... 3
- Reglamento de Ejecución (UE) nº 867/2014 de la Comisión, de 8 de agosto de 2014, por el que se establecen valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas ..... 8

##### DECISIONES

2014/524/UE:

- ★ **Decisión de la Comisión, de 17 de julio de 2013, relativa a la medida/régimen de ayudas/ayuda estatal SA.34369 (13/C) (ex 12/N) — Construcción y explotación de terminales públicas de transporte intermodal que la República Eslovaca tiene previsto ejecutar** [notificada con el número C(2013) 4423] <sup>(1)</sup> ..... 11

<sup>(1)</sup> Texto pertinente a efectos del EEE

ES

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres finos son actos de gestión corriente, adoptados en el marco de la política agraria, y que tienen generalmente un período de validez limitado.

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres gruesos y precedidos de un asterisco son todos los demás actos.



## II

*(Actos no legislativos)*

## REGLAMENTOS

## REGLAMENTO (UE) N° 865/2014 DE LA COMISIÓN

de 8 de agosto de 2014

**por el que se corrige la versión española del Reglamento (UE) n° 10/2011, sobre materiales y objetos plásticos destinados a entrar en contacto con alimentos****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 1935/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de octubre de 2004, sobre los materiales y objetos destinados a entrar en contacto con alimentos y por el que se derogan las Directivas 80/590/CEE y 89/109/CEE <sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 5, apartado 1, letras a), c), d), e), f), h), i) y j),

Considerando lo siguiente:

- (1) Hay un error en la versión española del Reglamento (UE) n° 10/2011 de la Comisión, de 14 de enero de 2011, sobre materiales y objetos plásticos destinados a entrar en contacto con alimentos <sup>(2)</sup>. Por ello es necesario corregir la versión española. Esta corrección no afecta a las demás versiones lingüísticas.
- (2) Procede, por tanto, corregir el Reglamento (UE) n° 10/2011 en consecuencia.
- (3) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité Permanente de la Cadena Alimentaria y de Sanidad Animal, y ni el Parlamento Europeo ni el Consejo se han opuesto a ellas.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

En el anexo III, punto 3, cuadro 2, número de referencia 08.10, la columna 2 se sustituye por el texto siguiente:

«Extractos concentrados con un grado alcohólico igual o superior al 6 % vol».

<sup>(1)</sup> DO L 338 de 13.11.2004, p. 4.<sup>(2)</sup> DO L 12 de 15.1.2011, p. 1.

*Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 1 de mayo de 2011.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro de conformidad con los Tratados.

Hecho en Bruselas, el 8 de agosto de 2014.

*Por la Comisión*

*El Presidente*

José Manuel BARROSO

---

**REGLAMENTO (UE) N° 866/2014 DE LA COMISIÓN****de 8 de agosto de 2014****por el que se modifican los anexos III, V y VI del Reglamento (CE) n° 1223/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los productos cosméticos****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 1223/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, sobre los productos cosméticos <sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 31, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) Las sustancias identificadas por las denominaciones bromuro y cloruro de alquil ( $C_{12-22}$ ) trimetil amonio están reguladas como conservantes en la entrada 44 del anexo V del Reglamento (CE) n° 1223/2009 con una concentración máxima del 0,1 %.
- (2) El Comité Científico de los Productos de Consumo (CCPC), sustituido posteriormente por el Comité Científico de Seguridad de los Consumidores (CCSC) con arreglo a la Decisión 2008/721/CE de la Comisión <sup>(2)</sup>, evaluó en 2005, 2007 y 2009 la seguridad del cloruro de alquil ( $C_{16}$ ,  $C_{18}$ ,  $C_{22}$ ) trimetil amonio (cetrimonium chloride, steartrimonium chloride y behentrimonium chloride) con otros usos que el de conservante.
- (3) En su dictamen de 8 de diciembre de 2009 <sup>(3)</sup>, el CCSC concluyó que, aparte del hecho de que las formulaciones de derivados de amonio cuaternario pueden ser irritantes cutáneos, especialmente cuando se utilizan combinaciones de los compuestos en cuestión, el uso de cetrimonium chloride, steartrimonium chloride y behentrimonium chloride no plantea ningún riesgo para la salud del consumidor en concentraciones por debajo de determinados límites que se indican explícitamente en el dictamen del CCSC.
- (4) A fin de tener en cuenta el potencial de irritación cutánea de las combinaciones de derivados de amonio cuaternario mencionadas anteriormente, la Comisión considera que, aunque se permite utilizar estas sustancias en concentraciones superiores para usos distintos del de conservantes, las sumas de estas sustancias deben limitarse a la concentración máxima indicada por el CCSC con respecto a cada sustancia.
- (5) Las concentraciones máximas indicadas por el CCSC como seguras para las cremas faciales que no se aclaran deben aplicarse a todos los productos faciales que no se aclaran, pues no hay razón para limitar la autorización de esas sustancias únicamente a las cremas faciales que no se aclaran.
- (6) Por consiguiente, procede añadir nuevas entradas en el anexo III del Reglamento (CE) n° 1223/2009 para plasmar las consideraciones expuestas, y la entrada 44 del anexo V debe hacer referencia a las nuevas entradas del anexo III, de manera que estos anexos se adapten al progreso científico y técnico.
- (7) El CCSC evaluó la seguridad de la mezcla de citric acid (y) silver citrate. En su dictamen de 13 de octubre de 2009 <sup>(4)</sup>, declaraba que, sobre la base de los datos facilitados, el uso de esa mezcla como conservante en productos cosméticos, con una concentración de hasta el 0,2 % (correspondiente a una concentración de plata del 0,0024 %), no supone ningún riesgo para la salud del consumidor. El Comité precisaba que la sustancia es segura si se utiliza con la misma concentración máxima en desodorantes y antitranspirantes, como conservante o como ingrediente activo. Sin embargo, excluía explícitamente su uso en productos bucales y productos para los ojos, ya que solo se había evaluado la exposición cutánea.
- (8) Procede añadir una nueva entrada en el anexo V del Reglamento (CE) n° 1223/2009 para plasmar las consideraciones expuestas y adaptar dicho anexo al progreso técnico y científico.

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

- (9) El CCSC evaluó la tris-biphenyl triazine, que es un filtro de rayos UV y un nanomaterial. En su dictamen de 20 de septiembre de 2011 <sup>(1)</sup>, concluía que la exposición cutánea a las formulaciones que contienen tris-biphenyl triazine con una granulometría media (granulometría primaria mediana) de 81 nm ocasiona un bajo grado de absorción de esa sustancia. También la exposición oral produce un bajo grado de absorción de tris-biphenyl triazine. No se observan efectos sistémicos tras la exposición oral o cutánea a un máximo de 500 mg/kg de peso corporal/día. Los datos analizados por el CCSC permiten concluir que el uso de tris-biphenyl triazine con una concentración del 10 %, también en forma de nanomaterial, como filtro de rayos UV en productos cosméticos puede considerarse seguro en aplicación cutánea.
- (10) Sin embargo, el CCSC aclaraba que, al realizar la evaluación de los riesgos, hubo demasiada incertidumbre para extraer una conclusión acerca del uso seguro de tris-biphenyl triazine en aerosoles con una concentración del 10 %, debido a la preocupación por una posible exposición por inhalación. Por tanto, el CCSC concluyó que no pueden recomendarse los aerosoles que contienen tris-biphenyl triazine hasta que no se facilite información adicional sobre la seguridad después de una inhalación reiterada.
- (11) A la luz del dictamen del CCSC, y teniendo en cuenta que el uso de nanomateriales puede mejorar la eficiencia de los filtros UV, procede modificar el anexo VI del Reglamento (CE) n° 1223/2009 para adaptarlo al progreso científico y técnico.
- (12) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité Permanente de Productos Cosméticos.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### *Artículo 1*

Los anexos III, V y VI del Reglamento (CE) n° 1223/2009 quedan modificados con arreglo a lo dispuesto en el anexo del presente Reglamento.

#### *Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 8 de agosto de 2014.

*Por la Comisión*

*El Presidente*

José Manuel BARROSO

---

<sup>(1)</sup> SCCS/1429/11, revisión de 13 y 14 de diciembre de 2011, [http://ec.europa.eu/health/scientific\\_committees/consumer\\_safety/docs/sccs\\_o\\_070.pdf](http://ec.europa.eu/health/scientific_committees/consumer_safety/docs/sccs_o_070.pdf)

Los anexos III, V y VI del Reglamento (CE) nº 1223/2009 quedan modificados como sigue:

1) En el anexo III se añaden las entradas 265 y 266 siguientes:

| Identificación de las sustancias |                                                   |                                                      |            |           | Restricciones                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                      | Texto de las condiciones de empleo y advertencias |
|----------------------------------|---------------------------------------------------|------------------------------------------------------|------------|-----------|---------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| Número de referencia             | Nombre químico/DCI                                | Nombre común del ingrediente recogido en el glosario | Número CAS | Número CE | Tipo de producto, partes del cuerpo         | Concentración máxima en el producto preparado para el uso                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Otras restricciones                                                                                                                                                  |                                                   |
| a                                | b                                                 | c                                                    | d          | e         | f                                           | g                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | h                                                                                                                                                                    | i                                                 |
| «265                             | Cloruro de alquil C <sub>16</sub> trimetil amonio | Cetrimonium chloride <sup>(1)</sup>                  | 112-02-7   | 203-928-6 | a) Productos para el pelo que se aclaran    | a) 2,5 %, aplicable a las concentraciones individuales o a la suma de las concentraciones individuales de cetrimonium chloride y steartrimonium chloride                                                                                                                                                                                            | Con otros fines que no sean la inhibición del crecimiento de microorganismos en el producto. La presentación del producto debe poner en evidencia estos otros fines. |                                                   |
|                                  | Cloruro de alquil C <sub>18</sub> trimetil amonio | Steartrimonium chloride <sup>(1)</sup>               | 112-03-8   | 203-929-1 | b) Productos para el pelo que no se aclaran | b) 1,0 %, aplicable a las concentraciones individuales o a la suma de las concentraciones individuales de cetrimonium chloride y steartrimonium chloride                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                      |                                                   |
|                                  |                                                   |                                                      |            |           | c) Productos faciales que no se aclaran     | c) 0,5 %, aplicable a las concentraciones individuales o a la suma de las concentraciones individuales de cetrimonium chloride y steartrimonium chloride                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                      |                                                   |
| 266                              | Cloruro de alquil C <sub>22</sub> trimetil amonio | Behentrimonium chloride <sup>(1)</sup>               | 17301-53-0 | 241-327-0 | a) Productos para el pelo que se aclaran    | a) 5,0 %, aplicable a la concentración individual de behentrimonium chloride o a la suma de las concentraciones individuales de cetrimonium chloride, steartrimonium chloride y behentrimonium chloride, respetando la concentración máxima correspondiente a la suma de cetrimonium chloride y steartrimonium chloride indicada en la entrada 265. | Con otros fines que no sean la inhibición del crecimiento de microorganismos en el producto. La presentación del producto debe poner en evidencia estos otros fines. |                                                   |
|                                  |                                                   |                                                      |            |           | b) Productos para el pelo que no se aclaran | b) 3,0 %, aplicable a la concentración individual de behentrimonium chloride o a la suma de las concentraciones individuales de cetrimonium chloride, steartrimonium chloride y behentrimonium chloride, respetando la concentración máxima correspondiente a la suma de cetrimonium chloride y steartrimonium chloride indicada en la entrada 265. |                                                                                                                                                                      |                                                   |

| Identificación de las sustancias |                    |                                                      |            |           | Restricciones                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                     |                                                   |
|----------------------------------|--------------------|------------------------------------------------------|------------|-----------|-----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------------------------------------|
| Número de referencia             | Nombre químico/DCI | Nombre común del ingrediente recogido en el glosario | Número CAS | Número CE | Tipo de producto, partes del cuerpo     | Concentración máxima en el producto preparado para el uso                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Otras restricciones | Texto de las condiciones de empleo y advertencias |
| a                                | b                  | c                                                    | d          | e         | f                                       | g                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | h                   | i                                                 |
|                                  |                    |                                                      |            |           | c) Productos faciales que no se aclaran | c) 3,0 %, aplicable a la concentración individual de behentrimonium chloride o a la suma de las concentraciones individuales de cetrimonium chloride, steartrimonium chloride y behentrimonium chloride, respetando la concentración máxima correspondiente a la suma de cetrimonium chloride y steartrimonium chloride indicada en la entrada 265. |                     |                                                   |

(<sup>1</sup>) Como conservante, véase el anexo V, nº 44.».

2) El anexo V queda modificado como sigue:

a) la entrada 44 se sustituye por el texto siguiente:

| Identificación de las sustancias |                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                           |                                                                                               | Restricciones                       |                                                           |                     |                                                   |
|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------|---------------------|---------------------------------------------------|
| Número de referencia             | Nombre químico/DCI                                                | Nombre común del ingrediente recogido en el glosario                                                                                                                                                                                   | Número CAS                                                                                | Número CE                                                                                     | Tipo de producto, partes del cuerpo | Concentración máxima en el producto preparado para el uso | Otras restricciones | Texto de las condiciones de empleo y advertencias |
| a                                | b                                                                 | c                                                                                                                                                                                                                                      | d                                                                                         | e                                                                                             | f                                   | g                                                         | h                   | i                                                 |
| «44                              | Bromuro y cloruro de alquil (C <sub>12-22</sub> ) trimetil amonio | Behentrimonium chloride ( <sup>1</sup> )<br>cetrimonium bromide,<br>cetrimonium chloride ( <sup>2</sup> ),<br>laurtrimonium bromide,<br>laurtrimonium chloride,<br>steartrimonium bromide,<br>steartrimonium chloride ( <sup>2</sup> ) | 17301-53-0,<br>57-09-0,<br>112-02-7,<br>1119-94-4,<br>112-00-5,<br>1120-02-1,<br>112-03-8 | 241-327-0,<br>200-311-3,<br>203-928-6,<br>214-290-3,<br>203-927-0,<br>214-294-5,<br>203-929-1 |                                     | 0,1 %                                                     |                     |                                                   |

(<sup>1</sup>) Con usos distintos del uso como conservante, véase el anexo III, nº 266.

(<sup>2</sup>) Con usos distintos del uso como conservante, véase el anexo III, nº 265.».

b) se añade la entrada 59:

| Identificación de las sustancias |                                                                                                                                           |                                                      |            |           | Restricciones                       |                                                           |                                                                  |                                                   |
|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|------------|-----------|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| Número de referencia             | Nombre químico/DCI                                                                                                                        | Nombre común del ingrediente recogido en el glosario | Número CAS | Número CE | Tipo de producto, partes del cuerpo | Concentración máxima en el producto preparado para el uso | Otras restricciones                                              | Texto de las condiciones de empleo y advertencias |
| a                                | b                                                                                                                                         | c                                                    | d          | e         | f                                   | g                                                         | h                                                                | i                                                 |
| «59                              | Ácido 1,2,3-propanotricarboxílico, 2-hidroxi-, monohidrato y ácido 1,2,3-propanotricarboxílico, 2-hidroxi-, sal de plata(1+), monohidrato | Citric acid (y) silver citrate                       | —          | 460-890-5 |                                     | 0,2 %, correspondiente a un 0,0024 % de plata             | No utilizar en productos bucales ni en productos para los ojos.» |                                                   |

3) En el anexo VI se añade la entrada 29:

| Identificación de las sustancias |                                                                            |                                                         |            |           | Condiciones                         |                                                           |                                                                                                                                                                                                            |                                                |
|----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|------------|-----------|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| Número de referencia             | Nombre químico/DCI                                                         | Nombre común del ingrediente recogido en el glosario    | Número CAS | Número CE | Tipo de producto, partes del cuerpo | Concentración máxima en el producto preparado para el uso | Otras condiciones                                                                                                                                                                                          | Texto de las condiciones de uso y advertencias |
| a                                | b                                                                          | c                                                       | d          | e         | f                                   | g                                                         | h                                                                                                                                                                                                          | i                                              |
| «29                              | 1,3,5-Triacina, 2,4,6-tris [1,1'-bifenil]-4-il-, también como nanomaterial | Tris-biphenyl triazine<br>Tris-biphenyl triazine (nano) | 31274-51-8 | —         |                                     | 10 %                                                      | No utilizar en aerosoles.<br><br>Solo están permitidos nanomateriales que tengan las características siguientes:<br>— granulometría primaria mediana > 80 nm;<br>— pureza ≥ 98 %;<br>— sin revestimiento.» |                                                |

**REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) N° 867/2014 DE LA COMISIÓN****de 8 de agosto de 2014****por el que se establecen valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 1234/2007 del Consejo, de 22 de octubre de 2007, por el que se crea una organización común de mercados agrícolas y se establecen disposiciones específicas para determinados productos agrícolas (Reglamento único para las OCM) <sup>(1)</sup>,Visto el Reglamento de Ejecución (UE) n° 543/2011 de la Comisión, de 7 de junio de 2011, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n° 1234/2007 del Consejo en los sectores de las frutas y hortalizas y de las frutas y hortalizas transformadas <sup>(2)</sup>, y, en particular, su artículo 136, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento de Ejecución (UE) n° 543/2011 establece, en aplicación de los resultados de las negociaciones comerciales multilaterales de la Ronda Uruguay, los criterios para que la Comisión fije los valores de importación a tanto alzado de terceros países correspondientes a los productos y períodos que figuran en el anexo XVI, parte A, de dicho Reglamento.
- (2) De acuerdo con el artículo 136, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) n° 543/2011, el valor de importación a tanto alzado se calcula cada día hábil teniendo en cuenta datos que varían diariamente. Por lo tanto, el presente Reglamento debe entrar en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

En el anexo del presente Reglamento quedan fijados los valores de importación a tanto alzado a que se refiere el artículo 136 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 543/2011.

*Artículo 2*El presente Reglamento entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 8 de agosto de 2014.

*Por la Comisión,*  
*en nombre del Presidente,*  
Jerzy PLEWA  
*Director General de Agricultura y Desarrollo Rural*

---

<sup>(1)</sup> DO L 299 de 16.11.2007, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO L 157 de 15.6.2011, p. 1.

## ANEXO

**Valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas**

| (EUR/100 kg) |                                   |                                     |
|--------------|-----------------------------------|-------------------------------------|
| Código NC    | Código tercer país <sup>(1)</sup> | Valor de importación a tanto alzado |
| 0707 00 05   | TR                                | 81,4                                |
|              | ZZ                                | 81,4                                |
| 0709 93 10   | TR                                | 88,2                                |
|              | ZZ                                | 88,2                                |
| 0805 50 10   | AR                                | 143,2                               |
|              | CL                                | 76,2                                |
|              | TR                                | 160,1                               |
|              | UY                                | 136,4                               |
|              | ZA                                | 143,2                               |
| 0806 10 10   | ZZ                                | 131,8                               |
|              | BR                                | 180,1                               |
|              | CL                                | 187,7                               |
|              | EG                                | 177,2                               |
|              | MA                                | 171,9                               |
|              | MX                                | 247,7                               |
|              | TR                                | 156,1                               |
|              | ZZ                                | 186,8                               |
|              | AR                                | 144,3                               |
|              | BR                                | 123,7                               |
| 0808 10 80   | CL                                | 100,6                               |
|              | CN                                | 121,3                               |
|              | NZ                                | 126,3                               |
|              | US                                | 142,8                               |
|              | ZA                                | 113,5                               |
|              | ZZ                                | 124,6                               |
|              | AR                                | 211,9                               |
|              | CL                                | 71,9                                |
| 0808 30 90   | TR                                | 154,0                               |
|              | ZA                                | 91,2                                |
|              | ZZ                                | 132,3                               |
| 0809 29 00   | CA                                | 324,1                               |
|              | CH                                | 388,4                               |
|              | TR                                | 384,5                               |
|              | US                                | 759,4                               |
|              | ZZ                                | 464,1                               |

| (EUR/100 kg) |                                   |                                     |
|--------------|-----------------------------------|-------------------------------------|
| Código NC    | Código tercer país <sup>(1)</sup> | Valor de importación a tanto alzado |
| 0809 30      | MK                                | 64,5                                |
|              | TR                                | 138,7                               |
| 0809 40 05   | ZZ                                | 101,6                               |
|              | BA                                | 47,2                                |
|              | MK                                | 78,6                                |
|              | TR                                | 127,6                               |
|              | ZA                                | 206,8                               |
|              | ZZ                                | 115,1                               |

<sup>(1)</sup> Nomenclatura de países fijada por el Reglamento (CE) n° 1833/2006 de la Comisión (DO L 354 de 14.12.2006, p. 19). El código «ZZ» significa «otros orígenes».

# DECISIONES

## DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 17 de julio de 2013

**relativa a la medida/régimen de ayudas/ayuda estatal SA.34369 (13/C) (ex 12/N) — Construcción y explotación de terminales públicas de transporte intermodal que la República Eslovaca tiene previsto ejecutar**

*[notificada con el número C(2013) 4423]*

**(El texto en lengua eslovaca es el único auténtico)**

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2014/524/UE)

LA COMISIÓN EUROPEA

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 108, apartado 2, párrafo primero,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, su artículo 62, apartado 1, letra a),

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones, de conformidad con los citados artículos <sup>(1)</sup>, y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

### 1. PROCEDIMIENTO

- (1) Por correo electrónico de 6 de abril de 2011, la Comisión recibió una denuncia de METRANS/Danubia, a.s. («Metrans») relativa a la supuesta ayuda estatal concedida para la construcción de terminales públicas de transporte intermodal (en lo sucesivo, «la denuncia»). La Comisión recibió información adicional de Metrans por correo electrónico de 9 de junio de 2011. La denuncia se registró como asunto SA.32828.
- (2) Por carta de 6 de octubre de 2011, la Comisión transmitió la denuncia a Eslovaquia con una solicitud de información a la que Eslovaquia respondió por carta de 6 de diciembre de 2011, en la que declaraba que la medida en cuestión estaba todavía en fase preparatoria y aún no se había concedido financiación alguna. La Comisión informó a Metrans de esta respuesta por carta de 12 de diciembre de 2011, en la que afirmaba, con carácter preliminar, que la medida no constituía ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE, y posteriormente archivó el asunto SA.32828.
- (3) El 16 de febrero de 2012, Eslovaquia prenotificó por vía electrónica una medida para la prevista construcción y explotación de terminales públicas de transporte intermodal. Por correos electrónicos de 5 y 12 de junio y 12 y 16 de julio de 2012, Eslovaquia facilitó información adicional sobre esta medida, incluidas cartas de apoyo de las empresas de transporte y logística DHL y GEFCO.

<sup>(1)</sup> DO C 45 de 16.2.2013, p. 13.

- (4) Por correo electrónico de 12 de julio de 2012, Metrans transmitió a la Comisión una carta de apoyo de Green Integrated Logistics (Slovakia) s.r.o. («GIL»), que explota la terminal de transferencia en Sládkovičovo. La Comisión transmitió esta carta a Eslovaquia por carta de 18 de julio de 2012, y recibió una respuesta por correo electrónico de 14 de agosto de 2012, en la que reiteraba que todavía no se había concedido financiación para el proyecto.
- (5) El 17 de julio de 2012, Eslovaquia notificó por vía electrónica la medida a la Comisión, de conformidad con el artículo 108, apartado 3, del TFUE. Como parte de la notificación, Eslovaquia presentó cartas de apoyo de DHL Express (Slovakia), s.r.o., («DHL»), GEFCO SLOVAKIA, s.r.o., Bohemiakombi, s.r.o. y Kombiverkehr. Eslovaquia presentó información adicional por correos electrónicos de 3 de septiembre, 18, 22, 24, 26 y 29 de octubre, 6, 9, 13 y 14 de noviembre y 6 de diciembre de 2012.
- (6) Por carta de 23 de enero de 2013, la Comisión informó a Eslovaquia de su decisión de incoar el procedimiento contemplado en el artículo 108, apartado 2, del TFUE. La Comisión recibió las observaciones de Eslovaquia sobre la Decisión de incoación el 12 de febrero de 2013.
- (7) La Decisión de incoación fue publicada en el *Diario Oficial de la Unión Europea* <sup>(2)</sup> el 16 de febrero de 2013. La Comisión pidió a los terceros interesados que formularan sus observaciones sobre las medidas en cuestión en el plazo de un mes desde la fecha de su publicación.
- (8) El 18 de febrero de 2013, la Comisión envió su Decisión de incoar el procedimiento a las entidades que habían manifestado su interés durante el examen preliminar, a saber, Bohemiakombi, s.r.o., DHL Express (Slovakia), s.r.o., GEFCO SLOVAKIA, s.r.o., Kombiverkehr, Metrans y su asesor jurídico SCHWARZ advokáti s.r.o., y Green Integrated Logistics (Slovakia) s.r.o. así como a otros interesados potenciales identificados por la Comisión, a saber, la Universidad de Žilina — Cátedra de Transporte por Ferrocarril y ZCHFP SR — ChemLog (Asociación de la Industria Química y Farmacéutica de la República Eslovaca).
- (9) La Comisión recibió observaciones sobre la Decisión de incoación de los siguientes interesados en las fechas siguientes:
- a) Asociación de la Industria Química y Farmacéutica de la República Eslovaca, el 22 de febrero de 2013;
  - b) Bohemiakombi, el 4 de marzo de 2013;
  - c) Kombiverkehr, el 6 de marzo de 2013;
  - d) DHL, el 8 de marzo de 2013;
  - e) SCHWARZ advokáti, en nombre de Metrans, el 11 de marzo de 2013;
  - f) el 6 de marzo de 2013, WienCont Container Terminal Gesellschaft m.b.H. («WienCont») solicitó una prórroga del plazo para presentar sus observaciones. El 7 de marzo de 2013, la Comisión concedió a WienCont una prórroga hasta el 18 de marzo de 2013. La Comisión recibió las observaciones de WienCont sobre la Decisión de incoación el 18 de marzo de 2013.
- (10) Por cartas de 19 y 20 de marzo de 2013, la Comisión envió a Eslovaquia las observaciones que había recibido de los interesados. Eslovaquia respondió a dichas observaciones el 5 de abril de 2013.
- (11) Por correo electrónico de 29 de abril de 2013, la Comisión envió a Metrans más preguntas. Por correo electrónico de 6 de mayo de 2013, Metrans envió sus respuestas, incluida una versión no confidencial.
- (12) Por correo electrónico de 8 de mayo de 2013, la Comisión envió a Eslovaquia la información no confidencial que había recibido de Metrans. Eslovaquia transmitió sus observaciones el 16 de mayo de 2013.
- (13) Por correos electrónicos de 8 y 17 de mayo de 2013, la Comisión formuló a Eslovaquia otras preguntas, a las que Eslovaquia respondió por correo electrónico el 17 y 29 de mayo de 2013.
- (14) La Comisión formuló a WienCont otras preguntas por correo electrónico de 21 de mayo de 2013, a las que WienCont respondió por correo electrónico de 7 de junio de 2013.

<sup>(2)</sup> Véase la nota 1 a pie de página.

- (15) El 6 de junio, la Comisión y Eslovaquia mantuvieron una reunión en Bruselas.
- (16) La Comisión transmitió la información no confidencial recibida de Metrans y WienCont a Eslovaquia por correos electrónicos de 10 de junio de 2013.
- (17) Por carta de 10 de junio de 2013, Eslovaquia limitó la notificación a una terminal en Žilina.
- (18) Eslovaquia transmitió sus observaciones sobre la información procedente de Metrans y WienCont el 14 de junio de 2013.
- (19) Por correo electrónico de 18 de junio de 2013, la Comisión solicitó información adicional, que recibió por correo electrónico de 19 de junio de 2013.

## 2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA Y OBSERVACIONES RECIBIDAS ANTES DE LA INCOACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN

### 2.1. LAS TERMINALES DE TRANSPORTE INTERMODAL

- (20) En la notificación original, la medida preveía la construcción y explotación de una red de terminales públicas de transporte intermodal aptas para el transporte combinado continental de mercancías. Inicialmente, Eslovaquia tenía previsto financiar la construcción de cuatro terminales de transporte intermodal de acceso público en Bratislava-Pálenisko, Leopoldov-Hlohovec, Žilina-Teplice y Košice-Bočiar.
- (21) Eslovaquia decidió el número inicial de terminales y su ubicación basándose en un estudio de mercado elaborado en 2007 por Intraco Consulting, una consultora de transporte combinado y coordinación logística con sede en Bélgica. El número y la ubicación de las terminales se determinó teniendo en cuenta los siguientes factores:
  - las terminales debían dar servicio al territorio más amplio posible en Eslovaquia,
  - el potencial para utilizar plenamente la capacidad de las terminales,
  - la ubicación de las principales líneas ferroviarias, correspondientes a los corredores paneuropeos de transporte como parte de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T) y la ubicación en las conexiones ferroviarias incluidas en el Acuerdo europeo sobre enlaces internacionales de transporte combinado y sobre las instalaciones relacionadas («Acuerdo AGTC»),
  - la conectividad de los polígonos industriales previstos en Eslovaquia.
- (22) Puesto que la medida tal como se notificó podría dar lugar a un falseamiento de la competencia, como se exponía en la Decisión de incoación, Eslovaquia decidió limitarla a la financiación de la construcción y explotación de una única terminal pública de transporte intermodal en Žilina-Teplice apta para el transporte combinado continental de mercancías. Esta terminal será un proyecto piloto para la posible construcción en un futuro de una red de terminales públicas de transporte intermodal por toda Eslovaquia.
- (23) Será una terminal de transporte intermodal de acceso público que cumpla las normas del Acuerdo AGTC y de la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC).
- (24) La ubicación del proyecto piloto se eligió por ser la más alejada de las grandes terminales modernas ya existentes y, al mismo tiempo, cumplir los requisitos del considerando 21.
- (25) La longitud útil de cada una de las terminales será de 750 metros de vía bajo dos grúas de pórtico equipadas con dispositivos de suspensión de transporte por carretera/ferrocarril (*piggy-back*) capaces de manipular las cajas móviles y semirremolques utilizados para transporte continental, así como contenedores (ISO) de transporte marítimo intermodal. También habrá zonas de aparcamiento angular debajo de las grúas para la manipulación óptima de semirremolques y un espacio de almacenamiento a corto plazo bajo las grúas para cajas móviles no apilables. La nueva terminal tendrá una capacidad anual de 450 000 toneladas brutas. La construcción de la terminal deberá terminarse a lo largo de 2015.
- (26) La terminal será propiedad del Estado. El gestor nacional de la infraestructura ferroviaria, Železnice Slovenskej republiky («ŽSR») ejecutará los derechos de propiedad del Estado. En concreto, ŽSR será el encargado de recaudar los derechos de concesión del operador de la terminal.

- (27) La explotación de la terminal se contratará por un período de treinta años a un operador seleccionado mediante un procedimiento de licitación no discriminatorio y transparente. A fin de garantizar un acceso no discriminatorio a la terminal y evitar que surja un conflicto de intereses entre el operador de la terminal y las empresas de transporte, el operador no podrá ser una empresa de transporte que utilice la terminal, para así no competir con las empresas de transporte y los operadores de transporte combinado que hagan uso de la misma. Si el operador seleccionado incumpliera las condiciones acordadas en el contrato de concesión, el Estado podrá retirarle la concesión y volver a convocar una licitación.
- (28) El acceso público a la terminal estará garantizado mediante una disposición en el contrato de concesión suscrito con el operador seleccionado de las terminales que estipule que los servicios se ofrecerán de forma no discriminatoria y a tarifas del mercado libre. La decisión de concesión misma también contendrá una cláusula que garantice el acceso público no discriminatorio a la infraestructura.

## 2.2. BASE JURÍDICA DE LA MEDIDA

- (29) La financiación de la medida se concederá sobre la base de la Sección 4(2)(m) de la Ley de Ayudas Estatales nº 231/1999, modificada, y de la Ley nº 523/2004 de normas presupuestarias de la administración pública, por la que se modifican determinadas leyes.

## 2.3. PRESUPUESTO

- (30) Eslovaquia prevé una inversión inicial de 25,04 millones EUR para la construcción de la terminal, que construirá el Estado que será su propietario. Este importe, que se financiará con el Fondo de Cohesión (85 %) y los recursos propios del Estado (15 %), cubrirá el 100 % de los costes de inversión iniciales. No obstante, el operador de la terminal deberá pagar unos derechos de concesión de al menos el 15 % de los costes de inversión durante un período de 15 años.

## 2.4. BENEFICIARIO DE LA MEDIDA

- (31) El beneficiario de la medida es el operador de la terminal, puesto que se beneficiará de una infraestructura por la que pagará derechos de concesión que solo cubren una pequeña parte de los costes totales de construcción de la terminal.
- (32) ŽSR no se considera beneficiario de la medida, puesto que solo administrará los derechos de propiedad en nombre del Estado. Los derechos de concesión que ŽSR recaudará en nombre del Estado reducirán a su vez la compensación que recibe de este por desempeñar su tarea pública como gestor nacional de la infraestructura ferroviaria.

## 2.5. ACUMULACIÓN Y OBLIGACIÓN DE SUSPENSIÓN

- (33) La medida no podrá recibir ayuda procedente de otras fuentes para los mismos costes subvencionables.
- (34) La ayuda se concederá después de haber obtenido el acuerdo de la Comisión.

## 2.6. MOTIVOS PARA INCOAR EL PROCEDIMIENTO

- (35) Al incoar el procedimiento contemplado en el artículo 108, apartado 2, del TFUE con respecto a la notificación original, la Comisión consideró:
  - a) si era necesario construir terminales de transporte intermodal y desarrollar el transporte combinado continental en Eslovaquia para fomentar la transferencia modal de la carretera al ferrocarril y a la navegación interior, y
  - b) si el consiguiente falseamiento de la competencia que se deriva de la medida sería contrario al interés común.

## 3. OBSERVACIONES DE ESLOVAQUIA SOBRE LA DECISIÓN DE INCOAR EL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN

- (36) Por lo que se refiere a la necesidad de la ayuda, Eslovaquia reiteró su opinión, basada en los estudios y análisis presentados a la Comisión y en las opiniones de futuros usuarios de las terminales, de que sin la construcción de

terminales públicas neutras no habría un cambio significativo en un futuro del transporte por carretera al transporte por ferrocarril y la navegación interior. Eslovaquia cita a Kombiverkehr, que estimó un crecimiento considerable de la demanda de transporte combinado en Eslovaquia, especialmente en los ejes del este y el sur de Europa. No obstante, esta demanda solo podrá satisfacerse si hay acceso a terminales bien situadas y que funcionen con capacidad adecuada, que presten servicios totalmente neutros, como los contenidos en el programa alemán para la construcción de terminales.

- (37) Por lo que se refiere a las dudas de la Comisión en cuanto a que el falseamiento de la competencia sea contrario al interés común, Eslovaquia afirma, en primer lugar, que el objetivo del proyecto es desarrollar el transporte intermodal continental, que, como un segmento totalmente nuevo del transporte intermodal, actualmente no se utiliza o solo de forma muy limitada. En segundo lugar, el ahorro esperado en costes externos es de 13 veces los costes de inversión y la mayor parte de este ahorro se producirá en la UE fuera de Eslovaquia. Por último, el falseamiento de la competencia queda minimizado por la condición de que el operador de las nuevas terminales tendrá que pagar el 15 % de los costes totales de inversión en forma de derechos de concesión, mientras que los precios por sus servicios estarán regulados y controlados.
- (38) En respuesta a las dudas planteadas en la Decisión de incoar el procedimiento de investigación, Eslovaquia afirma que las nuevas terminales representarán aproximadamente un 16 % de la capacidad teórica total de las terminales intermodales en Eslovaquia expresadas en capacidad de transbordo en unidades de transporte intermodal (UTI), como figura en el siguiente cuadro.

| Capacidad de las terminales de transporte intermodal en Eslovaquia |                                |              |
|--------------------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------|
| Terminales de transporte intermodal                                | Capacidad de transbordo en UTI |              |
|                                                                    | Teórica                        | Porcentaje % |
| Bratislava - ÚNS                                                   | 30 000                         |              |
| Bratislava - Prístav                                               | 20 000                         |              |
| Sládkovičovo                                                       | 20 000                         |              |
| Žilina - Intrans                                                   | 60 000                         |              |
| Dunajská Streda                                                    | 600 000                        |              |
| Košice - Intrans                                                   | 45 000                         |              |
| Košice - Haniska                                                   | 100 000                        |              |
| Dobrá                                                              | 75 000                         |              |
| Ružomberok                                                         | 30 000                         |              |
| <b>Existentes - total</b>                                          | <b>980 000 (*)</b>             | <b>84 %</b>  |
| Bratislava - Prístav                                               | 40 000                         |              |
| Leopoldov                                                          | 40 000                         |              |
| Žilina - Teplička                                                  | 40 000                         |              |
| Košice - Bočiar                                                    | 40 000                         |              |
| <b>Nuevas - total</b>                                              | <b>180 000 (**)</b>            | <b>16 %</b>  |
| <b>Todas las terminales - total</b>                                | <b>1 160 000</b>               | <b>100 %</b> |

(\*) Resultado teórico de transbordos con la disposición y utilización de técnicas de manipulación y tecnología de procesos actuales.

(\*\*) Resultado teórico de transbordos de las nuevas terminales una vez finalizada la primera fase de construcción.

Fuente: Ministerio de Transportes, Construcción y Desarrollo Regional de la República Eslovaca, basado en información facilitada por los propietarios y operadores de las terminales.

- (39) Por otra parte, Eslovaquia facilitó las siguientes cifras por lo que se refiere al desarrollo del transporte de mercancías por carretera en Eslovaquia.

| Año  | Transporte por carretera internacional<br>(miles toneladas) | Crecimiento interanual | Crecimiento acumulativo |
|------|-------------------------------------------------------------|------------------------|-------------------------|
| 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                    |

Fuente: Oficina Estadística de la República Eslovaca.

- (40) Por último, Eslovaquia afirma que aplicará a su terminal pública intermodal los artículos 31 y 56, apartado 9, de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup>, que deberá ser incorporada al Derecho nacional antes del 16 de junio de 2015. Según las autoridades eslovacas estas disposiciones aportarán un marco normativo adecuado que reduzca el efecto de absorción de los clientes actuales de las terminales existentes.

#### 4. OBSERVACIONES DE LOS INTERESADOS

##### 4.1. ASOCIACIÓN DE LA INDUSTRIA QUÍMICA Y FARMACÉUTICA DE LA REPÚBLICA ESLOVACA

- (41) La Asociación de la Industria Química y Farmacéutica de la República Eslovaca («ZCHF SR») está interesada en un transporte seguro y ecológico para la industria química. Por consiguiente, participó en el proyecto ChemLog cuyo objetivo era cartografiar, analizar y apoyar el transporte combinado y las terminales públicas intermodales en Eslovaquia.
- (42) ZCHF SR adjuntó a sus observaciones dos estudios de ChemLog, un proyecto de cooperación europeo entre autoridades regionales, Asociaciones de la Industria Química e instituciones científicas de Alemania, Polonia, República Checa, Eslovaquia, Hungría e Italia, en el que participa: «*The Strategy of Combined Transport Development of Chemicals in Central Europe*» (La estrategia de desarrollo del transporte combinado de productos químicos en Europa Central) y «*Feasibility Study — Development of railway transport of chemicals in Slovakia in relation to adjacent countries and prepared combined transport terminals*». (Estudio de viabilidad — Desarrollo del transporte ferroviario de productos químicos en Eslovaquia en relación con sus países adyacentes y terminales de transporte combinado previstas).
- (43) ZCHF SR concluye que las terminales públicas en Eslovaquia contribuirán positivamente principalmente al transporte combinado continental, puesto que las actuales terminales solo transportan contenedores ISO. Según ZCHF SR, desde Eslovaquia por ferrocarril solo se transportaron unas cuantas cajas móviles y semirremolques puesto que a los actuales operadores no les interesan y en estos momentos no existen conexiones regulares desde Eslovaquia a un nodo intermodal en Europa occidental.

##### 4.2. BOHEMIAKOMBI

- (44) Bohemiakombi es un operador de transporte combinado presente en Eslovaquia, donde opera fundamentalmente desde las vías de carga de las empresas. Según Bohemiakombi, los usuarios más habituales de las líneas continentales en Europa son los pequeños y medianos transportistas por carretera y transitarios. Ofrecen servicios de transporte puerta a puerta y, para utilizar el transporte combinado, necesitan los servicios de terminales y operadores de transporte combinado neutros. Estas PYME no pueden invertir en terminales propias, por lo que necesitan la infraestructura pública de transbordo. A falta de dicha infraestructura, estas empresas solo utilizan el transporte por carretera.

<sup>(3)</sup> Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (DO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

- (45) Bohemiakombi sostiene que las terminales privadas pueden ser utilizadas para transporte continental solo hasta cierto punto ya que los operadores de las terminales también ofrecen transporte puerta a puerta y, por lo tanto, compiten directamente con los transportistas por carretera. Por tanto, el uso de las terminales privadas lleva aparejado el riesgo de que el transporte que pasa de la carretera al ferrocarril pueda ser absorbido por el operador privado de la terminal, que tiene acceso a toda la información sobre los envíos y ofrece servicios competidores.
- (46) Bohemiakombi afirma que las tarifas habituales de transbordo intermodal en Eslovaquia son de 45-50 EUR por unidad de transbordo, que es el doble del coste de las terminales públicas en cualquier otro lugar de la UE. Según Bohemiakombi, esto es un obstáculo a la transferencia modal de la carretera al ferrocarril. Bohemiakombi cree que las terminales públicas intermodales construidas con fondos públicos prestarán servicios más baratos, reduciendo así los obstáculos para cambiar al transporte por ferrocarril.
- (47) Bohemiakombi concluye que la ayuda estatal reforzará la competencia en los servicios de terminales intermodales.

#### 4.3. KOMBIVERKEHR

- (48) Kombiverkehr señala que transporta muy pocas unidades continentales a Eslovaquia —menos de 1 000 al año—. Alega que esto se debe sobre todo a los elevados costes de transbordo, que superan los 45 EUR por unidad transferida de camiones al tren o viceversa, o aproximadamente el doble de los costes en las terminales de cofinanciación pública en Alemania. Las unidades que se transportan actualmente son principalmente de la industria química, para las que el transporte por carretera es más costoso y conlleva mayores riesgos medioambientales. Además, las unidades de transporte de la industria química se suelen poder manipular desde arriba utilizando el mismo bastidor de anclaje que para el transporte marítimo combinado.
- (49) Según Kombiverkehr, la mayor parte del transporte internacional en Eslovaquia es de carga general, como productos envasados, productos del sector del automóvil, máquinas y bienes de consumo, que llegan en semirremolques y, en parte, en cajas móviles. Pero las terminales eslovacas carecen de los equipos necesarios para transbordar dichas unidades.
- (50) Según Kombiverkehr, el desarrollo de transporte combinado sostenible requiere:
- a) terminales con las siguientes especificaciones técnicas:
    - 700 m de vías utilizables,
    - conexión directa por ferrocarril a un corredor ferroviario principal,
    - bastidores de anclaje y dispositivos de suspensión de transporte por carretera/ferrocarril,
    - suficiente espacio de almacenamiento teniendo en cuenta que las unidades no se pueden apilar,
    - vías de carga suficientes para trenes en la terminal o en las inmediaciones;
  - b) tarifas de transbordo que sean competitivas con el transporte por carretera — hasta 20-25 EUR por transbordo carretera-ferrocarril;
  - c) gestores de la terminal independientes que puedan garantizar un acceso no discriminatorio. Aunque las actuales terminales pueden ser utilizadas por terceros, Kombiverkehr afirma que las condiciones para ellos son precarias. En primer lugar, puesto que los operadores de la terminal son también transportistas, los operadores de transporte combinado terceros siempre corren el riesgo de que el operador de la terminal les quite los clientes. En segundo lugar, a los operadores de la terminal les interesan los terceros siempre y cuando quede capacidad libre en la terminal. En cuanto tienen suficiente volumen de transporte propio, su interés por ofrecer acceso a terceros desaparece. Por último, un operador de una terminal no regulada dispone de muchas maneras de hacer el uso de su terminal más difícil o económicamente gravoso a terceros, por ejemplo, con las tarifas que fija, la calidad del servicio o la distribución de horarios en la terminal.
- (51) Para Kombiverkehr, desarrollar nuevos puntos de acceso al transporte combinado para sus clientes supone grandes pérdidas iniciales que solo se pueden recuperar tras uno o dos años de explotación regular. Por consiguiente, no se puede permitir ofrecer nuevos productos en las terminales sin seguridad a largo plazo.
- (52) Kombiverkehr, por tanto, apoya el plan de Eslovaquia de que la nueva terminal esté gestionada por empresas independientes. Al mismo tiempo, sin embargo, considera que los operadores de transporte combinado estarían más interesados en el desarrollo de la terminal si tuvieran alguna participación en su explotación. Para que la explotación de la terminal sea neutra y no discriminatoria, Kombiverkehr recomienda las siguientes condiciones:
- el operador de la terminal debe ser una empresa independiente con gestión independiente,

- ningún operador de transporte combinado debe ser propietario de más del 50 % de la empresa que explota la terminal,
  - unas normas claras para el operador de la terminal, por ejemplo, en cuanto a asignación de horarios y condiciones,
  - control del operador de la terminal por un órgano de supervisión independiente y por el regulador ferroviario.
- (53) Según Kombiverkehr, el potencial para un cambio en el transporte de mercancías de la carretera al ferrocarril es enorme, en particular en rutas a Alemania (zona del Rhin-Ruhr y Hamburgo/Hannover), así como a los Países Bajos y Bélgica. El tráfico en esas rutas es actualmente de aproximadamente 1 000 camiones a la semana.
- (54) Kombiverkehr afirma que solo le interesa el transporte continental de mercancías, que actualmente se hace por carretera. Por consiguiente, utilizar la nueva terminal no disminuiría el volumen de transbordo y carga en las terminales existentes en Eslovaquia en las que ya se utiliza el transporte combinado.

#### 4.4. DHL

- (55) DHL sostiene que las actuales terminales intermodales en Eslovaquia no están abiertas al servicio público y no ofrecen acceso liberalizado para transbordo entre la infraestructura pública de carretera y ferrocarril. DHL apoya a las autoridades eslovacas en su esfuerzo por liberalizar el transporte combinado mediante la construcción de las cuatro nuevas terminales intermodales ferrocarril-carretera.

#### 4.5. METRANS

- (56) Metrans sostiene que los argumentos aducidos por Eslovaquia para justificar la ayuda estatal para construir las terminales carecen de fundamento, son incorrectos o irrelevantes por otros motivos. En resumen, los argumentos de la empresa contra la medida notificada originalmente son los siguientes:

##### **Neutralidad de las terminales existentes**

- (57) Según Metrans, no es cierta la alegación de Eslovaquia de que los operadores de terminales existentes no ofrecen los servicios neutros necesarios y, hasta el momento, Eslovaquia no ha aportado pruebas al respecto. Metrans explota sus terminales de manera neutra y también ofrece sus servicios a transportistas independientes. Metrans permite operaciones que utilizan otros trenes. Por ejemplo, en la terminal de Interport en Košice explotada por Metrans, presta exclusivamente servicios relacionados con la terminal, mientras que todo el transporte lo manipulan otras partes. Por lo que sabe Metrans, lo mismo ocurre en otras terminales de acceso público. Eslovaquia nunca ha presentado quejas oficiales ni oficiosas a Metrans por una supuesta falta de neutralidad, ni ninguna autoridad de competencia ha abierto una investigación, ni se ha dirigido por ningún otro medio a Metrans al respecto. Además, según Metrans, Eslovaquia no puede impedir que los operadores de terminales públicas participen también en el negocio del transporte, lo que significaría la pérdida de su presunta neutralidad. Por último, Metrans aduce que los servicios integrados producen mayor eficiencia técnica y una reducción de los precios (con la totalidad del proceso de transporte y manipulación controlado por ordenador y mejor calidad de servicio), lo que, junto con la calidad del servicio, permite a las terminales competir mejor con el transporte por carretera. Sobre la cuestión de si los actuales operadores de terminales intermodales en Eslovaquia ofrecen servicios de terminales intermodales a operadores independientes de transporte combinado, y cómo se anuncian esos servicios públicamente, Metrans remitió a la sección de su sitio internet que ofrece servicios de almacén y facilitó una lista de los operadores de transporte, transportistas, compañías navieras y compañías de arrendamiento financiero independientes que habían recurrido a sus servicios. Metrans se refiere también a cuatro compañías que utilizan su terminal que ofrecen servicios de transporte intermodal.

##### **Transporte continental**

- (58) Según Metrans, no es correcto decir que las terminales existentes no manipulan transporte continental. Metrans sostiene que, del total de 127 trenes que manipula a la semana, doce van a Duisburg y doce a Rotterdam, trenes que son exclusivamente de transporte continental. Además, el 10 % de todos los trenes manipulados entran en la categoría de transporte continental. Aproximadamente el 50 % del volumen manipulado en su terminal de Košice Haniska está destinado al transporte continental. En sus terminales, Metrans cuenta con equipos para manipular todas las unidades continentales, como apiladoras telescópicas o bastidores de anclaje separables *piggy-back* para manipular unidades continentales, como cajas móviles y semirremolques intercambiables, y, si es necesario, puede construir rampas RO-LO. No obstante, Metrans señala que no hay demanda de estos servicios. Metrans alega que el uso de cajas móviles, semirremolques o camiones es ineficiente en comparación con las paletas ISO de 45 pies (13,7 metros) diseñadas específicamente para el transporte combinado, puesto que los costes de transporte de

esos contenedores son un 30 % inferiores a los del transporte de remolques de camiones. Por otra parte, aproximadamente el 25 % del volumen de negocios de la compañía procede de servicios relacionados con el transporte continental. El mercado de referencia va más allá de las fronteras eslovacas, con terminales en países vecinos que constituyen competencia efectiva y prestan servicios relacionados con el transporte continental. Metrans sostiene que las terminales públicas no estarán adaptadas al transporte continental.

#### **Cumplimiento del Acuerdo AGTC por parte de las terminales existentes**

- (59) Según Metrans, la inversión en terminales que cumplan los parámetros del Acuerdo AGTC (vías de 750 m de longitud) es comercialmente ineficiente y sus costes, irrecuperables. La infraestructura ferroviaria en Eslovaquia y sus países vecinos (como la República Checa y Hungría) no permite la circulación de trenes de longitud superior a los 550 metros. Esta situación no es probable que cambie en los próximos 5 a 7 años, pero varias terminales, incluidas las dos de Metrans, están en condiciones de alargar las vías de sus terminales hasta 750 metros en un plazo de uno o dos años y reaccionar así en cuanto la capacidad de la infraestructura ferroviaria permita el uso de esos trenes.

#### **La construcción y explotación de terminales neutras es posible sin ayuda estatal**

- (60) Metrans sostiene que ella misma es la mejor prueba de que el mercado de las terminales intermodales es atractivo para los inversores privados y que esas terminales pueden ser comercialmente viables. Además de su inversión en nuevos proyectos en la mayor terminal de Eslovaquia en Dunajská Streda, en 2012 Metrans abrió una nueva terminal en Košice. Cualquier inversión de ese tipo es muy sensible a los cambios en la legislación una vez realizada la inversión y al apoyo estatal al transporte combinado. Los planes de Eslovaquia de invertir fondos estatales en terminales (junto con una ineficiente política de transporte público) ya han hecho desistir a inversores privados de otras inversiones para modernizar las terminales existentes o en proyectos nuevos.

#### **La medida notificada originalmente falsea la competencia**

- (61) Según Metrans, los operadores de terminales públicas obtendrán una importante ventaja competitiva, puesto que recibirán una subvención del 85 % del gasto de capital total. Eslovaquia no puede impedir efectivamente que los operadores ofrezcan precios *dumping* (cualquier precio fijado en el contrato de concesión podría en otro momento ser impugnado como una restricción ilegal especialmente grave). Metrans disiente del argumento de Eslovaquia, según el cual las terminales públicas cobrarán precios comparables a los de las terminales existentes. El mercado interior (que excede de las fronteras de Eslovaquia) se verá significativamente afectado, por ejemplo, la zona de Bratislava y sus alrededores a la que también abastecen las dos terminales de Viena. Metrans facilitó a la Comisión las tarifas que ofrece a cualquier cliente interesado que las solicite. Según esta lista de tarifas, la empresa cobra considerablemente menos de lo previsto con arreglo a la medida por la operación de cualquier tipo de unidad. Por último, la terminal prevista en Košice solo distaría un kilómetro de la nueva terminal de Metrans. En las proximidades de Bratislava, donde se va a construir otra terminal, están ya las dos terminales de Viena, dos de Budapest y otra de Dunajská Streda.

#### **La construcción de nuevas terminales públicas no desviará más volumen de la carretera al transporte combinado**

- (62) Como afirma Metrans, los servicios de la terminal (manipulación, trasbordo, etc.) constituyen solo el 2 % aproximadamente de los costes totales del transporte combinado. Las tarifas por la utilización de la infraestructura ferroviaria representan aproximadamente entre el 40 y el 50 % de los costes totales de transporte. Por consiguiente, las nuevas terminales solo atraerán clientes que ya utilizan el transporte combinado. Solo un apoyo estatal efectivo al transporte combinado puede contribuir a aumentar su volumen.

#### **Ahorro en costes externos**

- (63) El ahorro en costes externos alegado por Eslovaquia solo se conseguirá si se desvía transporte adicional de la carretera al ferrocarril e, incluso entonces, no solo porque se construyan terminales públicas. Metrans alega que la construcción de las terminales no dará lugar a un aumento importante del volumen de transporte combinado, por lo que no se logrará el ahorro en costes externos.

**Las capacidades actuales son suficientes y el mercado puede satisfacer un incremento de la demanda**

- (64) Según Metrans, las terminales existentes actualmente solo se utilizan al 50 % aproximadamente de su capacidad real. Además, el volumen total de mercancías transportadas en Eslovaquia no ha dejado de disminuir en los últimos años. Metrans respalda esta afirmación con estadísticas sobre el transporte de mercancías en Eslovaquia, que muestran 203 millones de toneladas en 2009, 191 millones de toneladas en 2010 y 179 millones de toneladas en 2011. Así pues, las previsiones económicas citadas por Eslovaquia para respaldar su alegación son incorrectas y obsoletas. Aun cuando el incremento de la demanda no se pudiera satisfacer con el exceso de capacidad existente, se podría satisfacer a un coste relativamente bajo a corto o medio plazo modernizando y ampliando la capacidad existente, o con la construcción de más capacidad por inversores privados. Metrans afirma que en 2010 el volumen total de todas las terminales intermodales existentes en Eslovaquia era de 1,9 millones de toneladas. La capacidad prevista de las nuevas terminales públicas es de 1,8 millones de toneladas anuales, lo que representa casi el 100 % del mercado.
- (65) Metrans concluye que, en la actual situación económica y de mercado (exceso de capacidad, descenso ininterrumpido del volumen de mercancías transportadas, política de transporte inestable), las cuatro terminales públicas son proyectos inviables. Si se construyeran, producirían aún más exceso de capacidad, que solo serviría para falsear la competencia y expulsar a los operadores privados, que necesitan operar en un nivel que cubra no solo sus costes variables sino también los fijos.

**4.6. WIENCONT**

- (66) WienCont es el propietario y operador de una gran terminal trimodal en Viena. WienCont sostiene que la ayuda estatal para la construcción de cuatro terminales públicas de transporte intermodal en Eslovaquia no es necesaria para el desarrollo de dicho transporte en el país y falseará la competencia de forma considerable. WienCont alega que la ayuda de 135,5 millones EUR y la intensidad de ayuda del 85 %/100 % es completamente innecesaria, dado que WienCont lleva operando y ampliando su terminal desde 2006 con subvenciones de funcionamiento e inversión del Ayuntamiento de Viena de 11,6 millones EUR y una intensidad de ayuda del 31 %.
- (67) WienCont, además, arroja dudas en cuanto a las previsiones de crecimiento del transporte intermodal facilitadas por Eslovaquia y apunta a las estadísticas que muestran que el crecimiento industrial en Eslovaquia entre 2010 y 2012 fue de solo un 13 %. También cita otras previsiones más recientes de Snizek & Partner (2011), que suponen un crecimiento del transporte de mercancías no acompañado de 300 000 UTI en 2008 a 440 000 UTI en 2030. Según estas previsiones, la totalidad del mercado podría cubrirse con la capacidad de las terminales de WienCont. Las autoridades austriacas, no obstante, apoyan la construcción de otra gran terminal intermodal en Viena Inzersdorf, que se acaba de comenzar.
- (68) WienCont sostiene que construir otra terminal en la zona, en Bratislava, debilitaría la posición de Viena como nodo central. Sostiene, además, que la construcción de otras terminales originaría un paso del transporte por carretera al transporte por ferrocarril.
- (69) En 2011 y 2012, la capacidad de WienCont era de 250 000 ITU. La empresa manipuló 72 541 UTI en 2012 y 71 369 UTI en 2011, y el transporte procedente de Eslovaquia representaba 2 968 UTI en 2012 y 2 148 UTI en 2011, mientras que el transporte a Eslovaquia era nulo en 2012 y de 59 UTI en 2011. Las tarifas de WienCont de manipulación por contenedor en terminal son comparables a las de la medida por el mismo concepto, pero superiores por el uso de almacenes y por manipulación de remolques.

**5. OBSERVACIONES DE ESLOVAQUIA RELATIVAS A LAS OBSERVACIONES DE TERCEROS INTERESADOS**

- (70) Eslovaquia señaló que cuatro de las seis partes que manifestaron su interés apoyaron la ayuda para la construcción de las terminales públicas. Las reacciones de Eslovaquia a las alegaciones de Metrans y WienCont se exponen a continuación.

**5.1. REACCIÓN A LAS ALEGACIONES DE METRANS****Neutralidad de las terminales existentes**

- (71) Eslovaquia insiste en que Metrans no es un operador de terminales neutro puesto que es también operador de transporte. Apunta a las alegaciones de Bohemiakombi y Kombiverkehr, que mencionan un posible riesgo de conflicto de intereses de Metrans, que actúa como operador de la terminal y como operador de transporte combinado y operador de transporte puerta a puerta. Eslovaquia remite también al requisito de la legislación de la

UE de que un operador de infraestructura ferroviaria no puede competir con las empresas de transporte que utilizan dicha infraestructura. Eslovaquia reitera que puede hacer cumplir la neutralidad del operador que seleccione para explotar sus terminales públicas. En cuanto a los transportistas que utilizan las terminales de Metrans, señala que no tiene conocimiento de que ninguno de ellos explote una ruta regular de transporte combinado.

- (72) Por lo que se refiere a la eficiencia de los servicios integrados, Eslovaquia señala que el hecho de que una empresa de transporte sea la propietaria de las infraestructuras da lugar a una posición monopolística y, por tanto, el propietario de la infraestructura no debe utilizar también la infraestructura como operador de transporte. A este respecto, Eslovaquia apunta que Metrans tiene una cuota de mercado del 55-60 %.
- (73) Eslovaquia señala que la página web de Metrans, en la que la empresa dice que anuncia sus servicios de transbordo, no ofrece servicios de terminal intermodal a operadores de transporte intermodal, sino a compañías navieras y compañías de arrendamiento financiero.

### **Transporte continental**

- (74) Eslovaquia sostiene que no hay estadísticas que muestren el transporte continental alegado por Metrans. Eslovaquia nunca ha recibido información que demuestre que Metrans posee el equipo necesario para manipular UTI continentales. Supone que Metrans considera que el transporte continental incluye los contenedores de transporte marítimo cargados fuera de Europa, pero transbordados en alguna de las terminales de navegación interior.
- (75) Eslovaquia alega que las estadísticas de la UIRR <sup>(4)</sup> niegan las alegaciones de Metrans de que no hay mercado para semirremolques y cajas móviles.
- (76) Eslovaquia explica además que el diseño de las terminales previstas es especialmente adecuado para el transporte continental. El equipo de transbordo podrá manipular semirremolques y cajas móviles. El espacio debajo de las grúas estará diseñado específicamente para manipular UTI continentales: habrá espacios entre las UTI, que son necesarios para utilizar los dispositivos de suspensión *piggy-back*; y también espacio para aparcamiento diagonal para semirremolques, lo que permitirá la manipulación directa por camiones. Por consiguiente, a diferencia de otras terminales especializadas en contenedores, se podrán manipular estos tipos de UTI en un único paso, lo que disminuirá el precio del transbordo de las UTI continentales en las terminales públicas.

### **Cumplimiento del Acuerdo AGTC por parte de las terminales existentes**

- (77) En la línea de las prioridades de la UE en política de transporte por ferrocarril, Eslovaquia está invirtiendo en infraestructuras que permitan circular a trenes de 750 m de longitud. Eslovaquia considera, además, que la terminal de Metrans en Dunajská Streda no se puede ampliar, puesto que limita por un lado con la carretera E575 y, por el otro, con la vía curva que conecta la terminal a la red ferroviaria principal.

### **La construcción y explotación de terminales neutras es posible sin ayuda estatal**

- (78) Según Eslovaquia, los estudios económicos elaborados para las terminales públicas muestran que su construcción y explotación de las terminales no se puede financiar únicamente con los ingresos generados por sus actividades. Eslovaquia supone que Metrans financia de forma cruzada la construcción de las terminales con los ingresos obtenidos de sus actividades de transporte.
- (79) Eslovaquia se ofreció también a cooperar con Metrans en la construcción de las terminales públicas, pero Metrans no estaba dispuesta a cumplir las condiciones de Eslovaquia en cuanto al acceso no discriminatorio.

### **Habrá falseamiento de la competencia**

- (80) Eslovaquia señala que la Directiva 2012/34/UE sienta los principios para fijar tarifas por el uso de los servicios de terminales así como la responsabilidad de un regulador ferroviario independiente de evaluar esas tarifas y de regularlas en caso de quejas.

<sup>(4)</sup> International Union for Road-Rail Combined Transport: <http://www.uirr.com/en/media-centre/annual-reports/annual-reports/mediacentre/516-annual-report-2011.html>.

- (81) Eslovaquia afirma que también apoya el desarrollo del transporte combinado por parte de compañías privadas; por ejemplo, invirtió en el incremento de capacidad de la vía ferroviaria Bratislava-Dunajská Streda, que se debió al incremento de las necesidades de Metrans.
- (82) Eslovaquia señala que Metrans marcó su lista de precios de servicios en la terminal como confidencial, prueba de que sus precios no se publican.

**La construcción de nuevas terminales públicas no desviará más volumen de la carretera al transporte combinado**

- (83) En su respuesta a esta alegación no justificada, Eslovaquia cita las alegaciones de Kombiverkehr, que afirma que el transporte combinado continental se desarrollará si los operadores independientes de terminales garantizan un acceso no discriminatorio a sus servicios y si el precio de las operaciones de manipulación no supera los 20-25 EUR por unidad transbordada.
- (84) Eslovaquia alega además que, según las estadísticas UIC <sup>(3)</sup>, el transporte combinado continental representa el 47,14 % del transporte combinado total. No obstante, puesto que en Eslovaquia el cambio de la carretera al ferrocarril todavía no ha alcanzado ese nivel, sigue habiendo mucho potencial para el transporte intermodal continental, y no solo el de contenedores de transporte marítimo.

*Transporte combinado no acompañado: TEU 2011*

| Segmento de mercado TC | Continental | Marítimo  | Total      |
|------------------------|-------------|-----------|------------|
|                        | (TEU)       |           |            |
| TC nacional            | 3 863 110   | 7 065 030 | 10 928 140 |
| TC internacional       | 4 678 050   | 2 510 730 | 7 188 780  |
| TC total               | 8 541 160   | 9 575 760 | 18 116 920 |

- (85) Eslovaquia alega que, puesto que según Metrans, los costes de transbordo representan aproximadamente el 2 % de los costes totales de transporte y puesto que, según Kombiverkehr, el coste inicial de una nueva ruta continental solo se puede recuperar tras uno o dos años, es muy improbable que operadores de nuevas rutas abran nuevas rutas a destinos a los que ya existe una ruta. Eslovaquia sostiene que, mientras que los clientes de Metrans son fundamentalmente compañías navieras y Metrans transporta sobre todos contenedores de transporte marítimo, la nueva terminal se centrará en la transferencia de carga de la carretera al ferrocarril. Estará destinada a un grupo distinto de clientes y ofrecerá sus servicios en diferentes segmentos de mercado.

**Ahorro en costes externos; las capacidades actuales son suficientes y el mercado puede satisfacer un incremento de la demanda**

- (86) Eslovaquia alega que el descenso en el volumen transportado en el país es irrelevante a la hora de estimar el potencial de desarrollo del transporte continental, puesto que es debido principalmente a la caída del volumen de transporte nacional. Por consiguiente, Eslovaquia se fía más de las estadísticas (facilitadas en sus alegaciones anteriores) que muestran un incremento del volumen del transporte por carretera, puesto que ese es el volumen relevante para el cambio de la carretera al ferrocarril.
- (87) Eslovaquia afirma que las nuevas terminales representarán solo el 16 % de la futura capacidad de las terminales intermodales eslovacas.
- (88) En respuesta a las observaciones de Metrans sobre el falseamiento de la competencia, la incapacidad de desviar más volumen del transporte por carretera y la cobertura de nueva demanda con la capacidad existente, Eslovaquia remite a las alegaciones de Kombiverkehr, que estima que el potencial del transporte combinado continental con origen y destino en Eslovaquia es considerable. Kombiverkehr afirma que el volumen semanal de transporte por carretera desde el norte de Alemania, Bélgica y Países Bajos a Eslovaquia y viceversa es aproximadamente de 1 000 camiones. Kombiverkehr solo tiene previsto transferir parte de la carga que actualmente se transporta por carretera, por lo que no buscaría ninguna de las actuales fuentes de volumen de negocios de las terminales existentes.

<sup>(3)</sup> Unión Internacional de Ferrocarriles: [http://www.uic.org/IMG/pdf/2012\\_report\\_on\\_combined\\_transport\\_in\\_europe.pdf](http://www.uic.org/IMG/pdf/2012_report_on_combined_transport_in_europe.pdf).

## 5.2. REACCIÓN A LAS ALEGACIONES DE WIENCONT

- (89) En primer lugar, en respuesta a la afirmación de WienCont de que tenía una intensidad de ayuda de solo el 31 % para ampliar su terminal, mientras que Eslovaquia ofrece una ayuda del 100 % de la inversión inicial, Eslovaquia señala que WienCont es propiedad mayoritariamente de las autoridades públicas. Además, la infraestructura ferroviaria que utiliza pertenece al gestor de la infraestructura ferroviaria y los terrenos que utiliza pertenecen al Ayuntamiento de Viena. Los costes de construcción de las nuevas terminales eslovacas incluyen tanto la adquisición de terrenos y la construcción de infraestructura ferroviaria, como la construcción de una terminal totalmente nueva. Eslovaquia afirma que la inversión total en la construcción de la terminal de WienCont, incluidas las vías y el terreno, se financió en más del 90 % con fondos públicos. Por otra parte, según Eslovaquia, esta objeción es contraria a los objetivos del Fondo de Cohesión, que pretende reducir las diferencias entre los Estados miembros mediante la financiación de infraestructuras y la protección del medio ambiente.
- (90) En segundo lugar, en respuesta a la alegación de que WienCont abastece toda la demanda de la zona de Viena y la terminal de Bratislava amenazaría sus actividades comerciales, Eslovaquia señala que solo el 4,6 % del volumen total que se manipula en WienCont procede de Eslovaquia. Incluso si WienCont perdiera la totalidad de este volumen, cosa que duda Eslovaquia, la empresa no se vería perjudicada hasta un punto que justificara que no se construyera una moderna terminal trimodal en Bratislava junto al Danubio.

## 6. SEGUIMIENTO DEL INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN CON METRANS, WIENCONT Y ESLOVAQUIA

- (91) El seguimiento de la Comisión del intercambio de información con Eslovaquia, Metrans y WienCont aclaró una serie de cuestiones de la información facilitada por estas partes.
- (92) Aunque Metrans no pudo demostrar en qué medida ofrece transporte combinado continental, sí pudo demostrar que ofrece ese transporte, y su volumen de transporte continental actual no es desdeñable. Para el transporte continental Metrans utiliza contenedores, en particular contenedores de 45 pies (13,7 m) de anchura y contenedores cisterna. Metrans ha demostrado también que posee determinados equipos, adecuados para transbordar unidades de transporte intermodal que no son contenedores. Eslovaquia facilitó a la Comisión hojas de datos estadísticos obtenidos de Metrans que muestran que la empresa no transportó camiones, cajas móviles o semirremolques.
- (93) Para rebatir los argumentos aducidos por Metrans de que no hay demanda de transporte combinado de otras unidades de transporte intermodal (UTI) que los contenedores, Eslovaquia puso ejemplos de la terminal de acceso neutro de Lovosice (República Checa), que comenzó a funcionar en 2006 con rutas regulares que transportan principalmente contenedores, en las que la cantidad de UTI transportadas aumentó un 81 % entre 2007 y 2012, y para 2012 las cajas móviles y semirremolques representaban el 75 % de los transbordos. Otro ejemplo citado por Eslovaquia es la terminal de acceso neutro de Wuppertal-Langerfeld, que actualmente transporta casi exclusivamente cajas móviles y semirremolques. Incluso en la terminal de WienCont, que es una terminal importante de transbordo de contenedores de transporte marítimo, las cajas móviles representan el 21 % de los transbordos.
- (94) WienCont facilitó una presentación realizada por Snizek & Partner según la cual, en una terminal que funciona al 88 % de su capacidad, la calidad de las operaciones se verá seriamente obstaculizada.
- (95) Por último, para disipar posibles dudas en cuanto al grado del potencial falseamiento de la competencia y para demostrar sus supuestos por lo que se refiere a la transferencia de carga de la carretera al ferrocarril, Eslovaquia aceptó que inicialmente solo construiría una terminal como proyecto piloto. Por consiguiente, Eslovaquia limitó la notificación original a únicamente la terminal de Žilina-Teplice. Esta terminal distará más de 200 km de las terminales de Metrans en Dunajská Streda y Košice y de la terminal de WienCont. Además, Eslovaquia informó a la Comisión de que la terminal existente de Intrans en Žilina cerraría en un futuro próximo. La evaluación de la Comisión sobre la medida se expone a continuación.

## 7. EVALUACIÓN DE LA AYUDA

- (96) El artículo 107, apartado 1, del TFUE dispone que «serán incompatibles con el mercado común, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones.».

- (97) Los criterios establecidos en el artículo 107, apartado 1, del TFUE son acumulativos. Por consiguiente, para determinar si la medida constituye ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE, deben cumplirse todas las condiciones siguientes. Específicamente, el apoyo financiero deberá:
- a) ser concedido por el Estado o mediante fondos estatales;
  - b) otorgar una ventaja a las empresas beneficiarias;
  - c) favorecer a determinadas empresas o producciones (criterio de selectividad);
  - d) falsear o amenazar falsear la competencia y afectar al comercio entre Estados miembros.
- (98) Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, la construcción y explotación de infraestructuras puede constituir una actividad económica <sup>(6)</sup>. Puesto que la medida notificada se refiere a ayuda de inversión para infraestructura que se utiliza para su explotación comercial, la construcción y explotación de la misma debe considerarse que constituye una actividad económica y la medida, por consiguiente, entre en el ámbito de aplicación del artículo 107, apartado 1, del TFUE.
- (99) Por lo que se refiere a la medida notificada, las autoridades eslovacas construirán la terminal y seleccionarán al concesionario, que será responsable de su explotación. Estos costes de inversión iniciales serán financiados por el Fondo de Cohesión (85 %) y por los recursos propios del Estado (15 %). Puesto que los recursos del Fondo de Cohesión se transfieren a la autoridad nacional competente, se considera que están a disposición de las autoridades eslovacas y que constituyen fondos estatales.
- (100) Ventaja: basándose en la investigación del mercado llevada a cabo por las autoridades eslovacas, no puede descartarse que la participación en el futuro proceso de selección sea muy limitada y que ese proceso incumpla los criterios de una licitación competitiva. En consecuencia, y dada la elevada probabilidad de que la licitación no sea suficientemente competitiva, no puede descartarse que se otorgue al operador una ventaja económica.
- (101) Selectividad: puesto que la medida solo beneficia al futuro operador de la terminal, debe considerarse de carácter selectivo.
- (102) Falseamiento de la competencia y efecto sobre el comercio dentro de la UE: cuando una ayuda concedida por un Estado miembro refuerza la posición de una empresa con relación a otras empresas competidoras en los intercambios dentro de la UE, debe considerarse que estas últimas se ven influidas por la citada ayuda <sup>(7)</sup>. Basta con que el beneficiario de la ayuda compita con otras empresas en mercados abiertos a la competencia <sup>(8)</sup>. En el presente asunto, la medida notificada reforzará la posición de las nuevas terminales de transferencia frente a las existentes y, por lo tanto, tiene efectos potenciales de falseamiento de la competencia, puesto que ese mercado está abierto a la competencia. Así pues, la ayuda es probable que falsee la competencia y afecte al comercio dentro de la UE.
- (103) Habida cuenta de cuanto antecede, la Comisión considera que la medida constituye ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

#### 7.1. LEGALIDAD DE LA MEDIDA

- (104) Las autoridades eslovacas han cumplido sus obligaciones, con arreglo al artículo 108, apartado 3, del TFUE, de notificar la ayuda antes de llevarla a efecto. La Comisión toma nota del hecho de que la ayuda no se concederá antes de recibir su aprobación.

#### 7.2. EVALUACIÓN DE LA COMPATIBILIDAD

- (105) La Comisión ha evaluado en otras ocasiones ayudas para proyectos de infraestructura directamente sobre la base del artículo 93 del TFUE <sup>(9)</sup> y, a raíz de la sentencia Altmark del TJUE <sup>(10)</sup>, que no permitía la aplicación directa

<sup>(6)</sup> Véanse, entre otros, el asunto C-82/01P Aéroports de Paris, Rec.2002, p. I-9297 y los asuntos T-443/08 y T-445/08 Freistaat Sachsen y Land Sachsen-Anhalt/Comisión, pendiente de publicación en la Recopilación de Jurisprudencia.

<sup>(7)</sup> Véase, en particular, el asunto 730/79 Philip Morris/Comisión, Rec. 1980, p. 2671, apartado 11; asunto C-53/00 Ferring, Rec 2001, p. I-9067, apartado 21; y asunto C-372/97 Italia/Comisión, Rec 2004, p. I-3679, apartado 44.

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

<sup>(9)</sup> Véase la Decisión de la Comisión, de 31 de enero de 2001, en el asunto N 597/2000 (DO C 102 de 31.3.2001, p. 8); Decisión de la Comisión, de 14 de septiembre de 2001, en el asunto N 208/2000 (DO C 315 de 4.1.2000, p. 21); Decisión de la Comisión, de 15 de noviembre de 2000, en el asunto N 755/1999 (DO C 71 de 3.3.2001, p. 17); Decisión de la Comisión, de 11 de noviembre de 2001, en el asunto N 550/01 (DO C 24 de 26.1.2002, p. 2).

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

del artículo 93 del TFUE, sobre la base del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE para terminales intermodales <sup>(11)</sup>. Desde la entrada en vigor del Reglamento (CE) n° 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(12)</sup>, el artículo 93 del TFUE es directamente aplicable como base jurídica para establecer la compatibilidad de ayudas al transporte terrestre no cubierto por dicho Reglamento y, en particular, de ayudas para la coordinación del transporte.

- (106) El artículo 93 del TFUE dispone que la ayuda que responda a las necesidades de coordinación de los transportes es compatible con los Tratados. El término «coordinación de los transportes» utilizado en dicha disposición significa algo más que el simple hecho de facilitar el desarrollo de una actividad económica. Engloba la intervención de las autoridades públicas destinada a dirigir el desarrollo del sector del transporte en aras del interés común. El TJUE ha dictaminado que dicho artículo reconoce que la ayuda al transporte es compatible con el Tratado solo en casos muy concretos que no pongan en peligro los intereses generales de la Comunidad <sup>(13)</sup>.
- (107) Los progresos conseguidos con la liberalización del sector del transporte terrestre han reducido considerablemente en algunos aspectos las necesidades de coordinación. En un sector eficientemente liberalizado, en principio, la coordinación puede provenir de la acción de las fuerzas del mercado. Incluso tras la liberalización del sector, pueden persistir, no obstante, diversas deficiencias del mercado, que justifican la intervención de las autoridades públicas en este ámbito.
- (108) El sector del transporte puede sufrir problemas de «coordinación» en el sentido económico del término, por ejemplo en las conexiones entre distintas redes de transporte. La Comisión ya ha autorizado por estos motivos ayuda estatal sobre la base del artículo 93 del TFUE <sup>(14)</sup>.
- (109) Para que una medida de ayuda dada se considere que «responde a las necesidades» de coordinación de los transportes, ha de ser necesaria y proporcionada al objetivo perseguido. Además, el falseamiento de la competencia que es inherente a la ayuda no debe poner en peligro los intereses generales de la Unión.
- (110) Por consiguiente, la Comisión ha considerado de manera reiterada que la ayuda es compatible con el mercado interior sobre la base del artículo 93 del TFUE si se cumplen las condiciones siguientes:
- a) la ayuda contribuye a un objetivo de interés común;
  - b) la ayuda es necesaria;
  - c) la ayuda es proporcionada;
  - d) el acceso a la infraestructura en cuestión está abierto a todos los usuarios de forma no discriminatoria;
  - e) la ayuda no produce falseamientos de la competencia contrarios al interés común.
- (111) Por tanto, la Comisión evaluará si en el presente asunto se reúnen estos cinco criterios para que la ayuda sea considerada compatible con el mercado interior sobre la base del artículo 93 del TFUE.

#### 7.2.1. Objetivo de interés común

- (112) Durante cierto tiempo, la Unión ha seguido una política en pos de un sistema equilibrado de transporte combinado, y el impulso de la competitividad del transporte combinado frente al uso de la carretera forma parte de esta política. El objetivo de la política de transporte combinado de la Unión es lograr una transferencia modal del transporte de mercancías por carretera a otros modos de transporte.
- (113) Instrumentos de la Unión, como la Directiva 92/106/CEE del Consejo <sup>(15)</sup>, de 7 de diciembre de 1992, pretenden impulsar el desarrollo del transporte combinado. El Libro Blanco de política de transportes <sup>(16)</sup> fomenta el uso del ferrocarril y otros modos de transporte respetuosos del medio ambiente para desarrollar alternativas competitivas al transporte por carretera.

<sup>(11)</sup> Véase la Decisión de la Comisión, de 11 de febrero de 2009, en el asunto N 651/2008-Combinant multimodal container terminal (EFRO) (DO C 60 de 14.3.2009, p. 4).

<sup>(12)</sup> Reglamento (CE) n° 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n° 1191/69 y (CEE) n° 1107/70 del Consejo (DO L 315 de 3.12.2007, p. 1).

<sup>(13)</sup> Asunto C-156/77, Comisión/Bélgica, Rec. 1978, p. I-1881, apartado 10.

<sup>(14)</sup> Véase la Decisión de la Comisión, de 20 de julio de 2010, en el asunto C 17/10, Firmin srl (DO C 278 de 15.10.2010, p. 28).

<sup>(15)</sup> Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

<sup>(16)</sup> Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible COM(2011)144 de 28.3.2011.

- (114) Además, la política de transporte combinado se ajusta a las conclusiones del Consejo Europeo de Gotemburgo de junio de 2001, en las que se declaró que las medidas que contribuyen a la sustitución del transporte por carretera por medios de transporte más ecológicos constituyen el núcleo de la política de transporte sostenible.
- (115) La Comisión reconoce que, en primera instancia, corresponde a los operadores del mercado mejorar el transporte combinado en mercados con libre acceso en los que rigen las normas de libre competencia y de la oferta y la demanda. No obstante, para desarrollar plenamente el potencial del transporte combinado, tal vez haya que estimular la voluntad de asumir los riesgos inherentes al paso del transporte por carretera a modos alternativos de transporte.
- (116) Por otra parte, la atención a las opciones de transporte combinado está también cada vez más justificada por la consideración siguiente: la industria europea mantiene o incrementa la competitividad de su producción en Europa en gran medida mediante una logística avanzada, una producción optimizada y la distribución y creación de valor en el proceso. Estas complejas cadenas de suministro son cada vez más vulnerables a una fiabilidad en descenso y unos costes en aumento del transporte por carretera. La logística del transporte combinado tendrá, por tanto, que ser un objetivo primordial para la industria manufacturera europea.
- (117) Por último, la Comisión remite a la necesidad de acelerar las inversiones en infraestructuras, especialmente en los modos de transporte respetuosos con el medio ambiente que forman parte de las Redes Transeuropeas (RET) y las redes de TIC de alta velocidad <sup>(17)</sup>.
- (118) La construcción de terminales intermodales que garanticen la igualdad de acceso a todos los usuarios ha sido respaldada por diversos instrumentos de la UE. La Decisión nº 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(18)</sup> pide que se cree una red transeuropea de transporte, que debe ser, en la medida de lo posible, interoperable dentro de los modos de transporte y favorecer la intermodalidad entre los diferentes modos de transporte. Según dicha Decisión, los proyectos de interés común deben contribuir al desarrollo sostenible del transporte, mejorando su seguridad y reduciendo sus efectos perjudiciales para el medio ambiente, en particular mediante el fomento de una transferencia modal hacia el ferrocarril, el transporte intermodal, las vías navegables y el transporte marítimo. El artículo 10 de la Directiva 91/440/CEE del Consejo <sup>(19)</sup> sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, exige a los Estados miembros que garanticen que las empresas ferroviarias de otros Estados miembros tengan acceso a la infraestructura en condiciones equitativas a efectos de la explotación de servicios de transportes combinados internacionales de mercancías. Además, en su Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte <sup>(20)</sup>, la Comisión proponía que los operadores de terminales de mercancías debían garantizar que estas estuvieran abiertas a todos los operadores, facilitar este acceso de forma no discriminatoria y aplicar tarifas transparentes.
- (119) La construcción de terminales intermodales que garanticen la igualdad de acceso a todos los usuarios busca la consecución de un objetivo de interés común puesto que contribuye a mejorar el transporte combinado y a fomentar la transferencia modal de la carretera al ferrocarril y a la navegación interior y, de ese modo, a reducir la congestión del tráfico, la tasa de accidentes, las emisiones, los ruidos y el impacto negativo sobre el clima derivados del transporte por carretera. Ninguna de las alegaciones en respuesta a la incoación del procedimiento discute que el objetivo de la medida, es decir, contribuir a transferir transporte por carretera al ferrocarril y a la navegación interior, es un objetivo de interés común.
- (120) En cuanto a la prevista construcción y explotación de la terminal en Žilina-Teplická, según los datos facilitados por las autoridades eslovacas, el ahorro en costes externos es más de 15 veces los costes de construcción de la infraestructura prevista. Además, la mayor parte de los beneficios estimados de 399 millones EUR se obtendrán en la UE fuera de Eslovaquia, puesto que en el transporte entre Eslovaquia y el resto de la UE, el tramo del trayecto que transcurre fuera de Eslovaquia es generalmente mayor que en el interior del país.

(en EUR)

| <b>Ahorro medioambiental en 30 años de la terminal de Žilina</b> |             |
|------------------------------------------------------------------|-------------|
| Ahorro en materia de congestión                                  | 107 117 951 |
| Ahorro en materia de accidentes                                  | 32 175 502  |
| Ahorro en materia de emisiones                                   | 223 748 276 |

<sup>(17)</sup> Comunicación de la Comisión al Consejo Europeo-Un Plan Europeo de Recuperación Económica, COM(2008) 800 final de 26.11.2008.

<sup>(18)</sup> Decisión nº 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (DO L 204 de 5.8.2010, p. 1).

<sup>(19)</sup> Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios (DO L 237 de 24.8.1991, p. 25).

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

(en EUR)

| <b>Ahorro medioambiental en 30 años de la terminal de Žilina</b> |             |
|------------------------------------------------------------------|-------------|
| Ahorro en materia de ruido                                       | 7 338 003   |
| Ahorro en materia de clima                                       | 16 390 770  |
| Ahorro total                                                     | 386 770 502 |

Fuente: Análisis de viabilidad de la terminal de Žilina presentado por las autoridades eslovacas

- (121) En consecuencia, la Comisión considera que la construcción de la terminal intermodal de Žilina–Teplice puede ayudar a la consecución de un objetivo de interés común, ya que contribuye a mejorar el transporte multimodal y a fomentar la transferencia modal de la carretera al ferrocarril y a la navegación interior, reduciendo así la congestión del tráfico, los accidentes, las emisiones, los ruidos y el impacto negativo sobre el clima derivados del transporte por carretera.

#### 7.2.2. Necesidad y proporcionalidad

- (122) En ocasiones anteriores <sup>(21)</sup>, la Comisión autorizó ayuda de inversión para terminales intermodales con una intensidad de ayuda del 50 %. Recientemente, cuando los Estados miembros han demostrado la necesidad económica de una intensidad de ayuda superior, la Comisión ha estado dispuesta a aceptar dicha intensidad superior en casos debidamente justificados <sup>(22)</sup>.
- (123) En el presente asunto, las autoridades eslovacas han notificado una medida que prevé una intensidad de ayuda del 85 % como mínimo en favor del futuro concesionario. Este proyecto es diferente de las terminales privadas de Metrans, que la empresa construyó sin ayuda estatal de Eslovaquia, y de la cercana terminal WienCont (propiedad del Ayuntamiento de Viena), que lleva recibiendo ayuda de una intensidad media del 31 % para la adquisición de equipos adicionales desde 2006. En el caso de WienCont, la inversión no era una inversión inicial para construir una terminal totalmente nueva, como es el caso de la terminal de Žilina–Teplice. Además, WienCont utiliza las vías del gestor de la infraestructura y del Ayuntamiento de Viena, por lo que paga un arrendamiento que no equivale necesariamente a lo que costaría adquirir esas instalaciones.
- (124) En cualquier caso, puesto que la intensidad de ayuda en el caso eslovaco supera el 50 %, la Comisión tiene que considerar si esta intensidad de ayuda más elevada puede excepcionalmente considerarse compatible con el mercado interior.
- (125) En cuanto a la necesidad de la ayuda, el análisis de viabilidad presentado por las autoridades eslovacas proyecta una tasa interna de rentabilidad negativa para la terminal de transporte prevista en Žilina–Teplice sin apoyo público. Si Eslovaquia tiene en cuenta la totalidad de la inversión inicial, incluidos los costes de adquisición de los terrenos, el déficit de financiación del proyecto a un tipo actualizado del 5 % corresponde a la inversión inicial de 25,04 millones EUR. Un tipo actualizado del 5 % es comparable a la rentabilidad de la deuda pública a largo plazo en Eslovaquia <sup>(23)</sup>.
- (126) El cuadro resume los costes de inversión, los costes de explotación, el rendimiento esperado del capital invertido y el importe de ayuda previsto para la construcción de la terminal de Žilina calculado en el análisis de viabilidad presentado por las autoridades eslovacas.

<sup>(21)</sup> Véase la Decisión de la Comisión de 31 de enero de 2001 en el asunto N 597/2000, Países Bajos– Subsidieregeling voor bijzondere bedrijfsaansluitingen op vaarwegen, Decisión de la Comisión de 14 de septiembre de 2001 en el asunto N 208/2000, Países Bajos — SOIT, Decisión de la Comisión de 15 de noviembre de 2000 en el asunto N 755/1999, Italia — Bolzano, y Decisión de la Comisión de 20 de diciembre de 2010 en el asunto N 490/2010, Bélgica — Verlenging van steunregeling N 550/2001 inzake publiek-private samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties langs de waterwegen in het Vlaams Gewest.

<sup>(22)</sup> Véase la Decisión de la Comisión de 20 de diciembre de 2011 en el asunto SA.33434, Francia-Aide au financement d'un chantier multimodal sur le Grand port maritime du Havre; Decisión de la Comisión de 23.11.2011 en el asunto SA.33486, Alemania- Förderprogramm Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr (pendiente de publicación); y Decisión de la Comisión de 17 de octubre de 2012 en el asunto SA.34501, Alemania — Extension of the inland port of Königs Wusterhausen/Wildau.

<sup>(23)</sup> En septiembre de 2012, el interés de la deuda pública a largo plazo en Eslovaquia era del 4,2 %, véase BCE, <http://www.ecb.int/stats/money/long/html/index.en.html>.

| Millones EUR |                     |                       |                |          |               |                    |                                |
|--------------|---------------------|-----------------------|----------------|----------|---------------|--------------------|--------------------------------|
| Terminal     | Costes de inversión | Costes de explotación | Costes totales | Ingresos | Ayuda estatal | Beneficio esperado | VAN después ayuda estatal (5%) |
| Žilina       | 25,04               | 24,81                 | 49,85          | 24,81    | 25,04         | 0                  | 0,00                           |

Fuente: Autoridades eslovacas, análisis de viabilidad

- (127) Puesto que la inversión inicial se limita al déficit de financiación del proyecto, la Comisión concluye que la ayuda es necesaria para garantizar la construcción de la terminal de transporte intermodal y el desarrollo del transporte combinado en Eslovaquia. También tiene en cuenta que la ayuda se mantendrá en el mínimo necesario, puesto que es superior al déficit de financiación y es, por consiguiente, proporcionada para lograr el objetivo de interés común y garantizar la transferencia del transporte por carretera al transporte por ferrocarril.

#### 7.2.3. El acceso a la infraestructura en cuestión estará abierto a todos los usuarios de forma no discriminatoria

- (128) La finalidad de la medida es la construcción de terminales públicas de transporte intermodal para el transporte combinado continental, en particular semirremolques y cajas móviles, para fomentar la transferencia del transporte por carretera al transporte por ferrocarril. Para lograr este objetivo, las terminales:

- a) estarán explotadas por empresas independientes de los transportistas que las utilizan;
- b) darán acceso abierto;
- c) ofrecerán condiciones no discriminatorias y transparentes.

- (129) A fin de garantizar un acceso no discriminatorio a las terminales y evitar que surja un conflicto de intereses entre el operador de la terminal y las empresas de transporte, el operador de las terminales será independiente de las empresas de transporte.

- (130) Además, el Estado eslovaco seguirá siendo el propietario de las terminales e incluirá en todo contrato de concesión la obligación de que el operador de las mismas garantice el acceso abierto para todos los usuarios, incluidos todos los transportistas y operadores de terminales de transporte intermodal, de forma no discriminatoria. Si el operador seleccionado incumple esta condición del contrato, el Estado podrá retirarle la concesión y volver a convocar una licitación.

- (131) Por lo tanto, el acceso a la infraestructura en cuestión estará abierto a todos los usuarios de forma no discriminatoria.

#### 7.2.4. La ayuda no produce falseamientos de la competencia contrarios al interés común

- (132) La medida notificada originalmente afectaría a los servicios de terminales intermodales en la República Eslovaca, que atraen también demanda transfronteriza procedente de Austria, la República Checa, Hungría y, en menor medida, Polonia. Para evitar el riesgo de falseamiento de la competencia, expuesto en la Decisión de incoación, y para poner a prueba su hipótesis en cuanto al impacto de la terminal en la transferencia de transporte de mercancías de la carretera al ferrocarril, las autoridades eslovacas se comprometieron a limitar el proyecto a la construcción de una única terminal proyecto piloto en Žilina-Teplice. Esta terminal estará a más de 200 km de distancia de las actuales terminales de Metrans y WienCont. Sus áreas de captación, por tanto, no se solaparán con las de Metrans y WienCont, lo que limitará el impacto de la medida sobre la competencia <sup>(24)</sup>.

<sup>(24)</sup> En su Decisión de 9 de noviembre de 2011 en el asunto SA.32632 (2011/N) ETGE (DO C 82 de 21.3.2012, p. 2), considerando 15, la Comisión hace referencia a un radio de atracción de 35 km en una zona con alta densidad de terminales (la frontera belgo-neerlandesa). Las autoridades eslovacas consideran un área de captación de 100 km. En la zona de Praga funcionan siete terminales en un radio de atracción de 70 km: 2 grandes terminales en Praga, 2 en Mělník (40 km) y 3 en Lovosice (70 km).

- (133) Según las autoridades eslovacas, hay una terminal temporal en Žilina que pertenece a Intrans. A diferencia de la terminal proyectada, esta terminal es pequeña y está situada en el centro de la ciudad. En esta terminal, la rampa de carga solo es accesible desde una única vía de 400 m de longitud que no es posible ampliar. La terminal está diseñada para contenedores de transporte marítimo y no tiene grúas de pórtico o equipos para el transbordo de cajas móviles y semirremolques. Debido a los planes de urbanismo, la terminal de Žilina existente cerrará de todos modos en un futuro próximo.
- (134) Las autoridades eslovacas han confirmado que las tarifas de manipulación en las terminales públicas corresponderán a las de las terminales de transporte intermodal que ya funcionan en el mercado. Según un estudio realizado por las autoridades eslovacas, dichas tarifas en terminales en la UE están entre 16,30 EUR y 56 EUR por unidad, y la tarifa media es de 30 EUR. El análisis de viabilidad presentado por las autoridades eslovacas se basaba en el supuesto de que las futuras tarifas de manipulación por unidad en las cuatro terminales públicas sería de 28-29 EUR. Las tarifas en la terminal pública de Žilina-Teplice, por consiguiente, se fijarán para mantener la competitividad del transporte por ferrocarril frente al sector de la carretera. Un aumento de las tarifas supondría que el operador de las terminales públicas no podría atraer suficiente carga del sector del transporte por carretera para cubrir sus costes de explotación.
- (135) Por consiguiente, la Comisión concluye que la medida no falsea la competencia en sentido contrario al interés común.

## 8. CONCLUSIÓN

- (136) Habida cuenta de cuanto antecede, la Comisión concluye que se cumplen todas las condiciones y la ayuda de inversión de 25,04 millones EUR para la terminal de Žilina-Teplice es compatible con el mercado interior.
- (137) Dado el plan original de Eslovaquia de construir cuatro terminales públicas intermodales, la Comisión requiere que se supervise la terminal que se va a construir sobre la base del proyecto piloto actualmente notificado. Esta supervisión permitirá a la Comisión decidir con conocimiento de causa sobre la necesidad de la ayuda y sus efectos sobre la competencia, si en algún momento en un futuro Eslovaquia notificara ayuda para las tres terminales restantes.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

### Artículo 1

La ayuda estatal que la República Eslovaca tiene previsto ejecutar para la construcción de la terminal en Žilina-Teplice consistente en una ayuda de inversión inicial de 25,04 millones EUR es compatible con el mercado interior a tenor del artículo 93 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Por consiguiente, se autoriza la ejecución de dicha ayuda de 25,04 millones EUR.

### Artículo 2

A los tres años, la República Eslovaca facilitará la siguiente información:

- volumen total de transporte intermodal, volumen de transporte continental y volumen de transporte que utiliza medios distintos a los contenedores ISO en Eslovaquia y en la terminal de Žilina-Teplice;
- precios en la terminal de Žilina-Teplice;
- si los clientes de las nuevas terminales habían utilizado anteriormente las terminales existentes y, en tal caso, un estudio de por qué cambiaron.

*Artículo 3*

El destinatario de la presente Decisión es la República Eslovaca.

Hecho en Bruselas, el 17 de julio de 2013.

*Por la Comisión*  
Joaquín ALMUNIA  
*Vicepresidente*

---







