

PÄÄTÖKSET

KOMISSION PÄÄTÖS,

annettu 17 päivänä heinäkuuta 2013,

toimenpiteestä/tukijärjestelmästä/valtiontuesta SA.34369 (13/C) (ex 12/N), jonka Slovakia aikoo myöntää julkisten intermodaalisten kuljetusterminalien rakentamiseen ja käyttöön

(tiedoksiannettu numerolla C(2013) 4423)

(Ainoastaan slovakinkielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2014/524/EU)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ⁽¹⁾ ja ottanut huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

- (1) Komissio vastaanotti 6 päivänä huhtikuuta 2011 yritykseltä METRANS/Danubia/, a.s., jäljempänä 'Metrans', sähköpostitse kantelun, joka koski oletettua valtiontukea julkisten intermodaalisten kuljetusterminalien rakentamiseen, jäljempänä 'kantelu'. Komissio sai 9 päivänä kesäkuuta 2011 Metransilta sähköpostitse lisätietoa asiasta. Kantelu merkittiin rekisteriin asiaksi SA.32828.
- (2) Komissio toimitti kantelun 6 päivänä lokakuuta 2011 päivätyllä kirjeellä Slovakialle ja pyysi lisätietoja, jotka Slovakia antoi 6 päivänä joulukuuta 2011 päivätyllä kirjeellä. Se totesi samalla, että kyseessä oleva toimenpide oli edelleen valmisteluvaiheessa eikä mitään rahoitusta ollut vielä myönnetty. Komissio ilmoitti Metransille tästä vastauksesta 12 päivänä joulukuuta 2011 päivätyllä kirjeellä, jossa se totesi, että alustavien selvitysten mukaan toimenpide ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, ja päätti sen jälkeen asian SA.32828 käsittelyn.
- (3) Slovakia teki julkisten intermodaalisten kuljetusterminalien rakentamista ja käyttöä koskevasta toimenpiteestä ennakoilmoituksen 16 päivänä helmikuuta 2012 sähköisessä muodossa. Slovakia toimitti 5 päivänä kesäkuuta, 12 päivänä kesäkuuta, 12 päivänä heinäkuuta ja 16 päivänä heinäkuuta 2012 sähköpostitse toimenpiteestä lisätietoja, mukaan luettuina hankkeita tukevat kirjeet kuljetus- ja logistiikkayrityksiltä DHL ja GEFCO.

⁽¹⁾ EUVL C 45, 16.2.2013, s. 13.

- (4) Metrans toimitti komissiolle sähköpostitse 12 päivänä heinäkuuta 2012 hanketta tukevan kirjeen yritykseltä Green Integrated Logistics (Slovakia) s.r.o., jäljempänä 'GIL', joka vastaa kuljetusterminalin toiminnasta Sládkovičovossa. Komissio toimitti tämän kirjeen Slovakialle 18 päivänä heinäkuuta 2012 päivätyllä kirjeellä, johon se sai sähköpostitse 14 päivänä elokuuta 2012 vastauksen, jossa toistettiin, ettei hankkeelle ollut myönnetty vielä rahoitusta.
- (5) Slovakia teki toimenpiteistä SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisen ilmoituksen komissiolle 17 päivänä heinäkuuta 2012 sähköisessä muodossa. Osana ilmoitusta Slovakia toimitti hankkeita tukevat kirjeet yrityksiltä DHL Express (Slovakia), s.r.o., jäljempänä 'DHL', GEFCO SLOVAKIA, s.r.o., Bohemiakombi, s.r.o. ja Kombiverkehr. Slovakia toimitti lisätietoja sähköpostitse 3 päivänä syyskuuta, 18, 22, 24, 26 ja 29 päivänä lokakuuta, 6, 9, 13 ja 14 päivänä marraskuuta sekä 6 päivänä joulukuuta 2012.
- (6) Komissio ilmoitti 23 päivänä tammikuuta 2013 päivätyllä kirjeellä Slovakialle päätöksestään aloittaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely. Komissio vastaanotti Slovakialta huomautuksia menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä 12 päivänä helmikuuta 2013.
- (7) Menettelyn aloittamista koskeva päätös julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ⁽²⁾ 16 päivänä helmikuuta 2013. Komissio kehotti asianomaisia esittämään huomautuksensa kyseessä olevista toimenpiteistä kuukauden kuluessa julkaisupäivästä.
- (8) Komissio toimitti menettelyn aloittamista koskevan päätöksen 18 päivänä helmikuuta 2013 tahoille, jotka olivat ilmaisseet kiinnostuksensa alustavan tutkinnan aikana, eli yrityksille Bohemiakombi, s.r.o., DHL Express (Slovakia), s.r.o., GEFCO SLOVAKIA, s.r.o., Kombiverkehr, Metrans ja sen oikeudellinen neuvonantaja SCHWARZ advokáti s.r.o., Green Integrated Logistics (Slovakia) s.r.o., sekä muille tahoille, joiden komissio katsoi mahdollisesti olevan asianosaisia, eli Žilinan yliopistolle (rautatieliikenteen oppiaine) ja Slovakian kemian- ja lääketeollisuuden liitolle (ZCHFP SR — ChemLog).
- (9) Komissio sai huomautuksia menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä seuraavilta asianosaisilta mainittuina päivinä:
- a) Slovakian kemian- ja lääketeollisuuden liitto 22 päivänä helmikuuta 2013;
 - b) Bohemiakombi 4 päivänä maaliskuuta 2013;
 - c) Kombiverkehr 6 päivänä maaliskuuta 2013;
 - d) DHL 8 päivänä maaliskuuta 2013;
 - e) SCHWARZ advokáti, Metransin puolesta, 11 päivänä maaliskuuta 2013.
 - f) WienCont Container Terminal Gesellschaft m.b.H., jäljempänä 'WienCont', pyysi 6 päivänä maaliskuuta 2013 lisäaikaa huomautusten jättämiseen. Komissio myönsi 7 päivänä maaliskuuta 2013 WienContille lisäaikaa 18 päivään maaliskuuta 2013 saakka. Komissio sai WienContilta huomautuksia menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä 18 päivänä maaliskuuta 2013.
- (10) Komissio toimitti asianosaisilta saamansa huomautukset Slovakialle 19 ja 20 päivänä maaliskuuta 2013 päivätyillä kirjeillä. Slovakia toimitti vastauksensa huomautuksiin 5 päivänä huhtikuuta 2013.
- (11) Komissio esitti sähköpostitse Metransille tarkentavia kysymyksiä 29 päivänä huhtikuuta 2013. Metrans toimitti vastauksensa sekä ei-luottamuksellisia tietoja sisältävän version sähköpostitse 6 päivänä toukokuuta 2013.
- (12) Komissio toimitti Metransilta saamansa ei-luottamukselliset tiedot Slovakialle sähköpostitse 8 päivänä toukokuuta 2013. Slovakia toimitti huomautuksensa 16 päivänä toukokuuta 2013.
- (13) Komissio esitti Slovakialle sähköpostitse 8 ja 17 päivänä toukokuuta 2013 tarkentavia kysymyksiä, joihin Slovakia vastasi sähköpostitse 17 ja 29 päivänä toukokuuta 2013.
- (14) Komissio esitti WienContille sähköpostitse 21 päivänä toukokuuta 2013 tarkentavia kysymyksiä, joihin WienCont vastasi sähköpostitse 7 päivänä kesäkuuta 2013.

⁽²⁾ Ks. alaviite 1.

- (15) Komissio ja Slovakia järjestivät tapaamisen Brysselissä 6 päivänä kesäkuuta 2013.
- (16) Komissio toimitti Metransilta ja WienContilta saamansa ei-luottamukselliset tiedot Slovakialle sähköpostitse 10 päivänä kesäkuuta 2013.
- (17) Slovakia rajoitti 10 päivänä kesäkuuta 2013 päivätyllä kirjeellä ilmoituksen koskemaan vain yhtä terminaalial Zilina.
- (18) Slovakia toimitti Metransilta ja WienContilta saatuja tietoja koskevat huomautuksensa 14 päivänä kesäkuuta 2013.
- (19) Komissio pyysi lisätietoja sähköpostitse 18 päivänä kesäkuuta 2013 ja sai pyytämänsä tiedot sähköpostitse 19 päivänä kesäkuuta 2013.

2. TOIMENPITEEN KUVAUS JA ENNEN TUTKINTAMENETTELYN ALOITTAMISTA VASTAANOTETUT HUOMAUTUKSET

2.1 INTERMODAALISET KULJETUSTERMINAALIT

- (20) Alkuperäisen ilmoituksen mukainen toimenpide koski tavaroiden yhdistettyihin maakuljetuksiin soveltuvien julkisten intermodaalisten kuljetustermiinaalien rakentamista ja käyttöä. Slovakia suunnitteli alun perin rahoittavansa neljän julkisesti saatavilla olevan intermodaalisen kuljetustermiinaalin rakentamisen alueille Bratislava–Pálenisko, Leopoldov–Hlohovec, Žilina–Teplička ja Košice–Bočiar.
- (21) Slovakia päätti termiinaalien alkuperäisen lukumäärän ja sijainnin yrityksen Intraco Consulting vuonna 2007 tekemän markkinatutkimuksen perusteella; kyseinen yritys on Belgiaan sijoittautunut yhdistettyjen kuljetusten ja logistiikan koordinointiin erikoistunut konsulttiyritys. Termiinaalien lukumäärän ja sijainnin määrittelyssä otettiin huomioon seuraavat tekijät:
- termiinaalien olisi palveltava mahdollisimman suurta aluetta Slovakiassa;
 - termiinaalien koko kapasiteettia olisi voitava hyödyntää;
 - keskeisten rautatielinjojen sijainti, yhteydet yleiseurooppalaisiin liikennekäytäviin osana Euroopan laajuista liikenneverkkoa (TEN-T) ja tärkeistä kansainvälisten yhdistettyjen kuljetusten reiteistä ja laitteistoista tehtyyn eurooppalaiseen sopimukseen, jäljempänä 'AGTC-sopimus', sisältävien rautatieyhteyksien sijainti;
 - yhteydet suunniteltuihin teollisuusalueisiin Slovakiassa.
- (22) Koska ilmoitettu toimenpide voisi menettelyn aloittamista koskevan päätöksen mukaan johtaa kilpailun vääristymiseen, Slovakia päätti rajoittaa toimenpiteen tukeen, jolla rahoitetaan tavaroiden yhdistettyihin maakuljetuksiin soveltuvan Žilina–Tepličkan julkisen intermodaalisen kuljetustermiinaalin rakentamista ja käyttöä. Kyseisen termiinaalin on tarkoitus toimia pilottihankkeena mahdolliselle julkisten intermodaalisten kuljetustermiinaalien verkoston rakentamiselle koko Slovakiaan.
- (23) Kyseessä on julkisesti saatavilla oleva intermodaalinen kuljetustermiinaali, jossa noudatetaan AGTC-sopimuksen ja Kansainvälisen rautatieliiton (UIC) määräyksiä.
- (24) Pilottihankkeen sijainti valittiin sen perusteella, että sijaintipaikka on kauimpana nykyisistä nykyaikaisista ja suurista termiinaaleista mutta täyttää silti 21 kohdan vaatimukset.
- (25) Kunkin termiinaalin käytettävissä oleva pituus on 750 metriä raidetta, joka kulkee kahden nostimilla varustetun pukkinosturin alla, ja ne soveltuvat maakuljetuksissa käytettyjen vaihtokorien ja puoliperävaunujen sekä intermodaalisten ISO-merikonttien käsittelyyn. Nostureiden alla on lisäksi pysäköintitilaa, joka mahdollistaa puoliperävaunujen optimaalisen käsittelyn, sekä tilaa ei-pinottavien vaihtokorien lyhytaikaista varastointia varten. Uuden termiinaalin vuosittaisen kapasiteetin bruttovetoisuus on 450 000 tonnia. Termiinaalin rakennustöiden on määrä valmistua vuoden 2015 aikana.
- (26) Termiinaali pysyy valtion omistuksessa. Kansallinen rataverkon haltija Železnice Slovenskej republiky, jäljempänä 'ŽSR', käyttää omistusoikeuksia valtion puolesta. ŽSR:n tehtävänä on erityisesti kerätä termiinaalinpitäjältä toimilupamaksut.

- (27) Terminaalin toiminnasta tehdään alihankintasopimus 30 vuoden ajaksi sellaisen terminaalinpitäjän kanssa, joka valitaan syrjimättömän ja avoimen tarjouskilpailumenettelyn perusteella. Terminaalin syrjimättömän käyttömahdollisuuden varmistamiseksi sekä valitun terminaalinpitäjän ja kuljetusyritysten eturistiriitojen estämiseksi terminaalinpitäjä ei voi olla terminaalia käyttävä kuljetusyritys eikä näin ollen kilpaile terminaalia käyttävien kuljetusyritysten ja yhdistettyjä kuljetuksia tarjoavien toimijoiden kanssa. Jos valittu terminaalinpitäjä ei täytä toimilupasopimuksessa sovittuja ehtoja, valtio voi peruuttaa toimiluvan ja järjestää siitä uuden tarjouskilpailun.
- (28) Terminaalin yleinen käyttöoikeus varmistetaan edellyttämällä valitun terminaalinpitäjän kanssa tehtävässä toimilupasopimuksessa, että palveluita tarjotaan syrjimättömästi ja avoimin markkinahinnoin. Myös avustussopimukseen sisältyy lauseke, jolla varmistetaan, että infrastruktuuri on kaikkien toimijoiden käytettävissä syrjimättömin ehdoin.

2.2 TOIMENPITEEN OIKEUSPERUSTA

- (29) Toimenpiteen rahoitus myönnetään valtiontuesta annetun lain 231/1999, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna, 4 pykälän 2 momentin m alamomentin ja julkishallinnon talousarviosäännöistä ja eräiden lakien muuttamisesta annetun lain 523/2004 perusteella.

2.3 TALOUSARVIO

- (30) Slovakian suunnitelmien mukaan alkuinvestointi terminaalin rakentamiseksi on 25,04 miljoonaa euroa, ja terminaalin rakentaa sekä omistaa valtio. Tämä summa, joka rahoitetaan koheesiorahastosta (85 prosenttia) ja valtion omista varoista (15 prosenttia), kattaa kaikki alkuinvestointikustannukset. Terminaalinpitäjän edellytetään kuitenkin maksavan toimilupamaksuja, joiden suuruus on vähintään 15 prosenttia investointikuluista viidentoista vuoden aikana.

2.4 TOIMENPITEEN EDUNSAAJA

- (31) Toimenpiteen edunsaaja on terminaalinpitäjä, koska se hyötyy infrastruktuurista, josta se maksaa toimilupamaksuja, jotka kattavat vain pienen osan terminaalin rakentamisen kokonaiskustannuksista.
- (32) ŽSR:n ei katsota olevan toimenpiteen edunsaaja, koska se ainoastaan käyttää omistusoikeuksia valtion puolesta. ŽSR:n valtion puolesta keräämät toimilupamaksut puolestaan pienentävät korvausta, jonka se saa valtiolta julkisen tehtävänsä hoitamisesta kansallisena rataverkon haltijana.

2.5 TUEN KASAUTUMINEN JA TÄYTÄNTÖÖNPANOKIELTO

- (33) Toimenpide ei voi saada tukea muista lähteistä samojen tukikelpoisten kustannusten osalta.
- (34) Tuki voidaan myöntää sen jälkeen, kun sille on saatu komission hyväksyntä.

2.6 MENETTELYN ALOITTAMISEN SYYT

- (35) Aloittaessaan SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn alkuperäisen ilmoituksen osalta komissio tarkasteli seuraavia asioita:
- a) onko Slovakiassa tarpeen rakentaa intermodaalisia kuljetustermiinaaleja ja kehittää yhdistettyjä maakuljetuksia, jotta voidaan kannustaa kuljetusten siirtämistä maantiiliikenteestä rautatie- ja sisävesiliikenteeseen; ja
 - b) onko toimenpiteestä aiheutuva kilpailun vääristyminen yleisen edun vastaista.

3. SLOVAKIAN HUOMAUTUKSET TUTKINTAMENETTELYN ALOITTAMISTA KOSKEVASTA PÄÄTÖKSESTÄ

- (36) Tuen tarpeellisuuden osalta Slovakia toisti kantansa, joka perustuu komissiolle toimitettuihin tutkimuksiin ja analyysiin sekä terminaalien tulevien käyttäjien näkemyksiin, joiden mukaan kuljetuksia ei ole mahdollista

siirtää laajamittaisesti maantieliikenteestä rautatie- ja sisävesiliikenteeseen ilman yhtäläisin ehdoin käytettävissä olevien julkisten terminaalien rakentamista. Slovakia viittaa Kombiverkehrtiin, jonka mukaan yhdistettyjen kuljetusten kysyntä Slovakiassa on kasvanut merkittävästi, erityisesti Itä- ja Etelä-Euroopan akselilla. Tähän kysyntään voidaan kuitenkin vastata ainoastaan, jos saatavilla on oikein sijoitettuja ja toimivia terminaleja, joilla on riittävä kapasiteetti ja joissa tarjotaan täysin yhtäläisin ehdoin käytettävissä olevia palveluja, kuten esitetään terminaalien rakentamista koskevassa Saksan ohjelmassa.

- (37) Yleisen edun vastaista kilpailun vääristymistä koskeviin komission epäilyksiin Slovakia vastaa, että ensinnäkin hankkeen tavoitteena on kehittää intermodaalisia maakuljetuksia, jotka ovat intermodaalisten kuljetusten täysin uusi osa-alue, minkä vuoksi niitä ei tällä hetkellä käytetä lainkaan tai käytetään vain hyvin vähän. Toiseksi ulkoisten kustannusten osalta saatavien säästöjen odotetaan olevan 13 kertaa investointikustannuksia suuremmat, ja suurin osa näistä säästöistä syntyy EU:ssa Slovakian ulkopuolella. Lisäksi kilpailun vääristyminen jää hyvin vähäiseksi, koska uuden terminaalinpitäjän edellytetään maksavan 15 prosenttia kaikista investointikuluista toimilupamaksuina ja sen palveluhintoja säännellään ja valvotaan.
- (38) Slovakia vastaa tutkintamenettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä esille tuotuihin ongelmiin toteamalla, että intermodaaliyksikköinä (ITU) ilmaistuna uusien terminaalien osuus on noin 16 prosenttia intermodaalisten terminaalien koko teoreettisesta uudelleenlastauskapasiteetista Slovakiassa, kuten seuraavasta taulukosta käy ilmi.

Intermodaalisten kuljetusterminaalien kapasiteetti Slovakiassa		
Intermodaaliset kuljetusterminaalit	Uudelleenlastaus-kapasiteetti (ITU)	
	Teoreettine	Osuus
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	
Nykyinen – yhteensä	980 000 (*)	84 %
Bratislava – Prístav	40 000	
Leopoldov	40 000	
Žilina – Teplice	40 000	
Košice – Bočiar	40 000	
Uusi – yhteensä	180 000 (**)	16 %
Kaikki terminaalit – yhteensä	1 160 000	100 %

(*) Teoreettinen uudelleenlastauskyky tällä hetkellä nykyisiä käsittely- ja prosessitekniikoita käyttäen.

(**) Uusien terminaalien teoreettinen uudelleenlastauskyky ensimmäisen rakennusvaiheen valmistumisen jälkeen.

Lähde: Slovakian liikenteestä, rakentamisesta ja aluekehityksestä vastaava ministeriö, perustuu terminaalien omistajien ja terminaalinpitäjien antamiin tietoihin.

- (39) Lisäksi Slovakia toimitti seuraavat tiedot, jotka koskevat kansainvälisen maanteiden tavaraliikenteen kehitystä Slovakiassa.

Vuosi	Kansainväliset tiekuljetukset (tuhatta tonnia)	Vuotuinen kasvu	Kumulatiivinen kasvu
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

Lähde: Slovakian tilastokeskus.

- (40) Lopuksi Slovakia toteaa, että se aikoo soveltaa kyseessä olevaan julkiseen intermodaaliseen terminaaliin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2012/34/EU ⁽³⁾, joka on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä 16. kesäkuuta 2015 mennessä, 31 artiklaa ja 56 artiklan 9 kohtaa. Slovakian viranomaisten mukaan näiden säännösten avulla luodaan riittävä sääntelykehys, jolla lievennetään sen vaikutusta, että nykyisten terminaalien asiakkaat siirtyvät käyttämään uutta terminaalia.

4. ASIANOMAISTEN HUOMAUTUKSET

4.1 SLOVAKIAN KEMIAN- JA LÄÄKETEOLLISUUDEN LIITTO

- (41) Slovakian kemian- ja lääketeollisuuden liitto (ZCHFP SR) pyrkii edistämään turvallisia ja ympäristöystävällisiä kuljetuksia kemianteollisuudessa. Liitto osallistui sen vuoksi ChemLog-hankkeeseen, jolla pyrittiin kartoittamaan, analysoimaan ja tukemaan yhdistettyjä kuljetuksia ja julkisia intermodaalisia terminaaleja Slovakiassa.
- (42) Liitto toimitti huomautustensa ohella seuraavat kaksi tutkimusta, jotka on tehty eurooppalaisessa ChemLog-yhteistyöhankkeessa, johon osallistui Slovakian kemian- ja lääketeollisuuden liiton ohella Saksan, Puolan, Tšekin, Slovakian, Unkarin ja Italian alueviranomaisia, kemianteollisuuden järjestöjä ja tutkimuslaitoksia: "The Strategy of Combined Transport Development of Chemicals in Central Europe" ja "Feasibility Study — Development of railway transport of chemicals in Slovakia in relation to adjacent countries and prepared combined transport terminals".
- (43) Liitto toteaa, että julkiset terminaalit vaikuttaisivat Slovakiassa myönteisesti pääasiassa yhdistettyihin maakuljetuksiin, koska nykyisissä terminaaleissa kuljetetaan ainoastaan ISO-kontteja. Liiton mukaan Slovakiasta kuljetetaan rautateitse vain hyvin vähän vaihtokoreja ja puoliperävaunuja, koska nykyiset terminaalinpitäjät eivät ole niistä kiinnostuneita, ja lisäksi Slovakiasta ei tällä hetkellä ole säännöllisiä yhteyksiä mihinkään intermodaaliseen liikenteen solmukohtaan Länsi-Euroopassa.

4.2 BOHEMIAKOMBI

- (44) Bohemiakombi on yhdistettyjä kuljetuksia Slovakiassa tarjoava toimija, joka käyttää pääasiassa yritysten sivuraitteita. Bohemiakombin mukaan Euroopan maareittejä käyttävät pääasiassa pienet ja keskiuuret tiekuljetusyritykset ja huolitsijat. Ne tarjoavat ovelta ovelle -kuljetusta, ja yhdistettyjen kuljetusten käyttämiseksi ne tarvitsevat yhtäläisin ehdoin käytettävissä olevien terminaalien ja yhdistettyjä kuljetuksia tarjoavien toimijoiden palveluja. Nämä pk-yritykset eivät voi investoida omiin terminaaleihin, minkä vuoksi ne tarvitsevat julkista uudelleenlastausinfrastruktuuria. Jos tällaista infrastruktuuria ei ole saatavilla, yritykset käyttävät vain maantiekuljetusta.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/34/EU, annettu 21 päivänä marraskuuta 2012, yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32).

- (45) Bohemiakombi katsoo, että yksityisiä terminaleja voidaan käyttää maakuljetuksiin vain hyvin rajoitetusti, koska terminaalinpitäjät tarjoavat itsekkin ovelta ovelle -kuljetusta ja kilpailevat näin suoraan maantiekuljetuksia harjoittavien toimijoiden kanssa. Yksityisten terminaalien käyttöön liittyy riski, että yksityinen terminaalinpitäjä valtaa maanteiltä rautateille siirretyt kuljetukset, koska terminaalinpitäjä saa tiedot kaikista lähetyksistä ja tarjoaa kilpailuvia palveluja.
- (46) Bohemiakombi toteaa, että intermodaalisen uudelleenlastauksen maksu Slovakiassa on tavallisesti 45–50 euroa yhtä uudelleenlastattua yksikköä kohti, eli kaksinkertainen verrattuna julkisten terminaalien maksuihin muualla EU:ssa. Bohemiakombin mukaan tämä vaikeuttaa kuljetusten siirtämistä maanteiltä rautateille. Bohemiakombi katsoo, että julkisilla varoilla rakennetut julkiset intermodaaliset terminaalit tarjoavat edullisempia palveluita ja edistävät näin siirtymistä rautatieliikenteeseen.
- (47) Bohemiakombi toteaa lopuksi, että valtiontuki lisää kilpailua intermodaalisten terminaalipalvelujen alalla.

4.3 KOMBIVERKEHR

- (48) Kombiverkehr toteaa, että se harjoittaa hyvin vähän maakuljetusta Slovakiaan, alle 1 000 yksikköä vuodessa. Kombiverkehrin mukaan tämä johtuu pääasiassa uudelleenlastauksen suurista kustannuksista, jotka ovat yli 45 euroa kuorma-autosta junaan tai päinvastoin siirrettyä yksikköä kohti tai noin kaksinkertaiset verrattuna julkisesti osarahoitettuihin terminaleihin Saksassa. Tällä hetkellä yritys kuljettaa lähinnä kemianteollisuuden yksiköjä, joiden tapauksessa kustannukset ja ympäristöriskit ovat maanteitse kuljetettaessa suuremmat. Lisäksi kemianteollisuuden kuljetusyksiköjä voidaan usein käsitellä ylhäältä päin käyttäen samaa konttitarttujaa kuin yhdistetyissä merikuljetuksissa.
- (49) Kombiverkehrin mukaan valtaosa kansainvälisistä kuljetuksista Slovakiassa on tavanomaista rahtia, kuten paketteja, autoteollisuuden tuotteita, koneita ja kulutustavaroita, jotka kuljetetaan puoliperävaunuissa ja osittain vaihtokoreissa. Slovakian terminaleissa ei kuitenkaan ole laitteistoja tällaisten yksiköiden uudelleenlastausta varten.
- (50) Kombiverkehrin mukaan kestävien yhdistettyjen maakuljetusten kehittäminen edellyttää
- a) terminaleja, joilla on seuraavat tekniset ominaisuudet:
 - 700 metriä käytettävää raidetta;
 - suora raideyhteys keskeiseen rautatiekäytävään;
 - kontintarttuvia ja nostimia;
 - riittävästi varastotilaa ei-pinottavia yksiköitä varten;
 - junille riittävästi seisontraiteita terminaalissa tai sen lähistöllä;
 - b) kilpailukykyisiä uudelleenlastausmaksuja maantieliikenteeseen verrattuna — uudelleenlastaus kuorma-autosta junaan enintään 20–25 euroa;
 - c) riippumattomia terminaalinpitäjiä, jotka voivat varmistaa syrjimättömät käyttöehdot. Vaikka ulkopuoliset tahot voivat käyttää nykyisiä terminaleja, Kombiverkehr toteaa, että niille asetetut ehdot ovat arveluttavia. Ensinnäkin koska terminaalinpitäjät harjoittavat myös kuljetustoimintaa, on aina vaarana, että terminaalinpitäjä vie yhdistettyjä kuljetuksia harjoittavan ulkopuolisen toimijan asiakkaat. Toiseksi terminaalinpitäjät ovat halukkaita toimimaan ulkopuolisten toimijoiden kanssa ainoastaan niin kauan, kuin niillä on käyttämätöntä terminaalikapasiteettia. Heti kun niiden oma kuljetusvolyymi kasvaa riittävästi, ne eivät enää tarjoa terminaalin käyttömahdollisuutta ulkopuolisille. Lopuksi sääntelemätön terminaalinpitäjä voi monin tavoin vaikeuttaa ulkopuolisten tahojen terminaalin käyttöä tai tehdä siitä taloudellisesti kannattamatonta, esimerkiksi hintojen määrittelyn, palvelun laadun ja terminaalin käyttöaikojen jaon kautta.
- (51) Yhdistettyjen kuljetusten uusien yhteyspisteiden kehittäminen asiakkaille aiheuttaisi Kombiverkehrille suuret alkutappiot, jotka voidaan kattaa vasta vuoden tai kahden vuoden säännöllisellä toiminnalla. Sen vuoksi yrityksen ei kannata tarjota uusia tuotteita terminaleissa ilman pitkän aikavälin varmuutta.
- (52) Näin ollen Kombiverkehr tukee Slovakian suunnitelmaa, jonka mukaisesti terminaalien toimintaa hoitavat riippumattomat yritykset. Samanaikaisesti se toisaalta katsoo, että yhdistettyjä kuljetuksia harjoittavat toimijat olisivat kiinnostuneempia terminaalien kehittämisestä, jos ne olisivat osallisina sen toiminnassa. Terminaalien puolueettoman ja syrjimättömän toiminnan varmistamiseksi Kombiverkehr suosittaa seuraavia ehtoja:
- terminaalinpitäjän tulisi olla riippumaton yritys, jolla on riippumaton johto;

- millään yhdistettyjen kuljetusten harjoittajalla ei tulisi olla yli 50 prosentin omistusosuutta terminaalipitäjänä toimivasta yhtiöstä;
 - terminaalipitäjälle olisi asetettava selkeät säännöt, jotka koskevat esimerkiksi käyttöaikojen jakoa ja edellytyksiä;
 - terminaalipitäjän valvonta olisi annettava riippumattoman valvontaelimen ja rautatieliikenteen sääntelyelimen tehtäväksi.
- (53) Kombiverkehrin mukaan tavarakuljetusten siirtämiseen maanteiltä rautateille liittyy valtavaa potentiaalia, erityisesti reiteillä Saksaan (Rein-Ruhr-Gebiet ja Hampuri/Hannover) sekä Alankomaihin ja Belgiaan. Näillä reiteillä kulkee tällä hetkellä noin 1 000 kuorma-autoa viikoittain.
- (54) Kombiverkehr toteaa olevansa kiinnostunut ainoastaan tavaroiden maakuljetuksista, jotka hoidetaan tällä hetkellä maanteitse. Näin ollen vaikka käyttöön saataisiin uusi terminaalit, yritys ei vähentäisi uudelleenlastaus- ja rahtivo-lyymia Slovakian nykyisissä terminaaleissa, jotka soveltuvat jo yhdistettyihin kuljetuksiin.

4.4 DHL

- (55) DHL:n mukaan nykyiset intermodaaliset terminaalit Slovakiassa eivät ole julkisia palveluja eivätkä ne ole vapaasti käytettävissä julkisen maantie- ja rautatieinfrastruktuurin väliseen uudelleenlastaukseen. DHL tukee Slovakian vi-
ranomaisten pyrkimyksiä vapauttaa yhdistetyt kuljetukset rakentamalla neljä uutta intermodaalista terminaalit
rautatie-maantiekuljetusta varten.

4.5 METRANS

- (56) Metrans katsoo, että väitteille, joilla Slovakia perustelee valtiontuen myöntämistä terminaalien rakentamiseen, ei ole perusteita ja että ne ovat virheellisiä tai muutoin epäolennaisia. Yritys vastustaa alkuperäisen ilmoituksen mukaista toimenpidettä argumentein, jotka on esitetty seuraavassa tiivistettynä.

Nykyisten terminaalien puolueettomuus

- (57) Metransin mukaan Slovakian väite siitä, että nykyiset terminaalipitäjät eivät tarjoa riittävän puolueettomia palveluja, ei pidä paikkaansa eikä Slovakia myöskään ole kyennyt esittämään väitteelleen todisteita. Metrans harjoittaa terminaaliensa toimintaa puolueettomasti ja tarjoaa palveluitaan myös riippumattomille liikenteenharjoittajille. Metrans sallii toiminnan myös ulkopuolisilla junilla. Esimerkiksi Metransin hoitamassa Interportin terminaali-
Košicessa yritys tarjoaa yksinomaan terminaaliin liittyviä palveluita, kun taas kuljetusta harjoittavat muut toimijat. Metransin tietojen mukaan samoin menetellään myös muissa julkisissa terminaaleissa. Slovakia ei ole tehnyt Metransia vastaan virallisia tai epävirallisia kanteluja väitetyn eriarvoisuuden osalta eivätkä kilpailuviranomaiset ole aloittaneet tutkimuksia tai muutoin lähestyneet Metransia tässä asiassa. Lisäksi Metransin mukaan Slovakia ei voi estää julkisia terminaalipitäjiä harjoittamasta myös kuljetustoimintaa, jolloin myös ne menettäisivät väitetyn puolueettomuutensa. Lopuksi Metrans esittää, että jos kaikki palvelut voidaan tarjota yhtenä pakettina, tekninen tehokkuus paranee ja hintataso alenee (koko kuljetus- ja käsittelyprosessia hallitaan tietoteknisesti ja palvelujen laatu paranee), mikä yhdessä laadukkaiden palvelujen kanssa antaa terminaaleille paremman kilpailuaseman maan-
tiekuljetuksiin nähden. Sen osalta, tarjoavatko nykyiset intermodaalisten terminaalien pitäjät Slovakiassa intermo-
daalisia terminaalipalveluja yhdistettyjä kuljetuksia harjoittaville riippumattomille toimijoille ja miten näitä palve-
luta mainostetaan, Metrans viittaa verkkosivustoonsa, jossa tarjotaan varastointipalveluja, ja luetteloon itsenäisistä kuljetusyrityksistä, liikenteenharjoittajista, varustamoista ja leasingyrityksistä, jotka ovat käyttäneet sen palveluja. Lisäksi Metrans mainitsee neljä yritystä, jotka käyttävät sen terminaalit intermodaalisiin kuljetuspalveluihin.

Maakuljetukset

- (58) Metransin mukaan on perusteetonta väittää, että nykyiset terminaalit eivät sovellu maakuljetuksiin. Metrans toteaa, että se käsittelee viikoittain yhteensä 127 junaa, joista 12 lähetetään Duisburgiin ja 12 Rotterdamiin, ja näitä junia käytetään yksinomaan maakuljetuksiin. Lisäksi 10 prosenttia kaikista käsitellyistä junista voidaan luokitella maakuljetuksiksi. Košice Haniskan terminaali-
noin 50 prosenttia yksiköistä käsitellään maakuljetusta varten. Metransin terminaaleissa on kaikkien maakuljetuksen yksikköjen käsittelyyn soveltuvat laitteet, kuten kurottajat tai irrotettavat kontintarttajat esimerkiksi vaihdettavia puoliperävaunuja ja vaihtokoreja varten, ja myös rampin rakentaminen liikkuva tie (RoLa) -kuljetuksia varten on tarvittaessa mahdollista. Metrans kuitenkin huomauttaa, että tällaisille palveluille ei ole kysyntää. Metrans esittää, että vaihtokorien, puoliperävaunujen tai kuorma-autojen käyttö on tehotonta verrattuna 45 jalan (13,7 metrin) ISO-lavoihin, jotka on erityisesti suunniteltu yhdistettyä

kuljetuksia varten, koska näiden konttien kuljetuskustannukset ovat 30 prosenttia pienemmät kuin kuorma-auton perävaunujen. Yrityksen liikevaihdosta noin 25 prosenttia on peräisin maakuljetuksiin liittyvistä palveluista. Merkitykselliset markkinat ulottuvat Slovakian rajojen ulkopuolelle, ja naapurimaiden terminaalit luovat tehokasta kilpailua ja tarjoavat maakuljetuksiin liittyviä palveluja. Metrans katsoo, että kyseessä olevia julkisia terminaleja ei räätelöidä maakuljetuksia varten.

AGTC-sopimuksen noudattaminen nykyisissä terminaleissa

- (59) Metransin mukaan investointi terminaleihin, joissa noudatetaan AGTC-sopimuksen mukaisia parametreja (750 metrin pituiset terminaaliraitteet), on kaupallisesti tehontonta ja aiheuttaa uponneita kustannuksia. Rautatieinfrastruktuuri Slovakiassa ja naapurimaissa (kuten Tšekissä ja Unkarissa) ei sovellu yli 550 metriä pitkien junien liikennöintiin. Tilanteen ei odoteta muuttuvan seuraavien 5–7 vuoden kuluessa, mutta useissa terminaleissa, myös Metransin molemmissa terminaleissa, on mahdollisuus pidentää terminaaliraitteita 750 metriin noin 1–2 vuoden aikavälillä, joten niissä on valmius toimia heti, kun rautatieinfrastruktuuri mahdollistaa tällaisten junien käytön.

Puolueettomia terminaleja voidaan rakentaa ja käyttää ilman valtiontukea

- (60) Metransin mukaan se on itse paras osoitus siitä, että intermodaaliset terminaalimarkkinat houkuttelevat yksityisiä sijoittajia ja tällaiset terminaalit voivat olla taloudellisesti kannattavia. Metrans on investoinut Slovakian suurimpaan terminaaliiin Dunajská Stredassa, ja lisäksi se avasi uuden terminaalin Košiceen vuonna 2012. Tällaiset investoinnit ovat hyvin herkkiä niiden jälkeen tehtäville lainsäädännön muutoksille ja yhdistettyjä kuljetuksia koskeville valtiontukipäätöksille. Slovakian suunnitelmat investoida valtion varoja terminaleihin (sekä tehoton valtion liikennepolitiikka) heikentävät jo nyt yksityisten sijoittajien halua tehdä uusia investointeja nykyisten terminaalien parantamiseen tai kokonaan uusiin kohteisiin.

Alkuperäisen ilmoituksen mukainen toimenpide vääristää kilpailua

- (61) Metransin mukaan julkisten terminaalien pitäjille syntyy merkittävää kilpailuetua, koska ne saavat 85 prosenttia tukea pääomamenoihin. Slovakia ei voi tehokkaasti estää terminaalipitäjiä polkemasta hintoja (kaikenlaisten toimilupasopimuksessa sovittujen hintajärjestelyjen voidaan myöhemmässä vaiheessa katsoa olevan lainvastaista vakavaa rajoittamista). Metrans on Slovakian kanssa eri mieltä siitä, että julkisissa terminaleissa perittäisiin vastaavia maksuja kuin nykyisissä terminaleissa. Vaikutus sisämarkkinoihin (jotka ulottuvat Slovakian rajojen ulkopuolelle) on merkittävä esimerkiksi Bratislavan seudulla, missä palveluja tarjoaa myös kaksi Wienissä sijaitsevaa terminaalialia. Metrans on ilmoittanut komissiolle hinnat, jotka se toimittaa pyynnöstä kaikille kiinnostuneille asiakkaille. Hintaluettelon mukaan yrityksen perimät maksut minkä tahansa yksikkötyypin käsittelystä ovat huomattavasti pienemmät kuin toimenpiteessä suunnitellut maksut. Lopuksi Košiceen suunniteltu terminaaliali sijaitsi vain kilometrin etäisyydellä Metransin uudesta terminaalialista. Toinen uusi terminaalial on määrä rakentaa Bratislavan lähistölle, vaikka alueella on jo ennestään kaksi terminaalialia Wienissä, kaksi Budapestissä ja yksi Dunajská Stredassa.

Uusien julkisten terminaalien rakentaminen ei kannusta siirtymään maantiekuljetuksista yhdistettyihin kuljetuksiin

- (62) Kuten Metrans toteaa, terminaalipalvelut (käsittely, uudelleenlastaus) muodostavat vain noin 2 prosenttia yhdistettyjen kuljetusten kokonaiskustannuksista. Rautatieinfrastruktuurin käyttömaksut ovat noin 40–50 prosenttia koko kuljetuskustannuksista. Sen vuoksi uudet terminaalialit houkuttelevat ainoastaan sellaisia asiakkaita, jotka käyttävät jo yhdistettyjä kuljetuksia. Volyymeja voidaan kasvattaa ainoastaan yhdistettyjä kuljetuksia tukevalla tehokkailla valtion toimilla.

Ulkoisten kustannusten säästöt

- (63) Slovakian esittämät ulkoisten kustannusten säästöt voidaan saavuttaa ainoastaan edistämällä kuljetusten siirtymistä maanteiltä rautateille, ja silloinkin tarvitaan julkisten terminaalien rakentamisen sijaan muita keinoja. Metrans katsoo, että terminaalien rakentaminen ei merkittävästi lisää yhdistettyjen kuljetusten volyymia eikä sillä siksi saavuteta tavoiteltuja ulkoisten kustannusten säästöjä.

Nykyinen kapasiteetti riittää ja markkinat pystyvät vastaamaan kasvavaan kysyntään

- (64) Metransin mukaan nykyisissä terminaaleissa on tällä hetkellä käytössä vain noin puolet niiden todellisesta kapasiteetista. Lisäksi tavarakuljetusten kokonaismäärät Slovakiassa ovat viime vuosina laskeneet tasaisesti. Metrans perustelee tätä väitettä Slovakian tavarakuljetuksia koskevilla tilastotiedoilla, joiden mukaan tavarakuljetusten määrä oli 203 miljoonaa tonnia vuonna 2009, 191 miljoonaa tonnia vuonna 2010 ja 179 miljoonaa tonnia vuonna 2011. Slovakian väitettä tukevat talousennusteet ovat näin ollen virheellisiä ja vanhentuneita. Vaikka yhdistettyjen kuljetusten kasvavaa kysyntää ei voitaisi tyydyttää nykyisellä ylikapasiteetilla, se kyettäisiin hoitamaan suhteellisen pienin kustannuksin lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä joko parantamalla ja laajentamalla nykyistä kapasiteettia tai rakentamalla uutta kapasiteettia yksityisten sijoittajien rahoituksella. Metrans toteaa, että vuonna 2010 kaikkien nykyisten intermodaalisten terminaalien kokonaisvolyymi Slovakiassa oli 1,9 miljoonaa tonnia. Uusien julkisten terminaalien suunniteltu kapasiteetti on 1,8 miljoonaa tonnia vuodessa, mikä kattaisi markkinat lähes kokonaan.
- (65) Metrans toteaa lopuksi, että nykyisessä talous- ja markkinatilanteessa (nykyinen ylikapasiteetti, tasaisesti vähenevät tavarakuljetukset, epävarma liikennepolitiikka) neljän julkisen terminaalin rakentaminen ei ole toteuttamiskelpoinen hanke. Jos uudet terminaalit rakennetaan, ne lisäävät ylikapasiteettia entisestään, mikä vääristää kilpailua ja ajaa markkinoilta yksityisiä toimijoita, joiden on toimittava tasolla, joka kattaa paitsi muuttuvat myös kiinteät kustannukset.

4.6 WIENCONT

- (66) WienCont omistaa suuren kolmen liikennemuodon terminaalin Wienissä ja vastaa sen toiminnasta. Se katsoo, että valtiontuen myöntäminen neljän julkisen intermodaalisen terminaalin rakentamista varten ei ole tarpeen intermodaalisten kuljetusten kehittämiseksi Slovakiassa ja että kyseinen valtiontuki vääristää kilpailua huomattavalla tavalla. WienContin mukaan 135,5 miljoonan euron tuki 85 prosentin tuki-intensiteetillä on täysin tarpeeton, kun otetaan huomioon, että WienCont on vuodesta 2006 lähtien harjoittanut toimintaansa ja laajentanut terminaaliaan Wienin kaupungin toiminta- ja investointituella, jonka määrä on ollut 11,6 miljoonaa euroa ja tuki-intensiteetti 31 prosenttia.
- (67) WienCont kyseenalaistaa myös Slovakian esittämät intermodaalisten kuljetusten kasvuennusteet ja viittaa tilastoihin, joiden mukaan teollisuuden kasvu Slovakiassa vuosina 2010–2012 oli vain 13 prosenttia. Lisäksi se mainitsee Snizek & Partnerin viimeaikaisen ennusteen (2011), jossa miehittämättömien tavarakuljetusten odotetaan kasvavan vuosien 2008–2030 aikana 300 000:sta 440 000 intermodaaliyksikköön. Tämän ennusteen mukaan WienContin terminaalien kapasiteetti riittäisi kattamaan markkinat kokonaisuudessaan. Itävallan viranomaiset ovat kuitenkin myöntäneet tukea toisen suuren intermodaaliterminaalin rakentamiseen Wienin Inzersdorfiin, ja rakennustyöt ovat juuri alkaneet.
- (68) WienCont toteaa, että toisen terminaalin rakentaminen Bratislavan alueelle heikentäisi Wienin asemaa keskuspaikana. Lisäksi se kiistää, että uusien terminaalien rakentaminen edistäisi kuljetusten siirtymistä maanteiltä rautateille.
- (69) Vuosina 2011 ja 2012 WienContin kapasiteetti oli 250 000 intermodaaliyksikköä. Vuonna 2012 se käsitteli 72 541 ja vuonna 2011 71 369 intermodaaliyksikköä, Slovakiasta tulevien kuljetusten osuus vuonna 2012 oli 2 968 ja vuonna 2011 2 148 intermodaaliyksikköä, kun taas Slovakiaan suuntautuvia kuljetuksia ei vuonna 2012 ollut yhtään ja vuonna 2011 niitä oli 59 intermodaaliyksikköä. WienContin konttikohtaiset käsittelymaksut terminaaleissa vastaavat toimenpiteeseen sisältyviä konttikohtaisia maksuja, mutta yritys perii korkeampia maksuja varastoinnista ja perävaunujen käsittelystä.

5. SLOVAKIAN HUOMAUTUKSET ASIANOMAISTEN TEKEMISTÄ HUOMAUTUKSISTA

- (70) Slovakia totesi, että neljä kuudesta asianomaisesta ilmaisi kannattavansa tukea julkisten terminaalien rakentamiseen. Slovakian vastaukset Metransin ja WienContin huomautuksiin esitetään jäljempänä.

5.1 VASTAUS METRANSIN HUOMAUTUKSIIN**Nykyisten terminaalien puolueettomuus**

- (71) Slovakia toteaa, että Metrans ei ole puolueeton terminaalinpitäjä, koska se harjoittaa itse kuljetustoimintaa. Se viittaa Bohemiakombin ja Kombiverkehrin huomautuksiin, joissa todetaan, että Metransin toiminnassa on olemassa eturistiriidan riski, koska yritys sekä toimii terminaalinpitäjänä että tarjoaa yhdistettyjä ja ovelta ovelle -kuljetuksia. Slovakia viittaa lisäksi EU:n lainsäädännön vaatimukseen, jonka mukaan rautatieinfrastruktuurin

haltija ei voi kilpailla kyseistä rautatieinfrastruktuuria käyttävien kuljetusyritysten kanssa. Slovakia vakuuttaa pystyvänsä varmistamaan, että terminaalipitäjä, jonka se valitsee vastaamaan julkisten terminaalien toiminnasta, on puolueeton. Metransin terminaalieja käyttävien kuljetusyritysten osalta Slovakia huomauttaa, että sen tietojen mukaan yksikään näistä yrityksistä ei liikennöi yhdistettyjen kuljetusten reitillä säännöllisesti.

- (72) Yhtenä pakettina tarjottavien palvelujen tehokkuudesta Slovakia huomauttaa, että jos kuljetusyritys omistaa infrastruktuurin, tilanne johtaa monopoliasemaan, minkä vuoksi infrastruktuurin omistajan ei pitäisi käyttää infrastruktuuria omaan kuljetustoimintaan. Tässä yhteydessä Slovakia toteaa, että Metransilla on hallussaan 55–60 prosentin markkinaosuus.
- (73) Slovakia toteaa, että Metransin verkkosivustolla, jossa Metrans väittää mainostavansa uudelleenlastauspalvelujaan, ei tarjota intermodaalisia terminaalipalveluja intermodaalisia kuljetuksia harjoittaville toimijoille vaan varustamoille ja leasingyrityksille.

Maakuljetukset

- (74) Slovakia toteaa, että mitkään tilastotiedot eivät tue maakuljetuksia koskevia Metransin väitteitä. Slovakia ei ole saanut mitään tietoja, jotka osoittaisivat Metransin omistavan maakuljetusten intermodaaliyksikköjen käsittelyyn tarvittavat laitteet. Se olettaa, että Metrans katsoo maakuljetusten sisältävän merikontit, jotka on lastattu Euroopan ulkopuolella mutta uudelleenlastattu jossain sisämaan terminaalissa.
- (75) Slovakian mukaan Yhdistettyjen kuljetusten kansainvälisen liiton (UIRR) tilastotiedoissa (*) kumotaan Metransin väite, jonka mukaan puoliperävaunuille ja vaihtokoreille ei ole markkinoita.
- (76) Lisäksi Slovakia selittää, että uudet terminaalit on suunniteltu siten, että ne soveltuvat erityisesti maakuljetuksiin. Uudelleenlastauslaitteilla voidaan käsitellä puoliperävaunuja ja vaihtokoreja. Nosturin alla oleva tila on suunniteltu erityisesti maakuljetusten intermodaaliyksikköitä varten: intermodaaliyksikköjen välillä on tilaa, jota tarvitaan nostimilla käsittelyyn, ja lisäksi saatavilla on pysäköintitilaa puoliperävaunuille, joita voidaan tämän vuoksi käsitellä suoraan trukeilla. Toisin kuin muissa terminaleissa, jotka soveltuvat erityisesti konteille, näissä terminaleissa tämän tyyppisten intermodaaliyksikköiden käsittely on mahdollista toteuttaa yhdessä vaiheessa. Tämä vähentää maakuljetusten intermodaaliyksikköjen uudelleenlastausmaksuja julkisissa terminaleissa.

AGTC-sopimuksen noudattaminen nykyisissä terminaleissa

- (77) Rautatieliikennepolitiikan EU:n painopisteiden mukaisesti Slovakia investoi infrastruktuuriin, joka mahdollistaa 750 metrin pituisten junien liikennöinnin. Slovakia on myös sitä mieltä, että Metransin terminaalialue Dunajská Stredassa ei voida laajentaa, koska sitä rajoittaa toisella puolella E575-tie ja toisella puolella kaartuva raide, joka yhdistää terminaalin päärataverkkoon.

Puolueettomia terminaleja voidaan rakentaa ja käyttää ilman valtiontukea

- (78) Slovakian mukaan julkisia terminaleja varten laaditut taloudelliset selvitykset osoittavat, että terminaalien rakentamista ja käyttöä ei voida rahoittaa yksinomaan terminaalien toiminnasta saatavilla tuloilla. Slovakia olettaa, että Metrans ristiinrahoittaa terminaalien rakentamista kuljetustoiminnasta saamallaan tuloilla.
- (79) Lisäksi Slovakia on ehdottanut Metransille julkisten terminaalien rakentamista koskevaa yhteistyötä, mutta Metrans ei ollut halukas täyttämään syrjimätöntä käyttöä koskevia Slovakian ehtoja.

Kilpailu vääristy

- (80) Slovakia huomauttaa, että direktiivissä 2012/34/EU vahvistetaan terminaalipalvelujen käyttömaksujen asettamista koskevat periaatteet sekä riippumattoman rautatieliikenteen sääntelyelimen vastuu arvioida näitä maksuja ja säännellä niitä, jos niistä tehdään valituksia.

(*) Yhdistettyjen kuljetusten kansainvälinen liitto: <http://www.uirr.com/en/media-centre/annual-reports/annual-reports/mediacentre/516-annual-report-2011.html>

- (81) Slovakia toteaa, että se tukee myös yksityisiä yrityksiä yhdistettyjen kuljetusten kehittämisessä; se esimerkiksi investoi Bratislava–Dunajská Streda radan kapasiteetin parantamiseen, mikä toteutettiin Metransin kasvavien tarpeiden vuoksi.
- (82) Slovakia huomauttaa, että Metrans merkitsi terminaalipalvelujen hintaluettelon luottamukselliseksi, mikä viittaa siihen, että sen hinnat eivät ole julkisia.

Uusien julkisten terminaalien rakentaminen ei kannusta siirtymään maantiekuljetuksista yhdistettyihin kuljetuksiin

- (83) Vastauksena tähän perusteettomaan väitteeseen Slovakia viittaa Kombiverkehrin huomautuksiin, joissa todetaan, että yhdistetyt maakuljetukset kehittyvät, mikäli riippumattomat terminaalinpitäjät varmistavat palveluidensa syrjimättömän saatavuuden ja jos käsittelymaksut ovat enintään 20–25 euroa uudelleenlastattua yksikköä kohti.
- (84) Lisäksi Slovakia esittää, että Kansainvälisen rautatieliiton (UIC) ⁽⁹⁾ tilastotietojen mukaan yhdistettyjen maakuljetusten osuus kaikista yhdistetyistä kuljetuksista on 47,14 prosenttia. Koska Slovakiassa kuljetusten siirtyminen maanteiltä rautateille ei kuitenkaan ole vielä saavuttanut tätä tasoa, intermodaalisiin maakuljetuksiin, jotka eivät koske vain merikontteja, liittyy edelleen merkittäviä mahdollisuuksia.

Miehittämättömät yhdistetyt kuljetukset: 20 jalan kontit (Twenty-foot Equivalent Unit, TEU) vuonna 2011

Yhdistettyjen kuljetusten markkinasegmentti	Maalla	Merellä	Yhteensä
	(TEU)		
Kotimaan yhdistetyt kuljetukset	3 863 110	7 065 030	10 928 140
Kansainväliset yhdistetyt kuljetukset	4 678 050	2 510 730	7 188 780
Yhdistetyt kuljetukset yhteensä	8 541 160	9 575 760	18 116 920

- (85) Slovakia esittää, että koska Metransin mukaan uudelleenlastauksen kustannukset ovat noin 2 prosenttia kuljetuskustannuksista ja koska Kombiverkehrin mukaan uuden maareitin alkukustannukset voidaan kattaa vasta vuoden tai kahden vuoden jälkeen, on erittäin epätodennäköistä, että uusia reittejä perustavat toimijat perustaisivat niitä kohteisiin, joissa reitti jo on. Slovakia toteaa, että Metransin asiakkaat ovat pääosin varustamoita ja Metrans kuljettaa lähinnä merikontteja, kun taas uusi terminaalit keskittyisi rahtikuljetusten siirtämiseen maanteiltä rautateille. Terminaalit on suunnattu eri asiakasryhmälle ja sen palveluita tarjotaan eri markkinasegmenteissä.

Ulkoisten kustannusten säästöt; nykyinen kapasiteetti riittää ja markkinat pystyvät vastaamaan kasvavaan kysyntään

- (86) Slovakia esittää, että kuljetusvolyymin pieneminen Slovakiassa on epäolennaista, kun arvioidaan maakuljetusten kehityspotentiaalia, koska se johtuu pääasiassa kansallisten kuljetusmäärien vähenemisestä. Sen vuoksi Slovakia pitää tärkeämpänä tilastoja (jotka on esitetty sen huomautuksissa edellä), jotka osoittavat maantiekuljetusten lisääntyvän, koska juuri nämä volyymit olisi pyrittävä siirtämään maanteiltä rautateille.
- (87) Slovakia huomauttaa, että uusien terminaalien osuus on vain 16 prosenttia Slovakian intermodaalisten terminaalien tulevasta kapasiteetista.
- (88) Vastauksessaan Metransin huomautuksiin, jotka koskevat kilpailun vääristymistä, kyvyttömyyttä kannustaa kuljetusten siirtämistä pois maanteiltä ja uuden kysynnän kattamista nykyisellä kapasiteetilla, Slovakia viittaa Kombiverkehrin huomautuksiin, joissa arvioidaan, että Slovakiaan suuntautuvien ja Slovakiasta lähtevien yhdistettyjen maakuljetusten potentiaali on huomattava. Kombiverkehr toteaa, että maantiekuljetusten volyymi Pohjois-Saksasta, Belgiasta ja Alankomaista Slovakiaan ja Slovakiasta näihin maihin on noin 1 000 kuorma-autoa viikoittain. Kombiverkehr suunnittelee siirtävänsä ainoastaan osan rahdista, jota tällä hetkellä kuljetetaan maanteitse, joten se ei vaikuttaisi nykyisten terminaalien tämänhetkisiin tulonlähteisiin.

⁽⁹⁾ Kansainvälinen rautatieliitto: http://www.uic.org/IMG/pdf/2012_report_on_combined_transport_in_europe.pdf

5.2 VASTAUS WIENCONTIN HUOMAUTUKSIIN

- (89) Ensinnäkin vastauksena WienContin huomautukseen, jonka mukaan sen terminaalien laajentamiseen saaman tuen intensiteetti oli vain 31 prosenttia, kun taas Slovakia tarjoaa koko alkuinvestoinnin kattavaa tukea, Slovakia toteaa, että WienCont on valtaosin viranomaisten omistuksessa. Lisäksi se käyttää rataverkon haltijan omistamaa rautatieinfrastruktuuria ja Wienin kaupungin omistamaa maata. Slovakian uusien terminaalien rakennuskustannukset sisältävät sekä maan oston että rautatieinfrastruktuurin rakentamisen, ja lisäksi ne kattavat täysin uuden terminaalien rakentamisen. Slovakia toteaa, että WienContin terminaalien rakentamiseen käytetty kokonaisinvestointi, mukaan lukien raiteet ja maa, rahoitettiin yli 90-prosenttisesti julkisista varoista. Lisäksi tämä vastaväite ei Slovakian mukaan vastaa koheesiorahaston tavoitteita; rahastolla pyritään kaventamaan jäsenvaltioiden välisiä eroja rahoittamalla infrastruktuuria ja ympäristönsuojelua.
- (90) Toiseksi vastauksessaan väitteeseen, jonka mukaan WienCont pystyy vastaamaan koko Wienin alueen kysyntään ja Bratislavan terminaalilla uhkasi sen kaupallista toimintaa, Slovakia toteaa, että vain 4,6 prosenttia WienContin terminaalissa käsitellyistä kuljetuksista tulee Slovakiasta. Vaikka WienCont menettäisi koko tämän volyymin, mitä Slovakia epäilee, yritykselle ei koituisi vahinkoa siinä määrin, että sen vuoksi olisi perusteltua jättää rakentamatta nykyaikainen kolmen liikennemuodon terminaalitilat Tonavan varrella Bratislavaan.

6. LISÄTIETOJEN VAIHTO METRANSIN, WIENCONTIN JA SLOVAKIAN KANSSA

- (91) Komission tämän jälkeen Slovakian, Metransin ja WienContin kanssa käymä tiedonvaihto selkeytti useita näiden osapuolten toimittamiin tietoihin liittyviä kysymyksiä.
- (92) Vaikka Metrans ei kyennyt osoittamaan, missä määrin se tarjoaa yhdistettyjä maakuljetuksia, se pystyi kuitenkin todistamaan, että se tarjoaa tällaisia kuljetuksia ja että sen nykyiset maakuljetusvolyymit ovat huomattavat. Metrans käyttää maakuljetuksissa kontteja, erityisesti 45 jalan (13,7 metrin) kontteja ja säiliökontteja. Lisäksi Metrans on osoittanut, että se omistaa tiettyjä laitteita, jotka soveltuvat intermodaalisten kuljetusyksikköjen, jotka eivät ole kontteja, uudelleenlastaamiseen. Slovakia toimitti komissiolle Metransilta hankitut tilastotiedot, jotka osoittavat, että Metrans ei ole kuljettanut kuorma-autoja, vaihtokoreja tai puoliperävaunuja.
- (93) Kumotakseen Metransin esittämät väitteet, joiden mukaan muiden intermodaaliyksikköjen kuin konttien yhdistetyille kuljetuksille ei ole kysyntää, Slovakia esitti esimerkin Lovosicessa, Tšekissä, sijaitsevasta yhtäläisin ehdoin käytettävissä olevasta terminaalista; terminaalitilat aloitti toimintansa vuonna 2006 pääasiassa säännöllisillä konttikuljetuksilla, ja intermodaaliyksikköjen määrä kasvoi 81 prosenttia vuosina 2007–2012 ja vaihtokorien sekä puoliperävaunujen osuus uudelleenlastauksista oli 75 prosenttia vuonna 2012. Toinen Slovakian esittämä esimerkki koskee yhtäläisin ehdoin käytettävissä olevaa Wuppertal-Langerfeldin terminaalitilat, joka käsittelee tällä hetkellä lähes yksinomaan vaihtokoreja ja puoliperävaunuja. Jopa WienContin terminaalissa, joka on merkittävä merikonttien uudelleenlastauspaikka, vaihtokorien osuus uudelleenlastauksista on 21 prosenttia.
- (94) WienCont toimitti Snizek & Partnerin laatiman esityksen, jonka mukaan terminaalissa, jonka kapasiteetista on käytössä 88 prosenttia, toiminnan laatu heikkenee selvästi.
- (95) Vähentääkseen huolta toimenpiteen mahdollisesta kilpailua vääristävästä vaikutuksesta ja testatakseen arvioitaan rahtikuljetusten siirtymisestä maanteiltä rautateille Slovakia myöntyi siihen, että se rakentaisi aluksi vain yhden terminaalitilat pilottihankkeena. Näin ollen Slovakia rajoitti alkuperäisen ilmoituksen koskemaan ainoastaan Žilina–Tepličkan terminaalitilat. Tämä terminaalitilat rakennetaan yli 200 kilometrin etäisyydelle Metransin terminaalitilat Dunajská Stredassa ja Košicessa sekä WienContin terminaalitilat. Lisäksi Slovakia ilmoitti komissiolle, että nykyinen Intransin terminaalitilat Žilinassa suljetaan lähitulevaisuudessa. Komission arvio toimenpiteestä esitetään jäljempänä.

7. TUEN ARVIOINTI

- (96) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa todetaan, että "jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan".

- (97) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määriteltyjen kriteerien on täyttyttävä samanaikaisesti. Siten kaikkien jäljempänä olevien ehtojen on täyttyttävä, jotta toimenpide voidaan määritellä SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaiseksi valtiontueksi. Rahoitustuen on
- a) oltava valtion myöntämää tai valtion varoista myönnetty;
 - b) annettava etua tukea saaville yrityksille;
 - c) suosittava jotakin yritystä tai tuotannonalaa (valikoivuuuskriteeri);
 - d) vääristettävä tai uhattava vääristää kilpailua ja vaikutettava jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.
- (98) Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan infrastruktuurin rakentaminen ja käyttö voi olla taloudellista toimintaa ⁽⁶⁾. Koska ilmoitettu toimenpide koskee investointitukea infrastruktuuriin, jota hyödynnetään kaupallisesti, tällaisen infrastruktuurin rakentamista ja käyttöä on pidettävä taloudellisena toimintana, jolloin toimenpide kuuluu SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan.
- (99) Toimenpidettä koskevan ilmoituksen mukaisesti Slovakian viranomaiset rakentavat terminaalin ja valitsevat toimiluvan haltijan, joka vastaa terminaalin toiminnasta. Tätä alkuinvestointia rahoitetaan koheesiorahastosta (85 prosenttia) ja valtion omista varoista (15 prosenttia). Koheesiorahaston varat siirretään asianomaiselle kansalliselle viranomaiselle, joten niiden katsotaan olevan Slovakian viranomaisten käytettävissä ja kuuluvan siten valtion varoihin.
- (100) Etu: Slovakian viranomaisten tekemän alustavan markkinaselvityksen perusteella ei voida sulkea pois sitä, että tulevaan valintamenettelyyn osallistuu hyvin vähän hakijoita ja että se ei täytä tarjouskilpailun kriteerejä. Tästä syystä ja ottaen huomioon, että tarjouskilpailuun ei hyvin todennäköisesti sisälly riittävästi kilpailua, ei voida sulkea pois, että terminaalinpitäjälle syntyy taloudellista etua.
- (101) Valikoivuus: Koska toimenpide hyödyttää ainoastaan valittavaa terminaalinpitäjää, se olisi katsottava luonteeltaan valikoivaksi.
- (102) Kilpailun vääristyminen ja vaikutus EU:n sisäiseen kauppaan: jos jäsenvaltion myöntämä tuki vahvistaa jonkin yrityksen asemaa muihin EU:n sisämarkkinoilla kilpaileviin yrityksiin verrattuna, tuen on katsottava vaikuttavan sisämarkkinoihin ⁽⁷⁾. Kriteeri täyttyy, jos edunsaaja kilpailee muiden yritysten kanssa kilpailulle avoimilla markkinoilla ⁽⁸⁾. Käsiteltävänä olevassa tapauksessa ilmoitettu toimenpide vahvistaa uuden kuljetusterminalin asemaa suhteessa nykyisiin terminaleihin, joten on mahdollista, että se vääristää kilpailua sikäli kuin kyseessä ovat kilpailulle avoimet markkinat. Näin ollen tuki uhkaa vääristää kilpailua ja vaikuttaa unionin sisäiseen kauppaan.
- (103) Edellä esitetyn perusteella komissio pääättelee, että toimenpide on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

7.1 TOIMENPITEEN LAILLISUUS

- (104) Slovakian viranomaiset ovat täyttäneet SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisen velvoitteensa ilmoittaa tuesta ennen sen toteuttamista. Komissio panee merkille, että tukea ei myönnetä ennen komission hyväksyntää.

7.2 SISÄMARKKINOILLE SOVELTUVUUDEN ARVIOINTI

- (105) Komissio arvioi aikaisemmin infrastruktuurihankkeisiin myönnettyä tukea suoraan SEUT-sopimuksen 93 artiklan perusteella ⁽⁹⁾; unionin tuomioistuimen asiassa *Altmark* antamassa tuomiossa ⁽¹⁰⁾ kuitenkin estettiin SEUT-sopimuksen 93 artiklan välitön soveltaminen, minkä jälkeen intermodaalisia terminaleja koskevaa tukea on arvioitu

⁽⁶⁾ Ks. muun muassa asia C-82/01P, *Aéroports de Paris*, tuomio 24.10.2002, Kok., s. I-9297 ja asiat T-443/08 ja T-445/08, *Freistaat Sachsen and Land Sachsen-Anhalt v. komissio*, ei vielä julkaistu oikeustapauskokoelmassa.

⁽⁷⁾ Ks. erityisesti asia 730/79, *Philip Morris v. komissio*, tuomio 17.9.1980, Kok., s. 2671, 11 kohta, asia C-53/00, *Ferring*, tuomio 22.11.2001, Kok., s. I-9067, 21 kohta, ja asia C-372/97, *Italia v. komissio*, tuomio 29.4.2004, Kok., s. I-3679, 44 kohta.

⁽⁸⁾ Asia T-214/95, *Het Vlaamse Gewest v. komissio*, tuomio 30.4.1998, Kok., s. II-717.

⁽⁹⁾ Ks. asiassa N 597/2000 31 päivänä tammikuuta 2001 tehty komission päätös, EYVL C 102, 31.3.2001, s. 8; asiassa N 208/2000 14 päivänä syyskuuta 2001 tehty komission päätös, EYVL C 315, 4.1.2000, s. 21; asiassa N 755/1999 15 päivänä marraskuuta 2000 tehty komission päätös, EYVL C 71, 3.3.2001, s. 17 ja 19; asiassa N 550/01 11 päivänä marraskuuta 2001 tehty komission päätös, EYVL C 24, 26.1.2002, s. 2.

⁽¹⁰⁾ Asia C-280/00, *Altmark Trans GmbH*, tuomio 24.7.2003, Kok., s. I-7747.

SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan perusteella ⁽¹¹⁾. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007 ⁽¹²⁾ voimaantulosta lähtien SEUT-sopimuksen 93 artiklaa on voitu soveltaa suoraan oikeusperustana sen määrittämiseksi, soveltuuko sellainen tuki sisämarkkinoille, joka on myönnetty muuhun kuin tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvaan maaliikenteeseen, erityisesti liikenteen yhteensovittamiseen.

- (106) SEUT-sopimuksen 93 artiklassa todetaan, että tuki on perussopimusten mukainen, jos se on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi. Määräyksessä käytetty termi 'liikenteen yhteensovittaminen' merkitsee enemmän kuin pelkästään jonkin taloudellisen toiminnan kehittämisen helpottamista. Se kattaa myös viranomaisten tukitoimet, joilla halutaan ohjata liikennealan kehittymistä yhteisen edun mukaisesti. Unionin tuomioistuin on todennut, että mainitussa artiklassa "katsotaan liikenteelle myönnetty tuki yhteensoveltuvaksi perustamissopimuksen kanssa ainoastaan sellaisissa tarkoin määritetyissä tapauksissa, jos se ei vahingoita yhteisön yleisiä etuja" ⁽¹³⁾.
- (107) Maaliikenteen vapautuminen on tiettyssä mielessä huomattavasti vähentänyt yhteensovittamistarpeita. Tehokkaasti vapautuneella alalla markkinavoimien toiminta voi periaatteessa johtaa yhteensovittamiseen. Alan vapautumisen jälkeenkin markkinoiden toiminta voi kuitenkin olla riittämätöntä. Nämä puutteet tekevät viranomaisten toimet perustelluiksi tällä alalla.
- (108) Liikennealalla voi esiintyä yhteensovittamisongelmia taloudellisessa merkityksessä, kun kyseessä ovat esimerkiksi eri liikenneverkkojen väliset yhteydet. Komissio on näillä perusteilla jo hyväksynyt valtiontuen myöntämisen SEUT-sopimuksen 93 artiklan perusteella ⁽¹⁴⁾.
- (109) Jotta tuen voidaan katsoa palvelevan liikenteen yhteensovittamistarpeita, sen on oltava tavoitteen kannalta tarpeen ja oikeassa suhteessa siihen. Tukeen väistämättä liittyvä kilpailun vääristyminen ei myöskään saa vahingoittaa unionin yleisiä etuja.
- (110) Sen vuoksi komissio on toistuvasti katsonut, että tuki soveltuu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 93 artiklan perusteella, jos seuraavat edellytykset täyttyvät:
- a) tuella edistetään yhteisen edun mukaista tavoitetta;
 - b) tuki on välttämätöntä;
 - c) tuki on oikeasuhteista;
 - d) kaikilla käyttäjillä on kyseiseen infrastruktuuriin syrjimätön pääsy;
 - e) tuki ei johda kilpailun vääristymiseen yleisen edun vastaisesti.
- (111) Näin ollen komissio arvioi, täyttyvätkö nämä viisi kriteeriä käsiteltävänä olevassa asiassa, jotta tuen voitaisiin katsoa soveltuvan sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 93 artiklan mukaisesti.

7.2.1 Yhteisen edun mukainen tavoite

- (112) Unioni on jo jonkin aikaa pyrkinyt toteuttamaan politiikkaa, jolla saavutetaan tasapainoinen yhdistettyjen kuljetusten järjestelmä, ja yhdistettyjen kuljetusten kilpailukyvyyn vahvistaminen suhteessa maantiekuljetuksiin on osa tätä politiikkaa. Unionin yhdistettyjä kuljetuksia koskevan politiikan tarkoituksena on saada aikaan siirtyminen maantiekuljetuksista muihin kuljetusmuotoihin.
- (113) Unionin välineillä, kuten 7 päivänä joulukuuta 1992 annetulla neuvoston direktiivillä 92/106/ETY ⁽¹⁵⁾, pyritään edistämään yhdistettyjen kuljetusten kehittämistä. Liikennepolitiikan valkoisessa kirjassa ⁽¹⁶⁾ kannustetaan käyttämään rautatieliikennettä ja muita ympäristöystävällisiä liikennemuotoja, jotta voidaan kehittää kilpailukykyisiä vaihtoehtoja maantiekuljetuksille.

⁽¹¹⁾ Ks. asiassa N 651/08 Combinant multimodal container terminal (EFRO) 11 päivänä helmikuuta 2009 tehty komission päätös, EUVL C 60, 14.3.2009.

⁽¹²⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1370/2007, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta, EUVL L 315, 3.12.2007, s. 1.

⁽¹³⁾ Asia C-156/77, komissio v. Belgia, tuomio 12.10.1978, Kok., s. I-1881, 10 kohta.

⁽¹⁴⁾ Ks. asiassa C 17/10 Firmin srl 20 päivänä heinäkuuta 2010 tehty komission päätös, EUVL C 278, 15.10.2010, s. 28.

⁽¹⁵⁾ Neuvoston direktiivi 92/106/ETY, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, tietyntyyppisten jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 368, 17.12.1992, s. 38).

⁽¹⁶⁾ Valkoinen kirja "Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma — Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää", 28.3.2011, KOM(2011) 144.

- (114) Lisäksi yhdistettyjä kuljetuksia koskevassa politiikassa noudatetaan Göteborgissa kesäkuussa 2001 kokoontuneen Eurooppa-neuvoston päätelmiä, joissa todetaan, että toimenpiteet, joilla edistetään siirtymistä tieliikenteestä ympäristöystävällisempiin liikennemuotoihin, ovat keskeisellä sijalla kestävässä liikennepolitiikassa.
- (115) Komissio toteaa, että on ensi sijassa markkinatoimijoiden asia kehittää yhdistettyjä kuljetuksia markkinoilla, joille on vapaa pääsy ja joilla noudatetaan vapaan kilpailun sekä kysynnän ja tarjonnan lakeja. Jotta yhdistettyjen kuljetusten mahdollisuudet saataisiin mahdollisimman hyvin käyttöön, voi kuitenkin olla syytä kannustaa ottamaan riskejä, joita liittyy siirtymiseen tieliikenteestä vaihtoehtoisiin liikennemuotoihin.
- (116) Lisäksi seuraavat seikat tukevat edelleen keskittymistä yhdistettyihin kuljetusvaihtoehtoihin: Euroopan teollisuus voi nykyään ennen kaikkea kehittyneen logistiikan ansiosta säilyttää Euroopassa olevan tuotantonsa kilpailukyvyyn tai lisätä sitä optimoimalla tuotannon ja jakelun ja luomalla samassa prosessissa lisäarvoa. Pitkälle kehittyneitä toimitusketjuja haittaavat kuitenkin yhä enemmän maantiekuljetusten epäluotettavuus ja kustannukset, jotka ovat lisääntymässä. Sen vuoksi Euroopan tuotantoteollisuuden on ensisijaisesti panostettava yhdistettyjen kuljetusten logistiikkaan.
- (117) Lopuksi komissio toteaa, että on nopeutettava investointeja infrastruktuuriin, erityisesti ympäristöystävällisiin liikennemuotoihin, jotka ovat osa Euroopan laajuisia verkkoja (TEN), ja huippunopeisiin tieto- ja viestintäverkkoihin ⁽¹⁷⁾.
- (118) Sellaisten intermodaalisten terminaalien rakentamista, joita kaikki voivat käyttää yhtäläisin ehdoin, on tuettu useilla EU:n välineillä. Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 661/2010/EU ⁽¹⁸⁾ mukaan on kehitettävä Euroopan laajuinen liikenneverkko, jonka on oltava mahdollisimman yhteentoimiva kuljetusmuotojen sisällä ja jonka on edistettävä eri kuljetusmuotojen välistä intermodaalisuutta. Päätöksen mukaan yhteistä etua koskevilla hankkeilla on tuettava liikenteen kestävää kehitystä parantamalla turvallisuutta ja vähentämällä liikenteen ympäristöhaittoja erityisesti edistämällä liikenteen siirtymistä rautateille, intermodaaliliikenteeseen sekä sisävesi- ja meriliikenteeseen. Yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY ⁽¹⁹⁾ 10 artiklassa vaaditaan jäsenvaltioita varmistamaan, että rautatieyrityksillä on oikeus muiden jäsenvaltioiden infrastruktuuriin käyttöönsä yhtäläisin ehdoin kansainvälisten yhdistettyjen tavarakuljetusten hoitamiseksi. Lisäksi ehdotuksessa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ⁽²⁰⁾ komissio ehdottaa, että tavaraliikenneterminaalien operaattoreiden olisi varmistettava, että tavaraliikenneterminaalit ovat kaikkien toimijoiden käytettävissä, ja tarjottava tällainen käyttömahdollisuus syrjimättömällä tavalla ja veloitettava maksut avoimin perustein.
- (119) Sellaisten intermodaalisten terminaalien rakentamisella, joita kaikki voivat käyttää yhtäläisin ehdoin, pyritään saavuttamaan yleisen edun mukainen tavoite, koska näin parannetaan yhdistettyjä kuljetuksia, kannustetaan siirtämään kuljetuksia maantieliikenteestä rautatie- ja sisävesiliikenteeseen ja vähennetään maantieliikenteen aiheuttamia ruuhkia, onnettomuuksia, päästöjä, meluhaittoja ja kielteisiä ilmastovaikutuksia. Missään menettelyn aloittamisen vuoksi toimitetuissa huomautuksissa ei kiisteta sitä, että kyseisen toimenpiteen tavoite, eli maantieliikenteen kuljetusten siirtämisen kannustaminen rautatie- ja sisävesiliikenteeseen, on yleisen edun mukainen.
- (120) Kun tarkastellaan suunniteltua Žilina–Teplicžkan terminaalin rakentamista ja käyttöä, Slovakian viranomaisten toimittamien tietojen mukaan ulkoisten kustannusten säästöt ovat 15 kertaa suuremmat kuin suunnitellun infrastruktuurin rakennuskustannukset. Lisäksi suurin osa odotetuista 399 miljoonan euron säästöistä saavutetaan EU:ssa Slovakian ulkopuolella, sillä Slovakian ja muun EU:n välisessä liikenteessä reitin osuus Slovakian ulkopuolella on yleensä pidempi kuin reitin osuus Slovakiassa.

(euroa)

Žilinan terminaalin ympäristösäästöt 30 vuoden aikana

Ruuhkien vähentyminen	107 117 951
Onnettomuuksien vähentyminen	32 175 502
Päästöjen vähentyminen	223 748 276

⁽¹⁷⁾ Komission tiedonanto ”Euroopan talouden elvytysuunnitelma”, 26.11.2008, KOM(2008) 800 lopullinen.⁽¹⁸⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 661/2010/EU, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2010, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi (EUVL L 204, 5.8.2010, s. 1).⁽¹⁹⁾ Neuvoston direktiivi 91/440/ETY, annettu 29 päivänä heinäkuuta 1991, yhteisön rautateiden kehittämisestä (EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25).⁽²⁰⁾ COM(2011) 650 final (EUVL C 37, 10.2.2012, s. 16).

(euroa)

Žilinan terminaalin ympäristösäästöt 30 vuoden aikana	
Meluhaittojen vähentyminen	7 338 003
Ilmastotaakan vähentyminen	16 390 770
Säästöt yhteensä	386 770 502

Lähde: Slovakian viranomaisten toimittama Žilinan terminaalin kustannus-hyötyanalyysi.

- (121) Näin ollen komissio katsoo, että Žilina–Tepličkan intermodaalisen terminaalin rakentaminen voi auttaa saavuttamaan yleisen edun mukaisen tavoitteen, koska näin parannetaan multimodaalisia kuljetuksia, kannustetaan siirtämään kuljetuksia maantieliikenteestä rautatie- ja sisävesiliikenteeseen ja vähennetään maantieliikenteen aiheuttamia ruuhkia, onnettomuuksia, päästöjä, meluhaittoja ja kielteisiä ilmastovaikutuksia.

7.2.2 Välttämättömyys ja oikeasuhteisuus

- (122) Komissio on aikaisemmin ⁽²¹⁾ hyväksynyt tuen myöntämisen intermodaalisia terminaaleja koskeviin investointeihin 50 prosentin tuki-intensiteetillä. Viime aikoina tapauksissa, joissa jäsenvaltiot ovat osoittaneet taloudellisen tarpeen korkeammalle tuki-intensiteetille, komissio on hyväksynyt korkeamman intensiteetin asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa ⁽²²⁾.
- (123) Käsiteltävänä olevassa asiassa Slovakian viranomaiset ovat ilmoittaneet toimenpiteestä, jossa tuen intensiteetti on vähintään 85 prosenttia tulevan toimiluvan haltijan hyväksi. Hanke eroaa Metransin yksityisistä terminaaleista, jotka yritys rakensi ilman Slovakian valtiontukea, sekä lähellä sijaitsevasta WienContin terminaalista (jonka omistaa Wienin kaupunki), johon on saatu tukea keskimäärin 31 prosentin tuki-intensiteetillä lisälaitteiden ostoon vuodesta 2006 lähtien. WienContin tapauksessa kyse ei ollut alkuinvestoinnista uuden terminaalin rakentamiseen alusta lähtien, kuten on Žilina–Tepličkan terminaalin tapauksessa. Lisäksi WienCont käyttää rataverkon haltijan raiteita ja Wienin kaupungin maata, joista se maksaa vuokraa, joka ei välttämättä vastaa tämän infrastruktuurin hankintakustannuksia.
- (124) Koska Slovakian tapauksessa tuen intensiteetti on joka tapauksessa yli 50 prosenttia, komission on pohdittava, voidaanko tämän korkeamman tuki-intensiteetin poikkeuksellisesti katsoa soveltuvan sisämarkkinoille.
- (125) Tuen välttämättömyyden osalta Slovakian viranomaisten toimittamassa kustannus-hyötyanalyysissä arvioidaan, että ilman valtiontukea suunnitellun Žilina–Tepličkan kuljetusterminalin sisäinen tuotto prosentti olisi negatiivinen. Kun Slovakia ottaa huomioon koko alkuinvestoinnin, mukaan lukien maan ostosta koituvat kustannukset, hankkeen rahoitusvaje 5 prosentin diskonttokorolla vastaa 25,04 miljoonan euron alkuinvestointia. Viiden prosentin diskonttokorko on verrattavissa Slovakian pitkän aikavälin julkisen velan korkotuottoon ⁽²³⁾.
- (126) Seuraavassa taulukossa esitetään yhteenvedona investointikustannukset, toimintakustannukset, odotettu sijoituksen tuotto ja Žilinan terminaalin rakentamiseen myönnettäväksi suunnitellun tuen määrä siten, kuin se on laskettu Slovakian viranomaisten toimittamassa kustannus-hyötyanalyysissä.

⁽²¹⁾ Ks. asiassa N 597/2000, Alankomaat, *Subsidieregeling voor bijzondere bedrijfsaansluitingen op vaarwegen*, 31 päivänä tammikuuta 2001 tehty komission päätös, asiassa N 208/2000, Alankomaat, *SOIT*, 14 päivänä syyskuuta 2001 tehty komission päätös, asiassa N 755/1999, Italia, *Bolzano*, 15 päivänä marraskuuta 2000 tehty komission päätös ja asiassa N 490/2010, Belgia, *Verlenging van steunregeling N 550/2001 inzake publiek-private samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties langs de waterwegen in het Vlaams Gewest*, 20 päivänä joulukuuta 2010 tehty komission päätös.

⁽²²⁾ Ks. asiassa SA.33434, Ranska, *Aide au financement d'un chantier multimodal sur le Grand port maritime du Havre*, 20 päivänä joulukuuta 2011 tehty komission päätös, asiassa SA.33486, Saksa, *Förderprogramm Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr*, 23 päivänä marraskuuta 2011 tehty komission päätös (ei vielä julkaistu) ja asiassa SA.34501, Saksa, *Extension of the inland port of Königs Wusterhausen/Wildau* 17 päivänä lokakuuta 2012 tehty komission päätös.

⁽²³⁾ Syyskuussa 2012 Slovakian pitkän aikavälin julkisen velan korko oli 4,2 prosenttia, ks. EKP: <http://www.ecb.int/stats/money/long/html/index.en.html>

Terminaali	Miljoonaa euroa	Toimintakustannukset	Kokonaiskustannukset	Tulot	Valtiontuki	Odotettu voitto	Miljoonaa euroa
							Nettonykyarvo valtiontuen jälkeen (5 %)
Žilina	25,04	24,81	49,85	24,81	25,04	0	0,00

Lähde: Slovakian viranomaiset, kustannus-hyötyanalyysi.

- (127) Koska alkuinvestointi kattaa vain hankkeen rahoitusvajeen, komissio päätelee, että tuki on välttämätöntä intermodaalisen kuljetustermiinalin rakentamiseksi ja yhdistettyjen kuljetusten kehittämiseksi Slovakiassa. Lisäksi se katsoo, että tuki pidetään välttämättömällä vähimmäistasolla, koska se on rahoitusvajetta suurempi ja siten oikeasuhteinen yleisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseksi eli kuljetusten siirtämiseksi maanteiltä rautateille.

7.2.3 Kyseinen infrastruktuuri on kaikkien käyttäjien saatavilla syrjimättömin perustein

- (128) Toimenpiteen tarkoituksena on rakentaa julkisia intermodaalisia kuljetustermiinaaleja yhdistetyille maakuljetuksille, erityisesti puoliperävaunuille ja vaihtokoreille, ja näin tukea kuljetusten siirtämistä maanteiltä rautateille. Tavoitteen saavuttamiseksi

- terminaalitoimintaa harjoittavat yritykset, jotka ovat riippumattomia niitä käyttävistä kuljetusyrityksistä;
- terminaalit ovat kaikkien käytettävissä;
- terminaalipalveluja tarjotaan syrjimättömin ja avoimin ehdoin.

- (129) Syrjimättömiin ehtoihin perustuvan terminaalin käyttömahdollisuuden varmistamiseksi sekä valitun terminaalinpitäjän ja kuljetusyritysten eturistiriitojen estämiseksi terminaalinpitäjä on kuljetusyrityksistä riippumaton yritys.

- (130) Lisäksi Slovakian valtio pysyy terminaalin omistajana ja sisällyttää toimilupasopimukseen terminaalinpitäjälle velvoitteen taata kaikille käyttäjille, myös kaikille kuljetusyrityksille ja intermodaalisten kuljetustermiinalien toiminnanharjoittajille, terminaaliin käyttömahdollisuus syrjimättömin perustein. Jos valittu terminaalinpitäjä ei täytä tätä toimilupasopimuksessa asetettua ehtoa, valtiolla on toimivalta peruuttaa toimilupa ja järjestää siitä uusi tarjouskilpailu.

- (131) Näin ollen kyseinen infrastruktuuri on kaikkien käyttäjien saatavilla syrjimättömin perustein.

7.2.4 Tuki ei johda kilpailun vääristymiseen yleisen edun vastaisesti

- (132) Alkuperäisen ilmoituksen mukainen toimenpide vaikuttaisi Slovakiassa tarjottaviin intermodaalisiin terminaalipalveluihin, joille on kysyntää myös yli rajojen Itävallassa, Tšekissä, Unkarissa ja vähemmässä määrin Puolassa. Välttääkseen kilpailun vääristymisen riskin, joka todetaan menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä, ja testataksaan olettamusta, joka koskee terminaalin vaikutusta tavarakuljetusten siirtämiseen maanteiltä rautateille, Slovakian viranomaiset päättivät rajoittaa hankkeen pilottihankkeena toteutettavaan Žilina–Teplican terminaalin rakentamiseen. Tämä terminaali rakennetaan yli 200 kilometrin etäisyydelle Metransin ja WienContin nykyisistä terminaaleista. Sen vaikutusalue ei siten ulotu Metransin ja WienContin alueille. Tämä rajoittaa toimenpiteen vaikutusta kilpailuun. ⁽²⁴⁾

⁽²⁴⁾ Komissio viittaa asiassa SA.32632 (2011/N), ETGE, 9 päivänä marraskuuta 2011 antamassaan päätöksessä (EUVL C 82, 21.3.2012, s. 2, 15 kohta) 35 kilometrin vaikutussäteeseen alueella, jossa on useita terminaaleja (Belgian ja Alankomaiden rajalla). Slovakian viranomaiset katsovat vaikutusalueen olevan 100 kilometriä. Prahan alueella on seitsemän terminaalia, jotka toimivat 70 kilometrin vaikutussäteellä: kaksi suurta terminaalia Prahassa, kaksi Mělníkissä (40 km) ja kolme Lovosicissa (70 km).

- (133) Slovakian viranomaisten mukaan Žilinassa on väliaikainen terminaalili, joka kuuluu Intransille. Toisin kuin suunniteltu terminaalili tämä terminaalili on pieni ja sijaitsee kaupungin keskustassa. Tämän terminaalilin lastaussiltaa voidaan käyttää vain yhdeltä 400 metrin pituiselta raiteelta, eikä sitä voida laajentaa. Terminaalili on suunniteltu merikonteille eikä siinä ole pukkinnostureita tai laitteita vaihtokorien ja puoliperävaunujen uudelleenlastausta varten. Kaavamuutosten vuoksi Žilinan nykyinen terminaalili suljetaan joka tapauksessa lähitulevaisuudessa.
- (134) Slovakian viranomaiset ovat vahvistaneet, että julkisten terminaalien käsittelymaksut asetetaan tasolle, joka vastaa markkinoilla jo toimivien intermodaalisten kuljetusterminalien käsittelymaksuja. Slovakian viranomaisten tekemän selvityksen mukaan EU:n terminaalien yksikkökohtaiset käsittelymaksut vaihtelevat 16,30 eurosta 56 euroon ja ovat keskimäärin 30 euroa. Slovakian viranomaisten tekemä kustannus-hyötyanalyysi perustuu siihen oletukseen, että tulevat yksikkökohtaiset käsittelymaksut ovat kaikissa neljässä julkisessa terminaalissa 28–29 euroa. Julkisen Žilina–Tepličkan terminaalilin maksut määritetään siten, että rautatiekuljetusten kilpailukykyä ylläpidetään suhteessa maantiekuljetukseen. Jos maksut asetettaisiin korkeammalle, terminaalilinpitäjä ei saisi houkuteltua riittävästi rahtia maantiekuljetuksista kattaakseen terminaalilin toimintakustannukset.
- (135) Näin ollen komissio päätelee, että toimenpide ei vääristä kilpailua siinä määrin, että se olisi yleisen edun vastaista.

8. PÄÄTELMÄT

- (136) Edellä esitetyn perusteella komissio päätelee, että kaikki kriteerit täyttyvät ja Žilina–Tepličkan terminaalilille myönnetty 25,04 miljoonan euron investointituki soveltuu sisämarkkinoille.
- (137) Koska Slovakian alkuperäisenä suunnitelmana oli rakentaa neljä julkista intermodaalista terminaalialia, komissio edellyttää nykyisen ilmoituksen mukaisessa pilottihankkeessa rakennettavan terminaalilin seurantaa. Tämän seurannan avulla komissio voi tehdä vankempaan näyttöön perustuvan päätöksen tuen välttämättömyydestä ja sen vaikutuksesta kilpailuun, jos Slovakia myöhemmässä vaiheessa ilmoittaa tuesta kolmelle muulle terminaalilille,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Valtiontuki, jonka Slovakia aikoo myöntää Žilina–Tepličkan terminaalilin rakentamiseen 25,04 miljoonan euron alkuinvestointituen muodossa, soveltuu sisämarkkinoille Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 93 artiklan mukaisesti.

Näin ollen 25,04 miljoonan euron arvoisen tuen täytäntöönpano hyväksytään.

2 artikla

Slovakian on kolmen vuoden kuluessa toimitettava seuraavat tiedot:

- intermodaalisten kuljetusten kokonaisvolyyymi, maakuljetusten volyyymi ja muilla kuin ISO-konteilla toteutettujen kuljetusten volyyymi Slovakiassa ja Žilina–Tepličkan terminaalilissa;
- Žilina–Tepličkan terminaalilissa perityt maksut;
- ovatko uusien terminaalien asiakkaat käyttäneet aikaisemmin nykyisiä terminaalieja, ja jos ovat, selvitys terminaalilin vaihtamisen syistä.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Slovakian tasavallalle.

Tehty Brysselissä 17 päivänä heinäkuuta 2013.

Komission puolesta
Joaquín ALMUNIA
Varapuheenjohtaja
