

Službeni list

Europske unije

L 238



Hrvatsko izdanje

Zakonodavstvo

Svezak 57.

9. kolovoza 2014.

Sadržaj

II. *Nezakonodavni akti*

UREDBE

- ★ **Uredba Komisije (EU) br. 865/2014 od 8. kolovoza 2014. o ispravku španjolske inačice Uredbe (EU) br. 10/2011 o plastičnim materijalima i predmetima koji dolaze u dodir s hranom⁽¹⁾** 1
- ★ **Uredba Komisije (EU) br. 866/2014 od 8. kolovoza 2014. o izmjeni priloga III., V. i VI. Uredbi (EZ) br. 1223/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o kozmetičkim proizvodima⁽¹⁾** 3
- Provedbena uredba Komisije (EU) br. 867/2014 od 8. kolovoza 2014. o utvrđivanju paušalnih uvoznih vrijednosti za određivanje ulazne cijene određenog voća i povrća 8

ODLUKE

2014/524/EU:

- ★ **Odluka Komisije od 17. srpnja 2013. o mjeri/programu pomoći/državnoj potpori SA.34369 (13/C) (ex 12/N) – Izgradnja i upravljanje javnim terminalima za intermodalni prijevoz, koju Slovačka Republika planira provesti (priopćeno pod brojem dokumenta C(2013) 4423)⁽¹⁾** 11

⁽¹⁾ Tekst značajan za EGP

II.

(Nezakonodavni akti)

UREDBE

UREDBA KOMISIJE (EU) br. 865/2014**od 8. kolovoza 2014.****o ispravku španjolske inačice Uredbe (EU) br. 10/2011 o plastičnim materijalima i predmetima koji dolaze u dodir s hranom****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 1935/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. listopada 2004. o materijalima i predmetima koji dolaze u dodir s hranom i stavljanju izvan snage direktiva 80/590/EEZ i 89/109/EEZ ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 5. stavak 1. točke (a), (c), (d), (e), (f), (h), (i) i (j),

budući da:

- (1) Postoji pogreška u španjolskoj inačici Uredbe (EU) br. 10/2011 od 14. siječnja 2011. o plastičnim materijalima i predmetima koji dolaze u dodir s hranom ⁽²⁾. Zbog toga je potreban ispravak inačice na španjolskom jeziku. To ne utječe na ostale jezične inačice.
- (2) Uredbu (EU) br. 10/2011 treba stoga na odgovarajući način izmijeniti.
- (3) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Stalnog odbora za prehrambeni lanac i zdravlje životinja, a nije im se usprotivio ni Europski parlament ni Vijeće,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

(Odnosi se samo na španjolsku jezičnu inačicu.)⁽¹⁾ SL L 338, 13.11.2004., str. 4.⁽²⁾ SL L 12, 15.1.2011., str. 1.

Članak 2.

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Primjenjuje se od 1. svibnja 2011.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u državama članicama u skladu s Ugovorima.

Sastavljeno u Bruxellesu 8. kolovoza 2014.

Za Komisiju
Predsjednik
José Manuel BARROSO

UREDBA KOMISIJE (EU) br. 866/2014**od 8. kolovoza 2014.****o izmjeni priloga III., V. i VI. Uredbi (EZ) br. 1223/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o kozmetičkim proizvodima****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 1223/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. studenoga 2009. o kozmetičkim proizvodima ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 31. stavak 2.,

budući da:

- (1) Tvari koje su određene nazivom alkil (C₁₂₋₂₂) trimetilamonijev bromid i klorid regulirane su kao konzervansi u tekstu pod referentnim brojem 44 Priloga V. Uredbi (EZ) br. 1223/2009 s najvišom koncentracijom 0,1 %.
- (2) Znanstveni odbor za proizvode široke potrošnje („SCCP“) koji je u skladu s Odlukom Komisije 2008/721/EZ ⁽²⁾ naknadno zamijenjen Znanstvenim odborom za zaštitu potrošača („SCCS“), procijenio je u 2005., 2007. i 2009. godini sigurnost alkil (C₁₆, C₁₈, C₂₂) trimetilamonijevog klorida (cetrimonium chloride, steartrimonium chloride i behentrimonium chloride) za druge namjene osim kao konzervansa.
- (3) SCCS je u svojem mišljenju od 8. prosinca 2009. ⁽³⁾ zaključio da upotreba cetrimonium chloride, steartrimonium chloride i behentrimonium chloride, uz iznimku činjenice da formulacije koje sadržavaju kvartarne derivate amonija mogu izazvati nadražaj kože, posebno kada se upotrebljavaju kombinacije dotičnih spojeva, ne predstavlja rizik za zdravlje potrošača ako se upotrebljava u koncentracijama ispod određenih granica koje su izričito određene u mišljenju SCCS-a.
- (4) Kako bi se u obzir uzela mogućnost nadražaja kože kombinacija navedenih kvartarnih derivata amonija, Komisija smatra da zbroj tih tvari treba ograničiti na najvišu koncentraciju koju SCCS navodi za pojedinačne tvari uz dopuštanje upotrebe tih tvari za druge namjene (osim kao konzervansa) pri višim koncentracijama.
- (5) Najviše koncentracije koje SCCS navodi kao sigurne za kreme za lice koje se ne ispiru treba primijeniti na sve proizvode koji se ne ispiru jer nema razloga da se dopuštenje za te tvari ograniči samo na kreme za lice koje se ne ispiru.
- (6) Stoga je potrebno dodati nove tekstove u Prilogu III. Uredbi (EZ) br. 1223/2009 kako bi se u obzir uzeli navedeni argumenti, a tekst pod referentnim brojem 44 u Prilogu V. treba se međusobno uskladiti s novim tekstovima u Prilogu III. kako bi se prilagodili tehničkom i znanstvenom napretku.
- (7) SCCS je ocijenio sigurnost smjese citric acid (i) silver citrate. U svojem mišljenju od 13. listopada 2009. ⁽⁴⁾, SCCS je ustvrdio da na temelju dostavljenih podataka upotreba te smjese u kozmetičkim proizvodima u koncentracijama do 0,2 % (što odgovara koncentraciji srebra od 0,0024 %) ne predstavlja rizik za zdravlje potrošača. Odbor je potvrdio da je ta tvar sigurna kada se upotrebljava kao konzervans i/ili aktivni sastojak pri istoj najvišoj koncentraciji u dezodoransima i sredstvima protiv znojenja. Budući da je ocijenjena samo dermalna izloženost, izričito je isključena njezina upotreba u proizvodima za njegu usne šupljine ili proizvodima za oči.
- (8) Stoga je potrebno dodati novi tekst u Prilogu V. Uredbi (EZ) br. 1223/2009 kako bi se u obzir uzeli navedeni argumenti i radi prilagodbe tehničkom i znanstvenom napretku.

⁽¹⁾ SL L 342, 22.12.2009., str. 59.⁽²⁾ SL L 241, 10.9.2008., str. 21.⁽³⁾ SCCS/1246/09, http://ec.europa.eu/health/scientific_committees/consumer_safety/docs/sccs_o_012.pdf.⁽⁴⁾ SCCS/1274/09, http://ec.europa.eu/health/scientific_committees/consumer_safety/docs/sccs_o_004.pdf.

- (9) SCCS je ocijenio tvar tris-biphenyl triazine, koji je UV-filtar i nanomaterijal. U svojem je mišljenju od 20. rujna 2011. ⁽¹⁾ SCCS zaključio da dermalna izloženost pripravcima koji sadržavaju tris-biphenyl triazine srednje veličine čestice (srednja veličina primarne čestice) od 81 nm dovodi do niske apsorpcije te tvari. Nadalje, apsorpcija tris-biphenyl triazine niska je i nakon oralne izloženosti. Nakon oralne ili dermalne izloženosti do 500 mg/kg tt/dan nisu uočeni nikakvi sistemski učinci. Podaci koje je analizirao SCCS upućuju na zaključak da upotreba 10 % tris-biphenyl triazine, uključujući i kao nanomaterijal, u svojstvu UV-filtra u kozmetičkim proizvodima može se smatrati sigurnim za dermalnu primjenu.
- (10) SCCS je razjasnio da je u vrijeme ocjene rizika postojala prevelika nesigurnost da bi se moglo zaključiti da je sigurno upotrebljavati tris-biphenyl triazine u koncentraciji od 10 % za primjene prskanjem zbog dvojbi oko moguće izloženosti udisanjem. Stoga je SCCS zaključio da se proizvodi u spreju koji sadržavaju tris-biphenyl triazine ne mogu preporučiti sve dok se ne osiguraju dodatne informacije o sigurnosti nakon ponovljenog udisanja.
- (11) U svjetlu navedenog mišljenja SCCS-a te uzimajući u obzir da se upotrebom nanomaterijala može poboljšati učinkovitost UV-filtara, potrebno je izmijeniti Prilog VI. Uredbi (EZ) br. 1223/2009 radi njegove prilagodbe tehničkom i znanstvenom napretku.
- (12) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Stalnog odbora za kozmetičke proizvode,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Prilozi III., V. i VI. Uredbi (EZ) br. 1223/2009 izmjenjuju se u skladu s Prilogom ovoj Uredbi.

Članak 2.

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 8. kolovoza 2014.

Za Komisiju

Predsjednik

José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ SCCS/1429/11, Revizija od 13/14. prosinca 2011., http://ec.europa.eu/health/scientific_committees/consumer_safety/docs/sccs_o_070.pdf.

Prilozi III., V. i VI. Uredbi (EZ) br. 1223/2009 mijenjaju se kako slijedi:

1. U Prilogu III. dodaju se sljedeći tekstovi 265 i 266:

Referen- tni broj	Identifikacija tvari				Uvjeti			Tekst uvjeta primjene i upozorenja
	Kemijski naziv/INN	Naziv iz glosara uobičajenih sastojaka	CAS broj	EZ broj	Vrsta proizvoda, dijelovi tijela	Najviša koncentracija u gotovom pripravku	Ostalo	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
„265	C ₁₆ -alkiltrimetila- monijev klorid	Cetrimonium chloride (1)	112-02-7	203-928-6	(a) Proiz- vodi za njegu kose koji se ispiru	(a) 2,5 % za pojedinačne koncentracije ili za zbroj pojedinačnih koncentracija cetrimonijevog klorida i steartrimonijevog klorida.	Za namjene različite od sprječavanja razvoja mikroorganizama u proizvodu. Ta namjena mora biti jasna iz načina prezentiranja proizvoda.	
	C ₁₈ -alkiltrimetila- monijev klorid	Steartrimonium chloride (1)	112-03-8	203-929-1	(b) Proiz- vodi za njegu kose koji se ne ispiru	(b) 1,0 % za pojedinačne koncentracije ili za zbroj pojedinačnih koncentracija cetrimonijevog klorida i steartrimonijevog klorida.		
					(c) Proiz- vodi za njegu lica koji se ne ispiru	(c) 0,5 % za pojedinačne koncentracije ili za zbroj pojedinačnih koncentracija cetrimonijevog klorida i steartrimonijevog klorida.		
266	C ₂₂ -alkiltrimetila- monijev klorid	Behentrimonium chloride (1)	17301-53-0	241-327-0	(a) Proiz- vodi za njegu kose koji se ispiru	(a) 5,0 % za pojedinačne koncentracije behentrimonijevog klorida ili za zbroj pojedinačnih koncentracija cetrimonijevog klorida, steartrimonijevog klorida i behentrimonijevog klorida, istovremeno poštujući odgovarajuću najveću koncentraciju za zbroj cetrimonijevog klorida i steartrimonijevog klorida navedenu u tekstu pod referentnim brojem 265.	Za namjene različite od sprječavanja razvoja mikroorganizama u proizvodu. Ta namjena mora biti jasna iz načina prezentiranja proizvoda.	
					(b) Proiz- vodi za njegu kose koji se ne ispiru	(b) 3,0 % za pojedinačne koncentracije behentrimonijevog klorida ili za zbroj pojedinačnih koncentracija cetrimonijevog klorida, steartrimonijevog klorida i behentrimonijevog klorida, uz istovremeno poštovanje odgovarajuće najveće koncentracije za zbroj cetrimonijevog klorida i steartrimonijevog klorida navedene u tekstu pod referentnim brojem 265.		

Referen- tni broj	Identifikacija tvari				Uvjeti			Tekst uvjeta primjene i upozorenja
	Kemijski naziv/INN	Naziv iz glosara uobičajenih sastojaka	CAS broj	EZ broj	Vrsta proizvoda, dijelovi tijela	Najviša koncentracija u gotovom pripravku	Ostalo	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
					(c) Proiz- vodi za njegu lica koji se ne ispiru	(c) 3,0 % za pojedinačne koncentracije behentrimonijevog klorida ili za zbroj pojedinačnih koncentracija cetrimonijevog klorida, steartrimonijevog klorida i behentrimonijevog klorida, uz istovremeno poštovanje odgovarajuće najveće koncentracije za zbroj cetrimonijevog klorida i steartrimonijevog klorida navedene u tekstu pod referentnim brojem 265.		

(¹) Za upotrebu kao konzervans, vidjeti Prilog V., tekst pod referentnim brojem 44.”

2. Prilog V. mijenja se kako slijedi:

(a) tekst pod referentnim brojem 44 mijenja se kako slijedi:

Referen- tni broj	Identifikacija tvari				Uvjeti			Tekst uvjeta primjene i upozorenja
	Kemijski naziv/INN	Naziv iz glosara uobičajenih sastojaka	CAS broj	EZ broj	Vrsta proizvoda, dijelovi tijela	Najviša koncentracija u gotovom pripravku	Ostalo	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
„44	Alkil (C ₁₂₋₂₂) trimetilamonijev bromid i klorid	Behentrimonium chloride (¹), cetrimonium bromide, cetrimonium chloride (²), laurtrimonium bromide, laurtrimonium chloride, steartrimonium bromide, steartrimonium chloride (²)	17301-53-0, 57-09-0, 112-02-7, 1119-94-4, 112-00-5, 1120-02-1, 112-03-8	241-327-0, 200-311-3, 203-928-6, 214-290-3, 203-927-0, 214-294-5, 203-929-1		0,1 %		

(¹) Za namjenu koja nije konzervans, vidjeti Prilog III., br. 266.

(²) Za namjenu koja nije konzervans, vidjeti Prilog III., br. 265.”

(b) dodaje se tekst pod referentnim brojem 59:

Referen-tni broj	Identifikacija tvari				Uvjeti			Tekst uvjeta primjene i upozorenja
	Kemijski naziv/INN	Naziv iz glosara uobičajenih sastojaka	CAS broj	EZ broj	Vrsta proizvoda, dijelovi tijela	Najviša koncentracija u gotovom pripravku	Ostalo	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
„59	1,2,3-propantrikarboksilna kiselina, 2-hidroksi-, monohidrat i 1,2,3-propantri-karboksilna kiselina, 2-hidroksi-, srebro(1+) sol, monohidrat	Citric acid (i) Silver citrate	—	460-890-5		0,2 %, što odgovara 0,0024 % srebra	Ne smije se upotrebljavati u proizvodima za njegu usne šupljine i proiz-vodima za oči”	

3. U Prilogu VI. dodaje se tekst pod referentnim brojem 29:

Referen-tni broj	Identifikacija tvari				Uvjeti			Tekst uvjeta primjene i upozorenja
	Kemijski naziv/INN	Naziv iz glosara uobičajenih sastojaka	CAS broj	EZ broj	Vrsta proizvoda, dijelovi tijela	Najviša koncentracija u gotovom pripravku	Ostalo	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
„29	1,3,5-triazin, 2,4,6-tris [1,1’-bifenil]-4-il-, uklju-čujući i kao nanomate-rijal	Tris-biphenyl triazine Tris-biphenyl triazine (nano)	31274-51-8	—		10 %	Ne smije se upotrebljavati u spreje-vima. Dopušteni su samo nanomaterijali sa sljedećim svojstvima: — srednja veličina primarnih čestica > 80 nm, — čistoća ≥ 98 %, — nepremazani”	

PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) br. 867/2014**od 8. kolovoza 2014.****o utvrđivanju paušalnih uvoznih vrijednosti za određivanje ulazne cijene određenog voća i povrća**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu Vijeća (EZ) br. 1234/2007 od 22. listopada 2007. o uspostavljanju zajedničke organizacije poljoprivrednih tržišta i o posebnim odredbama za određene poljoprivredne proizvode (Uredba o jedinstvenom ZOT-u) ⁽¹⁾,

uzimajući u obzir Provedbenu uredbu Komisije (EU) br. 543/2011 od 7. lipnja 2011. o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu Uredbe Vijeća (EZ) br. 1234/2007 za sektore voća i povrća te prerade voća i povrća ⁽²⁾, a posebno njezin članak 136. stavak 1.,

budući da:

- (1) Provedbenom uredbom (EU) br. 543/2011, prema ishodu Urugvajске runde multilateralnih pregovora o trgovini, utvrđuju se kriteriji kojima Komisija određuje paušalne vrijednosti za uvoz iz trećih zemalja, za proizvode i razdoblja određena u njezinu Prilogu XVI. dijelu A.
- (2) Paušalna uvozna vrijednost izračunava se za svaki radni dan, u skladu s člankom 136. stavkom 1. Provedbene uredbe (EU) br. 543/2011, uzimajući u obzir promjenjive dnevne podatke. Stoga ova Uredba treba stupiti na snagu na dan objave u *Službenom listu Europske unije*,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Paušalne uvozne vrijednosti iz članka 136. Provedbene uredbe (EU) br. 543/2011 određene su u Prilogu ovoj Uredbi.

Članak 2.

Ova Uredba stupa na snagu na dan objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 8. kolovoza 2014.

Za Komisiju,
u ime predsjednika,
Jerzy PLEWA
Glavni direktor za poljoprivredu i ruralni razvoj

⁽¹⁾ SL L 299, 16.11.2007., str. 1.

⁽²⁾ SL L 157, 15.6.2011., str. 1.

PRILOG

Paušalne uvozne vrijednosti za određivanje ulazne cijene određenog voća i povrća

(EUR/100 kg)		
Oznaka KN	Oznaka treće zemlje ⁽¹⁾	Standardna uvozna vrijednost
0707 00 05	TR	81,4
	ZZ	81,4
0709 93 10	TR	88,2
	ZZ	88,2
0805 50 10	AR	143,2
	CL	76,2
	TR	160,1
	UY	136,4
	ZA	143,2
	ZZ	131,8
0806 10 10	BR	180,1
	CL	187,7
	EG	177,2
	MA	171,9
	MX	247,7
	TR	156,1
	ZZ	186,8
0808 10 80	AR	144,3
	BR	123,7
	CL	100,6
	CN	121,3
	NZ	126,3
	US	142,8
	ZA	113,5
	ZZ	124,6
0808 30 90	AR	211,9
	CL	71,9
	TR	154,0
	ZA	91,2
	ZZ	132,3
0809 29 00	CA	324,1
	CH	388,4
	TR	384,5
	US	759,4
	ZZ	464,1

(EUR/100 kg)		
Oznaka KN	Oznaka treće zemlje ⁽¹⁾	Standardna uvozna vrijednost
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

⁽¹⁾ Nomenklatura država utvrđena Uredbom Komisije (EZ) br. 1833/2006 (SL L 354, 14.12.2006., str. 19.). Oznakom „ZZ” označava se „drugo podrijetlo”.

ODLUKE

ODLUKA KOMISIJE

od 17. srpnja 2013.

o mjeri/programu pomoći/državnoj potpori SA.34369 (13/C) (ex 12/N) – Izgradnja i upravljanje javnim terminalima za intermodalni prijevoz, koju Slovačka Republika planira provesti

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2013) 4423)

(Vjerodostojan je samo tekst na slovačkom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

(2014/524/EU)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov prvi podstavak članka 108. stavka 2.,

uzimajući u obzir Sporazum o europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

pozivajući zainteresirane strane da podnesu svoje primjedbe prema gore navedenim odredbama ⁽¹⁾ i uzimajući u obzir njihove primjedbe,

budući da:

1. POSTUPAK

- (1) Putem elektroničke pošte od 6. travnja 2011. godine, Komisija je zaprimila prigovor od METRANS-a/Danubia/ a.s. („Metrans“) o navodnoj državnoj potpori dodijeljenoj za izgradnju javnih prekrcajnih intermodalnih terminala („prigovor“). Komisija je zaprimila dodatne informacije od Metransa putem elektroničke pošte od 9. lipnja 2011. Prigovor je upisan kao Predmet SA.32828.
- (2) Dopisom od 6. listopada 2011. Komisija je prenijela prigovor Slovačkoj uz zahtjev za informacije, na koji je Slovačka odgovorila dopisom od 6. prosinca 2011., navodeći da je predmetna mjera još bila u pripremnoj fazi i da financiranje još nije odobreno. Komisija je obavijestila Metrans o ovom odgovoru dopisom od 12. prosinca 2011., u kojem je navela svoj preliminar ni nalaz da mjera ne predstavlja državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a te je nakon toga zatvorila Predmet SA.32828.
- (3) Dana 16. veljače 2012. Slovačka je elektroničkim putem unaprijed najavila mjeru za planiranu izgradnju i upravljanje javnim terminalima za intermodalni prijevoz. Porukama elektroničke pošte od 5. lipnja, 12. lipnja, 12. srpnja i 16. srpnja 2012. Slovačka je dostavila dodatne informacije o toj mjeri, uključujući pisma podrške prijevozničkih i logističkih poduzeća DHL i GEFCO.

⁽¹⁾ SL C 45, 16.2.2013., str 13.

- (4) Elektroničkom poštom od 12. srpnja 2012. Metrans je Komisiji dostavio pismo podrške Green Integrated Logistics (Slovačka) s.r.o. („GIL”), koji upravlja prekrcajnim terminalom u Sládkovičovu. Komisija je to pismo dostavila Slovačkoj dopisom od 18. srpnja 2012. na koji je naknadno primila odgovor putem elektroničke pošte od 14. kolovoza 2012., kojim se ponovno potvrđuje da financiranje za taj projekt još nije odobreno.
- (5) Slovačka je 17. srpnja 2012. elektroničkim putem Komisiju obavijestila o mjeri u skladu s člankom 108. stavkom 3. UFEU-a. Kao dio te obavijesti Slovačka je dostavila pisma podrške poduzeća DHL Express (Slovačka), s.r.o. („DHL”), GEFCO SLOVAKIA, s.r.o., Bohemiakombi, s.r.o. i Kombiverkehr. Slovačka je dostavila dodatne informacije porukama elektroničke pošte od 3. rujna, 18., 22., 24., 26. i 29. listopada, 6., 9., 13. i 14. studenoga i 6. prosinca 2012.
- (6) Dopisom s datumom 23. siječnja 2013. Komisija je Slovačku obavijestila o svojoj odluci o pokretanju postupka iz članka 108. stavka 2. UFEU-a. Komisija je od Slovačke zaprimila primjedbe o početnoj odluci 12. veljače 2013.
- (7) Odluka o pokretanju postupka je objavljena u *Službenom listu Europske unije* ⁽²⁾ 16. veljače 2013. Komisija je pozvala zainteresirane strane da podnesu svoje primjedbe na predmetne mjere u roku jednog mjeseca od datuma objave.
- (8) Komisija je odluku o pokretanju postupka poslala tijelima koja su iskazala svoj interes tijekom preliminarnog razmatranja, odnosno poduzećima Bohemiakombi, s.r.o., DHL Express (Slovačka), s.r.o., GEFCO SLOVAKIA, s.r.o., Kombiverkehr, Metrans i njegovom pravnom savjetniku SCHWARZ advokáti s.r.o., te poduzeću Green Integrated Logistics (Slovačka) s.r.o. kao i drugim potencijalno zainteresiranim stranama koje je odredila Komisija, odnosno Sveučilištu u Žilini – predsjedavajućem željezničkom prometu i ZCHFP SR – ChemLogu (Udruženje kemijske i farmaceutske industrije Slovačke Republike) 18. veljače 2013.
- (9) Komisija je zaprimila primjedbe na odluku o pokretanju postupka od sljedećih zainteresiranih strana na sljedeće datume:
- (a) Udruženja kemijske i farmaceutske industrije Slovačke Republike 22. veljače 2013.;
 - (b) Bohemiakombija, 4. ožujka 2013.;
 - (c) Kombiverkehra, 6. ožujka 2013.;
 - (d) DHL-a, 8. ožujka 2013.;
 - (e) SCHWARZ advokáti u ime Metransa, 11. ožujka 2013.;
 - (f) WienCont Container Terminal Gesellschaft m.b.H. („WienCont”) je 6. ožujka 2013. zatražio produljenje roka za podnošenje primjedbi. Komisija je 7. ožujka 2013. WienContu odobrila produljenje do 18. ožujka 2013. Komisija je od WienConta zaprimila primjedbe na odluku o pokretanju postupka 18. ožujka 2013.
- (10) Dopisima od 19. i 20. ožujka 2013. Komisija je Slovačkoj poslala primjedbe koje je zaprimila od zainteresiranih strana. Slovačka je svoj odgovor na primjedbe poslala 5. travnja 2013.
- (11) Elektroničkom poštom od 29. travnja 2013. Komisija je Metransu postavila dodatna pitanja. Elektroničkom poštom od 6. svibnja 2013. Metrans je dostavio svoje odgovore uključujući i verziju koja nije povjerljive prirode.
- (12) Elektroničkom poštom od 8. svibnja 2013. Komisija je Slovačkoj poslala informacije koje nisu povjerljive prirode, a koje je zaprimila od Metransa. Slovačka je svoje primjedbe dostavila 16. svibnja 2013.
- (13) Elektroničkom poštom od 8. i 17. svibnja 2013. Komisija je Slovačkoj postavila dodatna pitanja na koja je Slovačka odgovorila elektroničkom poštom 17. i 29. svibnja 2013.
- (14) Komisija je WienContu postavila dodatna pitanja elektroničkom poštom od 21. svibnja 2013., na koja je WienCont odgovorio elektroničkom poštom 7. lipnja 2013.

(²) Vidjeti bilješku 1.

- (15) Komisija i Slovačka su 6. lipnja održale sastanak u Bruxellesu.
- (16) Komisija je Slovačkoj dostavila informacije koje nisu povjerljive prirode zaprimljene od Metransa i WienConta porukama elektroničke pošte od 10. lipnja 2013.
- (17) Dopisom od 10. lipnja 2013., Slovačka je ograničila obavijest na jedan terminal u Žilini.
- (18) Slovačka je svoje primjedbe na informacije Metransa i WienConta dostavila 14. lipnja 2013.
- (19) Elektroničkom poštom od 18. lipnja 2013., Komisija je zatražila dodatne informacije, koje je zaprimila elektroničkom poštom 19. lipnja 2013.

2. OPIS MJERE I PRIMJEDBE ZAPRIMLJENE PRIJE POKRETANJA POSTUPKA ISTRAGE

2.1. PREKRCAJNI INTERMODALNI TERMINALI

- (20) U prvobitnoj obavijesti, mjera je predviđala izgradnju i upravljanje mrežom javnih prekrcajnih intermodalnih terminala pogodnih za kopneni kombinirani prijevoz robe. Slovačka je prvobitno planirala financirati izgradnju četiri javno dostupna prekrcajna intermodalna terminala u Bratislavi–Pálenisko, Leopoldovu–Hlohovec, Žilini–Teplička i Košicama–Bočiar.
- (21) Slovačka se odlučila za prvobitni broj terminala i njihovu lokaciju na temelju istraživanja tržišta koje je 2007. godine pripremio Intraco Consulting, konzultantska tvrtka sa sjedištem u Belgiji za kombinirani prijevoz i koordinaciju logistike. Broj i lokacija terminala utvrđeni su uzimajući u obzir sljedeće čimbenike:
 - terminali bi trebali opsluživati najveće moguće područje u Slovačkoj,
 - mogućnost potpunog iskorištavanja kapaciteta terminala,
 - položaj na glavnim željezničkim pravcima, koji odgovaraju paneuropskim prometnim koridorima kao dio transeuropske prometne mreže (TEN-T) i smještaj na željezničkim vezama uključenim u Europski sporazum o glavnim međunarodnim linijama kombiniranog prijevoza i sličnim instalacijama („Sporazum AGTC”),
 - povezanost planiranih industrijskih parkova u Slovačkoj.
- (22) S obzirom na to da bi mjera, kako je objavljena, mogla dovesti do narušavanja tržišnog natjecanja kako je navedeno u odluci o pokretanju postupka, Slovačka je odlučila ograničiti je na financiranje izgradnje i upravljanje jedinstvenim javnim prekrcajnim intermodalnim terminalom u Žilini–Teplička pogodnom za kopneni kombinirani prijevoz robe. Taj terminal će biti pilot-projekt za moguću buduću izgradnju mreže javnih prekrcajnih intermodalnih terminala u cijeloj Slovačkoj.
- (23) Bit će to javno dostupan prekrcajni intermodalni terminal u skladu s pravilima Sporazuma AGTC-a i Međunarodne željezničke unije (UIC).
- (24) Lokacija pilot-projekta je odabrana kao najudaljenija od postojećih suvremenih i velikih terminala, dok i dalje ispunjava zahtjeve iz stavka 21.
- (25) Korisna dužina svakog od terminala bit će 750 metara kolosijeka ispod dvije portalne dizalice opremljene visećim nosačima za prijevoz kamiona i prikolica sposobnih za rukovanje izmjenjivim sanducima i poluprikolicama koji se koriste za kopneni prijevoz, kao i intermodalnih (ISO) pomorskih kontejnera. Postojat će i parkirna mjesta za parkiranje pod kutom ispod dizalica za optimalno rukovanje poluprikolicama i kratkoročni skladišni prostor ispod dizalica za izmjenjive sanduke koji se ne mogu slagati jedan na drugi. Novi terminal imat će godišnji kapacitet od 450 000 bruto tona. Izgradnja terminala trebala bi biti dovršena tijekom 2015. godine.
- (26) Terminal će ostati u vlasništvu države. Upravitelj nacionalnom željezničkom infrastrukturom, Železnice Slovenske republike („ŽSR”), ostvarivat će vlasnička prava za državu. ŽSR će posebno imati zadatak prikupljati koncesijske naknade od operatora terminala.

- (27) Upravljanje terminalom bit će ugovoreno za razdoblje od trideset godina s operatorom koji se odabire na temelju nediskriminirajućeg i transparentnog postupka nadmetanja. Kako bi se osigurao nediskriminacijski pristup terminalu i spriječio sukob interesa koji bi nastao između odabranog operatora terminala i poduzetnika prijevoznika, operator terminala ne smije biti poduzetnik prijevoznik koji koristi taj terminal kako ne bi konkurirao poduzetnicima prijevoznicima i operatorima kombiniranog prijevoza koji će koristiti terminal. Ako odabrani operator ne ispuni uvjete dogovorene prema ugovoru o koncesiji, država može povući koncesiju i ponovno ju dati na nadmetanje.
- (28) Javni pristup terminalu jamčit će se unošenjem odredbe u ugovor o koncesiji zaključen s odabranim operatorom terminala u kojoj se utvrđuje da će se usluge nuditi na nediskriminacijskoj osnovi i prema cijenama na otvorenom tržištu. I sama odluka o dodjeli također će sadržavati klauzulu kojom se osigurava nediskriminirajući javni pristup infrastrukturi.

2.2. PRAVNA OSNOVA ZA MJERU

- (29) Financiranje mjere dodijelit će se na temelju odjeljka 4. stavka 2. točke (m) Zakona o državnim potporama br. 231/1999, kako je izmijenjen i dopunjen, i Zakona br. 523/2004 o proračunskim pravilima javne uprave, kojim se mijenjaju i dopunjuju određeni zakoni.

2.3. PRORAČUN

- (30) Slovačka planira početno ulaganje od 25,04 milijuna EUR za izgradnju terminala, koji će izgraditi država i koji će biti u njezinom vlasništvu. Ovaj iznos, koji će se financirati iz Kohezijskog fonda (85 %) i vlastitih sredstava države (15 %), pokrit će 100 % početnih troškova ulaganja. Međutim, od operatora terminala zahtijevat će se da plati koncesijske naknade od najmanje 15 % troškova ulaganja tijekom petnaestogodišnjeg razdoblja.

2.4. KORISNIK MJERE

- (31) Korisnik mjere je operator terminala jer će on imati koristi od infrastrukture za koju će plaćati koncesijske naknade koje pokrivaju samo manji dio ukupnih troškova izgradnje terminala.
- (32) ŽSR se ne smatra korisnikom mjere jer će samo upravljati vlasničkim pravima u ime države. Koncesijske naknade koje će ŽSR prikupljati u ime države će zauzvrat umanjiti naknadu koju prima od države za obavljanje javne zadaće kao upravitelj nacionalne željezničke infrastrukture.

2.5. OBVEZA AKUMULACIJE I MIROVANJA

- (33) Mjera ne smije primati potporu iz drugih izvora za iste prihvatljive troškove.
- (34) Potpora će se dodijeliti nakon dobivenog pristanka Komisije.

2.6. OSNOVE ZA POKRETANJE POSTUPKA

- (35) Prilikom pokretanja postupka iz članka 108. stavka 2. UFEU-a u vezi s prvobitnom obavijesti, Komisija je razmotrila:
- (a) je li postojala potreba za izgradnjom intermodalnih transfernih terminala i razvoj kopnenog kombiniranog prijevoza u Slovačkoj kako bi se potaknula promjena modaliteta prometa s cestovnog na željeznički i promet unutarnjim vodenim putevima; i
- (b) bi li posljedično narušavanje tržišnog natjecanja uzrokovano mjerom bilo protivno zajedničkom interesu.

3. PRIMJEDBE SLOVAČKE NA ODLUKU O POKRETANJU POSTUPKA ISTRAGE

- (36) U pogledu potrebe za potporom, Slovačka je ponovila svoje mišljenje, utemeljeno na studijama i analizi dostavljenim Komisiji i na mišljenjima budućih korisnika terminala da bez izgradnje javnih neutralnih terminala u

budućnosti ne bi bilo značajnog prijelaza s cestovnog prijevoza na željeznički prijevoz i prijevoz unutarnjim vodenim putevima. Slovačka citira Kombiverkehr, koji je ustanovio značajan rast potražnje za kombiniranim prijevozom u Slovačkoj, posebno na istočnoj i južnoj europskoj osi. Međutim, ova potražnja se može ispuniti samo ako bi postojao pristup dobro pozicioniranim i funkcionalnim terminalima s odgovarajućim kapacitetom koji pružaju potpuno neutralne usluge, kako je sadržano u njemačkom programu za izgradnju terminala.

- (37) U pogledu sumnji Komisije o narušavanju tržišnog natjecanja koje je protivno zajedničkom interesu, Slovačka navodi, prvo, da je cilj projekta razvoj kopnenog intermodalnog prijevoza koji se, kao potpuno novi segment u intermodalnom prijevozu, trenutačno uopće ne koristi ili se koristi samo u vrlo ograničenoj mjeri. Drugo, očekivane uštede u smislu vanjskih troškova su 13 puta veće od troškova ulaganja, a do većine tih ušteda doći će u EU-u izvan Slovačke. I na kraju, narušavanje tržišnog natjecanja umanjuje uvjet prema kojem će operator novih terminala trebati platiti 15 % ukupnih troškova ulaganja u obliku koncesijskih naknada, dok će se cijene njegovih usluga regulirati i kontrolirati.
- (38) Kao odgovor na pitanja postavljena u odluci o pokretanju postupka istrage, Slovačka navodi da će novi terminali predstavljati oko 16 % ukupnog teoretskog kapaciteta intermodalnih terminala u Slovačkoj izraženog u kapacitetu pretovara u intermodalnim prijevoznim jedinicama, kako je prikazano u donjoj tablici.

Capacity of intermodal transport terminals in Slovakia		
Intermodal transport terminals	Transshipment capacity in ITUs	
	Theoretical	% share
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	
Existing - total	980 000 (*)	84 %
Bratislava - Prístav	40 000	
Leopoldov	40 000	
Žilina - Teplička	40 000	
Košice - Bočiar	40 000	
New - total	180 000 (**)	16 %
All terminals - total	1 160 000	100 %

(*) Teoretski rezultat pretovara s postojećim izgledom i korištenjem tehnika prihvata i otpreme i procesne tehnologije.

(**) Teoretski rezultat pretovara novih terminala nakon dovršetka prve faze izgradnje.

Izvor: Ministarstvo prometa, graditeljstva i regionalnog razvoja Slovačke Republike, na temelju informacija koje su dostavili vlasnici i operatori terminala.

- (39) Slovačka je osim toga dostavila i sljedeće brojčane pokazatelje o razvoju međunarodnog cestovnog prijevoza tereta u Slovačkoj.

Year	International road haulage (thousand tonnes)	Year-on-year growth	Cumulative growth
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

Izvor: Statistički ured Slovačke Republike.

- (40) Slovačka na kraju navodi da će na svoj javni intermodalni terminal primijeniti članke 31. i 56. stavak 9. Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća ⁽³⁾, koje je dužna prenijeti u nacionalno pravo do 16. lipnja 2015. Prema slovačkim tijelima ta pravila će predvidjeti odgovarajući regulatorni okvir koji će umanjiti učinak preuzimanja postojećih klijenata s postojećih terminala.

4. PRIMJEDBE ZAJNTERESIRANIH STRANA

4.1. UDRUŽENJE KEMIJSKE I FARMACEUTSKE INDUSTRIJE SLOVAČKE REPUBLIKE

- (41) Udruženje kemijske i farmaceutske industrije Slovačke Republike („ZCHFP SR“) zainteresirano je za siguran i ekološki prijevoz za kemijsku industriju. Stoga je sudjelovalo u projektu ChemLoga, koji je imao za cilj mapiranje, analizu i podršku kombiniranom prijevozu i javnim intermodalnim terminalima u Slovačkoj.
- (42) ZCHFP SR je svojim primjedbama priložio dvije studije ChemLoga, projekta europske suradnje između regionalnih tijela, udruženja kemijske industrije i znanstvenih institucija iz Njemačke, Poljske, Češke Republike, Slovačke, Mađarske i Italije u kojima ZCHFP SR sudjeluje: „Strategija razvoja kombiniranog prijevoza kemikalija u Središnjoj Europi“ i „Studija izvedivosti – Razvoj željezničkog prijevoza kemikalija u Slovačkoj u vezi sa susjednim zemljama i pripremljeni terminali kombiniranog prijevoza“.
- (43) ZCHFP SR zaključuje da će javni terminali u Slovačkoj imati pozitivan doprinos uglavnom za kopneni kombinirani prijevoz jer postojeći terminali prevoze samo ISO kontejnere. Prema ZCHFP SR-u samo vrlo mali broj izmjenjivih sanduka i poluprikolica se iz Slovačke prevozio željeznicom jer postojeći operatori nisu zainteresirani za njih i trenutačno ne postoje redovne veze od Slovačke do intermodalnog čvora u zapadnoj Europi.

4.2. BOHEMIAKOMBI

- (44) Bohemiakombi je operator kombiniranog prijevoza koji djeluje u Slovačkoj, gdje posluje uglavnom s kolosijeka društava. Prema Bohemiakombiju najčešći korisnici kopnenih linija u Europi su mali i srednji cestovni prijevoznici i otpremnici. Oni nude prijevoz od vrata do vrata i, u svrhu korištenja kombiniranog prijevoza, potrebne su im usluge neutralnih terminala i operatora kombiniranog prijevoza. Ti mali i srednji poduzetnici (MSP) ne mogu sami ulagati u terminale pa im je stoga potrebna javna pretovarna infrastruktura. Bez takve infrastrukture, ti poduzetnici koriste samo cestovni prijevoz.

⁽³⁾ Direktiva 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora (SL L 343, 14.12.2012., str. 32.).

- (45) Bohemiakombi tvrdi da se privatni terminali mogu koristiti za kopneni prijevoz samo do vrlo ograničene mjere jer operatori terminala također nude prijevoz od vrata do vrata, te se na taj način izravno tržišno natječu s cestovnim prijevoznicima. Korištenje privatnih terminala je tako povezano s rizikom da privatni operator terminala, koji ima pristup svim informacijama o pošiljkama i nudi konkurentne usluge, može preuzeti prijevoz prenijet s cestovnog na željeznički.
- (46) Bohemiakombi navodi da je uobičajena pristojba za intermodalni pretovar u Slovačkoj 45–50 EUR za jednu pretovarenu jedinicu, što je dvostruko veći trošak nego na javnim terminalima drugdje u EU-u. Prema Bohemiakombiju to predstavlja prepreku za izmjenu modaliteta s cestovnog na željeznički prijevoz. Bohemiakombi vjeruje da će javni intermodalni terminali izgrađeni javnim sredstvima pružiti jeftinije usluge te tako smanjiti prepreku za prelazak na željeznički prijevoz.
- (47) Bohemiakombi zaključuje da će državna potpora ojačati tržišno natjecanje u uslugama intermodalnih terminala.

4.3. KOMBIVERKEHR

- (48) Kombiverkehr napominje da prevozi vrlo mali broj kopnenih jedinica u Slovačku – ispod 1 000 godišnje. Kombiverkehr tvrdi da je to uglavnom zbog visokih troškova pretovara, koji prelaze 45 EUR po jedinici koja se pretovaruje s kamiona na vlak ili obrnuto, ili oko dvostruko više od troškova na javno sufinanciranim terminalima u Njemačkoj. Jedinice koje se trenutačno prevoze uglavnom su iz kemijske industrije, zbog čega je cestovni prijevoz skuplji i povezan s višim okolišnim rizicima. Štoviše, prijevoznim jedinicama kemijske industrije često se mogu rukovati odozgo, koristeći isti prihvatnik kao za pomorski kombinirani prijevoz.
- (49) Prema Kombiverkehru glavnina međunarodnog prijevoza u Slovačkoj uključuje opći teret, kao što su to pakirani proizvodi, proizvodi automobilske industrije, strojevi i potrošačka roba, koji dolaze u poluprikolicama i djelomično u izmjenjivim sanducima. Slovački terminali, međutim, ne posjeduju potrebnu opremu za pretovar takvih jedinica.
- (50) Prema Kombiverkehru razvoj održivog kopnenog kombiniranog prijevoza zahtijeva:
- (a) terminale sa sljedećim tehničkim specifikacijama:
 - 700 m uporabljivih tračnica,
 - izravnu željezničku povezanost s glavnim željezničkim koridorom,
 - prihvatnike i viseće nosače za prijevoz kamiona i prikolica,
 - dovoljno skladišnog prostora uzimajući u obzir da se jedinice ne mogu slagati jedne na druge,
 - dovoljno prihvatnih kolosijeka za vlakove na terminalu ili u blizini;
 - (b) troškove pretovara koji su konkurentni cestovnom prijevozu – do 20–25 EUR po cestovno-željezničkom pretovaru;
 - (c) neovisne upravitelje terminala koji mogu osigurati nediskriminirajući pristup. Premda postojeće terminale mogu koristiti treće strane, Kombiverkehr navodi da su uvjeti za treće strane nepouzdana. Prvo, s obzirom na to da su operatori terminala ujedno i prijevoznici, uvijek postoji opasnost za treću stranu operatora kombiniranog prijevoza da će njihove klijente preuzeti operator terminala. Drugo, operatori terminala zainteresirani su za treće strane samo dok imaju slobodan kapacitet terminala. Čim ostvare dovoljne opsege vlastitog prijevoza, gubi se njihov interes za osiguranje pristupa trećima. I na kraju, neregulirani operator terminala ima mnogo načina na koje može otežati ili učiniti ekonomski nepovoljnim korištenje svog terminala trećima, kroz, na primjer, utvrđivanje cijena, kvalitetu usluge i raspodjelu mjesta u terminalu.
- (51) Za Kombiverkehr, razvijanje novih pristupnih točaka kombiniranom prijevozu za njegove klijente nosi velike početne troškove koji se mogu vratiti nakon jedne do dvije godine redovnog poslovanja. Zbog toga si ne može priuštiti ponuditi nove proizvode na terminalima bez dugotrajne sigurnosti.
- (52) Kombiverkehr stoga podržava slovački plan da novim terminalom upravljaju neovisni poduzetnici. Istodobno, međutim, vjeruje da bi operatori kombiniranog prijevoza bili više zainteresirani za razvoj terminala kada bi imali udio u njegovom upravljanju. Kako bi upravljanje terminalom bilo neutralno i nediskriminirajuće, Kombiverkehr se zalaže za sljedeće uvjete:
- operator terminala trebao bi biti neovisni poduzetnik s neovisnom upravom,

- nijedan upravitelj kombiniranim prijevozom ne bi trebao imati više od 50 % vlasništva u društvu koje upravlja terminalom,
 - jasna pravila za operatora terminala, na primjer o dodjeli skladišnih mjesta i uvjetima,
 - kontrola operatora terminala koju obavlja neovisni nadzorni odbor i regulator željeznice.
- (53) Prema Kombiverkehru potencijal za prijelaz prijevoza robe s cestovnog na željeznički je golem, posebno na pravcima za Njemačku (Rajna–Ruhr–Gebiet i Hamburg/Hannover), kao i za Nizozemsku i Belgiju. Promet na tim pravcima trenutačno je oko 1 000 kamiona tjedno.
- (54) Kombiverkehr tvrdi da je zainteresiran samo za kopneni prijevoz robe, koji se trenutačno obavlja cestom. Zbog toga korištenje novog terminala ne bi umanjilo pretovar i opsege tereta na postojećim terminalima u Slovačkoj gdje je kombinirani prijevoz već u uporabi.

4.4. DHL

- (55) DHL tvrdi da postojeći intermodalni terminali u Slovačkoj nisu otvoreni za javnu uslugu i ne pružaju liberaliziran pristup pretovaru između javne cestovne i željezničke infrastrukture. DHL podržava slovačka tijela u njihovom radu na liberalizaciji kombiniranog prijevoza izgradnjom četiri nova cestovno-željeznička intermodalna terminala.

4.5. METRANS

- (56) Metrans tvrdi da su argumenti koje Slovačka koristi za opravdanje državne potpore za izgradnju terminala neutemeljeni, netočni ili drukčije nevažni. Sažeto, argumenti društva protiv mjere, kako je prvobitno objavljena, su sljedeći:

Neutralnost postojećih terminala

- (57) Prema Metransu tvrdnja Slovačke da postojeći operatori terminala ne pružaju potrebne neutralne usluge nije istinita i Slovačka do sada nije dokazala ovu tvrdnju. Metrans upravlja svojim terminalima na neutralnoj osnovi i pruža svoje usluge i neovisnim prijevoznicima. Metrans dopušta operacije u kojima se koriste drugi vlakovi. Na terminalu Interport u Košicama, na primjer, kojim upravlja, Metrans pruža isključivo usluge povezane s terminalom, dok sav prijevoz obavljaju druge stranke. Prema Metransovom saznanju isto važi i za druge javno dostupne terminale. Slovačka nikada nije Metransu uputila bilo službene ili neslužbene prigovore o navodnom nedostatku neutralnosti niti su tijela tržišnog natjecanja otvorila bilo kakve istrage ili se drukčije obratila Metransu po ovom pitanju. Štoviše, prema Metransu, Slovačka ne može spriječiti operatore javnih terminala da ulaze i u posao prijevoza, što bi značilo gubitak njihove navodne neutralnosti. Metrans na kraju tvrdi da usluge „sve u jednom” vode do veće tehničke učinkovitosti i snižavanja cijena (cjelokupni prijevoz i proces rukovanja kontrolira računalo i bolja je kvaliteta usluge), što zajedno s kvalitetom usluge terminalima omogućuje veću konkurentnost prema cestovnom prijevozu. U vezi s pitanjem nude li postojeći operatori intermodalnog terminala u Slovačkoj intermodalne usluge terminala neovisnim operatorima kombiniranog prijevoza i kako se te usluge javno oglašavaju, Metrans je ukazao na odjeljak svojih internetskih stranica koji nudi usluge skladištenja i daje popis neovisnih prometnih prijevoznika, autoprijevoznika, brodarskih poduzeća i *leasing* društava koji su koristili njegove usluge. Metrans se također poziva na četiri društva koja koriste njegov terminal koja nude usluge intermodalnog prijevoza.

Kopneni prijevoz

- (58) Prema Metransu netočno je tvrditi da se na postojeći terminalima ne obavlja kopneni prijevoz. Metrans tvrdi da se, od ukupno 127 vlakova koje prihvaća i otprema tjedno, dvanaest šalje u Duisburg, a dvanaest u Rotterdam. Ti su vlakovi namijenjeni isključivo za kopneni prijevoz. Štoviše, 10 % svih vlakova koji se prihvaćaju i otpremaju pripadaju kategoriji kopnenog prijevoza. Oko 50 % opsega koji prolazi njegovim terminalom Haniska u Košicama namijenjeno je kopnenom prijevozu. Metrans na svojim terminalima ima opremu za rukovanje svim kopnenim jedinicama, kao što su to prijenosnici kontejnera ili odjeljivi prihvatnici za rukovanje kopnenim jedinicama, poput izmjenjivih sanduka i poluprikolica i može, prema potrebi, izgraditi RO-LA rampe. Metrans, međutim, napominje da ne postoji potražnja za takvim uslugama. Metrans tvrdi da je korištenje izmjenjivih sanduka, poluprikolica ili kamiona neučinkovito u usporedbi s 45 stopa (13,7 metara) širokim ISO kontejnerima za palete projektiranim

posebno za kombinirani prijevoz jer su troškovi prijevoza za te kontejnere 30 % niži od troškova za prijevoz kamionskih prikolica. Nadalje, oko 25 % prometa društva dolazi od usluga povezanih s kopnenim prijevozom. Relevantno tržište se proteže izvan slovačkih granica, s terminalima u susjednim zemljama koji predstavljaju djelotvorno tržišno natjecanje i obavljanje usluga povezanih s kopnenim prijevozom. Metrans tvrdi da javni terminali neće biti prilagođeni za kopneni prijevoz.

Usklađenost postojećih terminala sa Sporazumom AGTC

- (59) Prema Metransu ulaganje u terminale s parametrima u skladu s AGTC-om (kolosijeci terminala dugi 750 m) komercijalno je neučinkovito i predstavlja nepovratne troškove. Željeznička infrastruktura u Slovačkoj i u susjednim zemljama (poput Češke Republike i Mađarske) ne omogućuje upravljanje vlakovima dužim od oko 550 metara. Ovo stanje vjerojatno se neće promijeniti u idućih 5 do 7 godina, ali nekoliko terminala, uključujući oba Metransova terminala, u mogućnosti su produžiti kolosijeke svojih terminala do 750 metara u vremenskom razdoblju od 1 do 2 godine te time reagirati čim željeznički infrastrukturni kapacitet dopusti korištenje takvih vlakova.

Izgradnja i upravljanje neutralnim terminalima mogući su bez državne potpore

- (60) Metrans tvrdi da je i sam najbolji dokaz da je tržište intermodalnih terminala privlačno za privatne ulagače, te da ti terminali mogu biti komercijalno isplativi. Osim svojeg *green-field* ulaganja u najveći terminal u Slovačkoj u Dunajskoj Stredi, u 2012. godini, Metrans je otvorio novi terminal u Košicama. Svako takvo ulaganje je vrlo osjetljivo na promjene zakona nakon što se ulaganje provede i na državnu potporu za kombinirani prijevoz. Slovački planovi za ulaganje državnog novca u terminale (zajedno s neučinkovitom državnim prometnom politikom) već obeshrabruje privatne ulagače od daljnjih ulaganja u nadgradnju postojećih terminala ili dodatnih *green-field* ulaganja.

Mjera, kako je prvobitno objavljena, narušava tržišno natjecanje

- (61) Prema Metransu operatori javnih terminala steći će značajnu konkurentsku prednost jer će primiti 85 % subvencije na ukupni kapitalni rashod. Slovačka ne može djelotvorno spriječiti operatore da ponude dampinške cijene (svako fiksiranje cijena u ugovoru o koncesiji u određenom bi se trenutku moglo osporiti kao nezakonito grubo ograničenje). Metrans se ne slaže sa slovačkim argumentom da će javni terminali naplaćivati cijene usporedive s postojećim terminalima. Unutarnje tržište (koje se proteže izvan granica Slovačke) bit će značajno pogođeno; na primjer, šire područje Bratislave koje također opslužuju dva terminala u Beču. Metrans je Komisiji dostavio pristojbe koje nudi na zahtjev svim zainteresiranim klijentima. Prema toj tarifi društvo naplaćuje znatno manje od predviđenog prema mjeri po operaciji za bilo koju vrstu jedinice. I na kraju, planirani terminal u Košicama bio bi udaljen samo jedan kilometar od novog terminala Metransa. U blizini Bratislave, gdje će se graditi još jedan novi terminal, već postoje dva terminala u Beču, dva u Budimpešti i jedan u Dunajskoj Stredi.

Izgradnja novih javnih terminala neće privući nove opsege s cestovnog na kombinirani prijevoz

- (62) Kako Metrans navodi, usluge terminala (prihvat i otprema, ponovni utovar itd.) predstavljaju samo oko 2 % ukupnih troškova kombiniranog prijevoza. Pristojbe za korištenje željezničke infrastrukture čine oko 40–50 % ukupnih troškova prijevoza. Novi terminali stoga privlače samo klijente koji već koriste kombinirani prijevoz. Samo učinkovita državna potpora kombiniranom prijevozu može pomoći u povećanju opsega.

Uštede u vanjskim troškovima

- (63) Uštede u vanjskim troškovima na koje se poziva Slovačka mogu se ostvariti ako se privuče dodatni prijevoz s ceste na željeznicu, pa čak i tada, ne samo izgradnjom javnih terminala. Metrans tvrdi da izgradnja terminala neće dovesti do značajnog povećanja opsega kombiniranog prijevoza te se tako neće postići uštede u vanjskim troškovima.

Postojeći kapaciteti su dovoljni i tržište može udovoljiti povećanoj potražnji

- (64) Prema Metransu postojeći terminali trenutačno koriste samo oko 50 % svojeg stvarnog kapaciteta. Štoviše, ukupni opsezi prevezenih roba u Slovačkoj u stalnom su padu posljednjih godina. Metrans podupire ovu tvrdnju statistikom o prijevozu robe u Slovačkoj, koja pokazuje 203 milijuna tona u 2009. godini, 191 milijun tona u 2010. godini i 179 milijuna tona u 2011. godini. Tako su ekonomska predviđanja koja Slovačka navodi kao potporu svojoj tvrdnji netočna i zastarjela. Čak i ako postojeći preveliki kapaciteti ne mogu udovoljiti povećanoj potražnji za kombiniranim prijevozom, potražnji bi se moglo udovoljiti relativno niskim troškom u kratkom ili srednjem roku bilo nadgradnjom i proširenjem postojećih kapaciteta ili izgradnjom novih kapaciteta sredstvima privatnih ulagača. Metrans navodi da je u 2010. godini ukupan opseg svih postojećih intermodalnih terminala u Slovačkoj bio 1,9 milijuna tona. Planirani kapacitet novih javnih terminala je 1,8 milijuna tona godišnje, što predstavlja gotovo 100 % tržišta.
- (65) Metrans zaključuje da, prema sadašnjem gospodarskom i tržišnom stanju (postojeći preveliki kapaciteti, stalni pad opsega prevezene robe, nestabilna prometna politika), četiri javna terminala nisu održivi projekti. Ako se izgrade, izazvat će dodatno prekoračenje kapaciteta, što će samo narušiti tržišno natjecanje i otjerati privatne operatore, koji trebaju poslovati na razini koja obuhvaća ne samo njihove varijabilne, već i fiksne troškove.

4.6. WIENCONT

- (66) WienCont je vlasnik i operator velikog trimodalnog terminala u Beču. Tvrdi da državna potpora za izgradnju četiri javna intermodalna terminala u Slovačkoj nije potrebna za razvoj intermodalnog prijevoza u Slovačkoj i da će narušiti tržišno natjecanje na nezanemariv način. WienCont tvrdi da su potpora od 135,5 milijuna EUR i intenzitet potpore od 85 %/100 % potpuno nepotrebni s obzirom na to da WienCont od 2006. godine upravlja i proširuje svoj terminal s operativnim i investicijskim subvencijama Grada Beča od 11,6 milijuna EUR i intenzitetom potpore od 31 %.
- (67) WienCont nadalje sumnja u predviđanje o rastu intermodalnog prijevoza koji daje Slovačka i ukazuje na statistiku koja pokazuje da je industrijski rast u Slovačkoj između 2010. i 2012. godine iznosio samo 13 %. Navodi i najnovije predviđanje Snizeka i partnera (2011.) koje pretpostavlja rast prijevoza robe bez pratnje od 300 000 intermodalnih prijevoznih jedinica u 2008. godini do 440 000 intermodalnih prijevoznih jedinica u 2030. godini. Prema tom predviđanju cijelo tržište bi se moglo pokriti kapacitetima terminala WienConta. Austrijska tijela ipak podržavaju upravo započetu izgradnju još jednog velikog intermodalnog terminala Inzersdorf u Beču.
- (68) WienCont tvrdi da bi izgradnja drugog terminala u regiji, onog u Bratislavi, oslabila položaj Beča kao čvorišta. Nadalje tvrdi da bi izgradnja novih terminala dovela do prijelaza s cestovnog prijevoza na željeznički prijevoz.
- (69) U 2011. i 2012. godini kapacitet WienConta je bio 250 000 intermodalnih prijevoznih jedinica. Obavio je 72 541 intermodalnu prijevoznu jedinicu u 2012. godini i 71 369 intermodalnih prijevoznih jedinica u 2011. godini, pri čemu se prijevoz iz Slovačke odnosio na 2 968 intermodalnih prijevoznih jedinica u 2012. godini i 2 148 intermodalnih prijevoznih jedinica u 2011. godini, dok je prijevoz u Slovačku iznosio nula u 2012. godini i 59 intermodalnih prijevoznih jedinica u 2011. godini. Manipulativne pristojbe WienConta po kontejneru u terminalu usporedive su s onima u mjeri za kontejner u terminalu, ali su više za korištenje skladišta za rukovanje prikolicama.

5. PRIMJEDBE SLOVAČKE NA PRIMJEDBE ZAJNTERESIRANIH STRANA

- (70) Slovačka primjećuje da su četiri od šest strana koje su iskazale svoj interes podržale potporu za izgradnju javnih terminala. Reakcije Slovačke na podneske Metransa i WienConta prikazane su niže.

5.1. REAKCIJA NA PODNESAK METRANSA**Neutralnost postojećih terminala**

- (71) Slovačka ponovno tvrdi da Metrans nije neutralan operator terminala jer je i sam prometni prijevoznik. Ukazuje na podneske Bohemiakombija i Kombiverkehra, koji spominju mogući rizik od sukoba interesa Metransa koji djeluje i kao operator terminala i kao operator kombiniranog prijevoza i prijevoza od vrata do vrata. Slovačka se također poziva na zahtjev prema pravu EU-a da se upravitelj željezničke infrastrukture ne smije tržišno natjecati s

poduzetnicima prijevoznicima koji koriste željezničku infrastrukturu. Slovačka ponovno tvrdi da može nametnuti neutralnost operatora kojeg će odabrati za upravljanje svojim javnim terminalima. U vezi s prijevoznicima koji koriste terminale Metransa, Slovačka napominje da nije upoznata s tim da bilo koji od njih djeluje na redovnom pravcu kombiniranog prijevoza.

- (72) U vezi s učinkovitosti usluga „sve u jednom”, Slovačka navodi da vlasništvo nad infrastrukturom poduzetnika prijevoznika vodi do monopolističkog položaja, te stoga vlasnik infrastrukture ne bi trebao također koristiti infrastrukturu kao prijevoznik. S tim u vezi Slovačka ukazuje na činjenicu da Metrans ima tržišni udio od 55–60 %.
- (73) Slovačka napominje da internetske stranice Metransa, na kojima Metrans tvrdi da oglašava svoje usluge pretovara, ne nude uslugu intermodalnog terminala operatorima intermodalnog prijevoza, već brodarskim poduzećima i leasing društvima.

Kopneni prijevoz

- (74) Slovačka tvrdi da ne postoje statistički podaci koji prikazuju kopneni prijevoz prema tvrdnjama Metransa. Slovačka nikada nije zaprimila informacije koje pokazuju da Metrans posjeduje opremu potrebnu za rukovanje kopnenim intermodalnim prijevoznim jedinicama. Pretpostavlja da Metrans smatra kako kopneni prijevoz uključuje pomorske kontejnere koji su ukrcani izvan Europe, ali su pretovareni u jednom od kopnenih terminala.
- (75) Slovačka tvrdi da statistika UIRR-a ⁽⁴⁾ pobija Metransovu tvrdnju da ne postoji tržište za poluprikolice i izmjenjive sanduke.
- (76) Slovačka također objašnjava da je projektiranje planiranih terminala posebno prikladno za kopneni prijevoz. Pretovarna oprema će također moći rukovati poluprikolicama i izmjenjivim sanducima. Prostor ispod dizalice bit će projektiran posebno za kopnene intermodalne prijevozne jedinice: postojat će prostori između intermodalnih prijevoznih jedinica koji su potrebni za rukovanje pomoću visećih nosača za prijevoz kamiona i prikolice; a postojat će dijagonalni parkirni prostori za poluprikolice, što će omogućiti izravno rukovanje kamionima. Zbog toga će, za razliku od drugih terminala specijaliziranih za kontejnere, biti moguće rukovati ovom vrstom intermodalnih prijevoznih jedinica u samo jednom koraku. To će sniziti cijenu pretovara za kopnene intermodalne prijevozne jedinice na javnim terminalima.

Usklađenost postojećih terminala sa Sporazumom AGTC

- (77) U skladu s prioritetima EU-a za politiku željezničkog prometa Slovačka ulaže u infrastrukturu koja će omogućiti prijevoz vlakova dužine 750 m. Slovačka također zauzima stajalište da se terminal Metransa u Dunajskoj Sredi ne može produžiti jer je ograničen s jedne strane cestom E575 i s druge strane zakrivljenim kolosijekom koji povezuje terminal s glavnom željezničkom mrežom.

Izgradnja i upravljanje neutralnim terminalima mogući su bez državne potpore

- (78) Prema Slovačkoj ekonomske studije pripremljene za javne terminale pokazuju da se izgradnja i upravljanje terminalima ne mogu financirati samo iz prihoda od aktivnosti terminala. Slovačka pretpostavlja da Metrans sufinancira izgradnju terminala iz svojih prihoda od aktivnosti prijevoza.
- (79) Slovačka je također ponudila suradnju s Metransom u izgradnji javnih terminala, ali Metrans nije bio voljan ispuniti uvjete Slovačke u pogledu nediskriminirajućeg pristupa.

Tržišno natjecanje bit će narušeno

- (80) Slovačka ističe da Direktiva 2012/34/EU utvrđuje načela za određivanje naknada za korištenje usluga terminala kao i odgovornosti neovisnog željezničkog regulatora za procjenu tih naknada i za njihovo reguliranje u slučaju prigovora.

⁽⁴⁾ Međunarodna unija za cestovno-željeznički kombinirani prijevoz: <http://www.uirr.com/en/media-centre/annual-reports/annual-reports/mediacentre/516-annual-report-2011.html>.

- (81) Slovačka navodi da također podupire razvoj kombiniranog prijevoza privatnih društava. Slovačka je, na primjer, uložila u povećanje kapaciteta na željezničkom kolosijeku Bratislava–Dunajská Streda, do čega je došlo zbog povećanih potreba Metransa.
- (82) Slovačka napominje da je Metrans označio svoj cjenik usluga terminala kao povjerljiv, što pokazuje da njegove cijene nisu objavljene.

Izgradnja novih javnih terminala neće privući nove opsege s cestovnog na kombinirani prijevoz

- (83) U svom odgovoru na ovu nepotkrijepljenu tvrdnju, Slovačka citira podnesak Kombiverkehra, u kojem se navodi da će se kopneni kombinirani prijevoz razviti ako neovisni operatori terminala osiguraju nediskriminirajući pristup njihovim uslugama i ako cijena prihvata i otpreme ne prijeđe 20–25 EUR po pretovarenoj jedinici.
- (84) Slovačka nadalje tvrdi da prema statistici UIC-a ⁽⁵⁾ kopneni kombinirani prijevoz čini 47,14 % ukupnog kombiniranog prijevoza. Međutim, s obzirom na to da u Slovačkoj prijelaz s cestovnog na željeznički prijevoz još nije dostigao ovu razinu, još uvijek postoji visok potencijal za kopneni intermodalni prijevoz, osim samo za pomorske kontejnere.

Kombinirani prijevoz bez pratnje: TEU 2011.

Tržišni segment kopnenog prijevoza	Kopneni	Pomorski	Ukupno
	(TEU)		
Domaći kopneni prijevoz	3 863 110	7 065 030	10 928 140
Međunarodni kopneni prijevoz	4 678 050	2 510 730	7 188 780
Ukupni kopneni prijevoz	8 541 160	9 575 760	18 116 920

- (85) Slovačka tvrdi da je, s obzirom na to da, prema Metransu, troškovi pretovara predstavljaju oko 2 % ukupnih troškova prijevoza i s obzirom na to da se, prema Kombiverkehru, početni trošak novog kopnenog pravca može vratiti tek nakon godinu ili dvije, vrlo malo vjerojatno da bi operatori novih pravaca uveli nove pravce do odredišta gdje pravac već postoji. Slovačka tvrdi da, dok su klijenti Metransa uglavnom brodarska poduzeća i Metrans prevozi uglavnom pomorske kontejnere, novi terminal usmjerit će se na prijelaz tereta s cestovnog na željeznički prijevoz. Bit će to za drukčiju skupinu klijenata i nudit će svoje usluge u različitim tržišnim segmentima.

Uštede u vanjskim troškovima; postojeći kapaciteti dovoljni su i tržište može udovoljiti povećanoj potražnji

- (86) Slovačka tvrdi da je smanjenje prevezenih opsega u Slovačkoj nevažno za procjenu potencijala za razvoj kopnenog prijevoza jer je smanjenje uglavnom uzrokovano padom opsega nacionalnog prijevoza. Stoga Slovačka vjeruje da su važni statistički podaci (navedeni u gornjem podnesku) koji pokazuju povećanje opsega cestovnog prijevoza jer su to važni opsezi kojima će se težiti prelaskom s cestovnog na željeznički prijevoz.
- (87) Slovačka navodi da će novi terminali predstavljati samo 16 % budućeg kapaciteta slovačkih intermodalnih terminala.
- (88) Reagirajući na primjedbe Metransa o narušavanju tržišnog natjecanja, nesposobnosti za privlačenje novih opsega s cestovnog prijevoza i pokrivenosti nove potražnje korištenjem postojećih kapaciteta, Slovačka se poziva na podnesak Kombiverkehra, koji potencijal za kopneni kombinirani prijevoz do i iz Slovačke ocjenjuje značajnim. Kombiverkehr navodi da tjedni opseg cestovnog prijevoza od sjeverne Njemačke, Belgije i Nizozemske do Slovačke i obrnuto iznosi oko 1 000 kamiona. Kombiverkehr predviđa prijelaz samo dijela tereta koji se trenutačno prevozi cestom kako ne bi bio usmjeren na bilo koji od postojećih izvora prometa postojećih terminala.

⁽⁵⁾ Međunarodna željeznička unija: http://www.uic.org/IMG/pdf/2012_report_on_combined_transport_in_europe.pdf.

5.2. REAKCIJA NA PODNESAK WIENCONTA

- (89) Prvo, kao odgovor na navod WienConta da je imao intenzitet potpore od samo 31 % za proširenje svoga terminala, dok Slovačka nudi 100 % potpore za početno ulaganje, Slovačka napominje da je WienCont u većinskom vlasništvu javnih tijela. Štoviše, željeznička infrastruktura koju koristi u vlasništvu je upravitelja željezničke infrastrukture, a zemljište koje koristi u vlasništvu je Grada Beča. Troškovi izgradnje za nove slovačke terminale uključuju i kupnju zemljišta i izgradnju željezničke infrastrukture, kao i izgradnju potpuno novog terminala. Slovačka navodi da je ukupno ulaganje u izgradnju terminala WienConta, uključujući tračnice i zemljište, bilo financirano javnim sredstvima u iznosu višem od 90 %. Nadalje, prema Slovačkoj ovaj prigovor protivan je ciljevima Kohezij-skog fonda, kojem je cilj smanjenje razlika između država članica financiranjem infrastrukture i zaštita okoliša.
- (90) Drugo, kao odgovor na tvrdnju da WienCont pokriva svu potražnju u bečkom području i da bi bratslavski terminal predstavljao prijetnju njegovim komercijalnim aktivnostima, Slovačka navodi da samo 4,6 % ukupnih opsega koji se obavljaju u WienContu dolazi iz Slovačke. Čak i da WienCont izgubi sve te opsege, u što Slovačka sumnja, društvo ne bi bilo oštećeno do mjere koja bi opravdala neizgradnju suvremenog trimodalnog terminala u Bratislavi na Dunavu.

6. POPRATNA RAZMJENA INFORMACIJA S METRANSOM, WIENCONTOM I SLOVAČKOM

- (91) Popratna razmjena informacija Komisije sa Slovačkom, Metransom i WienContom razjasnila je brojna pitanja u informacijama koje su dostavile te strane.
- (92) Premda Metrans nije mogao dokazati razmjer do kojeg pruža kopneni kombinirani prijevoz, uspio je pokazati da uistinu pruža takav prijevoz, a njegovi postojeći kopneni prometni opsezi nisu nezanemarivi. Za kopneni prijevoz Metrans koristi kontejnere, posebno kontejnere široke 45 stopa (13,7 m) i tank-kontejnere. Metrans je također pokazao da posjeduje određenu opremu, pogodnu za pretovarne intermodalne prijevozne jedinice osim kontejnera. Slovačka je Komisiji dostavila statističke podatke pribavljene od Metransa koji pokazuju da Metrans nije prevezio kamione, izmjenjive sanduke niti poluprikolice.
- (93) U svrhu pobijanja argumenata koje je iznio Metrans da nema potražnje za kombiniranim prijevozom u intermodalnim prijevoznim jedinicama osim kontejnera, Slovačka navodi primjere terminala neutralnog pristupnog u Lovosicama u Republici Češkoj, koji je započeo s radom 2006. godine s redovnim pravcima uglavnom za prijevoz kontejnera, gdje se količina prevezenih intermodalnih prijevoznih jedinica povećala za 81 % između 2007. i 2012. godine, a do 2012. godine izmjenjivi sanduci i poluprikolice činili su 75 % pretovara. Još jedan primjer koji je Slovačka navela je terminal neutralnog pristupa Wuppertal-Langerfeld, koji trenutačno prevozi gotovo isključivo izmjenjive sanduke i poluprikolice. Čak i na WienContovom terminalu, koji je značajna lokacija za pretovar pomorskih kontejnera, izmjenjivi sanduci čine 21 % pretovara.
- (94) WienCont je dostavio prezentaciju koju je izradio Snizek & Partner u kojoj se tvrdi da će na terminalu koji radi na 88 % svog kapaciteta kvaliteta operacija biti ozbiljno narušena.
- (95) I na kraju, radi ublažavanja mogućih problema u pogledu razmjera mogućeg narušavanja tržišnog natjecanja i radi provjere njezinih pretpostavki o prelasku tereta s cestovnog na željeznički prijevoz, Slovačka se sporazumjela da bi u početku izgradila samo jedan terminal kao pilot-projekt. Slovačka je tako ograničila prvobitnu obavijest samo na terminal Žilina–Teplička. Taj će terminal biti više od 200 km udaljen od terminala Metransa u Dunajskoj Stredi i Košicima i od terminala WienConta. Štoviše, Slovačka je obavijestila Komisiju da će postojeći terminal Intransa u Žilini biti zatvoren u bližoj budućnosti. Niže je navedena procjena mjere Komisije.

7. PROCJENA POTPORE

- (96) Članak 107. stavak 1. UFEU-a kaže da „svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku kojim se narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj, nespojiva je s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama”.

- (97) Kriteriji utvrđeni u članku 107. stavku 1. UFEU-a kumulativni su. Zbog toga, kako bi se utvrdilo predstavlja li mjera državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, trebaju biti ispunjeni svi sljedeći uvjeti. Konkretno, financijska potpora bi trebala:
- (a) biti dodijeljena od države ili putem državnih sredstava;
 - (b) prenijeti pogodnost na poduzetnike korisnike;
 - (c) dovesti u povoljniji položaj određene poduzetnike ili proizvodnju određene robe (kriterij selektivnosti);
 - (d) narušavati ili prijetiti da će narušiti tržišno natjecanje i utjecati na trgovinu između država članica.
- (98) Prema običajnom pravu Suda Europske unije izgradnja i upravljanje infrastrukturom mogu predstavljati gospodarsku djelatnost ⁽⁶⁾. S obzirom na to da se najavljena mjera odnosi na investicijsku potporu za infrastrukturu koja se koristi za komercijalno iskorištavanje, izgradnja i upravljanje takvom infrastrukturom mora se smatrati kao da predstavlja gospodarsku djelatnost, pa mjera stoga pripada u obuhvat članka 107. stavka 1. UFEU-a.
- (99) Za najavljenju mjeru, slovačka tijela će izgraditi terminal i odabrati nositelja koncesije, koji će biti odgovoran za njegovo upravljanje. To početno ulaganje financirat će se iz Kohezijskog fonda (85 %) i vlastitih sredstava države (15 %). S obzirom na to da se sredstva Kohezijskog fonda prenose na relevantno nacionalno tijelo, smatra se da su na raspolaganju slovačkim tijelima i da predstavljaju državna sredstva.
- (100) Pogodnost: na temelju preliminarnog istraživanja tržišta koje su provela slovačka tijela, ne može se isključiti da će sudjelovanje u budućem procesu odabira biti vrlo ograničeno i da proces odabira neće ispuniti kriterije konkurentnog nadmetanja. Kao posljedica i s obzirom na visoku vjerojatnost da će nadmetanje biti nedovoljno konkurentno, ne može se isključiti da će se gospodarska pogodnost prenijeti na operatora.
- (101) Selektivnost: s obzirom na to da mjera isključivo donosi korist odabranom operatoru terminala, trebalo bi ju smatrati selektivnom po prirodi.
- (102) Narušavanje tržišnog natjecanja i učinak na trgovinu unutar EU-a: kada potpora koju dodijeli neka država članica ojača položaj nekog poduzetnika u usporedbi s onim drugih poduzetnika koji se natječu u trgovini unutar Unije, ovog potonjeg se mora smatrati pogođenim tom potporom ⁽⁷⁾. Dovoljno je da se primatelj potpore natječe s drugim poduzetnicima na tržištima otvorenim za tržišno natjecanje ⁽⁸⁾. U ovom predmetu najavljena mjera će ojačati položaj novih prekrajnih terminala u odnosu na postojeće terminale te će stoga imati potencijalne učinke narušavanja tržišnog natjecanja sve dok je to tržište otvoreno za tržišno natjecanje. Stoga bi potpora mogla narušiti tržišno natjecanje i utjecati na trgovinu unutar Unije.
- (103) U vezi s prethodno navedenim, Komisija zaključuje da mjera predstavlja državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

7.1. ZAKONITOST MJERE

- (104) Slovačka tijela ispunila su svoju obvezu u skladu s člankom 108. stavkom 3. UFEU-a da najave potporu prije no što ju provedu. Komisija uzima u obzir činjenicu da potpora neće biti dodijeljena dok je ne odobri Komisija.

7.2. PROCJENA USKLAĐENOSTI

- (105) Komisija je prethodno ocijenila potporu za infrastrukturne projekte izravno na temelju članka 93. UFEU-a ⁽⁹⁾ i, slijedom presude Suda Europske unije u predmetu *Altmark* ⁽¹⁰⁾, koja je unaprijed isključila izravnu primjenu

⁽⁶⁾ Vidjeti, između ostalog, Predmet C-82/01P *Aéroports de Paris* [2002] ECR I-9297 i Predmete T-443/08 i T-445/08 *Freistaat Sachsen and Land Sachsen-Anhalt v Commission*, koji još nisu objavljeni u izvještajima Europskog suda.

⁽⁷⁾ Vidjeti posebno Predmet 730/79 *Philip Morris v Commission* [1980] ECR 2671, stavak 11.; Predmet C-53/00 *Ferring* [2001] ECR I-9067, stavak 21.; i Predmet C-372/97 *Italy v Commission* [2004] ECR I-3679, stavak 44.

⁽⁸⁾ Predmet T-214/95 *Het Vlaamse Gewest v Commission* [1998] ECR II-717.

⁽⁹⁾ Vidjeti Odluku Komisije od 31. siječnja 2001. u Predmetu br. 597/2000, SL C 102, 31.3.2001., str. 8.; Odluku Komisije od 14. rujna 2001. u Predmetu br. 208/2000, SL C 315, 4.1.2000., str. 21.; Odluku Komisije od 15. studenoga 2000. u Predmetu br. 755/1999, SL C 71, 3.3.2001., str. 17. i 19.; Odluku Komisije od 11. studenoga 2001. u Predmetu br. 550/01, SL C 24, 26.1.2002., str. 2.

⁽¹⁰⁾ Predmet C-280/00 *Altmark Trans GmbH* [2003] ECR I-7747.

članka 93. UFEU-a, na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a za intermodalne terminale ⁽¹¹⁾. Od stupanja na snagu Uredbe (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹²⁾, članak 93. UFEU-a postao je izravno primjenjiv kao pravna osnova za utvrđivanje usklađenosti potpore za kopneni prijevoz koji nije obuhvaćen tom Uredbom i, posebno, potpore za koordinaciju prijevoza.

- (106) Članak 93. UFEU-a kaže da je potpora koja ispunjava potrebe koordinacije prometa u skladu s Ugovorima. Pojam „koordinacija prometa” korišten u toj odredbi ima značenje koje prelazi samo olakšanje razvoja neke gospodarske djelatnosti. Obuhvaća intervenciju javnih tijela u cilju usmjeravanja razvoja prometnog sektora u zajedničkom interesu. Sud Europske unije presudio je da ovaj članak „potvrđuje da je potpora prometu u skladu s Ugovorom samo u dobro određenim slučajevima koji ne ugrožavaju opće interese Zajednice” ⁽¹³⁾.
- (107) Napredak postignut liberalizacijom sektora kopnenog prometa u nekim je pogledima značajno smanjio potrebu za koordinacijom. U učinkovito liberaliziranom sektoru do koordinacije u načelu može doći iz djelovanja tržišnih sila. Čak i nakon liberalizacije sektora mogu, međutim, postojati razni tržišni neuspjesi. Oni opravdavaju intervenciju javnih tijela u ovom području.
- (108) Prometni sektor može naići na „koordinacijske” poteškoće u ekonomskom smislu pojma, na primjer u vezama između različitih prometnih mreža. Komisija je na tim osnovama već odobrila državnu potporu na temelju članka 93. UFEU-a ⁽¹⁴⁾.
- (109) Da bi se za neku mjeru potpore smatralo da „ispunjava potrebe” koordinacije prometa, treba biti potrebna i proporcionalna namijenjenom cilju. Nadalje, narušavanje tržišnog natjecanja koje je ugrađeno u potporu ne smije ugroziti opće interese Unije.
- (110) Zbog toga Komisija dosljedno smatra da je potpora u skladu s unutarnjim tržištem na temelju članka 93. UFEU-a ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:
- (a) potpora pridonosi cilju od zajedničkog interesa;
 - (b) potpora je potrebna;
 - (c) potpora je proporcionalna;
 - (d) pristup predmetnoj infrastrukturi otvoren je svim korisnicima na nediskriminirajućoj osnovi;
 - (e) potpora ne vodi do narušavanja tržišnog natjecanja protivno zajedničkom interesu.
- (111) Komisija će stoga procijeniti je li tih pet kriterija ispunjeno u ovom predmetu, kako bi se moglo smatrati da je potpora u skladu s unutarnjim tržištem na temelju članka 93. UFEU-a.

7.2.1. Cilj od zajedničkog interesa

- (112) Unija već neko vrijeme slijedi politiku ostvarenja uravnoteženog sustava kombiniranog prijevoza, a poticanje konkurentnosti kombiniranog prijevoza u odnosu na cestovno korištenje dio je te politike. Cilj politike kombiniranog prijevoza Unije postići je modalni prijelaz s cestovnog prijevoza na druge vrste prijevoza.
- (113) Instrumenti Unije, poput Direktive Vijeća 92/106/EEZ ⁽¹⁵⁾ od 7. prosinca 1992., imaju za cilj poticanje razvoja kombiniranog prijevoza. Bijela knjiga o prometnoj politici ⁽¹⁶⁾ potiče korištenje željeznice i drugih ekološki prihvatljivih vrsta prijevoza u svrhu razvoja konkurentnih alternativa cestovnom prijevozu.

⁽¹¹⁾ Vidjeti Odluku Komisije od 11. veljače 2009. u Predmetu br. 651/08 – *Combinant multimodal container terminal* (EFRO), SL C 60, 14.3.2009., str. 4.

⁽¹²⁾ Uredba (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredbi Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i 1107/70 (SL L 315, 3.12.2007., str. 1.).

⁽¹³⁾ Predmet C-156/77 *Commission v Belgium* [1978] ECR I-1881, stavak 10.

⁽¹⁴⁾ Vidjeti Odluku Komisije od 20. srpnja 2010. u Predmetu C 17/10 *Firmin srl*, SL C 278, 15.10.2010., str. 28.

⁽¹⁵⁾ Direktiva Vijeća 92/106/EEZ od 7. prosinca 1992. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe između država članica (SL L 368, 17.12.1992., str. 38.).

⁽¹⁶⁾ *Plan za jedinstveni europski prometni prostor – prema konkurentnom i učinkovitom sustavu prometa*, COM(2011)144 od 28.3.2011.

- (114) Osim toga, politika kombiniranog prijevoza u skladu je sa zaključcima Europskog vijeća iz Gothenburga iz lipnja 2001. godine, koje je izjavilo da se mjere koje pomažu modalnom prijelazu s cestovnog prijevoza na ekološki prihvatljivije modalitete nalaze u središtu politike za održivi prijevoz.
- (115) Komisija prepoznaje da je glavna zadaća tržišnih operatora poboljšati kombinirani prijevoz unutar tržišta sa slobodnim pristupom i gdje prevladavaju pravila slobodnog tržišnog natjecanja i ponude i potražnje. Međutim, da bi se u potpunosti oslobodio potencijal kombiniranog prijevoza, može biti potrebno potaknuti spremnost na preuzimanje rizika sadržanih u prijelazu s cestovnog na alternativne vrste prijevoza.
- (116) Nadalje, usmjerenost na mogućnosti kombiniranog prijevoza također je sve više opravdana sljedećim razmatranjem: europska industrija održava ili povećava konkurentnost svoje europske proizvodnje u velikoj mjeri naprednom logistikom, optimiziranjem proizvodnje i distribucije i stvaranjem vrijednosti u procesu. Ti sofisticirani lanci opskrbe sve su osjetljiviji na sve manju pouzdanost i sve veće troškove cestovnog prijevoza. Logistika kombiniranog prijevoza tako će trebati postati glavni cilj za europsku proizvođačku industriju.
- (117) I na kraju, Komisija se poziva na potrebu za ubrzanjem ulaganja u infrastrukturu, posebno u ekološki prihvatljive vrste prijevoza koji su dio transeuropskih mreža (TEN) i IKT mreža velike brzine ⁽¹⁷⁾.
- (118) Izgradnju intermodalnih terminala koji jamče jednak pristup svim korisnicima podržalo je nekoliko instrumenata EU-a. Odluka br. 661/2010/EU Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁸⁾ zahtijeva uspostavu transeuropske prometne mreže, koja mora biti, što je više moguće, interoperabilna u okviru modaliteta prijevoza i poticati intermodalnost između različitih modaliteta prijevoza. Projekti od zajedničkog interesa, prema toj Odluci, moraju pridonijeti održivom razvoju prometa poboljšanjem sigurnosti i smanjenjem štete za okoliš uzrokovane prometom, posebno promicanjem modalnog prijelaza prema željezničkom, intermodalnom prijevozu, unutarnjim vodenim putevima i pomorskom prijevozu. Članak 10. Direktive Vijeća 91/440/EEZ ⁽¹⁹⁾ od 29. srpnja 1991. o razvoju željeznica Zajednice od država članica zahtijeva da željezničkim prijevoznicima iz drugih država članica osiguraju pristup infrastrukturi pod pravednim uvjetima u svrhu obavljanja usluga međunarodnog kombiniranog prijevoza robe. Štoviše, u svom prijedlogu Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže ⁽²⁰⁾, Komisija je predložila da bi operatori robnih terminala trebali osigurati da robni terminali budu otvoreni svim operatorima, pruže pristup na nediskriminirajući način i primijene transparentne pristojbe.
- (119) Izgradnja intermodalnih terminala koji jamče jednak pristup svim korisnicima usmjerena je na ostvarivanje cilja od zajedničkog interesa po tome što pridonosi unapređenju kombiniranog prijevoza i poticanju modalnog prijelaza s cestovnog na željeznički prijevoz i prijevoz unutarnjim vodenim putevima, te time smanjenju zagušenosti, stopa nesreća, buke i negativnog učinka na klimu koji proizlaze iz cestovnog prometa. Niti jedan od podnesaka kao odgovor na pokretanje postupka ne osporava da je cilj mjere, odnosno podrška prijelazu s cestovnog prijevoza na željeznički i unutarnjim vodenim putevima, cilj od zajedničkog interesa.
- (120) U vezi s planiranom izgradnjom i upravljanjem terminalom u Žilini–Teplicka, prema podacima koje su dostavila slovačka tijela, koristi u smislu ušteda u vanjskim troškovima 15 su puta veće od troškova izgradnje planirane infrastrukture. Štoviše, većina ukupnih očekivanih koristi od 399 milijuna EUR ostvarit će se u EU-u izvan Slovačke jer je za prijevoz između Slovačke i ostatka Europe dio putovanja koji se prelazi izvan Slovačke obično duži od dijela unutar Slovačke.

(u EUR)

Okolišne uštede tijekom 30 godina za terminal Žilina	
Uštede na zagušenju prometa	107 117 951
Uštede na nesrećama	32 175 502
Uštede na emisijama	223 748 276

⁽¹⁷⁾ Priopćenje „Plan europskog gospodarskog oporavka”, COM(2008) 800 završna verzija, 26.11.2008.

⁽¹⁸⁾ Odluka br. 661/2010/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže (SL L 204, 5.8.2010., str. 1.).

⁽¹⁹⁾ Direktiva Vijeća 91/440/EEZ od 29. srpnja 1991. o razvoju željeznica Zajednice (SL L 237, 24.8.1991., str. 25.).

⁽²⁰⁾ COM(2011) 650 završna verzija, SL C 37, 10.2.2012., str. 16.

(u EUR)

Okolišne uštede tijekom 30 godina za terminal Žilina	
Uštede na buci	7 338 003
Uštede na klimi	16 390 770
Ukupne uštede	386 770 502

Izvor: Analiza troškova i koristi za terminal Žilina koju su dostavila slovačka tijela.

- (121) U skladu s tim, Komisija smatra da izgradnja intermodalnog terminala Žilina–Teplička može pomoći postizanju cilja od zajedničkog interesa jer pridonosi poboljšanju multimodalnog prijevoza i poticanju modalnog prijelaza s cestovnog na željeznički prijevoz i prijevoz unutarnjim vodenim putevima, čime se smanjuje zagušenje prometa, nesreće, emisije, buka i negativan učinak na klimu koje uzrokuje cestovni promet.

7.2.2. Potreba i proporcionalnost

- (122) Prethodno ⁽²¹⁾, Komisija je odobrila investicijsku potporu za intermodalne terminale s intenzitetom potpore od 50 %. U posljednje vrijeme, kada su države članice iskazale ekonomsku potrebu za višim intenzitetom potpore, Komisija je bila voljna prihvatiti takve više intenzitete u valjano opravdanim slučajevima ⁽²²⁾.
- (123) U ovom predmetu, slovačka tijela najavila su mjeru koja predviđa intenzitet pomoći od najmanje 85 % u korist budućeg nositelja koncesije. Ovaj projekt razlikuje se od privatnih terminala Metransa, koje je društvo izgradilo bez državne potpore Slovačke, i od obližnjeg terminala WienConta (u vlasništvu Grada Beča), koji prima potporu s prosječnim intenzitetom od 31 % za nabavu dodatne opreme od 2006. godine. U slučaju WienConta, ulaganje nije bilo početno ulaganje za novi terminal građen od nule, kao što je to slučaj s terminalom Žilina–Teplička. Štoviše, WienCont koristi kolosijেকে upravitelja infrastrukture i zemljište Grada Beča, za koje plaća najam koji ne mora nužno biti jednak cijeni kupnje tih objekata.
- (124) U svakom slučaju, s obzirom na to da je intenzitet potpore u slovačkom slučaju iznad 50 %, Komisija treba razmotriti može li se ovaj viši intenzitet potpore smatrati iznimno u skladu s unutarnjim tržištem.
- (125) U vezi s potrebom za potporom, analiza troškova i koristi koju su dostavila slovačka tijela predviđa negativnu unutarnju stopu povrata za planirani terminal za prijevoz u Žilini–Teplička bez javne potpore. Kada Slovačka uzme u obzir ukupno početno ulaganje, uključujući troškove kupnje zemljišta, razlika u financiranju projekta po eskontnoj stopi od 5 % odgovara početnom ulaganju od 25,04 milijuna EUR. Eskontna stopa od 5 % je usporediva s povratom na dugoročni javni dug u Slovačkoj ⁽²³⁾.
- (126) Donja tablica ukratko prikazuje troškove ulaganja, troškove poslovanja, očekivani povrat na ulaganje i iznos potpore planiran za izgradnju terminala u Žilini kako je izračunan u analizi troškova i koristi koju su dostavila slovačka tijela.

⁽²¹⁾ Vidjeti Odluku Komisije od 31. siječnja 2001. u Predmetu N 597/2000, Nizozemska – *Subsidieregeling voor bijzondere bedrijfsaansluitingen op vaarwegen*, Odluku Komisije od 14. rujna 2001. u Predmetu N 208/2000, Nizozemska – *SOIT*, Odluku Komisije od 15. studenoga 2000. u Predmetu N 755/1999, Italija – *Bolzano*, i Odluku Komisije od 20. prosinca 2010. u Predmetu N 490/2010, Belgija – *Verlenging van steunregeling N 550/2001 inzake publiek-private samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties langs de waterwegen in het Vlaams Gewest*.

⁽²²⁾ Vidjeti Odluku Komisije od 20. prosinca 2011. u Predmetu SA.33434, Francuska – *Aide au financement d'un chantier multimodal sur le Grand port maritime du Havre*; Odluku Komisije od 23. studenoga 2011. u Predmetu SA.33486, Njemačka – *Förderprogramm Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr* (još neobjavljena); i Odluku Komisije od 17. listopada 2012. u Predmetu SA.34501, Njemačka – *Extension of the inland port of Königs Wusterhausen/Wildau*.

⁽²³⁾ U rujnu 2012. godine, kamata na dugoročni javni dug u Slovačkoj iznosila je 4,2 %, vidjeti ESB, <http://www.ecb.int/stats/money/long/html/index.en.html>.

(in EUR millions)

Terminal	Investment costs	Operating costs	Total costs	Revenue	State aid	Expected profit	NPV after state aid (5 %)
Žilina	25,04	24,81	49,85	24,81	25,04	0	0,00

Izvor: slovačka tijela, analiza troškova i koristi.

- (127) Kako je početno ulaganje ograničeno na financijski jaz projekta, Komisija zaključuje da je potpora potrebna kako bi se osigurala izgradnja prekrcajnog intermodalnog terminala i razvoj kombiniranog prijevoza u Slovačkoj. Također zauzima stajalište da će se potpora zadržati na potrebnom minimumu jer je veća od financijskog jaza pa je stoga proporcionalna za ostvarenje cilja od zajedničkog interesa, osiguranja prijelaza s cestovnog prijevoza na željeznički prijevoz.

7.2.3. Pristup predmetnoj infrastrukturi otvoren je za sve korisnike na nediskriminirajućoj osnovi

- (128) Svrha mjere izgraditi je javne prekrcajne intermodalne terminale za kopneni kombinirani prijevoz, posebno polu-prikolica i izmjenjivih sanduka radi podrške prijelazu s cestovnog na željeznički prijevoz. Da bi se postigao ovaj cilj, terminalima će:
- (a) upravljati društva neovisna o prijevozničkim društvima koja ih koriste;
 - (b) omogućavati otvoreni pristup;
 - (c) nuditi nediskriminirajuće i transparentne uvjete.
- (129) Kako bi se osigurao nediskriminirajući pristup terminalima i spriječio sukob interesa koji bi nastao između odabranih operatora terminala i poduzetnika prijevoznika, operator terminala bit će neovisan o poduzetnicima prijevoznicima.
- (130) Štoviše, država Slovačka ostat će vlasnik terminala i u svaki ugovor o koncesiji ugraditi će obvezu za operatora terminala da jamči otvoreni pristup svim korisnicima, uključujući sve prijevoznike i operatore terminala za intermodalni prijevoz, na nediskriminirajućoj osnovi. Ako odabrani operator ne ispunji ovaj uvjet ugovora o koncesiji, država će imati ovlast povući koncesiju i ponovno ju dati na nadmetanje.
- (131) Tako će pristup predmetnoj infrastrukturi biti otvoren za sve korisnike na nediskriminirajućoj osnovi.

7.2.4. Potpora ne vodi do narušavanja tržišnog natjecanja protivno zajedničkom interesu

- (132) Kako je prvobitno najavljena, mjera bi utjecala na usluge intermodalnog terminala u Republici Slovačkoj, koje također privlače prekograničnu potražnju iz Austrije, Češke Republike, Mađarske i u manjoj mjeri Poljske. Radi izbjegavanja rizika od narušavanja tržišnog natjecanja, kako je utvrđeno u odluci kojom se pokreće postupak, te radi provjere njihove pretpostavke u pogledu učinka terminala na prijelaz prijevoza roba s cestovnog na željeznički, slovačka tijela su se obvezala ograničiti projekt na izgradnju jedinstvenog pilot-projekta terminala u Žilini–Teplički. Taj terminal bit će udaljen više od 200 km od postojećih terminala Metransa i WienConta. Njegova gravitirajuća područja tako se neće preklapati s područjima Metransa i WienConta. To će ograničiti učinak mjere na tržišno natjecanje ⁽²⁴⁾.

⁽²⁴⁾ U svojoj odluci od 9. studenoga 2011. u Predmetu SA.32632 (2011/N) ETGE, SL C 82, 21.3.2012., str. 2., stavak 15., Komisija se poziva na promjer gravitiranja od 35 km u području s visokom gustoćom terminala (belgijsko-nizozemska granica). Slovačka tijela računaju na područje zahvata od 100 km. U području Praga nalazi se 7 terminala koji djeluju unutar promjera gravitiranja od 70 km: 2 velika terminala u Pragu, 2 u Mělníku (40 km) i 3 u Lovosicima (70 km).

- (133) Prema slovačkim tijelima postoji privremeni terminal u Žilini koji pripada Intransu. Za razliku od planiranog terminala, taj terminal je mali i nalazi se u središtu grada. Na tom terminalu ukrcajna rampa dostupna je samo s jednog kolosijeka dugog 400 m, koji nije moguće produžiti. Terminal je projektiran za pomorske kontejnere i nema portalne dizalice niti opremu za pretovar izmjenjivih sanduka i poluprikolica. Zbog urbanističkih planova postojeći terminal u Žilini u svakom slučaju bit će zatvoren u bližoj budućnosti.
- (134) Slovačka tijela potvrdila su da će manipulativne pristojbe na javnim terminalima odgovarati manipulativnim pristojbama terminala za intermodalni prijevoz koji već posluju na tržištu. Prema anketi koju su provela slovačka tijela manipulativne pristojbe na terminalima u EU-u iznose između 16,30 EUR i 56 EUR po jedinici, a prosječna pristojba je 30 EUR. Analiza troškova i koristi koju su dostavila slovačka tijela temeljila se na pretpostavci da bi buduće manipulativne pristojbe po jedinici na sva četiri javna terminala iznosile 28–29 EUR. Tako će pristojbe na javnom terminalu u Žilini–Teplička biti utvrđene kako bi održale konkurentnost željezničkog prijevoza u usporedbi s cestovnim sektorom. Povećane naknade značile bi da bi operator javnih terminala bio u nemogućnosti privući dovoljno tereta iz sektora cestovnog prijevoza kako bi pokrio operativne troškove.
- (135) Komisija stoga zaključuje da mjera ne narušava tržišno natjecanje do mjere protivne zajedničkom interesu.

8. ZAKLJUČAK

- (136) U vezi s prethodno navedenim Komisija zaključuje da su ispunjeni svi uvjeti i da je investicijska potpora od 25,04 milijuna EUR za terminal Žilina–Teplička u skladu s unutarnjim tržištem.
- (137) S obzirom na prvobitni plan Slovačke da izgradi četiri javna intermodalna terminala, Komisija zahtijeva nadzor terminala koji će se graditi na temelju pilot-projekta koji je sada najavljen. Taj nadzor će Komisiji omogućiti da donese čvršću odluku o potrebi za potporom i njezinom učinku na tržišno natjecanje, ako u nekom trenutku u budućnosti Slovačka najavi potporu za preostala tri terminala,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Državna potpora koju Slovačka Republika planira provesti za izgradnju terminala u Žilini–Teplička u obliku početne investicijske potpore od 25,04 milijuna EUR u skladu je s unutarnjim tržištem u smislu članka 93. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

Provedba te potpore od 25,04 milijuna EUR se u skladu s tim odobrava.

Članak 2.

U roku od tri godine Slovačka Republika dostavlja sljedeće informacije:

- (a) ukupni opseg intermodalnog prijevoza, opseg kopnenog prijevoza i opseg prijevoza koji koristi sredstva koja nisu ISO kontejneri u Slovačkoj i na terminalu Žilina–Teplička;
- (b) cijene koje se naplaćuju na terminalu Žilina–Teplička;
- (c) jesu li klijenti novih terminala već ranije koristili postojeće terminale i, ako jesu, anketu o razlozima zbog kojih su ih zamijenili.

Članak 3.

Ova je Odluka upućena Slovačkoj Republici.

Sastavljeno u Bruxellesu 17. srpnja 2013.

Za Komisiju
Joaquín ALMUNIA
Potpredsjednik

ISSN 1977-0847 (elektroničko izdanje)
ISSN 1977-0596 (tiskano izdanje)



Ured za publikacije Europske unije
2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

HR