

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2013. július 17.)

a Szlovák Köztársaság által az állami tulajdonban lévő intermodális szállítási terminálok építése és üzemeltetése érdekében végrehajtani tervezett SA.34369 (13/C) (ex 12/N) számú intézkedésről/támogatási programról/állami támogatásról

(az értesítés a C(2013)4423. számú dokumentummal történt)

(Csak a szlovák nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2014/524/EU)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután az említett rendelkezéseknek megfelelően felhívta az érdekelt feleket észrevételeik megtételére ⁽¹⁾, és tekintettel a benyújtott észrevételekre,

mivel:

1. ELJÁRÁS

- (1) 2011. április 6-án elektronikus levélben panasz érkezett a Bizottsághoz a METRANS/Danubia/, a.s. (a továbbiakban: Metrans) vállalkozástól az állami tulajdonban lévő intermodális szállítási terminálok építéséhez nyújtott állítólagos állami támogatásról (a továbbiakban: a panasz). A Metrans 2011. június 9-i elektronikus levelében további információkat küldött a Bizottságnak. A Bizottság a panaszt SA.32828. ügyszám alatt vette nyilvántartásba.
- (2) A Bizottság 2011. október 6-i levelében továbbította a panaszt Szlovákiának, és információkat kért, amire Szlovákia 2011. december 6-i levelével válaszolt, amelyben azt állította, hogy a szóban forgó intézkedés még az előkészítő szakaszban van, és eddig semmiféle támogatás nyújtására nem került sor. A Bizottság 2011. december 12-i levelében értesítette a Metransot erről a válaszról, és tájékoztatta arról az előzetes megállapításáról, miszerint az intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősül állami támogatásnak, ezért lezárta az SA.32828. számú ügyet.
- (3) Szlovákia a 2012. február 16-i elektronikus levelében előzetesen bejelentette az intermodális szállítási terminálok tervezett építésével és üzemeltetésével kapcsolatos intézkedését. 2012. június 5-i, június 12-i, július 12-i és július 16-i elektronikus leveleiben nyújtott bővebb tájékoztatást erről az intézkedésről, és csatolta a DHL, valamint a GEFCO szállítási és logisztikai vállalkozások támogató leveleit.

⁽¹⁾ HL C 45., 2013.2.16., 13. o.

- (4) A Metrans 2012. július 12-én elektronikus levélben elküldte a Bizottságnak a Sládkovičovo városban működő szállítási terminált üzemeltető Green Integrated Logistics (Slovakia) s.r.o. támogató levelét. A Bizottság 2012. július 18-i levelében továbbította ezt a levelet Szlovákiának, amelyre 2012. augusztus 14-én elektronikus levélben kapott választ, miszerint a projekt részére továbbra sem nyújtottak támogatást.
- (5) 2012. július 17-én Szlovákia az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésével összhangban elektronikus úton bejelentette az intézkedést a Bizottságnak. A bejelentés tartalmazta a DHL Express (Slovakia), s.r.o. (a továbbiakban: DHL), a GEFCO SLOVAKIA, s.r.o., a Bohemiakombi, s.r.o. és a Kombiverkehr támogató levelét. A 2012. szeptember 3-i, október 18-i, 22-i, 24-i, 26-i és 29-i, november 6-i, 9-i, 13-i és 14-i, valamint a december 6-i elektronikus leveleiben Szlovákia további információkat küldött.
- (6) 2013. január 23-án kelt levelében a Bizottság arról a döntéséről értesítette Szlovákiát, hogy megindítja az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdésében foglalt eljárást. Az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos szlovák észrevételek 2013. február 12-én érkeztek meg a Bizottsághoz.
- (7) Az eljárás megindításáról szóló határozatot 2013. február 16-án hirdették ki az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽²⁾. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy a szóban forgó intézkedéssel kapcsolatban a kihirdetéstől számított egy hónapon belül tegyék meg észrevételeiket.
- (8) Az eljárás megindítására vonatkozó határozatot 2013. február 18-án elküldte mindazon jogalanyok részére, amelyek az előzetes vizsgálat során érdeklődésüket fejezték ki, nevezetesen a Bohemiakombi, s.r.o., a DHL Express (Slovakia), s.r.o., a GEFCO SLOVAKIA, s.r.o., a Kombiverkehr, a Metrans és jogi tanácsadója, a SCHWARZ advokáti s.r.o., illetve a Green Integrated Logistics (Slovakia) s.r.o. részére, valamint egyéb, a Bizottság által potenciálisan érdekelt félnek tekintett jogalanyok, úgymint a Zsolnai Egyetem Vasúti Közlekedési Tanszéke és a ZCHFP SR – ChemLog (a Szlovák Köztársaság Vegyipari és Gyógyszeripari Szövetsége) számára.
- (9) A Bizottsághoz az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban az alábbi érdekelt felektől az alábbi időpontokban érkeztek észrevételek:
- a) a Szlovák Köztársaság Vegyipari és Gyógyszeripari Szövetségétől 2013. február 22-én;
 - b) a Bohemiakombitól 2013. március 4-én;
 - c) a Kombiverkehről 2013. március 6-án;
 - d) a DHL-től 2013. március 8-án,
 - e) a Metrans nevében a SCHWARZ advokáti ügyvédi irodától 2013. március 11-én;
 - f) a WienCont Container Terminal Gesellschaft m.b.H. (a továbbiakban: WienCont) 2013. március 6-án kérte az észrevételei benyújtására vonatkozó határidő meghosszabbítását. 2013. március 7-én a Bizottság a határidőt 2013. március 18-ig meghosszabbította. Az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételek a WienConttól 2013. március 18-án érkeztek meg a Bizottsághoz.
- (10) A Bizottság 2013. március 19-i és 20-i leveleiben elküldte Szlovákiának az érdekelt felektől érkezett észrevételeket. Szlovákia az észrevételekre 2013. április 5-én válaszolt.
- (11) A 2013. április 29-i elektronikus levélben a Bizottság további kérdéseket intézett a Metranshoz. A 2013. május 6-i elektronikus levélben a Metrans elküldte a válaszait, többek között egy nyilvános változatot is.
- (12) A 2013. május 8-i elektronikus levélben a Bizottság elküldte Szlovákiának a Metrans által átadott nyilvános információkat. Szlovákia 2013. május 16-án továbbította észrevételeit.
- (13) A 2013. május 8-i és 17-i elektronikus leveleiben a Bizottság további kérdéseket intézett Szlovákiához, amelyekre Szlovákia a 2013. május 17-i és 29-i elektronikus leveleivel válaszolt.
- (14) A 2013. május 21-i elektronikus levélben a Bizottság további kérdéseket intézett a WienConthoz, amelyekre a WienCont a 2013. június 7-i elektronikus levelével válaszolt.

⁽²⁾ Lásd az 1. lábjegyzetet.

- (15) Június 6-án a Bizottság Brüsszelben megbeszélést folytatott Szlovákiával.
- (16) A 2013. június 10-i elektronikus leveleiben továbbította Szlovákiának a Metranstól és a WienConttól kapott nyilvános információkat.
- (17) 2013. június 10-i levelében Szlovákia egyetlen zsolnai terminálra korlátozta a bejelentését.
- (18) A Metrans és a WienCont által küldött információkra vonatkozó észrevételeit 2013. június 14-én küldte el.
- (19) A Bizottság a 2013. június 18-i elektronikus levelében további információkat kért, amelyeket a 2013. június 19-i elektronikus levélben kapott meg.

2. AZ INTÉZKEDÉS ISMERTETÉSE ÉS A VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁT MEGELŐZŐEN ÉRKEZETT ÉSZREVÉTELEK

2.1. AZ INTERMODÁLIS SZÁLLÍTÁSI TERMINÁLOK

- (20) Az eredeti bejelentésben szereplő intézkedés kombinált szárazföldi áruszállítás számára alkalmas, állami tulajdonban lévő intermodális szállítási terminálok hálózatának kiépítésére és üzemeltetésére irányult. Szlovákia eredetileg négy közforgalmú intermodális szállítási terminál létesítését tervezte. Ezek a következők: Pozsony–Pálenisko, Lipótvár–Galgóc, Zsolna–Vágtapolca és Kassa–Bocsárd.
- (21) Szlovákia az eredetileg tervezett terminálok számáról és helyéről egy belgiumi székhelyű, kombinált szállítással és logisztikai koordinációval kapcsolatos tanácsadó vállalat, az Intraco Consulting által 2007-ben elkészített piaci tanulmány alapján döntött. A terminálok számát és helyét az alábbi tényezők figyelembevételével határozták meg:
 - a termináloknak Szlovákiában a lehető legnagyobb területet kell kiszolgálniuk,
 - lehetővé kell tenni a terminálok kapacitásának teljes kihasználását,
 - a termináloknak a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) részét képező páneurópai közlekedési folyosókkal összeköttetésben lévő fő vasútvonalakon és a fontos kombinált nemzetközi szállítási vonalakról és ezek létesítményeiről szóló európai megállapodásban (a továbbiakban: AGTC-megállapodás) szereplő vasúti csomópontokon kell elhelyezkedniük,
 - a tervezett szlovák ipari parkok összekapcsolása.
- (22) Mivel a bejelentésben szereplő intézkedés – az eljárás megindításáról szóló határozatban foglaltak szerint – a verseny torzulását eredményezheti, Szlovákia úgy döntött, hogy az intézkedést egyetlen, kombinált szárazföldi áruszállítás számára alkalmas, állami tulajdonban lévő intermodális szállítási terminál, a Zsolna–Vágtapolca terminál megépítésének és üzemeltetésének a támogatására korlátozza. Ez a terminál egy kísérleti projekt lesz, amelynek mintájára Szlovákia területén a jövőben kiépíthetik az állami tulajdonban lévő intermodális szállítási terminálok hálózatát.
- (23) A terminál egy olyan közforgalmú intermodális szállítási terminál lesz, amely megfelel az AGTC-megállapodásnak, valamint a Nemzetközi Vasútegyet (UIC) szabályainak.
- (24) A kísérleti projekt helyszínét úgy választották ki, hogy az a jelenlegi modern és nagy termináloktól a legtávolabb legyen, ugyanakkor megfeleljen a (21) preambulumbekzdésben foglalt előírásoknak.
- (25) Az egyes terminálok vágányainak hasznos hossza a szárazföldi szállításban használt csereszekrények és félpótkocsik, valamint az intermodális tengeri (ISO) konténerek kiszolgálására alkalmas megfogószerkezettel felszerelt két portáldaru alatti területen 750 méter lesz. A daruk alatt a félpótkocsik optimális kiszolgálása érdekében ferde felállású parkolóhelyek kerülnek kialakításra, valamint egy tárolóterület az egymásra nem rakható csereszekrények ideiglenes raktározására. Az új terminál éves kapacitása bruttó 450 000 tonna lesz. A terminál megépítését 2015-ben kell befejezni.
- (26) A terminál állami tulajdonban marad. Az állam nevében a tulajdonosi jogokat a nemzeti vasúti pályahálózat működtetője, a Železnice Slovenskej republiky (a továbbiakban: ŽSR) gyakorolja. A ŽSR legfontosabb feladata a koncessziós díjak begyűjtése a terminál üzemeltetőjétől.

- (27) A terminál üzemeltetésére harminc éves időtartamra kötnek szerződést olyan üzemeltetővel, amelyet megkülönböztetéstől mentes és átlátható pályázati eljárás alapján választanak ki. A terminálhoz való, megkülönböztetéstől mentes hozzáférés biztosítása, valamint a kiválasztott terminálüzemeltető és a fuvarozási vállalkozások közötti összeférhetetlenség elkerülése érdekében a terminál üzemeltetője nem lehet a terminált használó fuvarozási vállalkozás, mert így nem kerül versenyhelyzetbe a terminálokat használó fuvarozási, illetve kombinált szállítással foglalkozó vállalkozásokkal. Amennyiben a kiválasztott üzemeltető nem teljesíti a koncessziós megállapodás alapján előírt feltételeket, az állam visszavonhatja a koncessziót, és arra új pályázatot írhat ki.
- (28) A terminálhoz való nyilvános hozzáférést oly módon kívánják biztosítani, hogy a kiválasztott üzemeltetővel kötendő koncessziós megállapodásba olyan rendelkezést foglalnak, miszerint a szolgáltatást megkülönböztetéstől mentes módon és nyílt piaci díjszabás mellett kell nyújtani. A támogatásról szóló határozat emellett tartalmaz majd egy olyan kikötést, amely biztosítja az infrastruktúrához való, megkülönböztetéstől mentes nyilvános hozzáférést.

2.2. AZ INTÉZKEDÉS JOGALAPJA

- (29) Az intézkedés finanszírozása az állami támogatásokról szóló, mindenkor hatályos 231/1999. számú törvény 4. szakasza (2) bekezdésének m) pontja, valamint a közigazgatás költségvetési szabályairól szóló, egyes törvényeket módosító 523/2004. számú törvény alapján történik.

2.3. KÖLTSÉGVETÉS

- (30) Szlovákia az állam által létesítendő és az állam tulajdonában maradó terminál építésére 25,04 millió EUR összegű induló beruházást tervez. Az induló beruházás összes költségét (85 %-ban) a Kohéziós Alapból és (15 %-ban) állami forrásokból kívánják finanszírozni. A terminál üzemeltetőjét ugyanakkor 15 évig – a beruházási költségek legalább 15 %-ának megfelelő – koncessziós díj fizetésére kötelezik.

2.4. AZ INTÉZKEDÉS KEDVEZMÉNYEZETTJE

- (31) Az intézkedés kedvezményezettje a terminál üzemeltetője, mivel az infrastruktúra hasznait az üzemeltető szedi, ugyanakkor az általa fizetendő koncessziós díj a terminál teljes építési költségeinek mindössze csekély hányadát teszi ki.
- (32) A ŽSR nem tekinthető az intézkedés kedvezményezettjének, mivel csak a tulajdonosi jogokat gyakorolja az állam nevében. A ŽSR által az állam nevében beszedendő koncessziós díj ugyanakkor csökkenti az államtól a nemzeti vasúti pályahálózat működtetőjeként a közfeladatának ellátásáért járó kompenzációt.

2.5. A TÁMOGATÁSOK HALMOZÁSA ÉS FELFÜGGESZTÉSI KÖTELEZETTSÉG

- (33) Az intézkedéshez ugyanazon elszámolható költségekre más forrásból nem nyújtható támogatás.
- (34) A támogatás biztosítására a Bizottság hozzájárulását követően kerül sor.

2.6. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK INDOKAI

- (35) Az eredeti bejelentéssel kapcsolatosan az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdésében foglalt eljárás megindításakor a Bizottság az alábbi szempontokat mérlegelte:
- a) a közútról a vasútra és a belvízi hajózásra történő modális átcsoportosítás ösztönzése érdekében szükség van-e intermodális szállítási terminálok építésére és a szárazföldi kombinált szállítás fejlesztésére Szlovákiában; és
- b) az intézkedésből eredő bármilyen versenytorzulás a közös érdekekkel ellentétes-e.

3. A VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRA VONATKOZÓ SZLOVÁK ÉSZREVÉTELEK

- (36) A támogatás szükségességét illetően Szlovákia ismételten kifejezte a Bizottsághoz benyújtott tanulmányokon és elemzésen, valamint a terminálok jövőbeli felhasználóinak véleményén alapuló álláspontját, miszerint az állami

tulajdonban lévő, szállítósemleges terminálok megépítése nélkül a forgalom a jövőben nem tevődne át jelentős mértékben a közútról a vasútra és a belvízi hajózásra. Szlovákia a Kombiverkehr megállapítását idézi, miszerint az említett vállalkozás jelentős keresletnövekedést tapasztalt a kombinált szállítás tekintetében, különösen a kelet- és dél-európai tengelyen. Ezt a keresletet ugyanakkor csak akkor lehet kielégíteni, ha – a terminálok építésére vonatkozó német programban foglaltak szerint – olyan, megfelelő helyen kialakított, jól működő és elegendő kapacitással rendelkező terminálok érhetők el, amelyek teljes mértékben szállítósemleges szolgáltatást biztosítanak.

- (37) A Bizottság azon kétségeit illetően, hogy a verseny torzulása a közös érdekekkel ellentétes lenne, Szlovákia először is kijelentette, hogy a projekt célja a szárazföldi intermodális szállítás fejlesztése, amelyet – az intermodális szállítás teljesen új szegmense lévén – jelenleg még egyáltalán nem vagy csak igen csekély mértékben használnak. Másodsorban a külső költségek tekintetében várható megtakarítás tizenháromszorosa a beruházási költségeknek, és a megtakarítások többsége Szlovákia területén kívül az Európai Unióban realizálódik majd. Végül a verseny torzulását minimálisra csökkenti az a kitétel, miszerint az új terminálok üzemeltetőjének koncessziós díj formájában a teljes beruházási költség 15 %-át kell megfizetnie, a szolgáltatási díjait ugyanakkor szabályozzák és felügyelik.
- (38) A vizsgálati eljárást megindító határozatban foglalt aggályokkal kapcsolatban Szlovákia kijelentette, hogy az új terminálok – az alábbi táblázatban foglaltaknak megfelelően – az intermodális szállítási egységek átrakási kapacitásában kifejezve a szlovák intermodális terminálok teljes elméleti kapacitásának mintegy 16 %-át képviselik.

A szlovák intermodális terminálok kapacitása		
Intermodális szállítási terminálok	Intermodális szállítási egységek átrakási kapacitásában kifejezve	
	elméleti kapacitás	% arány
Bratislava - ÚN	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	
Meglévő - összesen	980 000 (*)	84 %
Bratislava - Prístav	40 000	
Leopoldov	40 000	
Žilina - Teplica	40 000	
Košice - Bočiar	40 000	
Új - összesen	180 000 (**)	16 %
Minden terminál - összesen	1 160 000	100 %

(*) Elméleti átrakási teljesítmény a meglévő infrastruktúra, valamint árukezelési gyakorlatok és eljárástechnológiák alkalmazásával.

(**) Az új terminálok elméleti átrakási teljesítménye a kiépítés első szakaszának befejezését követően.

Forrás: a Szlovák Köztársaság Közlekedési, Építésügyi és Regionális Fejlesztési Minisztériuma, a terminálok tulajdonosai és üzemeltetői által szolgáltatott információk alapján.

- (39) Szlovákia ezenkívül a Szlovákiában lebonyolított nemzetközi közúti árufuvarozás fejlesztésére vonatkozóan a következő számadatokat szolgáltatta.

Év	Nemzetközi közúti szállítása (ezer tonna)	Évenkénti növekedés	Összes növekedés
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

Forrás: a Szlovák Köztársaság Statisztikai Hivatala.

- (40) Végül Szlovákia kijelentette, hogy az állami tulajdonban lévő intermodális termináljaira a nemzeti jogba 2015. június 16-ig átültetendő 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽³⁾ 31. cikkét és 56. cikkének (9) bekezdését fogja alkalmazni. A szlovák hatóságok szerint ezek a szabályok olyan megfelelő jogi keretet biztosítanak majd, amelynek köszönhetően csökken annak esélye, hogy a jelenlegi terminálok az új terminálok miatt elveszítik meglévő ügyfeleiket.

4. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

4.1. A SZLOVÁK KÖZTÁRSASÁG VEGYIPARI ÉS GYÓGYSZERIPARI SZÖVETSÉGE

- (41) A Szlovák Köztársaság Vegyipari és Gyógyszeripari Szövetségének (a továbbiakban: ZCHFP SR) érdekében áll, hogy biztonságos és környezetbarát szállítási módok álljanak a vegyipar rendelkezésére. A ZCHFP SR ezért részt vett a ChemLog projektben, amelynek célja az volt, hogy feltérképezze, elemezze és támogassa a kombinált szállítást és az állami tulajdonban lévő intermodális terminálokat Szlovákiában.
- (42) A ZCHFP SR az észrevételeihez csatolta a német, lengyel, cseh, szlovák, magyar és olasz regionális hatóságok, vegyipari szövetségek és tudományos intézetek közötti európai együttműködési projekt, a ChemLog – amelyben a ZCHFP SR is részt vesz – keretében készített alábbi két tanulmányt: „*The Strategy of Combined Transport Development of Chemicals in Central Europe*” (A vegyi anyagok kombinált szállításának fejlesztési stratégiája Közép-Európában) és „*Feasibility Study – Development of railway transport of chemicals in Slovakia in relation to adjacent countries and prepared combined transport terminals*” (Megvalósíthatósági tanulmány – A vegyi anyagok vasúti szállításának fejlesztése Szlovákiában a szomszédos országok és az előkészített kombinált szállítási terminálok vonatkozásában).
- (43) A ZCHFP SR megállapította, hogy az állami tulajdonban lévő terminálok Szlovákiában főleg a szárazföldi kombinált szállításra gyakorolnak majd kedvező hatást, mivel a jelenlegi terminálok csak ISO szabványnak megfelelő konténereket kezelnek. A ZCHFP SR szerint nagyon kevés csereszekrényt és félpótkocsit szállítottak vasúton Szlovákiából, mivel a jelenlegi üzemeltetők nem tanúsítottak érdeklődést e tekintetben, és Szlovákia, valamint nyugat-európai intermodális csomópontok között jelenleg nincs rendszeres kapcsolat.

4.2. BOHEMIAKOMBI

- (44) A Bohemiakombi egy Szlovákiában működő, kombinált szállítással foglalkozó vállalkozás, amely főleg a vállalatok mellékvágányait használja. A Bohemiakombi szerint az európai szárazföldi vonalakat leginkább a közúti szállítással és szállítmányozással foglalkozó kis- és közép-vállalkozások használják. Háztól házig történő szállítást nyújtanak, és a kombinált szállítás használatához szállítósemleres terminálok és kombinált szállítással foglalkozó vállalkozások szolgáltatásait igénylik. Ezek a kis- és közép-vállalkozások nem tudnak saját terminálok létesítésébe beruházni, ezért állami tulajdonban lévő átrakodási infrastruktúrára van szükségük. Ilyen infrastruktúra hiányában ezek a vállalkozások csak a közúti szállítást használják.

⁽³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2012. november 21-i 2012/34/EU irányelve az egységes európai vasúti térség létrehozásáról (HL L 343., 2012.12.14., 32. o.).

- (45) A Bohemiakombi állítása szerint a magánterminálokat szárazföldi szállítás céljára csak igen korlátozott mértékben lehet használni, mivel a terminálok üzemeltetői háztól házig történő szállítási szolgáltatást is nyújtanak, így azok közvetlenül versenyeznek a közúti szállítókkal. A magánterminálok használata így azzal a kockázattal jár, hogy a közútról a vasútra átcsoportosított szállítást a magánterminál üzemeltetője végzi majd, mivel ő rendelkezik a szállítmányokra vonatkozó összes információval, és konkurens szolgáltatást nyújt.
- (46) A Bohemiakombi állítása szerint a szokásos intermodális átrakodási díj Szlovákiában rakodási egységenként 45–50 EUR, ami az állami tulajdonban lévő uniós terminálokon fizetendő díjak kétszerese. A Bohemiakombi szerint ez akadályozza a közúti szállításról a vasúti szállításra történő modális áttérést. A Bohemiakombi úgy véli, hogy az állami finanszírozásból megvalósított és állami tulajdonban lévő intermodális terminálok olcsóbb szolgáltatást biztosítanak, és így megkönnyítik a vasúti szállításra való áttérést.
- (47) A Bohemiakombi szerint az állami támogatás erősíti majd az intermodális terminálok szolgáltatásai közötti versenyt.

4.3. KOMBIVERKEHR

- (48) A Kombiverkehr megállapította, hogy nagyon kevés – évi 1 000 egységnél kevesebb – szárazföldi szállítási egységet fuvaroz Szlovákiába. Véleménye szerint ez főleg a magas átrakodási költségnek tudható be, amely kamionról vonatra vagy vonatról kamionra átrakott egységenként meghaladja a 45 EUR összeget, illetve mintegy kétszerese az állami társfinanszírozással működő németországi terminálokon felmerülő költségeknek. A jelenleg szállított egységek főleg vegyipari termékeket tartalmaznak, amelyek esetében a közúti szállítás költségesebb, és nagyobb környezeti kockázatot jelent. Emellett a vegyipar által használt szállítási egységeket – a tengeri kombinált szállításnál használt fogószerkezettel – gyakran felülről lehet mozgatni.
- (49) A Kombiverkehr szerint Szlovákiában nemzetközi fuvarozás keretében főleg olyan általános rakományt, például csomagolt termékeket, autópáncs termékeket, gépeket és fogyasztási cikkeket szállítanak, amelyek felpótkocsiban és részben csereszékényben érkeznek. A szlovák terminálok azonban nem rendelkeznek az említett egységek átrakásához szükséges berendezésekkel.
- (50) A Kombiverkehr szerint a fenntartható szárazföldi kombinált szállítás fejlesztéséhez a következőkre van szükség:
- a) az alábbi műszaki előírásoknak megfelelő terminálok:
 - 700 m hosszúságú használható vasúti sín,
 - közvetlen vasúti összeköttetés egy fő vasúti folyosóval,
 - megfogókeretek és fogószerkezetek,
 - elegendő tárolóhely, figyelembe véve, hogy az egységeket nem lehet egymásra rakni,
 - a vasúti kocsik számára elegendő mellékvágány a terminál területén vagy annak közelében;
 - b) a közúti szállítással versenyképes átrakási díjak – közút-vasúti átrakásonként legfeljebb 20–25 EUR;
 - c) a terminálokhoz való megkülönböztetéstől mentes hozzáférés biztosító független terminál-működtetők. Bár a jelenlegi terminálokat harmadik felek is igénybe vehetik, a Kombiverkehr állítása szerint a harmadik felek számára biztosított feltételek kétesek. Először is mivel a terminálok üzemeltetői egyben fuvarozók is, a kombinált szállítással foglalkozó harmadik felek esetében mindig felmerül annak a kockázata, hogy ügyfeleik a terminálok üzemeltetőihez pártolnak át. Másrészt a terminálok üzemeltetői a harmadik feleket csak akkor szolgálják ki, ha szabad terminálkapacitással rendelkeznek. Amennyiben a saját szállítási volumenük elegendő, nem áll érdekükben, hogy a terminálhoz harmadik felek számára is hozzáférést biztosítsanak. Végül egy olyan terminálüzemeltető, amelynek a működését nem szabályozzák, sokféleképpen meg tudja nehezíteni a terminál igénybevételét a harmadik felek számára, illetve gazdasági szempontból kedvezőtlen feltételeket alkalmazhat, például a díjszabás, a szolgáltatások minősége és a rakodóhelyek kiosztása révén.
- (51) Ha a Kombiverkehr ügyfelei számára a kombinált szállításhoz új csatlakozási pontokat kíván kiépíteni, kezdetben jelentős veszteségekkel kell számolnia, amelyek csak egy-két évnél rendszeres működés után térülnek meg. Ezért hosszú távú biztonság hiányában nem teheti meg, hogy a terminálokon új termékeket ajánljon.
- (52) A Kombiverkehr ezért támogatja Szlovákia azon tervét, hogy az új terminált független vállalkozások üzemeltessék. Ugyanakkor véleménye szerint a kombinált szállítással foglalkozó vállalkozások jobban érdekeltnek lennének a terminál fejlesztésében, ha a működtetésben is érdekeltséggel rendelkeznének. A terminál szállítósemleges és megkülönböztetéstől mentes üzemeltetéséhez a Kombiverkehr az alábbi feltételeket javasolja:
- a terminált független vezetőséggel rendelkező, független vállalkozásnak kell üzemeltetnie,

- a terminált üzemeltető vállalkozásban egyetlen, kombinált szállítással foglalkozó vállalkozásnak sem lehet 50 %-ot meghaladó tulajdonrésze,
 - a terminál üzemeltetője számára egyértelmű szabályokat kell megállapítani, például a rakodóhelyek kiosztását és egyéb feltételeket illetően,
 - a terminál üzemeltetőjének működését független felügyelőbizottságnak és a vasúti szabályozó szervnek kell ellenőriznie.
- (53) A Kombiverkehr szerint a közúti áruszállításról a vasúti szállításra való áttérésben igen nagy lehetőségek rejlenek, különösen a Németország (Rajna–Ruhr-vidék és Hamburg/Hannover), illetve a Hollandia és Belgium felé vezető útvonalakon. Ezeken az útvonalakon jelenleg mintegy 1 000 kamion közlekedik hetente.
- (54) A Kombiverkehr állítása szerint a vállalat kizárólag a szárazföldi áruszállításban érdekelt, amely jelenleg közúton zajlik. Az új terminál használata ezért nem csökkentené az átrakások és szállított rakományok mennyiségét azokon a meglévő szlovák terminálokon, ahol már kombinált szállítást alkalmaznak.

4.4. DHL

- (55) A DHL állítása szerint a jelenlegi szlovák intermodális terminálok nyilvánosan nem hozzáférhetők, és a közútról a vasúti infrastruktúrára történő átrakáshoz nem biztosítanak liberalizált hozzáférést. A DHL támogatja a szlovák hatóságokat a kombinált szállítás – négy új vasúti-közúti intermodális terminál létesítése révén történő – liberalizálására irányuló törekvéseikben.

4.5. METRANS

- (56) A Metrans véleménye szerint a terminálok létesítéséhez nyújtandó állami támogatás indoklására felsorakoztatott szlovák érvek megalapozatlanok, valótlanak vagy más okból nem relevánsak. A vállalkozás által az eredeti bejelentésben szereplő intézkedéssel szemben felhozott érvek a következők:

A meglévő terminálok szállítósemleges üzemeltetése

- (57) A Metrans szerint valótlan Szlovákia azon állítása, miszerint a jelenlegi terminálok üzemeltetői nem biztosítják a szükséges szállítósemleges szolgáltatást, és Szlovákia ezt az állítást eddig semmiféle bizonyítékkal nem tudta alátámasztani. A Metrans a termináljait szállítósemleges alapon üzemelteti, és független fuvarozóknak is biztosít szolgáltatást. Lehetővé teszi az egyéb szerelvények használatával végrehajtott műveleteket. Például a Metrans által üzemeltetett kassai Interport terminálon kizárólag a terminállal kapcsolatos szolgáltatásokat nyújt, ugyanakkor a szállítást más felek végzik. A Metrans tudomása szerint más közforgalmú terminálok is ugyanígy működnek. Szlovákia a szállítósemlegesség állítólagos hiánya miatt hivatalosan vagy nem hivatalosan soha nem tett panaszt a Metransnál, és egyetlen versenyhatóság sem indított vizsgálatot a Metrans ellen, illetve nem kereste meg a vállalatot ilyen ügyben. A Metrans szerint Szlovákia nem tudja megakadályozni, hogy az állami tulajdonban lévő terminálok üzemeltetői ne kezdjenek szállítási tevékenységgel foglalkozni, ez viszont állítólagos semlegességük elvesztését jelentené. Végül a Metrans azzal érvelt, hogy a teljes körű szolgáltatás biztosítása nagyobb technikai hatékonyságot és alacsonyabb árakat eredményez (a teljes szállítási és kezelési folyamatot számítógép vezérli, a szolgáltatás minősége pedig magasabb), ami a szolgáltatás minőségével együtt lehetővé teszi, hogy a terminálok hatékonyabban vegyék fel a versenyt a közúti szállítással. Azzal kapcsolatban, hogy a meglévő szlovák intermodális terminálok üzemeltetői biztosítanak-e intermodális terminálszolgáltatást kombinált szállítással foglalkozó független vállalkozásoknak, és hogy ezeket a szolgáltatásokat a nyilvánosság felé hogyan hirdetik, a Metrans a weboldalának arra a részére utalt, amely raktározási szolgáltatásokat ajánl, és rendelkezésre bocsátotta azoknak a szállítással foglalkozó független vállalkozásoknak, fuvarozóknak, hajózási vállalatoknak és lízingcégeknek a listáját, amelyek igénybe vették a szolgáltatásait. Megemlítette azt a négy vállalatot is, amely az intermodális szállítási szolgáltatásokat nyújtó terminálját használja.

Szárazföldi szállítás

- (58) A Metrans szerint nem felel meg a valóságnak az az állítás, hogy a meglévő terminálok nem kezelnek szárazföldön szállított árukat. Elmondása szerint az általa kezelt heti 127 szerelvényből tizenkét szerelvény Duisburgba, tizenkettő pedig Rotterdamba szállít árut, és ezek a szerelvények kizárólag szárazföldi szállítás céljára szolgálnak. Ezenkívül az általa kezelt összes szerelvény 10 %-a a szárazföldi szállítás kategóriájába tartozik. A Kassa–Enyickén lévő terminálján kezelt rakományok mintegy 50 %-át szárazföldi úton szállítják. A Metrans termináljai rendelkeznek bármilyen szárazföldi szállítási egység, úgymint csereszkevények és félpótkocsik kezeléséhez szükséges berendezéssel, például konténeremelő targoncákkal vagy leoldható megfogókeretekkel, és szükség esetén RO-LA rámpákat is tudnak építeni. A Metrans ugyanakkor megjegyzi, hogy ilyen jellegű szolgáltatásokra nincs igény. Állítása szerint a csereszkevények, félpótkocsik és kamionok használata a kifejezetten a kombinált szállításra tervezett,

45 láb (13,7 méter) széles ISO-konténerekhez viszonyítva nem hatékony, mivel ezeknek a konténereknek a szállítási költsége 30 %-kal alacsonyabb, mint a pótkocsiké. Ezenkívül a vállalkozás forgalmának mintegy 25 %-a a szárazföldi szállítással kapcsolatos szolgáltatásokból származik. A szóban forgó piacok a szlovák határon kívül esnek, és a szomszédos országokban olyan terminálok működnek, amelyek eredményesen veszik fel a versenyt más terminálokkal, és szárazföldi szállításhoz kapcsolódó szolgáltatásokat nyújtanak. A Metrans azt állítja, hogy az állami tulajdonban lévő terminálok nem a szárazföldiállítás igényeihez lesznek igazítva.

A meglévő terminálok AGTC-megállapodásnak való megfelelése

- (59) A Metrans állítása szerint az AGTC-megállapodásnak megfelelő paraméterekkel (750 méter hosszú vágánnyal) rendelkező terminálokba történő beruházás üzleti szempontból nem kifizetődő, és meg nem térülő költségeket jelent. Szlovákia és a környező országok (úgy mint a Cseh Köztársaság és Magyarország) vasúti infrastruktúrája nem teszi lehetővé a hozzávetőleg 550 méternél hosszabb vonatok közlekedését. Ez a helyzet a következő 5–7 évben valószínűleg nem fog megváltozni, viszont számos terminál – többek között a Metrans mindkét terminálja – abban a helyzetben van, hogy a vágányokat egy-két éven belül 750 méter hosszúságúra tudja bővíteni, és ezáltal képes azonnal alkalmazkodni, amint a vasúti infrastruktúra kapacitása lehetővé teszi az ilyen szerelvények használatát.

Szállítósemleges terminálok létesítése és üzemeltetése állami támogatás nélkül is lehetséges

- (60) A Metrans állítása szerint a Metrans a legjobb bizonyíték arra, hogy az intermodális terminálok piaca a magánbefektetők számára is vonzó, és ezek a terminálok gazdasági szempontból is megvalósíthatók. A legnagyobb szlovák terminál, a dunaszerdahelyi zöldmezős beruházás mellett a Metrans 2012-ben egy új terminált nyitott Kassán. Egy ilyen jellegű beruházást a megvalósítást követően hatályba léptetett jogszabályi változások és a kombinált szállítás számára biztosított állami támogatás igen érzékenyen érintenek. Szlovákia arra irányuló tervei, hogy állami beruházással hoz létre terminálokat (azzal együtt, hogy az állami közlekedési politika nem hatékony) eleve visszatartják a magánbefektetőket attól, hogy a meglévő terminálok korszerűsítésébe további beruházásokat eszközöljenek, illetve hogy további zöldmezős beruházásokat valósítsanak meg.

Az eredeti bejelentésben szereplő intézkedés torzítja a versenyt

- (61) A Metrans szerint az állami tulajdonban lévő terminálok üzemeltetői jelentős versenyelőnyhöz jutnak azáltal, hogy az összes tőkekiadás 85 %-át állami támogatás formájában megkapják. Szlovákia nem tudja ténylegesen megakadályozni, hogy az üzemeltetők dömpingárakat alkalmazzanak (a koncessziós megállapodásba foglalt bármilyen árörögzítés bármikor megtámadható mint jogszerűtlen, különösen súlyos korlátozás). A Metrans nem ért egyet Szlovákia azon érveivel, hogy az állami tulajdonban lévő terminálok a meglévő terminálok áraihoz hasonló díjszabást alkalmaznak majd. Az intézkedés jelentősen befolyásolja a (szlovák határokon túlnyúló) belső piacot, például a szélesebb pozsonyi térséget is, amelyet két bécsi terminál is kiszolgál. A Metrans elküldte a Bizottságnak azt a díjszabást, amelyet az érdeklődő ügyfelek kérésére rendelkezésre bocsát. A díjszabási táblázat szerint a vállalat bármely szállítási egység esetében jóval alacsonyabb díjat számít fel az egyes műveletek elvégzéséért az intézkedésben foglaltakhoz képest. Végül a tervben szereplő kassai terminál mindössze egy kilométerre lenne a Metrans új termináljától. Pozsonyhoz közel, ahol egy másik új terminált kívánnak létesíteni, már működik két terminál Bécsben, kettő Budapesten és egy Dunaszerdahelyen.

Az állami tulajdonban lévő új terminálok létesítése nem vonzana újabb rakományokat a közútról kombinált szállítás felé

- (62) A Metrans állítása szerint a terminálszolgáltatások (kezelés, átrakás stb.) a kombinált szállítás összes költségének mindössze 2 %-át teszik ki. A vasúti infrastruktúra használatának díja az összes szállítási költség mintegy 40–50 %-át jelenti. Az új terminálok ezért csak azokat az ügyfeleket fogják vonzani, akik már most is kombinált szállítást alkalmaznak. A volumen növelése kizárólag a kombinált szállítás eredményes állami támogatása révén valósítható meg.

A külső költségeket érintő megtakarítások

- (63) A külső költségeket érintő megtakarítások, amire Szlovákia hivatkozik, csak akkor realizálhatók, ha további szállítások tevődnek át a közútról a vasútra, viszont akkor sem pusztán az állami tulajdonban lévő terminálok létesítése révén. A Metrans álláspontja szerint a terminálok létesítése nem fogja jelentősen növelni a kombinált szállítás volumenét, így a külső költségeket érintő megtakarítások nem realizálhatók.

A meglévő kapacitások elegendőek, és a piac ki tudja elégíteni a növekvő keresletet

- (64) A Metrans szerint a meglévő terminálok tényleges kapacitásának kihasználtsága jelenleg mindössze 50 % körül mozog. Ezenkívül a Szlovákiában szállított áruk összvolume az elmúlt években fokozatosan csökkent. A Metrans ezt az állítást a Szlovákiában fuvarozott árukra vonatkozó statisztikákkal támasztja alá, amelyekből az derül ki, hogy 2009-ben 203 millió tonna, 2010-ben 191 millió tonna, 2011-ben pedig 179 millió tonna árut szállítottak. Így a Szlovákia által az állításai alátámasztására idézett gazdasági előrejelzések pontatlanok és elavultak. Amennyiben a meglévő túlkínálat a kombinált szállítás iránti növekvő igény kielégítésére nem lenne elegendő, rövid-, illetve középtávon viszonylag alacsony költséggel ki lehetne elégíteni ezt a keresletet a meglévő kapacitások korszerűsítésével és bővítésével, illetve azáltal, hogy magánbefektetők új kapacitásokat létesítenek. A Metrans állítása szerint a meglévő szlovák intermodális terminálok összvolume 2010-ben 1,9 millió tonna volt. Az állami tulajdonban lévő új terminálok tervezett kapacitása évi 1,8 millió tonna, ami a piac csaknem 100 %-át lefedi.
- (65) A Metrans véleménye szerint a jelenlegi gazdasági és piaci helyzetben (meglévő túlkínálat, a szállított áruk folyamatosan csökkenő volume, bizonytalan közlekedéspolitikai) az állami tulajdonban lévő négy terminál létesítése nem életképes projekt. Amennyiben a kivitelezésükre sor kerül, a terminálok további túlkínálatot teremtenek, ami csak torzítja a versenyt, és ellehetetleníti a magánvállalkozásokat, amelyeknek a működésük során nemcsak a változó, hanem a fix költségeiket is fedezniük kell.

4.6. WIENCONT

- (66) A WienCont egy nagy bécsi trimodális terminál tulajdonosa és üzemeltetője. Álláspontja szerint az intermodális szállítás Szlovákiában történő fejlesztése céljából a négy állami tulajdonban lévő intermodális terminál Szlovákiában történő létesítéséhez nyújtandó állami támogatás szükségtelen, és nem elhanyagolható módon torzítja a versenyt. A WienCont azzal érvel, hogy a 135,5 millió EUR összegű támogatás és a 85 %/100 % mértékű támogatási intenzitás teljesen szükségtelen, mivel a WienCont – a Bécs városától kapott 11,6 millió EUR összegű működési és beruházási támogatás és 31 %-os támogatási intenzitás mellett – 2006 óta üzemelteti és bővíti a terminálját.
- (67) A WienCont kétségeit fejezi ki az intermodális szállítás növekedésére vonatkozó szlovák előrejelzésekkel kapcsolatban, és azokra a statisztikákra hivatkozik, amelyek szerint az ipari növekedés mértéke Szlovákiában 2010 és 2012 között mindössze 13 %-os volt. Hivatkozik továbbá a Snizek & Partner által a közelmúltban (2011) készített előrejelzésre, amely szerint a kíséret nélkül szállított áruk mennyisége a 2008. évi 300 000 intermodális szállítási egységről (ITU) 2030-ra 440 000 ITU-ra fog emelkedni. Az említett előrejelzés alapján a WienCont termináljainak kapacitása a teljes piacot le tudja fedni. Az osztrák hatóságok mindazonáltal támogatják egy másik nagy intermodális terminál létesítését a Bécs melletti Inzersdorfban, amelynek kivitelezése most kezdődött el.
- (68) A WienCont szerint a régióban – Pozsonyban – létesítendő második terminál gyengítené Bécs központi szerepét. Álláspontja szerint az új terminálok létesítése révén a szállítás áttevődhet a közútról a vasútra.
- (69) A WienCont kapacitása 2011-ben és 2012-ben 250 000 ITU volt. 2012-ben 72 541 ITU-t, míg 2011-ben 71 369 ITU-t kezelt, amelyből 2012-ben 2 968 ITU, 2011-ben pedig 2 148 ITU érkezett Szlovákiából, ugyanakkor Szlovákiába 2012-ben egyetlen szállítmány sem indult, 2011-ben pedig 59 ITU indult oda. A WienCont terminálon lévő konténerként felszámított kezelési díja az intézkedésben szereplő konténerkénti díjhoz hasonló, a raktárhasználati díj és a pótkocsik kezelési díja viszont magasabb.

5. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEIRE VONATKOZÓ SZLOVÁK ÉSZREVÉTELEK

- (70) Szlovákia megállapította, hogy az érdeklődést mutató hat fél közül négy támogatta az állami tulajdonban lévő terminálok létesítéséhez nyújtandó támogatást. A Metrans és a WienCont beadványaira vonatkozó szlovák észrevételeket az alábbiakban ismertetjük.

5.1. A METRANS BEADVÁNYÁRA VONATKOZÓ ÉSZREVÉTELEK**A meglévő terminálok szállítósemleges üzemeltetése**

- (71) Szlovákia ismételten megerősíti, hogy a Metrans nem minősül semleges terminálüzemeltetőnek, mivel maga is foglalkozik szállítással. A Bohemia Kombi és a Kombiverkehr beadványaira hivatkozik, amelyek megemlítik, hogy a Metrans esetében felmerülhet az összeférhetlenség kockázata, mivel a Metrans terminálüzemeltetéssel, illetve kombinált szállítással és háztól házig történő szállítással is foglalkozik. Szlovákia hivatkozik továbbá arra az uniós jog szerinti követelményre, miszerint vasúti infrastruktúra üzemeltetője nem állhat versenyben az említett vasúti

infrastruktúrát használó fuvarozási vállalkozásokkal. Szlovákia ismételtlen megerősíti, hogy az állami tulajdonban lévő termináljai üzemeltetésére kiválasztandó vállalkozás semlegességét biztosítani tudja. A Metrans termináljait használó fuvarozókkal kapcsolatban Szlovákia megállapítja, hogy nem ismer olyan vállalkozást, amely rendszeresen fuvarozna kombinált szállítási útvonalon.

- (72) A teljes körű szolgáltatások hatékonyságával kapcsolatban Szlovákia megállapítja, hogy amennyiben egy infrastruktúra egy szállítással foglalkozó vállalkozás tulajdonában van, az monopolhelyzetet eredményez, ezért az infrastruktúra tulajdonosának nem kellene az infrastruktúrát fuvarozási vállalkozásként igénybe vennie. Ezzel összefüggésben Szlovákia rámutat arra a tényre, hogy a Metrans 55–60 %-os piaci részesedéssel rendelkezik.
- (73) Megjegyzi, hogy a Metrans a weboldalán – amelyen a Metrans állítása szerint átrakási szolgáltatásokat hirdet – nem intermodális szállítással foglalkozó vállalkozásoknak, hanem hajózási vállalatoknak és lízingcégeknek kínál intermodális terminálszolgáltatásokat.

Szárazföldi szállítás

- (74) Szlovákia szerint nincs olyan statisztika, amely a Metrans állításai szerinti szárazföldi szállításra vonatkozó adatokat mutatná. Szlovákia semmiféle információt nem kapott azzal kapcsolatban, hogy a Metrans rendelkezne a szárazföldi intermodális szállítási egységek kezeléséhez szükséges felszereléssel. Feltételezése szerint a Metrans úgy véli, hogy a szárazföldi szállításba beletartoznak azok a tengeri konténerek is, amelyeket Európán kívül raktak meg és az egyik belföldi terminálon raktak át.
- (75) Szlovákia azzal érvel, hogy az UIRR statisztikái (*) cáfolják a Metrans arra vonatkozó állítását, hogy a felpótkocsiknak és a csereszekrényeknek nincs piacuk.
- (76) Szlovákia kifejti továbbá, hogy a tervezett terminálok kialakítása a szárazföldi szállítás számára különösen megfelelő lesz. Az átrakóberendezés alkalmas lesz felpótkocsik és csereszekrények kezelésére. A daru alatti területet kifejezetten a szárazföldi intermodális szállítási egységek kiszolgálásához alakítják ki: az intermodális szállítási egységek között elegendő hely lesz ahhoz, hogy a kiszolgálást a megfogószerkezettel el tudják végezni, a felpótkocsik számára pedig átlós irányban alakítanak ki parkolóhelyeket, amelyek lehetővé teszik a közvetlen kiszolgálást. Így a konténerek mozgatására specializálódott más termináloktól eltérően az effajta intermodális szállítási egységeket egy lépésben lehet majd kezelni. Ez csökkenti a szárazföldi intermodális szállítási egységek átrakási díját az állami tulajdonban lévő terminálokon.

A meglévő terminálok AGTC-megállapodásnak való megfelelése

- (77) Szlovákia az Unió vasúti közlekedéspolitikájának prioritásaival összhangban olyan infrastruktúrába ruház be, amely lehetővé teszi a 750 méter hosszú vonatszerelvények közlekedését. Szlovákia álláspontja szerint a Metrans dunaszerdahelyi terminálját nem lehet bővíteni, mivel azt az egyik oldalon az E575. számú főút, a másik oldalon pedig a terminált a fő vasútvonallal összekötő íves pályaszakasz korlátozza.

Szállítósemleges terminálok létesítése és üzemeltetése állami támogatás nélkül is lehetséges

- (78) Szlovákia szerint az állami tulajdonban lévő terminálokkal kapcsolatosan készített gazdasági tanulmányokból az derül ki, hogy a terminálok létesítését és üzemeltetését nem lehet pusztán a terminálok tevékenységeiből származó bevételből finanszírozni. Szlovákia feltevései szerint a Metrans a terminálok létesítését keresztf finanszírozás útján a szállítási tevékenységeiből származó bevételből fedezi.
- (79) Szlovákia felajánlotta a Metransnak, hogy az állami tulajdonban lévő terminálok létesítésében működjön együtt, a Metrans azonban a megkülönböztetéstől mentes hozzáférésre vonatkozó szlovák feltételeket nem volt hajlandó teljesíteni.

A verseny torzulása

- (80) Szlovákia hangsúlyozza, hogy a 2012/34/EU irányelv előírja a terminálszolgáltatások igénybevételéért felszámítandó díjak megállapítására vonatkozó alapelveket, valamint azt, hogy egy független vasúti szabályozó szervnek ezeket a díjakat értékelnie és panasz esetén azokat szabályoznia kell.

(*) International Union for Road-Rail Combined Transport (Közút–Vasúti Kombitársaságok Nemzetközi Szövetsége): <http://www.uirr.com/en/media-centre/annual-reports/annual-reports/mediacentre/516-annual-report-2011.html>.

- (81) Szlovákia azt állítja, hogy a kombinált szállítás magánvállalkozások általi fejlesztését is támogatja; beruházott például a Pozsony–Dunaszerdahely vasútvonal kapacitásnövelésébe, ami a Metrans növekvő igényei miatt vált szükségessé.
- (82) Szlovákia megjegyzi, hogy a Metrans a terminálszolgáltatásaira vonatkozó árlistáját bizalmasnak minősítette, ami azt bizonyítja, hogy az árait nem teszi közzé.

Az állami tulajdonban lévő új terminálok létesítése nem vonzana újabb rakományokat a közútról a kombinált szállítás felé

- (83) Erre a megalapozatlan állításra válaszul Szlovákia a Kombiverkehr beadványára hivatkozik, amely szerint a szárazföldi kombinált szállítás akkor fejlődik, ha a terminálok független üzemeltetői megkülönböztetéstől mentes hozzáférést biztosítanak szolgáltatásaikhoz, és az átrakott egységenként felszámított kezelési díjak nem haladják meg a 20–25 EUR összeget.
- (84) Szlovákia azzal érvel továbbá, hogy az UIC ⁽⁵⁾ statisztikái szerint a szárazföldi kombinált szállítás az összes kombinált szállítás 47,14 %-át teszi ki. Mivel azonban Szlovákiában a közútról a vasútra áttevődött forgalom ezt a szintet még nem érte el, a szárazföldi intermodális szállításban még – a tengeri konténerek fuvarozása mellett is – nagy lehetőségek rejlenek.

Kíséret nélküli kombinált szállítás TEU 2011

A kombinált szállítás piaci szegmense	Szárazföldi	Tengeri	Összesen
	(TEU)		
Belföldi kombinált szállítás	3 863 110	7 065 030	10 928 140
Nemzetközi kombinált szállítás	4 678 050	2 510 730	7 188 780
Kombinált szállítás összesen	8 541 160	9 575 760	18 116 920

- (85) Szlovákia azzal érvel, hogy mivel – a Metrans szerint – az átrakási költség a teljes szállítási költség hozzávetőleg 2 %-át teszi ki, és mivel – a Kombiverkehr szerint – egy új szárazföldi útvonal létesítésének induló költségei csak egy-két év után térülnek meg, igen valószínűtlen, hogy az új útvonalak üzemeltetői újabb útvonalakat létesítsenek olyan célállomások felé, ahova már vezet útvonal. Szlovákia állítása szerint míg a Metrans ügyfelei elsősorban hajózási társaságok, és a Metrans főleg tengeri konténereket szállít, az új terminál a közúton szállított rakomány vasútra történő átcsoportosítására összpontosít. A terminál tehát más fogyasztói csoportokat céloz meg, és másik piaci szegmensben kínálja a szolgáltatásait.

A külső költségeket érintő megtakarítások; a meglévő kapacitások elegendőek, és a piac ki tudja elégíteni a növekvő keresletet

- (86) Szlovákia azt állítja, hogy a Szlovákiában szállított árumennyiség csökkenése a szárazföldi szállítás fejlesztési lehetőségének értékelése szempontjából lényegtelen, mivel a visszaesést főleg a belföldi szállítási volumen csökkenése okozta. Szlovákia nagyobb jelentőséget tulajdonít azoknak a (fenti beadványában szereplő) statisztikáknak, amelyek a közúti szállítás volumenének emelkedését mutatják, mivel ezek azok a volumenek, amelyeket a forgalom közútról vasútra történő átvitelével meg kell célozni.
- (87) Szlovákia azt állítja, hogy az új terminálok a szlovák intermodális terminálok leendő kapacitásának mindössze 16 %-át képviselik.
- (88) A Metrans azon észrevételeire reagálva, miszerint a verseny torzulni fog, a közútról nem lehet újabb árumennyiséget a kombinált szállítás felé vonzani, és az új keresletet a meglévő kapacitások felhasználásával ki lehet elégíteni, Szlovákia a Kombiverkehr beadványára hivatkozik, amely a Szlovákiába irányuló és onnan érkező szárazföldi kombinált szállításban rejlő lehetőségeket jelentősnek tekinti. A Kombiverkehr állítása szerint Észak-Németországból, Belgiumból és Hollandiából Szlovákiába és vissza hetente mintegy 1 000 kamion közlekedik. A Kombiverkehr mindössze a jelenleg közúton szállított árumennyiség egy részének tervezi a vasútra történő átvitelét, tehát ez a meglévő terminálok jelenlegi bevételi forrásait nem érintené.

⁽⁵⁾ International Union of Railways (Nemzetközi Vasútegyet): http://www.uic.org/IMG/pdf/2012_report_on_combined_transport_in_europe.pdf.

5.2. A WIENCONT BEADVÁNYÁRA VONATKOZÓ ÉSZREVÉTELEK

- (89) Először is a WienCont azon megjegyzésére reagálva, miszerint a WienCont mindössze 31 %-os támogatási intenzitás mellett valósította meg termináljának bővítését, ugyanakkor Szlovákia az induló beruházáshoz 100 %-os támogatást kíván biztosítani, Szlovákia megjegyzi, hogy a WienCont állami szervek többségi tulajdonában áll. Ezenkívül az általa használt vasúti infrastruktúra a vasúti pályahálózat működtetőjének, az általa használt földterület pedig Bécs városának a tulajdonában van. Az új szlovák terminálok létesítésének költségei magukban foglalják egyrészt a földterület vételárát és a vasúti infrastruktúra kiépítésének költségét, másrészt egy teljesen új terminál megépítését is. Szlovákia állítása szerint a WienCont termináljának létesítésére fordított teljes beruházást, beleértve a vasúti síneket és a földterületet is, több mint 90 %-ban állami pénzeszközökből finanszírozták. Ezenkívül Szlovákia szerint ez az ellenvetés ellentétes a Kohéziós Alap célkitűzéseivel, amelyek arra irányulnak, hogy az infrastruktúrák és a környezetvédelem finanszírozása révén csökkentsék a tagállamok közötti különbségeket.
- (90) Másrészt a WienCont azon állítására reagálva, miszerint a WienCont a bécsi térség összes keresletét ki tudja elégíteni, és a pozsonyi terminál létesítése a kereskedelmi tevékenységeire nézve fenyegetést jelentene, Szlovákia megállapítja, hogy a WienCont által kezelt volumen mindössze 4,6 %-a származik Szlovákiából. Még ha a WienCont el is veszítené ezt a teljes volument – amit Szlovákia nem tart valószínűnek –, a vállalatot akkor sem érne olyan mértékű kár, amely indokoltá tenné azt, hogy ne építsenek meg egy ilyen korszerű trimodális pozsonyi terminált a Duna mentén.

6. UTÓLAGOS INFORMÁCIÓCSERE A METRANSSZAL, A WIENCONTTAL ÉS SZLOVÁKIÁVAL

- (91) A Bizottság által Szlovákiával, a Metransszal és a WienConttal folytatott utólagos információcsere során az említett felek által szolgáltatott információkkal kapcsolatban számos kérdés tisztázódott.
- (92) Noha a Metrans nem tudta bizonyítani, hogy milyen mértékben nyújt szárazföldi kombinált szállítási szolgáltatást, igazolni tudta, hogy végez ilyen fuvarozási tevékenységet, és az általa szárazföldi úton szállított áru mennyisége nem elhanyagolható. A szárazföldi szállítás során konténereket használ, különösen 45 láb (13,7 méter) széles konténereket és tartálykonténereket. A Metrans igazolta továbbá, hogy rendelkezik bizonyos, a konténerektől eltérő intermodális szállítási egységek átrakására alkalmas berendezésekkel. Szlovákia a Metranstól származó olyan statisztikai adatlapokat bocsátott a Bizottság rendelkezésére, amelyekből az derül ki, hogy a Metrans egyáltalán nem szállít kamionokat, csereszekrényeket vagy félpótkocsikat.
- (93) A Metrans azon érveinek megcáfolására, miszerint nincs igény a konténerektől eltérő intermodális szállítási egységekkel bonyolított kombinált szállításra, Szlovákia a Cseh Köztársaságban működő lovosicei szállítósemleres terminál példáját hozza fel, amely 2006-ban kezdte meg a működését. Rendszeres útvonalakon többnyire konténereket szállít, a fuvarozott intermodális szállítási egységek mennyisége 2007 és 2012 között 81 %-kal emelkedett, és 2012-re az átrakások 75 %-a kapcsolódott csereszekrényekhez és félpótkocsikhoz. Szlovákia Wuppertal-Langerfeld szállítósemleres termináljára is hivatkozik, amely jelenleg szinte kizárólag csereszekrények és félpótkocsik szállítását végzi. A csereszekrények még a tengeri konténerek egyik legfontosabb átrakóhelyeként működő WienCont-terminálon is az átrakások 21 %-át teszik ki.
- (94) A WienCont egy olyan, a Snizek & Partner által készített prezentációt bocsátott rendelkezésre, amely szerint a 88 %-os kapacitáskihasználtsággal üzemelő terminálon a működés minősége jelentősen romlani fog.
- (95) Végül a verseny esetleges torzulásának mértékére vonatkozó esetleges aggodalmak enyhítésére és a közútról a vasútra áttevődő forgalommal kapcsolatos feltevései ellenőrzésére Szlovákia beleegyezett abba, hogy kísérleti projektként kezdetben egy terminált létesít. Szlovákia ezért az eredeti bejelentését a Zsolna–Vágtapolca területén létesítendő egyetlen terminálra korlátozta. Ez a terminál több mint 200 kilométerre lesz a Metrans dunaszerdahelyi és kassai termináljától, illetve a WienCont termináljától. Szlovákia emellett arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy az Intrans meglévő zsolnai terminálját a közeljövőben be fogják zárni. Az intézkedés Bizottság általi értékelése az alábbiakban olvasható.

7. A TÁMOGATÁS ÉRTÉKELÉSE

- (96) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése kimondja, hogy „a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzíja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”.

- (97) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében meghatározott kritériumok kumulatív jellegűek. Ezért annak a meghatározásához, hogy az intézkedés az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében állami támogatásnak minősül-e, valamennyi alábbi feltételnek teljesülnie kell. Azaz a pénzügyi támogatás:
- a) az államtól vagy állami forrásokból származik;
 - b) a kedvezményezett vállalkozások számára előnyt biztosít;
 - c) bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését előnyben részesíti (a szelektivitás kritériuma);
 - d) torzíja a versenyt, vagy azzal fenyeget, és érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.
- (98) Az Európai Unió Bíróságának ítélkezési gyakorlata szerint infrastruktúra létesítése és üzemeltetése gazdasági tevékenységet jelenthet ⁽⁶⁾. Mivel a bejelentésben szereplő intézkedés kereskedelmi haszonszerzés céljából létesítendő infrastruktúrához nyújtandó beruházási támogatással kapcsolatos, az ilyen infrastruktúra létesítését és működtetését gazdasági tevékenység végzésének kell minősíteni, az intézkedés ezért az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozik.
- (99) A bejelentésben szereplő intézkedés esetében a szlovák hatóságok létesítik a terminált, és kiválasztják a koncesszió jogosultját, amely az üzemeltetést végzi majd. Az induló beruházást (85 %-ban) a Kohéziós Alapból és (15 %-ban) állami forrásokból finanszírozzák. Mivel a Kohéziós Alapból származó forrásokat az illetékes nemzeti hatósághoz utalják, úgy tekinthető, hogy azok a szlovák hatóságok rendelkezésére állnak, és állami forrásnak minősülnek.
- (100) Előny: a szlovák hatóságok által készített előzetes piacfelmérés alapján nem zárható ki, hogy a későbbi kiválasztási eljárásban való részvétel nagyon korlátozott lesz, illetve hogy a kiválasztási eljárás nem teljesíti majd a versenytárgyalás feltételeit. Következésképpen és figyelembe véve, hogy igen valószínű, hogy a pályázati eljárás nem lesz teljes mértékben versenytárgyalás jellegű, nem lehet kizárni, hogy az gazdasági előnyt jelent majd az üzemeltetőnek.
- (101) Szelektivitás: mivel az intézkedés kizárólag a terminál kiválasztott üzemeltetőjének előnyét szolgálja, az intézkedést szelektív jellegűnek kell tekinteni.
- (102) A verseny torzulása és az Unión belüli kereskedelemre gyakorolt hatás: amennyiben egy tagállam által nyújtott támogatás más versenyző vállalkozásokéhoz képest megerősíti egy vállalkozás helyzetét az Unión belüli kereskedelemben, az utóbbiakat a támogatás által érintett vállalkozásoknak kell tekinteni ⁽⁷⁾. Elegendő, ha a támogatás kedvezményezettje versenyalapú piacon működő más vállalkozásokkal versenyben áll ⁽⁸⁾. Ebben az esetben a bejelentésben szereplő intézkedés a meglévő terminálok helyzetéhez viszonyítva megerősíti az új szállítási terminálok pozícióját, ezért torzíthatja a versenyt, amennyiben ez a piac versenyalapú. A támogatás tehát torzíthatja a versenyt, és hatással lehet az Unión belüli kereskedelemre.
- (103) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy az intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatás.

7.1. AZ INTÉZKEDÉS JOGSZERŰSÉGE

- (104) A szlovák hatóságok az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésével összhangban teljesítették azt a kötelezettségüket, hogy a támogatás nyújtása előtt azt bejelentették. A Bizottság megállapítja, hogy a támogatás nyújtására csak a Bizottság jóváhagyását követően kerülhet sor.

7.2. AZ ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉG ÉRTÉKELÉSE

- (105) A Bizottság az infrastruktúrákkal kapcsolatos projektekhez nyújtott támogatásokat korábban közvetlenül az EUMSZ 93. cikke alapján értékelte ⁽⁹⁾, az EUB *Altmark*-ügyben ⁽¹⁰⁾ hozott ítéletét – amely kizárta az EUMSZ 93. cikkének közvetlen alkalmazását – követően pedig az intermodális terminálok esetében az EUMSZ 107. cikke

⁽⁶⁾ Lásd többek között a C-82/01 P. sz., *Aéroports de Paris kontra Bizottság* ügyet (EBHT 2002., I-9297. o.), valamint a T-443/08. és T-445/08. sz. *Freistaat Sachsen és Land Sachsen-Anhalt kontra Bizottság* ügyet, amelyet az Európai Bírósági Határozatok Tárában még nem tettek közzé.

⁽⁷⁾ Lásd különösen a 730/79. sz. *Philip Morris kontra Bizottság* ügy (EBHT 1980, 2671. o.) 11. pontját, a C-53/00. sz. *Ferring-ügy* (EBHT 2001., I-9067. o.) 21. pontját, és a C-372/97 sz., *Olaszország kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EBHT 2004., I-3679. o.) 44. pontját.

⁽⁸⁾ T-214/95. sz., *Het Vlaamse Gewest kontra Bizottság* ügy (EBHT 1998., II-717. o.).

⁽⁹⁾ Lásd a Bizottság N 597/2000. számú ügyben hozott, 2001. január 31-i határozatát, HL C 102., 2001.3.31., 8. o.; a Bizottság N 208/2000. számú ügyben hozott, 2000. szeptember 14-i határozatát, HL C 315., 2000.1.4., 21. o.; a Bizottság N 755/1999. számú ügyben hozott, 2000. november 15-i határozatát, HL C 71., 2001.3.3., 17. o.; a Bizottság N 550/01. számú ügyben hozott, 2001. november 11-i határozatát, HL C 24., 2002.1.26., 2. o.

⁽¹⁰⁾ A C-280/00. sz., *Altmark Trans és Regierungspräsidium Magdeburg* ügyben hozott ítélet (EBHT 2003., I-7747. o.).

(3) bekezdésének c) pontját alkalmazta ⁽¹¹⁾. Az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelet ⁽¹²⁾ hatálybalépése óta az említett rendelettel nem szabályozott szárazföldi szállításhoz és különösen a szállítás összehangolásához nyújtott támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségének a megállapítása során jogalként az EUMSZ 93. cikkét kell közvetlenül alkalmazni.

- (106) Az EUMSZ 93. cikke kimondja, hogy a Szerződésekkel összeegyeztethetők azok a támogatások, amelyek megfelelnek a közlekedés összehangolására irányuló igényeknek. Az említett rendelkezésben használt „közlekedés összehangolása” kifejezés jelentősége túlmutat egy gazdasági tevékenység fejlesztésének egyszerű megkönnyítésén. Magában foglalja az állami szervek olyan beavatkozását, amelynek célja a szállítási ágazat közérdekből történő fejlesztésének irányítása. Az Európai Bíróság kimondta, hogy e cikk „a közlekedési támogatások Szerződéssel való összeegyeztethetőségét csak olyan, jól körülhatárolt esetekben ismeri el, amikor nem sérülnek a Közösség általános érdekei” ⁽¹³⁾.
- (107) A szárazföldi szállítási ágazat liberalizációja révén elért előrelépés bizonyos tekintetben jelentősen csökkentette az összehangolás szükségességét. Egy hatékonyan liberalizált ágazatban az összehangoltság elvileg létrejöhet a piaci erők működésének eredményeként. Az ágazat liberalizációját követően azonban maradhatnak még piaci hiányosságok. Ezek indokolják az állami szervek beavatkozását ezen a téren.
- (108) A szállítási ágazatban gazdasági értelemben véve felmerülhetnek „összehangolási” nehézségek, például, a különböző szállítási hálózatok közötti összeköttetésben. A Bizottság az EUMSZ 93. cikke szerint ilyen alapon már engedélyezte állami támogatás nyújtását ⁽¹⁴⁾.
- (109) Ahhoz, hogy egy adott támogatási intézkedés esetében azt lehessen megállapítani, hogy az „megfelel a közlekedés összehangolására irányuló igényeknek”, az intézkedésnek szükségesnek és az elérni kívánt célkitűzéshez viszonyítva arányosnak kell lennie. Ezenkívül a verseny torzulása – ami a támogatás velejárója – nem veszélyeztetheti az Unió általános érdekeit.
- (110) A Bizottság ezért következetesen úgy véli, hogy egy támogatás az EUMSZ 93. cikke alapján összeegyeztethető a belső piaccal, amennyiben az alábbi feltételek teljesülnek:
- a) a támogatás hozzájárul egy közérdekű célkitűzés eléréséhez;
 - b) a támogatásra szükség van;
 - c) a támogatás arányos;
 - d) a szóban forgó infrastruktúrához való hozzáférés megkülönböztetéstől mentes módon minden felhasználó számára fennáll;
 - e) a támogatás nem eredményezi a verseny torzulását a közös érdekekkel ellentétes módon.
- (111) A Bizottság ezért – annak megállapítása érdekében, hogy a támogatás az EUMSZ 93. cikke alapján összeegyeztethető-e a belső piaccal – értékelni fogja, hogy az említett öt kritérium ebben az esetben teljesül-e.

7.2.1. Közös érdekű célkitűzés

- (112) Az Unió egy ideje már olyan politikát folytat, amely egy kiegyensúlyozott kombinált szállítási rendszer megvalósítására irányul, és a közúti szállítással szemben a kombinált szállítás versenyképességének a támogatása is része ennek a politikának. Az Unió kombinált szállítással kapcsolatos politikájának célja a közúti szállításról egyéb szállítási módokra történő modális átcsoportosítás megvalósítása.
- (113) Az egyes uniós eszközök, például az 1992. december 7-i 92/106/EGK tanácsi irányelv ⁽¹⁵⁾ célja a kombinált szállítás fejlesztésének előmozdítása. A közlekedéspolitikáról szóló fehér könyv ⁽¹⁶⁾ a közúti szállítás versenyképes alternatíváinak fejlesztése érdekében ösztönzi a vasút és egyéb környezetbarát szállítási módok használatát.

⁽¹¹⁾ Lásd a Bizottság N 651/08. sz., *Combinant multimodális konténerterminál* ügyben hozott, 2009. február 11-i határozatát, HL C 60., 2009.3.14., 4. o.

⁽¹²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2007. október 23-i 1370/2007/EK rendelete a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 315., 2007.12.3., 1. o.).

⁽¹³⁾ A C-156/77. sz., *Bizottság kontra Belgium* ügy (EBHT 1978., I-1881. o.) 10. pontja

⁽¹⁴⁾ Lásd a Bizottság C 17/10. sz., *Firmin srl* ügyben hozott, 2010. július 20-i határozatát, HL C 278., 2010.10.15., 28. o.

⁽¹⁵⁾ A Tanács 1992. december 7-i 92/106/EGK irányelve a tagállamok közötti kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 368., 1992.12.17., 38. o.)

⁽¹⁶⁾ Útiter az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé, COM(2011) 144, 2011.3.28.

- (114) A kombinált szállítással kapcsolatos politika ezenkívül összhangban van az Európai Tanács 2001. júniusi göteborgi ülésének megállapításaival, amelyek kimondják, hogy a közúti szállításról a környezetkímélőbb szállítási módokra történő modális átcsoportosítást előmozdító intézkedések a fenntartható közlekedéssel kapcsolatos politika alapvető elemei.
- (115) A Bizottság elismeri, hogy elsősorban a piaci szereplők feladata, hogy fejlesszék a kombinált szállítást a szabad piacokon, ahol a szabad verseny, valamint a kereslet és kínálat szabályai érvényesülnek. Ahhoz azonban, hogy a kombinált szállításban rejlő lehetőségeket teljes mértékben ki lehessen használni, elképzelhető, hogy a közúti szállításról az alternatív szállítási módokra való áttérésben rejlő kockázatok vállalására való hajlandóságot ösztönözni kell.
- (116) Ezenkívül a kombinált szállítási lehetőségekre való összpontosítást az alábbi megfontolások is egyre inkább indokolják: Az európai ipar Európában összpontosuló termelésének versenyképességét elsősorban a fejlett logisztika, a termelés és a forgalmazás optimalizálása, valamint a folyamat során történő értékteremtés révén tartja fenn, illetve növeli. Ezeket a jól szervezett ellátási láncokat igen érzékenyen érinti, ha a közúti szállítás megbízhatósága csökken, vagy ha ennek költségei emelkednek. A kombinált szállítási logisztikának ezért az európai gyártóipar elsődleges célkitűzésévé kell válnia.
- (117) A Bizottság végül az infrastruktúrát, különösen a transzeurópai hálózatok részét képező környezetbarát szállítási módokat és a nagy sebességű IKT-hálózatokat érintő beruházások felgyorsításának szükségességére hivatkozik ⁽¹⁷⁾.
- (118) Az Unió a minden felhasználó számára egyenlő hozzáférést biztosító intermodális terminálok létesítését számos uniós eszközzel támogatta. A 661/2010/EU európai parlamenti és tanácsi határozat ⁽¹⁸⁾ egy olyan transzeurópai közlekedési hálózat létesítését írja elő, amelyben az egyes szállítási módok – a lehetőségekhez mérten – átjárhatók, és ösztönzi a különböző szállítási módok kombinálását. A közös érdekű projekteknek az említett határozat szerint a biztonság növelése és a szállítás által okozott környezeti károk csökkentése, különösen a vasúti, az intermodális, valamint a belvízi és a tengeri szállításra történő modális átcsoportosítás előmozdítása révén hozzá kell járulniuk a közlekedés fenntartható fejlődéséhez. A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv ⁽¹⁹⁾ 10. cikke előírja a tagállamok számára, hogy gondoskodniuk kell arról, hogy a vasúttársaságoknak a többi tagállam infrastruktúrájához való hozzáférést pártatlan feltételek mellett ítélik meg a nemzetközi kombinált árufuvarozási szolgáltatások végzésének a céljára. A Bizottság ezenkívül a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽²⁰⁾ vonatkozó javaslatával indítványozta, hogy a szállítási terminálok üzemeltetőinek a terminálokhoz megkülönböztetéstől mentes módon szabad hozzáférést kell biztosítaniuk minden piaci szereplő számára, és átlátható díjszabást kell alkalmazniuk.
- (119) A minden felhasználó számára egyenlő hozzáférést biztosító intermodális terminálok létesítése egy közérdekű célkitűzés elérésére irányul, mivel hozzájárul a kombinált szállítás előmozdításához, valamint a közúti szállításról a vasúti és belvízi szállításra történő modális átcsoportosítás elősegítéséhez, és ezáltal az utak túlterheltségének, a balesetek arányának, valamint a közúti közlekedés által okozott káros kibocsátásnak, a zajterhelésnek és az éghajlatra gyakorolt káros hatásnak a csökkentéséhez. Az eljárás megindítására válaszul küldött beadványok egyike sem vitatta, hogy az intézkedés célja, azaz a közúti szállításról a vasúti és belvízi szállításra történő áttérés a közérdeket szolgálja.
- (120) A Zsolna–Vágtapolca terminál tervezett megépítését és üzemeltetését illetően a szlovák hatóságok által szolgáltatott adatok szerint a külső költségeket érintő megtakarításokból származó haszon több mint tizenötszöröse a tervezett infrastruktúra építési költségeinek. Ráadásul a 399 millió EUR összegű teljes várható haszon nagyrészt Szlovákia területén kívül, az Európai Unióban realizálódik majd, mivel a Szlovákia és az Unió többi része között bonyolódó szállítás esetében a Szlovákián kívüli szállítás általában nagyobb szakaszt érint, mint a Szlovákia területén belüli útszakasz.

(EUR)

30 évre vonatkozó környezeti megtakarítások a zsolnai terminál esetében

Az utak túlterheltségével kapcsolatos megtakarítások	107 117 951
A balesetekkel kapcsolatos megtakarítások	32 175 502
A kibocsátásokkal kapcsolatos megtakarítások	223 748 276

⁽¹⁷⁾ „Az európai gazdasági fellendülés terve” című bizottsági közlemény, COM(2008) 800 végleges, 2008.11.26.

⁽¹⁸⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2010. július 7-i 661/2010/EK irányelve a belső piaci szolgáltatásokról (HL L 204., 2010.8.5., 1. o.).

⁽¹⁹⁾ A Tanács 1991. július 29-i 91/440/EGK irányelve a közösségi vasutak fejlesztéséről (HL L 237., 1991.8.24., 25. o.).

⁽²⁰⁾ COM(2011) 650 végleges, HL C 37., 2012.2.10., 16. o.

(EUR)

30 évre vonatkozó környezeti megtakarítások a zsolnai terminál esetében	
A zajterheléssel kapcsolatos megtakarítások	7 338 003
Az éghajlattal kapcsolatos megtakarítások	16 390 770
Összes megtakarítás	386 770 502
Forrás: a szlovák hatóságok által a zsolnai terminálra vonatkozóan benyújtott költség-haszon elemzés	

- (121) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a Zsolna–Vágtapolca intermodális terminál megépítése egy közérdekű célkitűzés elérését segítheti elő, mivel hozzájárul a kombinált szállítás előmozdításához, valamint a közúti szállításról a vasúti és belvízi szállításra történő módális átcsoportosítás elősegítéséhez, és ezáltal az utak túlterheltségének, a balesetek arányának, valamint a közúti közlekedés által okozott káros kibocsátásnak, a zajterhelésnek és az éghajlatra gyakorolt káros hatásnak a csökkentéséhez.

7.2.2. A támogatás szükségessége és arányossága

- (122) A Bizottság az intermodális terminálokhoz nyújtott beruházási támogatásokat korábban ⁽²¹⁾ 50 %-os támogatási intenzitás mellett engedélyezte. Mostanában, amennyiben a tagállamok igazolták, hogy gazdasági szempontból magasabb támogatási intenzitásra van szükség, a Bizottság indokolt esetben hajlandó volt elfogadni az ilyen magasabb támogatási intenzitást ⁽²²⁾.
- (123) Ebben az esetben a szlovák hatóságok olyan intézkedést jelentettek be, amely a koncesszió jövőbeli jogosultja számára legalább 85 %-os támogatási intenzitást biztosít. Ez a projekt más, mint a Metrans magántermináljai, amelyeket a vállalkozás szlovák állami támogatás nélkül létesített, és eltér a közeli (Bécs városának tulajdonában lévő) WienCont termináltól, amely 2006 óta 31 %-os átlagos támogatási intenzitás mellett részesül – további berendezések beszerzése céljából nyújtott – támogatásban. A WienCont terminál esetében nem egy olyan induló beruházásról volt szó, ahol a semmiből létesítenek új terminált, mint a Zsolna–Vágtapolca terminál esetében. A WienCont ezenkívül a vasúti pályahálózat működtetőjének tulajdonában lévő vágányokat, valamint a Bécs városának tulajdonában lévő földterületet használja, amelyekért olyan bérleti díjat fizet, amely nem feltétlenül egyezik meg azzal az összeggel, amelybe az említett létesítmények megvásárlása kerülne.
- (124) Mivel a szlovák esetben a támogatási intenzitás mértéke meghaladja az 50 %-ot, a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy ez a magasabb támogatási intenzitás kivételesen összeegyeztethető-e a belső piaccal.
- (125) A támogatás szükségességét illetően a szlovák hatóságok által benyújtott költség-haszon elemzés a Zsolna–Vágtapolca terminál vonatkozásában állami támogatás nélkül negatív belső megtérülési rátával számol. Amennyiben Szlovákia a földterület megvásárlásával együtt a teljes induló beruházást veszi figyelembe, a projekt esetében a finanszírozási rés 5 %-os leszámítolási kamatláb mellett megfelel a 25,04 millió EUR összegű induló beruházásnak. Az 5 %-os leszámítolási kamatláb a hosszú lejáratú szlovák államadósság kamatának felel meg ⁽²³⁾.
- (126) Az alábbi táblázat – a szlovák hatóságok által benyújtott költség-haszon elemzésben szereplő számításoknak megfelelően – összefoglalja a beruházási költségeket, a működési költségeket, a befektetés várható hozamát és a zsolnai terminál létesítéséhez nyújtani tervezett támogatás összegét.

⁽²¹⁾ Lásd a Bizottság N 597/2000. sz., Hollandia – *Subsidieregeling voor bijzondere bedrijfsaansluitingen op vaarwegen* ügyben hozott, 2001. január 31-i, az N 208/2000. sz., Hollandia – *SOIT* ügyben hozott, 2001. szeptember 14-i, az N 755/1999. sz., Olaszország – *Bolzano* ügyben hozott, 2000. november 15-i és az N 490/2010. sz., Belgium – *Verlenging van steunregeling N 550/2001 inzake publiek-private samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties langs de waterwegen in het Vlaams Gewest* ügyben hozott, 2010. december 20-i határozatát.

⁽²²⁾ Lásd a Bizottság SA.33434. sz., Franciaország – *Aide au financement d'un chantier multimodal sur le Grand port maritime du Havre* ügyben hozott, 2011. december 20-i, az SA.33486. sz., Németország – *Förderprogramm Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr* ügyben hozott, 2011. november 23-i (még nem tettek közzé) és az SA.34501. sz., Németország – *A Königs Wusterhausen/Wildau belföldi kikötő bővítése* ügyben hozott, 2012. október 17-i határozatát.

⁽²³⁾ A hosszú lejáratú államadósság kamata Szlovákiában 2012 szeptemberében 4,2 % volt, lásd EKB, <http://www.ecb.int/stats/money/long/html/index.en.html>

							millió EUR
Terminál	Beruházási költségek	Működési költségek	Költségek összesen	Bevétel	Állami támogatás	Várt nyereség	NPV az állami támogatást követően (5 %)
Žilina	25,04	24,81	49,85	24,81	25,04	0	0,00

Forrás: szlovák hatóságok, költség-haszon elemzés.

- (127) Mivel az induló beruházás a projekt esetében fennálló finanszírozási rés mértékére korlátozódik, a Bizottság megállapítja, hogy az intermodális szállítási terminál létesítéséhez és a kombinált szállítás Szlovákiában történő fejlesztéséhez szükség van a támogatásra. A Bizottság ezenkívül azon az állásponton van, hogy a támogatást a szükséges minimális szinten kell tartani, mivel annak mértéke meghaladja a finanszírozási rés nagyságát, így az a közúti szállításhoz a vasúti szállításhoz történő áttérés biztosítására irányuló közérdekű célkitűzés elérése szempontjából arányos.

7.2.3. A szóban forgó infrastruktúrához való hozzáférés megkülönböztetéstől mentes módon minden felhasználó számára fennáll

- (128) Az intézkedés célja a közúti szállításhoz a vasúti szállításhoz történő áttérés támogatása érdekében – különösen felpótkocsik és csereszekrények használatával végzett – kombinált szárazföldi áruszállítás számára alkalmas, állami tulajdonban lévő intermodális szállítási terminálok létesítése. Ennek a célkitűzésnek az elérése érdekében a terminálok:
- a) üzemeltetését a terminálok igénybe vevő szállítási vállalatoktól független vállalkozások végzik;
 - b) szabad hozzáférést biztosítanak;
 - c) megkülönböztetéstől mentes és átlátható feltételek mellett működnek.
- (129) A terminálokhoz való, megkülönböztetéstől mentes hozzáférés biztosítása, valamint annak megelőzése érdekében, hogy a kiválasztott terminálüzemeltető és a szállítási vállalatok között összeférhetetlenség merüljön fel, a terminálok üzemeltetője a szállítási vállalatoktól független vállalkozás lesz.
- (130) Emellett a terminálok a szlovák állam tulajdonában maradnak, és valamennyi koncessziós megállapodásba belefoglalják azt a kikötést, miszerint a terminálok üzemeltetője köteles a terminálokhoz minden felhasználó, vagyis valamennyi fuvarozó és az intermodális szállítási terminálok üzemeltetői számára megkülönböztetéstől mentes módon szabad hozzáférést biztosítani. Amennyiben a kiválasztott üzemeltető nem teljesíti a koncessziós megállapodásban előírt feltételeket, az állam visszavonhatja a koncessziót, és arra új pályázatot írhat ki.
- (131) Ezért a szóban forgó infrastruktúrához való hozzáférés megkülönböztetéstől mentes módon, minden felhasználó számára fennáll.

7.2.4. A támogatás nem eredményezi a verseny torzulását a közös érdekekkel ellentétes módon

- (132) Az eredeti bejelentésben szereplő intézkedés a Szlovák Köztársaságban nyújtott olyan intermodális terminál szolgáltatásokat érintene, amelyek Ausztriából, a Cseh Köztársaságból, Magyarországról és kisebb mértékben Lengyelországból is vonzanak keresletet. Szlovákia az eljárás megindítására vonatkozó határozatban foglaltaknak megfelelően, a versenytorzulás kockázatának elkerülése érdekében, valamint az azzal kapcsolatos feltevései ellenőrzésére, hogy a terminál milyen hatással lesz a közútról a vasútra áttevődő áruszállításra, vállalta, hogy kísérleti projekt-ként kezdetben egyetlen terminált létesít, a Zsolna–Vágtapolca térségben. Ez a terminál a Metrans és a WienCont jelenlegi termináljaitól több mint 200 kilométerre lesz. A vonzaskörzete tehát nem érinti a Metrans és a WienCont termináljainak vonzaskörzetét. Ez csökkenti az intézkedésnek a versenyre gyakorolt hatását ⁽²⁴⁾.

⁽²⁴⁾ A Bizottság az SA.32632. (2011/N) sz. ETGE-ügyben hozott, 2011. november 9-i határozatának (HL C 82. 2012.3.21., 2. o.) 15. pontjában 35 kilométeres vonzaskörzetet említ olyan térségben, ahol igen sok terminál működik (belga–holland határ). A szlovák hatóságok 100 kilométeres vonzaskörzettel számolnak. A prágai térségben 70 kilométeres körzetben belül hét terminál működik: két nagy terminál Prágában, kettő Mělník városában (40 km) és három Lovosice városában (70 km).

- (133) A szlovák hatóságok szerint van egy ideiglenes terminál Zsolnán, amely az Intranshoz tartozik. A tervezett termináltól eltérően ez a terminál kicsi, és a város központjában működik. Ezen a terminálon a rakodórampát csak egyetlen olyan, 400 méter hosszú szakaszból lehet megközelíteni, amelyet nem lehet bővíteni. A terminált tengeri konténerek számára alakították ki, és nem rendelkezik portáldaruval, sem a csereszekrények és félpótkocsik átrakásához szükséges berendezéssel. A városfejlesztési tervek miatt a meglévő zsolnai terminált a közeljövőben mindenképpen be fogják zárni.
- (134) A szlovák hatóságok megerősítették, hogy az állami tulajdonban lévő terminálok a piacon már működő intermodális szállítási terminálokban érvényben lévő kezelési díjakhoz hasonló díjszabást alkalmaznak majd. A szlovák hatóságok által készített felmérés szerint az Európai Unió termináljain szállítási egységenként 16,30 EUR és 56 EUR közötti kezelési díjakat alkalmaznak, az átlagos díj pedig 30 EUR. A szlovák hatóságok által benyújtott költség-haszon elemzés azon a feltevésen alapul, hogy a jövőben mind a négy állami tulajdonban lévő terminálon egységenként 28–29 EUR összegű kezelési díjat számítanak fel. Az állami tulajdonban lévő Zsolna–Vágtapolca terminálon tehát a díjakat úgy állapítják meg, hogy azok fenntartsák a vasúti szállítás versenyképességét a közúti ágazattal szemben. A magasabb díjszabás azt eredményezné, hogy az állami tulajdonban lévő terminálok üzemeltetője nem lenne képes a közúti szállítási ágazatból annyi szállítmányt vonzani, hogy a működési költségeit fedezni tudja.
- (135) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a támogatás nem fogja a közös érdekekkel ellentétes mértékben torzítani a versenyt.

8. KÖVETKEZTETÉS

- (136) A Bizottság a fentiekre tekintettel megállapítja, hogy valamennyi feltétel teljesül, és a Zsolna–Vágtapolca terminál létesítéséhez nyújtandó, 25,04 millió EUR összegű beruházási támogatás a belső piaccal összeegyeztethető.
- (137) Mivel Szlovákia eredetileg négy állami tulajdonban lévő terminál létesítését tervezte, a Bizottság előírja, hogy a jelenlegi bejelentésben szereplő kísérleti projekt keretében létesítendő terminált figyelemmel kell kísérni. Ez a nyomon követés lehetővé teszi a Bizottság számára, hogy a támogatás szükségességét és a versenyre gyakorolt hatását illetően megalapozottabb döntést hozhasson, amennyiben Szlovákia a jövőben a fennmaradó három terminál vonatkozásában támogatási intézkedést jelent be,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Szlovák Köztársaság által a Zsolna–Vágtapolca terminál létesítéséhez 25,04 millió EUR összegű induló beruházási támogatás formájában nyújtandó állami támogatás az Európai Unió működéséről szóló szerződés 93. cikke értelmében a belső piaccal összeegyeztethető.

Következésképpen a Bizottság engedélyezi az említett 25,04 millió EUR összegű támogatás nyújtását.

2. cikk

A Szlovák Köztársaságnak három év múlva a következő információkat kell átadnia:

- az intermodális szállítás összvolumene, a szárazföldi szállítás volumene és az ISO-konténerektől eltérő eszközökkel bonyolított szállítás volumene Szlovákiában és a Zsolna–Vágtapolca terminálon;
- a Zsolna–Vágtapolca terminálon alkalmazott díjszabás;
- az új terminálok használói korábban igénybe vették-e a meglévő terminálokat, és ha igen, felmérés arról, hogy miért váltottak.

3. cikk

Ennek a határozatnak a címzettje a Szlovák Köztársaság.

Kelt Brüsszelben, 2013. július 17-én.

a Bizottság részéről
Joaquín ALMUNIA
alelnök
