

ROZHODNUTIA

ROZHODNUTIE KOMISIE

zo 17. júla 2013

o opatrení/schéme pomoci/štátnej pomoci SA.34369 (13/C) (ex 12/N) – Výstavba a prevádzka verejných terminálov intermodálnej dopravy, ktorú Slovenská republika plánuje realizovať

[oznámené pod číslom C(2013) 4423]

(Iba slovenské znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

(2014/524/EÚ)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ⁽¹⁾ a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

- (1) Komisii bola elektronickou poštou zo 6. apríla 2011 doručená sťažnosť spoločnosti METRANS/Danubia/ a. s. (ďalej len „Metrans“) v súvislosti s údajnou štátnou pomocou poskytnutou na výstavbu verejných terminálov intermodálnej dopravy (ďalej len „sťažnosť“). Komisia dostala ďalšie informácie od spoločnosti Metrans elektronickou poštou z 9. júna 2011. Táto sťažnosť bola zaregistrovaná ako vec SA.32828.
- (2) Komisia zaslala túto sťažnosť Slovensku listom zo 6. októbra 2011 so žiadosťou o informácie, na ktorý Slovensko odpovedalo listom zo 6. decembra 2011. V ňom uviedlo, že spomínané opatrenie je stále v štádiu prípravy a zatiaľ neboli poskytnuté žiadne finančné prostriedky. Komisia o tejto odpovedi informovala spoločnosť Metrans listom z 12. decembra 2011, v ktorom uviedla svoje predbežné zistenie, že toto opatrenie nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ a následne vec SA.32828 uzavrela.
- (3) Slovensko 16. februára 2012 elektronickou poštou predbežne oznámilo opatrenie na plánovanú výstavbu a prevádzku verejných terminálov intermodálnej dopravy. V elektronickej pošte z 5. júna, 12. júna, 12. júla a 16. júla 2012 Slovensko poskytlo ďalšie informácie o tomto opatrení vrátane podporných listov od podnikov DHL a GEFCO pôsobiach v oblasti dopravy a logistiky.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 45, 16.2.2013, s. 13.

- (4) V elektronickej pošte z 12. júla 2012 spoločnosť Metrans zaslala Komisii podporný list od spoločnosti Green Integrated Logistics (Slovakia) s. r. o. (ďalej len „GIL“), ktorá prevádzkuje dopravný terminál v Sládkovičove. Komisia zaslala tento list Slovensku listom z 18. júla 2012 a následne dostala odpoveď elektronickou poštou zo 14. augusta 2012, v ktorej sa opäť uvádzalo, že na tento projekt zatiaľ neboli poskytnuté žiadne finančné prostriedky.
- (5) Dňa 17. júla 2012 Slovensko elektronickou poštou oznámilo Komisii toto opatrenie v súlade s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ. V rámci tohto oznámenia Slovensko predložilo podporné listy od spoločností DHL Express (Slovakia), s. r. o. (ďalej len „DHL“), GEFCO SLOVAKIA, s. r. o., Bohemiakombi, s. r. o. a Kombiverkehr. V elektronickej pošte z 3. septembra, 18., 22., 24., 26. a 29. októbra, 6., 9., 13. a 14. novembra a 6. decembra 2012 Slovensko predložilo ďalšie informácie.
- (6) Komisia informovala Slovensko listom z 23. januára 2013 o svojom rozhodnutí začať konanie stanovené v článku 108 ods. 2 ZFEÚ (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“). 12. februára 2013 Komisia dostala od Slovenska pripomienky k tomuto rozhodnutiu o začatí konania.
- (7) Rozhodnutie o začatí konania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ⁽²⁾ 16. februára 2013. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k uvedeným opatreniam do jedného mesiaca od dátumu ich uverejnenia.
- (8) Komisia 18. februára 2013 zaslala rozhodnutie o začatí konania subjektom, ktoré prejavili záujem počas fázy predbežného preskúmania, konkrétne spoločnostiam Bohemiakombi, s. r. o., DHL Express (Slovakia), s. r. o., GEFCO SLOVAKIA, s. r. o., Kombiverkehr, Metrans a jej právnenému zástupcovi SCHWARZ advokáti s. r. o., Green Integrated Logistics (Slovakia) s. r. o. a ďalším stranám, ktoré Komisia identifikovala ako potenciálne zainteresované, ako napríklad Žilinskej univerzite – predsedovi železničnej dopravy a ZCHFP SR – ChemLog (Zväz chemického a farmaceutického priemyslu Slovenskej republiky).
- (9) Komisia dostala v uvedených dátumoch pripomienky k tomuto rozhodnutiu o začatí konania od nasledujúcich zainteresovaných strán:
- Zväz chemického a farmaceutického priemyslu Slovenskej republiky, 22. februára 2013;
 - Bohemiakombi, 4. marca 2013;
 - Kombiverkehr, 6. marca 2013;
 - DHL, 8. marca 2013;
 - SCHWARZ advokáti v mene spoločnosti Metrans, 11. marca 2013;
 - spoločnosť WienCont Container Terminal Gesellschaft m.b.H. (ďalej len „WienCont“) 6. marca 2013 požiadala o predĺženie termínu na predloženie pripomienok, ktorý Komisia 7. marca 2013 predĺžila do 18. marca 2013. 18. marca 2013 dostala Komisia od spoločnosti WienCont pripomienky k tomuto rozhodnutiu o začatí konania.
- (10) Komisia v listoch z 19. a 20. marca 2013 zaslala Slovensku pripomienky, ktoré dostala od zainteresovaných strán. Slovensko zaslalo svoju odpoveď na tieto pripomienky 5. apríla 2013.
- (11) Komisia položila spoločnosti Metrans ďalšie otázky elektronickou poštou z 29. apríla 2013. Spoločnosť Metrans poslala odpovede elektronickou poštou zo 6. mája 2013 a ich súčasťou bola aj verzia, ktorá nemá dôverný charakter.
- (12) Informácie získané od spoločnosti Metrans, ktoré nemali dôverný charakter, Komisia zaslala Slovensku elektronickou poštou z 8. mája 2013. Slovensko zaslalo svoje pripomienky k týmto informáciám 16. mája 2013.
- (13) Komisia položila Slovensku elektronickou poštou z 8. a 17. mája 2013 ďalšie otázky, na ktoré Slovensko odpovedalo elektronickou poštou zo 17. a 29. mája 2013.
- (14) Komisia položila spoločnosti WienCont elektronickou poštou z 21. mája 2013 ďalšie otázky, na ktoré spoločnosť WienCont odpovedala elektronickou poštou zo 7. júna 2013.

(2) Pozri poznámku č. 1.

- (15) Dňa 6. júna 2013 sa v Bruseli uskutočnilo stretnutie Komisie so Slovenskom.
- (16) Komisia zaslala Slovensku informácie, ktoré nemali dôverný charakter a ktoré získala od spoločností Metrans a WienCont, elektronickou poštou z 10. júna 2013.
- (17) Listom z 10. júna 2013 Slovensko obmedzilo rozsah oznámeného opatrenia na terminál v Žiline.
- (18) Slovensko zaslalo svoje pripomienky k informáciám od spoločností Metrans a WienCont 14. júna 2013.
- (19) Komisia požiadala Slovensko o ďalšie informácie elektronickou poštou z 18. júna 2013, ktoré dostala elektronickou poštou z 19. júna 2013.

2. OPIS OPATRENIA A PRIPOMIENKY ZÍSKANÉ PRED ZAČATÍM KONANIA VO VECI ZISŤOVANIA

2.1. TERMINÁLY INTERMODÁLNEJ DOPRAVY

- (20) V opatrení sa podľa pôvodného oznámenia počítalo s financovaním výstavby a prevádzky siete verejných terminálov intermodálnej dopravy vhodných na kontinentálnu kombinovanú dopravu tovaru. Konkrétne malo Slovensko pôvodne v úmysle financovať výstavbu štyroch verejne dostupných terminálov intermodálnej dopravy v Bratislave – Pálenisku, Lepoldove – Hlohovci, Žiline – Tepličke a v Košiciach – Bočiari.
- (21) Slovensko rozhodlo o pôvodnom počte terminálov a ich umiestnení na základe štúdie trhu, ktorú v roku 2007 vypracovala poradenská firma *Intraco Consulting* sídliaca v Belgicku a pôsobiaca v oblasti koordinácie kombinovanej dopravy a logistiky. Pri stanovovaní počtu a umiestnenia terminálov sa zohľadnili tieto faktory:
 - terminály by mali obsluhovať čo najväčšiu časť slovenského územia,
 - potenciál na plné využitie kapacity terminálov,
 - poloha na hlavných železničných trasách, ktoré zodpovedajú celoeurópskym dopravným koridorom v rámci Transeurópskej dopravnej siete (TEN-T), a poloha na železničných trasách, ktoré sú súčasťou Európskej dohody o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a príslušných objektoch,
 - prepojenie plánovaných priemyselných parkov na Slovensku.
- (22) Z dôvodu možného narušenia hospodárskej súťaže, ktoré vyplývalo z oznámeného opatrenia, tak ako je uvedené v rozhodnutí o začatí konania, sa však Slovensko rozhodlo opatrenie obmedziť na financovanie výstavby a prevádzky jedného verejného terminálu intermodálnej dopravy v Žiline – Tepličke vhodného na kontinentálnu kombinovanú dopravu tovaru. Tento terminál má fungovať ako pilotný projekt pre možnú budúcu výstavbu siete verejných terminálov intermodálnej dopravy na celom Slovensku.
- (23) Terminál v Žiline – Tepličke bude verejne dostupným terminálom intermodálnej dopravy, ktorý bude v súlade s Európskou dohodou o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a príslušných objektoch (ďalej len „dohoda AGTC“) a pravidlami Medzinárodného zväzu železníc (UIC).
- (24) Miesto pre pilotný projekt bolo vybrané ako najvzdialenejšie od súčasných moderných a veľkých terminálov, pričom však stále spĺňa požiadavky uvedené v odôvodnení 21.
- (25) Užitočná dĺžka terminálu bude 750 metrov kolajú pod dvoma portálovými žeriavmi s kliešťovými závesmi, ktoré dokážu manipulovať s výmennými nadstavbami a návesmi využívanými pri kontinentálnej doprave, ako aj intermodálnymi (ISO) kontajnermi pre námornú dopravu. Pod žeriavmi budú tiež parkovacie miesta na šikmé parkovanie, ktoré uľahčia manipuláciu s návesmi a krátkodobý úložný priestor pre výmenné nadstavby, ktoré sa nedajú skladať na seba. Ročná kapacita nového terminálu bude 450 000 hrubých ton. Výstavba terminálu by sa mala dokončiť v roku 2015.
- (26) Terminál bude ponechaný v štátnom vlastníctve. Vlastnícke práva bude v mene štátu uplatňovať správca vnútroštátnej železničnej infraštruktúry, Železnice Slovenskej republiky (ďalej len „ŽSR“). Úlohou ŽSR bude predovšetkým vyberanie koncesionárskych poplatkov od prevádzkovateľa terminálu.

- (27) Prevádzka terminálov bude zabezpečená formou zmluvy na obdobie tridsiatich rokov so subjektom vybraným na základe nediskriminačnej a transparentnej verejnej súťaže. V záujme zabezpečenia nediskriminačného prístupu k terminálom a vyhnutia sa konfliktu záujmov medzi vybraným prevádzkovateľom terminálu a dopravnými podnikmi nemôže byť prevádzkovateľom terminálu dopravný podnik, ktorý by ho zároveň využíval, aby nekonkuroval dopravným podnikom a prevádzkovateľom kombinovanej dopravy, ktorí budú terminál využívať. Ak vybraný prevádzkovateľ nesplní podmienky stanovené koncesnou zmluvou, štát môže túto koncesiu zrušiť a vypísať novú verejnú súťaž.
- (28) Verejný prístup k terminálu bude zaručený vložением ustanovenia do koncesnej zmluvy uzatvorenej s vybraným prevádzkovateľom terminálov v tom zmysle, že služby sa budú ponúkať na nediskriminačnom základe a za ceny na otvorenom trhu. Rozhodnutie o grante bude tiež obsahovať doložku, ktorou sa zabezpečí nediskriminačný verejný prístup k infraštruktúre.

2.2. PRÁVNÝ ZÁKLAD OPATRENIA

- (29) Financovanie tohto opatrenia sa poskytne na základe § 4 ods. 2 písm. m) zákona č. 231/1999 Z. z. o štátnej pomoci v znení neskorších predpisov a zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

2.3. ROZPOČET

- (30) Slovensko predpokladá, že na výstavbu terminálu, ktorý bude vybudovaný a vlastnený štátom, bude potrebná počiatočná investícia 25,04 milióna EUR. Táto suma, poskytnutá z Kohézneho fondu (85 %) a vlastných zdrojov štátu (15 %), pokryje 100 % počiatočných investičných nákladov. Prevádzkovateľ terminálu bude povinný platiť koncesionárske poplatky vo výške najmenej 15 % investičných nákladov, a to počas obdobia pätnásť rokov.

2.4. PRÍJEMCA OPATRENIA

- (31) Príjemcom opatrenia je prevádzkovateľ terminálu, ktorý bude využívať infraštruktúru, pričom za ňu bude platiť koncesionárske poplatky pokrývajúce len minimálnu časť celkových nákladov na výstavbu terminálu.
- (32) ŽSR sa za príjemcu nepovažuje, keďže bude len uplatňovať vlastnícke práva v mene štátu. O koncesné poplatky, ktoré bude ŽSR vyberať v mene štátu, sa potom znížia dotácie, ktoré ŽSR dostáva od štátu za vykonávanie verejnej úlohy správcu vnútroštátnej železničnej infraštruktúry.

2.5. KUMULÁCIA A POVINNOSŤ POZASTAVIŤ PREVÁDZKU

- (33) Financovanie opatrenia nemožno kumulovať s inými druhmi pomoci v súvislosti s tými istými oprávnenými nákladmi.
- (34) Pomoc sa udelí až po schválení zo strany Komisie.

2.6. DÔVODY NA ZAČATIE POSTUPU

- (35) V súvislosti s pôvodne oznámeným opatrením Komisia začala konanie stanovené v článku 108 ods. 2 ZFEÚ, a to z týchto dôvodov:
- potreba výstavby štyroch terminálov intermodálnej dopravy a rozvoja kontinentálnej kombinovanej dopravy na Slovensku s cieľom podporiť prechod z cestnej dopravy na železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu a
 - či narušenie hospodárskej súťaže vyplývajúce z tohto opatrenia nebolo v rozpore so spoločnými záujmami.

3. PRIPOMIENKY SLOVENSKA K ROZHODNUTIU ZAČAŤ KONANIE VO VECI ZISŤOVANIA

- (36) Slovensko zopakovalo svoj názor na potrebu poskytnutia pomoci vychádzajúci zo štúdií a analýz predložených Komisii a zohľadnenia názoru budúcich používateľov terminálov, podľa ktorého nemožno bez výstavby

verejných neutrálnych terminálov v budúcnosti očakávať výrazný prechod z cestnej na železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu. Slovensko cituje spoločnosť Kombiverkehr, ktorá zistila, že dopyt po kombinovanej doprave na Slovensku výrazne narastá, a to najmä na východnej a južnej európskej osi. Tento dopyt je však možné uspokojiť len za predpokladu, že sú k dispozícii vhodne umiestnené a funkčné terminály s dostatočnou kapacitou, ktoré ponúkajú úplne neutrálne služby, aké sú napríklad súčasťou nemeckého programu na výstavbu terminálov.

- (37) V súvislosti s pochybnosťami Komisie, či narušenie hospodárskej súťaže, ktoré vyplýva z opatrenia, nie je v rozpore so spoločnými záujmami, Slovensko po prvé uvádza, že cieľom projektu je rozvoj kontinentálnej intermodálnej dopravy predstavujúcej úplne nový segment intermodálnej dopravy, ktorý sa v súčasnosti nevyužíva alebo využíva len vo veľmi obmedzenom rozsahu. Po druhé, očakávané úspory z hľadiska vonkajších nákladov sú 13-krát vyššie než investičné náklady, pričom väčšina týchto úspor sa viaže k EÚ mimo Slovenska. A na záver, narušenie hospodárskej súťaže sa minimalizuje podmienkou, že prevádzkovateľ nových terminálov bude musieť zaplatiť 15 % celkových investičných nákladov formou koncesionárskych poplatkov, pričom ceny jeho služieb budú regulované a kontrolované.
- (38) Na obavy uvedené v rozhodnutí o začatí konania Slovensko odpovedá, že nové terminály budú predstavovať asi 16 % celkovej teoretickej kapacity terminálov intermodálnej dopravy na Slovensku, vyjadrenej ako prekládková kapacita v intermodálnych prepravných jednotkách (IPJ), ako sa uvádza ďalej v tabuľke.

Kapacita terminálov intermodálnej dopravy na Slovensku		
Terminály intermodálnej dopravy	Prekládková kapacita v IPJ	
	Teoretická	Podiel v %
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	
Existujúce - celkovo	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 %

(*) teoretický prekládkový výkon pri jestvujúcom usporiadaní a používanej manipulačnej technike a technológii práce

(**) teoretický prekládkový výkon nových terminálov po ukončení prvej etapy výstavby

Zdroj: Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, na základe informácií od vlastníkov a prevádzkovateľov terminálov.

- (39) Okrem toho Slovensko predložilo nasledujúce hodnoty týkajúce sa rozvoja medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy na Slovensku.

Rok	Medzinárodná cestná nákladná doprava (tisíc ton)	Rast z roka na rok	Kumulatívny rast
2007	27 202		
2008	30 931	13,7	13,7
2009	28 879	- 3,4	9,8
2010	30 866	3,3	13,5
2011	33 585	8,8	23,5

Zdroj: Štatistický úrad Slovenskej republiky.

- (40) Slovensko napokon uvádza, že na verejné terminály intermodálnej dopravy sa budú vzťahovať články 31 a 56 ods. 9 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ⁽³⁾, ktorá musí byť do 16. júna 2015 transponovaná do vnútroštátnej legislatívy. Podľa slovenských orgánov vytvoria tieto pravidlá dostatočný regulačný rámec, ktorým sa obmedzí efekt preberania existujúcich zákazníkov z existujúcich terminálov.

4. PRIPOMIENKY ZAJAINTERESOVANÝCH STRÁN

4.1. ZVÄZ CHEMICKÉHO A FARMACEUTICKÉHO PRIEMYSLU SLOVENSKEJ REPUBLIKY

- (41) Zväz chemického a farmaceutického priemyslu Slovenskej republiky (ďalej len „ZCHFP SR“) podporuje bezpečnú a ekologickú prepravu pre chemický priemysel. Preto sa zapojil do projektu „ChemLog“ zameraného na mapovanie, analýzu a podporu kombinovanej dopravy a verejných terminálov intermodálnej dopravy na Slovensku.
- (42) ZCHFP SR ku svojim pripomienkam pripojil dve štúdie z projektu ChemLog, čo je projekt európskej spolupráce medzi regionálnymi orgánmi, chemickými zväzmi a vedeckými inštitúciami z Nemecka, Poľska, Českej republiky, Slovenska, Maďarska a Talianska, na ktorých sa ZCHFP SR podieľa, konkrétne *Stratégiu rozvoja kombinovanej dopravy chemických látok v strednej Európe* a *Štúdiu uskutočniteľnosti – Rozvoj železničnej prepravy chemických látok na Slovensku vo väzbe na susedné krajiny a pripravované terminály kombinovanej dopravy*.
- (43) ZCHFP SR usudzuje, že verejné terminály na Slovensku pozitívne prispievajú najmä k rozvoju kontinentálnej kombinovanej dopravy, keďže súčasné terminály prepravujú len kontajnery ISO. Podľa ZCHFP SR sa zo Slovenska železničnou dopravou prepravilo len veľmi málo výmenných nadstavieb a návesov, keďže súčasní prevádzkovatelia o ne nemajú záujem a v súčasnosti neexistujú pravidelné spojenia zo Slovenska do žiadneho uzla intermodálnej dopravy v západnej Európe.

4.2. BOHEMIAKOMBI

- (44) Bohemiakombi je prevádzkovateľ kombinovanej dopravy, ktorý pôsobí na Slovensku, kde funguje najmä na vedľajších koľajach spoločností. Podľa spoločnosti Bohemiakombi sú v Európe najčastejšími používateľmi kontinentálnych trás malí a stredne veľkí cestní dopravcovia a zasielatelia. Tí ponúkajú prepravu z domu do domu (*door-to-door*) a aby mohli využívať kombinovanú dopravu, potrebujú mať k dispozícii služby neutrálnych terminálov a prevádzkovateľov kombinovanej dopravy. Tieto MSP nemôžu investovať do vlastných terminálov, a preto potrebujú na prekladanie verejnú infraštruktúru. V prípade absencie takejto infraštruktúry môžu tieto podniky využívať len cestnú dopravu.

⁽³⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32).

- (45) Spoločnosť Bohemiakombi tvrdí, že súkromné terminály je možné pri kontinentálnej doprave využívať len vo veľmi obmedzenej miere, keďže ich prevádzkovatelia tiež ponúkajú dopravu z domu do domu a sú tak priamou konkurenciou cestných dopravcov. Využívanie súkromných terminálov je preto priamo spojené s rizikom, že prevádzkovateľ súkromného terminálu, ktorý má prístup ku všetkým informáciám o dodávkach a ponúka konkurenčné služby, túto dopravu s prechodom z cesty na železniciu preberie.
- (46) Spoločnosť Bohemiakombi konštatuje, že bežná sadzba za intermodálnu prekládku na Slovensku je 45 – 50 EUR za preloženú jednotku, čo predstavuje dvojnásobok ceny na verejných termináloch inde v EÚ. To je podľa spoločnosti Bohemiakombi bariéra, ktorá bráni prechodu z cestnej na železničnú dopravu. Spoločnosť Bohemiakombi sa domnieva, že verejné terminály intermodálnej dopravy, postavené z dotácií, budú poskytovať lacnejšie služby a znížia tak bariéry pre prechod z cestnej dopravy na železničnú.
- (47) Na záver spoločnosť Bohemiakombi dodáva, že štátna pomoc podporí hospodársku súťaž v oblasti služieb poskytovaných intermodálnymi terminálmi.

4.3. KOMBIVERKEHR

- (48) Spoločnosť Kombiverkehr konštatuje, že na Slovensko prepravuje veľmi málo kontinentálnych jednotiek – menej ako 1 000 ročne. Spoločnosť Kombiverkehr uvádza, že príčinou sú najmä vysoké náklady za prekládky, ktoré presahujú 45 EUR za každú jednotku preloženú z prostriedku cestnej prepravy na vlak alebo naopak, čo je takmer dvojnásobok sadzby účtovanej na štátom dotovaných termináloch v Nemecku. V súčasnosti sa prepravuje najmä tovar z chemického priemyslu, v prípade ktorého je cestná preprava nákladnejšia a spojená s väčším environmentálnym rizikom. Okrem toho prepravované jednotky z chemického priemyslu je často možné prekladať zvrchu, pomocou rovnakého závesného rámu, ako v prípade námornej kombinovanej dopravy.
- (49) Podľa spoločnosti Kombiverkehr väčšinu medzinárodne prepravovaných tovarov na Slovensku tvorí všeobecný náklad, ako sú balené produkty, produkty automobilového priemyslu, zariadenia a spotrebiteľský tovar, ktoré sa prepravujú v návesoch a čiastočne vo výmenných nadstavbách. Slovenské terminály však nemajú potrebné vybavenie na prekládku takýchto jednotiek.
- (50) Spoločnosť Kombiverkehr tvrdí, že na účely rozvoja trvalo udržateľnej kontinentálnej kombinovanej dopravy je potrebné:
- aby terminály spĺňali nasledujúce technické parametre:
 - 700 m použiteľných koľají,
 - priame železničné spojenie s hlavným železničným koridorom,
 - závesný rám a kliešťové závesy,
 - dostatočné skladovacie priestory aj pre jednotky, ktoré sa nemôžu skladať na seba,
 - dostatok odstavných koľají pre vlaky v priestoroch terminálu alebo jeho okolí;
 - sadzby za prekládku, ktoré dokážu konkurovať cestnej doprave – do výšky 20 až 25 EUR za prekládku z cestnej na železničnú dopravu;
 - nezávislí správcovia terminálu, ktorí budú zárukou nediskriminačného prístupu. Hoci súčasné terminály môžu využívať aj tretie strany, spoločnosť Kombiverkehr konštatuje, že sa tým vystavujú riziku. Po prvé, keďže prevádzkovatelia terminálov sú zároveň dopravcami, tretie strany vždy riskujú, že im prevádzkovateľ terminálu preberie klientov. Po druhé, prevádzkovatelia terminálov majú o tretie strany záujem len kým majú v termináli voľné kapacity. Akonáhle majú dostatočný objem vlastnej prepravy, záujem poskytovať prístup tretím stranám sa vytráca. A nakoniec, prevádzkovateľ neregulovaného terminálu má veľa možností ako tretím stranám využívanie svojich terminálov sťažiť alebo ekonomicky znevýhodniť, napríklad prostredníctvom nekonkurenčných stanovených sadzieb, kvality služieb a pridelovania časových intervalov na termináli.
- (51) Vytváranie nových prístupových bodov pre klientov v rámci kombinovanej dopravy znamená pre spoločnosť Kombiverkehr veľké úvodné straty, ktoré sa vykompenzujú až po jednom či dvoch rokoch pravidelnej prevádzky. Z toho dôvodu si nemôže dovoliť ponúkať nové produkty v prípade terminálov bez dlhodobej záruky.
- (52) Spoločnosť Kombiverkehr preto podporuje úmysel Slovenska, aby nový terminál prevádzkovali nezávislé podniky. Zároveň si však myslí, že záujem prevádzkovateľov kombinovanej dopravy o vybudovanie terminálu by sa zvýšil, keby mali podiel na jeho prevádzke. Aby sa pri prevádzke terminálu zabezpečila neutralita a nediskriminácia, mali by sa podľa spoločnosti Kombiverkehr dodržať tieto podmienky:
- prevádzkovateľ terminálu by mal byť nezávislý podnik s nezávislým manažmentom,

- žiadny prevádzkovateľ kombinovanej dopravy by nemal mať viac ako 50 % podiel v spoločnosti prevádzkujúcej terminál,
 - jasné pravidlá pre prevádzkovateľa terminálu týkajúce sa napr. pridelovania časových intervalov a podmienok,
 - kontrola prevádzkovateľa terminálu nezávislou dozornou radou a železničným regulačným orgánom.
- (53) Podľa spoločnosti Kombiverkehr je potenciál prechodu z cestnej na železničnú prepravu tovaru veľmi veľký, najmä na trasách do Nemecka – Rhein-Ruhr-Gebiet a Hamburg/Hannover, no tiež na trasách do Holandska a Belgicka. Doprava na týchto trasách dosahuje v súčasnosti okolo 1 000 kamiónov za týždeň.
- (54) Spoločnosť Kombiverkehr tvrdí, že svoj záujem sústreďuje výhradne na prepravu nákladov po kontinente, ktorá sa v súčasnosti realizuje cestnou dopravou. Preto by využívaním nového terminálu nijako neznížila objem prekládok alebo nákladu v existujúcich slovenských termináloch, pri ktorých sa už využíva kombinovaná doprava.

4.4. DHL

- (55) Spoločnosť DHL tvrdí, že súčasné intermodálne terminály na Slovensku nie sú otvorené pre verejnú službu, ani neposkytujú liberalizovaný prístup k prekládke medzi verejnou cestnou a železničnou infraštruktúrou. Spoločnosť DHL podporuje slovenské orgány v úsilí o liberalizáciu kombinovanej dopravy formou výstavby štyroch nových terminálov intermodálnej železničnej-cestnej dopravy.

4.5. METRANS

- (56) Spoločnosť Metrans tvrdí, že argumenty, ktorými Slovensko zdôvodňuje potrebu štátnej pomoci pri výstavbe terminálov, sú nepodložené, nesprávne alebo inak nerelevantné. Spoločnosť v skratke predložila tieto argumenty proti pôvodne oznámenému opatreniu:

Neutralita existujúcich terminálov

- (57) Podľa spoločnosti Metrans je tvrdenie Slovenska, že súčasní prevádzkovatelia terminálov neposkytujú požadované neutrálne služby, nepravdivé a Slovensko zatiaľ nedokázalo opak. Spoločnosť Metrans prevádzkuje svoje terminály neutrálnym spôsobom a poskytuje služby aj nezávislým prepravcom. Spoločnosť Metrans umožňuje manipuláciu aj s inými vlakmi. Napríklad v košickom termináli Interport, ktorý spoločnosť Metrans prevádzkuje, poskytuje výhradne služby súvisiace s terminálom, pričom dopravu zabezpečujú iné strany. Podľa informácií spoločnosti Metrans platí to isté aj pre ďalšie verejne prístupné terminály. Slovensko nikdy nevznieslo žiadne oficiálne či neoficiálne sťažnosti voči spoločnosti Metrans v súvislosti s údajnou nedostatočnou nestrannosťou, nepožiadalo orgány hospodárskej súťaže, aby začali vyšetrovanie, ani sa inak neobrátilo na spoločnosť Metrans v tejto súvislosti. Navyše, podľa spoločnosti Metrans Slovensko nemôže zabrániť prevádzkovateľom verejných terminálov, aby vstupovali aj do podnikania v doprave, čím by stratili svoju údajnú neutralitu. A nakoniec, spoločnosť Metrans tvrdí, že služby all-in-one (nákup na jednom mieste) vedú k vyššej technickej efektívnosti, redukcii cien (celý proces prepravy a manipulácie sa ovláda cez počítač, vyššia kvalita služieb) a v kombinácii s kvalitou služieb umožňujú terminálom lepšie konkurovať cestnej doprave. Pokiaľ ide o to, či prevádzkovatelia existujúcich intermodálnych terminálov na Slovensku ponúkajú služby týchto terminálov nezávislým prevádzkovateľom kombinovanej dopravy a ako sú tieto služby prezentované verejnosti, spoločnosť Metrans odkázala na časť svojich webových stránok, v ktorej ponúka skladovacie služby, a predložila zoznam nezávislých prevádzkovateľov dopravy, dopravcov, lodných spoločností a lízingových firiem, ktoré jej služby využili. Uvádza tiež štyri spoločnosti využívajúce jej terminály, ktoré ponúkajú služby v oblasti intermodálnej dopravy.

Kontinentálna doprava

- (58) Podľa spoločnosti Metrans je vyjadrenie, že existujúce terminály neslúžia na kontinentálnu dopravu, nesprávne. Spoločnosť Metrans tvrdí, že z celkového počtu 127 vlakov, ktoré každý týždeň odbaví, smeruje týždenne 12 vlakov do Duisburgu a 12 do Rotterdamu, pričom tieto vlaky sú určené výhradne na kontinentálnu prepravu. Okrem toho 10 % všetkých odbavených vlakov spadá do kategórie kontinentálnej dopravy. Približne 50 % objemov odbavených v termináli Košice Haniska je určených na kontinentálnu prepravu. Spoločnosť Metrans na svojich termináloch disponuje zariadeniami na manipuláciu so všetkými kontinentálnymi jednotkami, konkrétne žeriavovými vozmi s výložníkovým ramenom či odnímateľnými kliešťovými závesmi na manipuláciu s kontinentálnymi jednotkami, ako sú výmenné nadstavby a návesy, a v prípade potreby dokáže vybudovať RO-LA rampy. Spoločnosť Metrans však konštatuje, že o tieto služby nie je záujem. Spoločnosť Metrans tiež tvrdí, že použitie výmenných nadstavieb, návesov či nákladných vozidiel je neefektívne v porovnaní s kontajnermi ISO so

šírkou 45 stôp (13,7 m), ktoré boli vytvorené špeciálne pre kombinovanú dopravu, keďže náklady na prepravu týchto kontajnerov sú o 30 % nižšie, ako v prípade prívosov nákladných vozidiel. Okrem toho okolo 25 % obratu spoločnosti pochádza zo služieb týkajúcich sa kontinentálnej dopravy. Relevantný trh prekračuje hranice krajiny a terminály v susedných krajinách predstavujú účinnú konkurenciu a poskytujú služby týkajúce sa kontinentálnej dopravy. Spoločnosť Metrans tvrdí, že verejné terminály nebudú prispôbené na kontinentálnu dopravu.

Súlad existujúcich terminálov s dohodou AGTC

- (59) Podľa spoločnosti Metrans sú investície do terminálov spĺňajúcich parametre dohody AGTC (terminály s koľajami dlhými 750 m) z komerčného hľadiska neefektívne a predstavujú utopené náklady. Infraštruktúra železníc na Slovensku a v susedných štátoch (napr. v Českej republike a Maďarsku) neumožňuje využívať vlaky dlhšie ako približne 550 metrov. Nedá sa očakávať, že by sa táto situácia v priebehu najbližších 5 – 7 rokov zmenila, pričom koľaje terminálov vo viacerých zariadeniach, vrátane oboch terminálov spoločnosti Metrans, je možné v priebehu 1 – 2 rokov účinne predĺžiť na 750 metrov a zareagovať tak ihneď, ako železničná infraštruktúra umožní vlaky s touto dĺžkou používať.

Výstavba a prevádzka neutrálnych terminálov je možná aj bez štátnej pomoci

- (60) Spoločnosť Metrans tvrdí, že sama je najlepším dôkazom toho, že trh s intermodálnymi terminálmi je pre súkromných investorov atraktívny a že tieto terminály sú komerčne uskutočniteľné. Okrem investícií „na zelenej lúke“ v prípade najväčšieho slovenského terminálu v Dunajskej Strede uviedla spoločnosť Metrans v roku 2012 do prevádzky nový terminál v Košiciach. Každá takáto investícia je veľmi citlivá z hľadiska vývoja právneho rámca po vykonaní investície a podpory kombinovanej dopravy zo strany štátu. Plán Slovenska investovať do výstavby terminálov štátne prostriedky (spoločne s neefektívnou štátnou dopravnou politikou) už teraz odrádza súkromných investorov, aby ďalej investovali do vylepšovania existujúcich terminálov či uskutočňovali ďalšie investície „na zelenej lúke“.

Pôvodným oznámeným opatrením sa naruší hospodárska súťaž

- (61) Podľa spoločnosti Metrans prevádzkovatelia verejných terminálov získajú jasnú konkurenčnú výhodu, keďže dostanú dotáciu na celkové kapitálové náklady vo výške 85 %. Slovensko nemôže účinne zabrániť prevádzkovateľom, aby neponúkali dumpingové ceny (každé stanovenie cien koncesnou zmluvou by mohlo byť skôr či neskôr napadnuté ako neoprávnené závažné obmedzenie). Spoločnosť Metrans nesúhlasí s argumentom Slovenska, že verejné terminály budú účtovať ceny porovnateľné s existujúcimi terminálmi. Tento krok výrazne ovplyvní vnútorný trh (prekračujúci hranice krajiny) (napr. širšie okolie Bratislavy obsluhované aj dvoma terminálmi vo Viedni). Spoločnosť Metrans predložila Komisii sadzby, ktoré na požiadanie predkladá všetkým potenciálnym zákazníkom. Podľa týchto sadzieb si účtuje výrazne menej, ako sa predpokladá v rámci tohto opatrenia za jednu manipuláciu s akýmkoľvek druhom jednotky. A na záver, plánovaný terminál v Košiciach má byť len jeden kilometer od nového terminálu spoločnosti Metrans. V okolí Bratislavy, kde sa postaví ďalší nový terminál, sú už dva terminály vo Viedni, dva v Budapešti a jeden v Dunajskej Strede.

Výstavba nových verejných terminálov nepriláka zvýšenie objemu kombinovanej dopravy na úkor cestnej dopravy

- (62) Ako uvádza spoločnosť Metrans, terminálové služby (manipulácia, prekládka atď.) predstavujú len asi 2 % celkových nákladov kombinovanej dopravy. Asi 40 – 50 % celkových dopravných nákladov tvoria poplatky za využitie železničnej infraštruktúry. Nové terminály preto prilákajú zákazníkov, ktorí už kombinovanú dopravu využívajú. K zvýšeniu objemu kombinovanej dopravy môže prispieť len účinná štátna podpora.

Úspory externých nákladov

- (63) Úspory externých nákladov, na ktoré sa Slovensko odvoláva, sa dosiahnu iba v prípade, ak viacerí dopravcovia prejdú z cestnej na železničnú dopravu, a teda nielen prostredníctvom samotnej výstavby verejných terminálov. Spoločnosť Metrans tvrdí, že výstavba terminálov nebude viesť k výraznému nárastu objemu kombinovanej dopravy, takže sa tieto úspory externých nákladov ne realizujú.

Existujúce kapacity sú dostatočné a trh dokáže pokryť aj zvýšený dopyt

- (64) Podľa spoločnosti Metrans sa v prípade existujúcich terminálov v súčasnosti využíva približne iba 50 % ich skutočnej kapacity. Okrem toho celkové objemy tovaru prepravovaného na Slovensku za posledné roky neustále klesajú. Spoločnosť Metrans dokladá toto tvrdenie štatistikou nákladnej dopravy tovaru na Slovensku, ktorá uvádza 203 miliónov ton prepraveného tovaru v roku 2009, 191 miliónov ton v roku 2010 a 179 miliónov ton v roku 2011. Hospodárske predpovede, ktoré uviedlo Slovensko na podporu svojho tvrdenia, že objem dopravy narastá, sú teda nesprávne a neaktuálne. Aj keby rezervná kapacita nedokázala uspokojiť zvýšený dopyt po kombinovanej doprave, tento dopyt by sa v každom prípade dal pokryť pri pomerne nízkych nákladoch v krátkom či stredne dlhom čase, a to buď vylepšením a rozšírením existujúcich kapacít alebo vybudovaním nových kapacít súkromnými investormi. Spoločnosť Metrans uvádza, že v roku 2010 bol celkový objem všetkých existujúcich intermodálnych terminálov na Slovensku 1,9 milióna ton. Plánovaná kapacita nových verejných terminálov je 1,8 milióna ton ročne, čo predstavuje takmer 100 % existujúceho trhu.
- (65) Spoločnosť Metrans na záver tvrdí, že pri súčasnej hospodárskej a trhovej situácii (existujúce voľné kapacity, neustále klesajúce objemy prepravovaných tovarov, nestabilná dopravná politika) nie sú projekty na vytvorenie štyroch verejných terminálov realizovateľné. V dôsledku ich výstavby vzniknú ďalšie voľné kapacity, ktoré povedú jedine k narušeniu hospodárskej súťaže a vytlačia súkromných prevádzkovateľov, ktorí potrebujú fungovať na úrovni pokrývajúcej nielen ich variabilné, ale aj fixné náklady.

4.6. WIENCONT

- (66) Spoločnosť WienCont je vlastníkom a prevádzkovateľom veľkého trimodálneho terminálu vo Viedni. Spoločnosť tvrdí, že štátna pomoc na výstavbu štyroch verejných intermodálnych terminálov na Slovensku nie je potrebná na rozvoj intermodálnej dopravy na Slovensku a naruší hospodársku súťaž viac ako len v minimálnej miere. Spoločnosť WienCont tvrdí, že pomoc 135,5 miliónov EUR, ktorá má pokryť 85 %/100 % nákladov, vôbec nie je potrebná, keďže samotná spoločnosť WienCont dostáva už od roku 2006 na prevádzku a rozširovanie terminálu od mesta Viedeň prevádzkové a investičné dotácie vo výške 11,6 miliónov EUR, pričom intenzita tejto pomoci predstavuje 31 %.
- (67) Spoločnosť WienCont ďalej vyslovuje pochybnosti o raste intermodálnej dopravy, ktorý Slovensko predpovedá, a poukazuje na štatistiky, podľa ktorých dosiahol priemerný rast na Slovensku v rokoch 2010 až 2012 výšku len 13 %. Ďalej uvádza nedávnu predpoveď spoločnosti Snizek & Partner (2011), v ktorej sa predpokladá rast dopravy tovaru bez sprievodu z 300 000 IPJ v roku 2008 na 440 000 IPJ v roku 2030. Podľa tejto predpovede kapacity terminálov spoločnosti WienCont dokážu pokryť celý tento trh. Rakúske orgány napriek tomu podporujú začínajúcu výstavbu ďalšieho veľkého intermodálneho terminálu v lokalite Vienna Inzersdorf.
- (68) Spoločnosť WienCont tvrdí, že výstavba druhého terminálu v tejto oblasti, čiže v Bratislave by oslabilu pozíciu Viedne ako dôležitého centra. Spoločnosť ďalej tvrdí, že výstavba nových terminálov by viedla k prechodu z cestnej na železničnú dopravu.
- (69) V rokoch 2011 a 2012 bola kapacita terminálu spoločnosti WienCont 250 000 IPJ, pričom v roku 2012 sa tu odbavilo 72 541 IPJ a v roku 2011 71 369 IPJ, doprava zo Slovenska predstavovala v roku 2012 2 968 IPJ a v roku 2011 2 148 IPJ, kým doprava na Slovensko bola v roku 2012 nulová a v roku 2011 predstavovala 59 IPJ. Sadzby za manipuláciu za kontajner v termináli sú v prípade spoločnosti WienCont porovnateľné so sadzbami podľa tohto opatrenia na kontajner v termináli, a vyšší za využitie skladu a za manipuláciu s privesom.

5. PRIPOMIENKY SLOVENSKA K PRIPOMIENKAM ZAJINTERESOVANÝCH STRÁN

- (70) Slovensko poznamenalo, že štyri zo šiestich strán, ktoré prejavili záujem, podporili pomoc na výstavbu verejných terminálov. Ďalej sa uvádzajú odpovede Slovenska na pripomienky predložené spoločnosťami Metrans a WienCont.

5.1. REAKCIA NA PRIPOMIENKY SPOLOČNOSTI METRANS**Neutralita existujúcich terminálov**

- (71) Slovensko opätovne zdôrazňuje, že spoločnosť Metrans nie je nestranným prevádzkovateľom terminálu, keďže sama prevádzkuje dopravné služby. Poukazuje na príspevky spoločností Bohemiakombi a Kombiverkehr, ktoré uvádzajú možné riziko konfliktu záujmov so spoločnosťou Metrans, ktorá vystupuje ako prevádzkovateľ terminálu a zároveň ako prevádzkovateľ kombinovanej dopravy a dopravy z domu do domu. Slovensko tiež pripomína požiadavku vyplývajúcu z legislatívy EÚ, že prevádzkovateľ železničnej infraštruktúry by nemal konkurovať

dopravným podnikom, ktoré túto infraštruktúru využívajú. Slovensko opätovne potvrdzuje, že dokáže presadiť nestrannosť prevádzkovateľa, ktorého na prevádzku svojich verejných terminálov vyberie. Pokiaľ ide o dopravcov, ktorí využívajú terminály spoločnosti Metrans, Slovensko nevie o tom, že by niektorý z nich prevádzkoval pravidelnú trasu kombinovanej dopravy.

- (72) Čo sa týka efektivity služieb all-in-one, Slovensko upozorňuje, že ak dopravný podnik vlastní infraštruktúru, vedie to k vzniku monopolného postavenia, preto by vlastník infraštruktúry nemal zároveň túto infraštruktúru ako dopravca využívať. V tejto súvislosti Slovensko poukazuje na skutočnosť, že spoločnosť Metrans má na trhu podiel vo výške 55 – 60 %.
- (73) Slovensko upozorňuje, že na webovej stránke spoločnosti Metrans, na ktorej spoločnosť údajne propagovala prekládkové služby, sa neponúkajú služby intermodálneho terminálu pre prevádzkovateľov intermodálnej dopravy, ale len pre lodné spoločnosti a lízingové firmy.

Kontinentálna doprava

- (74) Slovensko tvrdí, že v žiadnej štatistike sa neuvádza kontinentálna doprava, na ktorú sa odvoláva spoločnosť Metrans. Slovensko nikdy nedostalo žiadne informácie, ktoré by dokazovali, že spoločnosť Metrans vlastní vybavenie potrebné na manipuláciu s kontinentálnymi IPJ. Predpokladá, že spoločnosť Metrans ráta do kontinentálnej prepravy aj námorné kontajnery, ktoré sa nakladajú mimo Európy, no prekladajú sa v jednom z vnútrozemských terminálov.
- (75) Slovensko tvrdí, že štatistika UIRR (*) vyvracia tvrdenie spoločnosti Metrans o tom, že neexistuje trh pre návěsy a výmenné nadstavby.
- (76) Slovensko tiež vysvetľuje, že plánované terminály sú navrhnuté tak, aby boli vhodné predovšetkým na kontinentálnu dopravu. Vybavenie slúžiace na prekladanie bude umožňovať manipuláciu s návěsami a výmennými nadstavbami. Priestor pod žeriavmi bude rozvrhnutý tak, aby slúžil špeciálne pre kontinentálne IPJ: budú tu priestory pre IPJ, ktoré treba prekladať pomocou kliešťového závesného rámu aj parkovacie miesta na šikmé parkovanie pre návěsy, ktoré umožnia priamu manipuláciu pomocou nákladných vozidiel. Preto na rozdiel od iných terminálov, ktoré sa zameriavajú na kontajnery, bude prekládka týchto typov IPJ možná v rámci jedného kroku. Tým sa zníži cena za prekládku kontinentálnych IPJ vo verejných termináloch.

Súlad existujúcich terminálov s dohodou AGTC

- (77) V súlade s prioritami EÚ v oblasti politiky železničnej dopravy investuje Slovensko do infraštruktúry, ktorá umožní dopravu vlakov s dĺžkou 750 m. Slovensko tiež vyslovuje názor, že predĺženie terminálu spoločnosti Metrans v Dunajskej Strede nebude možné, keďže ho z jednej strany ohraničuje cesta E575 a z druhej strany zahnuté koľaje, ktorými sa terminál spája s hlavnou železničnou sieťou.

Výstavba a prevádzka neutrálnych terminálov je možná aj bez štátnej pomoci

- (78) Podľa Slovenska hospodárske štúdie vypracované pre verejné terminály ukazujú, že výstavbu a prevádzku terminálov nie je možné financovať výhradne z príjmov z činnosti terminálov. Slovensko predpokladá, že spoločnosť Metrans financuje náklady na výstavbu terminálov z príjmov zo svojej dopravnej činnosti.
- (79) Slovensko takisto navrhlo, že bude so spoločnosťou Metrans spolupracovať pri výstavbe verejných terminálov, no spoločnosť Metrans nebola ochotná splniť podmienky, ktoré Slovensko stanovilo v súvislosti s nediskriminačným prístupom.

Naruší sa hospodárska súťaž

- (80) Slovensko pripomína, že v smernici 2012/34/EÚ sú vymedzené princípy stanovovania poplatkov za využívanie služieb terminálov a tiež zodpovednosť nezávislého železničného regulačného orgánu tieto poplatky v prípade sťažností hodnotiť a regulovať.

(*) Medzinárodná únia spoločností kombinovanej dopravy železnice-cesty: <http://www.uirr.com/en/media-centre/annual-reports/annual-reports/mediacentre/516-annual-report-2011.html>

- (81) Slovensko pripomína, že podporuje aj rozvoj kombinovanej dopravy súkromnými spoločnosťami, napríklad investovalo do zvýšenia kapacity železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda, a to kvôli zvýšeniu potrieb spoločnosti Metrans.
- (82) Slovensko upozorňuje, že spoločnosť Metrans označila svoj cenník terminálových služieb ako dôverný, čo poukazuje na skutočnosť, že tieto ceny nie sú zverejnené.

Výstavba nových verejných terminálov nebude viesť k zvýšeniu objemu kombinovanej dopravy na úkor cestnej dopravy

- (83) Ako odpoveď na toto nepodložené tvrdenie uvádza Slovensko pripomienku spoločnosti Kombiverkehr, v ktorej sa konštatuje, že kontinentálna kombinovaná doprava sa rozvinie, ak nezávislí prevádzkovatelia terminálov zabezpečia nediskriminačný prístup k službám a ak sadzba za manipuláciu nepresiahne 20 – 25 EUR za preloženú jednotku.
- (84) Slovensko ďalej tvrdí, že podľa štatistiky UIC ⁽⁵⁾ predstavuje kontinentálna kombinovaná doprava 47,14 % celkovej kombinovanej dopravy. No keďže na Slovensku ešte nedošlo v takej širokej miere k prechodu z cestnej na železničnú dopravu, je tu stále vysoký potenciál pre kontinentálnu intermodálnu dopravu, ktorú netvoria len námorné kontajnery.

Nesprevádzaná kombinovaná doprava: TEU 2011

Segment trhu KD	Kontinentálna	Námorná	Spolu
	(TEU)		
Domáca KD	3 863 110	7 065 030	10 928 140
Medzinárodná KD	4 678 050	2 510 730	7 188 780
Spolu KD	8 541 160	9 575 760	18 116 920

- (85) Slovensko tvrdí, že keďže podľa spoločnosti Metrans náklady na prekládku predstavujú 2 % celkových nákladov na dopravu a keďže podľa spoločnosti Kombiverkehr sa počiatočné náklady na novú kontinentálnu trasu spoločnosti vrátia až po roku alebo dvoch, je vysoko nepravdepodobné, že by prevádzkovatelia nových trás zaviedli nové trasy na miesta, kde už nejaká trasa existuje. Slovensko tvrdí, že kým zákazníkmi spoločnosti Metrans sú najmä lodné spoločnosti a spoločnosť Metrans prepravuje najmä námorné kontajnery, nový terminál sa bude zameriavať hlavne na prekládku tovaru z ciest na železniciu. Bude určený pre inú skupinu zákazníkov a bude ponúkať služby na iných segmentoch trhov.

Úspory externých nákladov: existujúce kapacity sú dostatočné a trh dokáže pokryť aj zvýšený dopyt

- (86) Slovensko tvrdí, že pokles prepravovaných objemov na Slovensku je pre odhad potenciálu pre rozvoj kontinentálnej dopravy irelevantný, keďže dôvodom tohto poklesu je najmä zníženie objemu vnútroštátnej dopravy. Slovensko preto uprednostňuje štatistiky (predložené medzi vyššie uvedenými dokumentmi), ktoré zobrazujú nárast objemov cestnej dopravy, keďže práve to sú relevantné objemy, na ktoré sa treba pri prechode z cestnej na železničnú dopravu zamerať.
- (87) Slovensko predpokladá, že nové terminály budú v budúcnosti predstavovať len 16 % kapacity slovenských intermodálnych terminálov.
- (88) V rámci reakcie na pripomienky spoločnosti Metrans týkajúce sa narušenia hospodárskej súťaže, nemožnosti pritiahnúť nové objemy z cestnej dopravy a pokrytia zvyšujúceho sa dopytu existujúcimi kapacitami Slovensko upozorňuje na príspevok spoločnosti Kombiverkehr, ktorá odhaduje, že potenciál kontinentálnej kombinovanej dopravy na Slovensko a zo Slovenska je veľmi veľký. Spoločnosť Kombiverkehr spomína, že týždenný objem cestnej dopravy medzi Nemeckom, Belgickom a Holandskom na jednej a Slovenskom na druhej strane dosahuje výšku asi 1 000 kamiónov. Spoločnosť Kombiverkehr zvažuje, že by presunula len časť objemu nákladu v súčasnosti prepravovaného cestnou dopravou, takže by sa tým nedotkla žiadneho z aktuálnych zdrojov obratu existujúcich terminálov.

⁽⁵⁾ Medzinárodný zväz železníc: http://www.uic.org/IMG/pdf/2012_report_on_combined_transport_in_europe.pdf

5.2. REAKCIA NA PRIPOMIENKY SPOLOČNOSTI WIENCONT

- (89) Najprv k tvrdeniu spoločnosti WienCont, že použila na rozšírenie terminálu pomoc s intenzitou len 31 %, kým Slovensko ponúka pri počiatočnej investícii pomoc vo výške 100 % – Slovensko upozorňuje, že spoločnosť WienCont je z väčšej časti vo vlastníctve verejnej správy. Navyše železničná infraštruktúra, ktorú využíva, je vlastníctvom správcu železničnej infraštruktúry a pôda, na ktorej terminál stojí, je majetkom mesta Viedeň. Stavebné náklady na nové slovenské terminály zahŕňajú náklady na odkúpenie pôdy a výstavbu železničnej infraštruktúry, ako aj náklady na výstavbu úplne nového terminálu. Slovensko pripomína, že celková investícia na výstavbu terminálu spoločnosti WienCont, vrátane koľají a pôdy, bola z viac ako 90 % financovaná z verejných zdrojov. Okrem toho je podľa Slovenska táto námietka v rozpore s cieľmi Kohézneho fondu, ktorý je určený na znižovanie rozdielov medzi členskými štátmi prostredníctvom dotácií v oblasti infraštruktúry a ochrany životného prostredia.
- (90) Ďalej k tvrdeniu spoločnosti WienCont, že pokrýva všetok dopyt v okolí Viedne a bratislavský terminál by ohrozil jej obchodnú činnosť, Slovensko poznamenáva, že len 4,6 % celkového objemu tovaru, ktorý prechádza terminálom spoločnosti WienCont pochádza zo Slovenska. Aj keby spoločnosť WienCont prišla o celý tento objem, o čom Slovensko pochybuje, neutrpeľa by škodu to takej miery, aby to bolo dôvodom na nevybudovanie moderného trimodálneho terminálu v Bratislave na Dunaji.

6. NÁSLEDNÁ VÝMENA INFORMÁCIÍ MEDZI SPOLOČNOSŤAMI METRANS A WIENCONT A SLOVENSKOM

- (91) Vďaka následnej výmene informácií medzi Komisiou na jednej strane a Slovenskom a spoločnosťami Metrans a WienCont na strane druhej sa vysvetlili niektoré nejasnosti v informáciách, ktoré tieto strany poskytli.
- (92) Hoci spoločnosť Metrans nie je schopná doložiť, do akého rozsahu poskytuje kontinentálnu kombinovanú dopravu, dokázala, že tento druh dopravy realizuje a jej súčasné objemy kontinentálnej dopravy nie sú zanedbateľné. Spoločnosť Metrans na kontinentálnu dopravu využíva kontajnery, najmä kontajnery so šírkou 45 stôp (13,7 m) a cisternové kontajnery. Spoločnosť Metrans tiež ukázala, že vlastní niektoré zariadenia vhodné na prekládku jednotiek intermodálnej dopravy, iných ako kontajnery. Slovensko predložilo Komisii hárky so štatistickými údajmi získanými od spoločnosti Metrans, podľa ktorých táto spoločnosť neprepravovala žiadne kamióny, výmenné nadstavby ani návesy.
- (93) Na vyvrátenie argumentov, ktoré predložila spoločnosť Metrans o tom, že neexistuje dopyt po kombinovanej doprave iných intermodálnych prepravných jednotiek (IPJ) ako kontajnerov, Slovensko uviedlo príklady českého terminálu s neutrálnym prístupom v Lovosiciach, ktorý začal fungovať v roku 2006 pre pravidelné trasy prepravujúce najmä kontajnery, pričom množstvo prepravovaných IPJ medzi rokmi 2007 a 2012 tu vzrástlo o 81 % a v roku 2012 už 75 % prekládok tvorili výmenné nadstavby a návesy. Ďalším príkladom, ktorý Slovensko predložilo, je terminál s neutrálnym prístupom vo Wuppertal-Langerfeld, ktorý dnes slúži takmer výhradne na prepravu výmenných nadstavieb a návesov. Dokonca aj v termináli spoločnosti WienCont, ktorý je dôležitým prekladiskom námorných kontajnerov, tvoria 21 % prekládok výmenné nadstavby.
- (94) Spoločnosť WienCont predložila prezentáciu, ktorú vypracovala spoločnosť Snizek & Partner a v ktorej sa tvrdí, že ak sa využíva 88 % kapacity terminálu, výrazne sa tým znižuje kvalita jeho prevádzky.
- (95) A nakoniec, aby sa rozptýlili možné obavy týkajúce sa rozsahu možného narušenia hospodárskej súťaže a preverili sa domnienky týkajúce sa prechodu z cestnej na železničnú dopravu, Slovensko súhlasilo, že najprv vybuduje len jeden terminál ako pilotný projekt. Slovensko preto obmedzilo východiskové oznámenie na terminál v Žiline – Tepličke. Tento terminál sa bude nachádzať viac ako 200 km od terminálov spoločnosti Metrans v Dunajskej Strede a Košiciach, ako aj od terminálu spoločnosti WienCont. Navyše Slovensko informovalo Komisiu, že existujúci terminál Intrans v Žiline bude v blízkej budúcnosti zatvorený. Preskúmanie tohto opatrenia Komisiou je uvedené nižšie.

7. POSÚDENIE POMOCI

- (96) V zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ „pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členskými štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá naruša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvyhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi“.

- (97) Kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ sú kumulatívne. Preto aby bolo možné určiť, či opatrenie predstavuje štátnu pomocou v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, je potrebné splniť všetky tieto podmienky. Konkrétne, finančná podpora by mala:
- a) byť udelená štátom alebo zo štátnych prostriedkov;
 - b) prinášať výhodu pre prijímajúce podniky;
 - c) zvýhodňovať určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru (selektívnosť);
 - d) narušovať hospodársku súťaž alebo hroziť narušením hospodárskej súťaže a ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.
- (98) Podľa judikatúry Súdneho dvora Európskej únie môže výstavba a prevádzka infraštruktúry predstavovať hospodársku činnosť⁽⁶⁾. Keďže oznámené opatrenie sa týka investičnej pomoci pre infraštruktúru využívanú na komerčné účely, výstavba a prevádzka takejto infraštruktúry sa musí považovať za hospodársku činnosť a na opatrenie sa preto vzťahuje článok 107 ods. 1 ZFEÚ.
- (99) Pokiaľ ide o oznámené opatrenie, slovenské orgány zabezpečia výstavbu terminálu a vyberú koncesionára, ktorý bude zodpovedať za jeho prevádzku. Táto počiatočná investícia bude dotovaná Kohéznym fondom (85 %) a z vlastných zdrojov štátu (15 %). Keďže prostriedky Kohézneho fondu sa prevádzajú príslušnému vnútroštátnemu orgánu, mali by byť k dispozícii slovenským orgánom a splňať kritériá štátnych zdrojov.
- (100) Výhoda: podľa predbežného prieskumu trhu, ktorý vykonali slovenské orgány, nemožno vylúčiť, že účasť na budúcom výberovom procese bude veľmi obmedzená a že výberový proces nebude splňať kritériá verejnej súťaže. Na základe toho a vzhľadom na nedostatočnú mieru konkurencie v súťaži nemožno vylúčiť poskytnutie hospodárskej výhody prevádzkovateľovi.
- (101) Selektívnosť: keďže toto opatrenie zvýhodňuje výlučne budúceho prevádzkovateľa terminálov, malo by sa považovať za opatrenie selektívneho charakteru.
- (102) Narušenie hospodárskej súťaže a účinkov na obchod v rámci EÚ: ak pomoc, ktorú členský štát poskytne, posilňuje v rámci obchodu v Únii postavenie jedného podniku voči iným konkurujúcim podnikom, treba na tieto konkurujúce podniky hľadieť ako na ovplyvnené pomocou⁽⁷⁾. Stačí, ak je príjemca pomoci v konkurencii s ostatnými podnikmi na trhoch otvorených hospodárskej súťaži⁽⁸⁾. V tomto prípade oznámené opatrenie posilní postavenie nových dopravných terminálov voči existujúcim terminálom, a preto môže potenciálne narušiť hospodársku súťaž, pokiaľ je tento trh otvorený hospodárskej súťaži. Táto pomoc môže preto narušiť hospodársku súťaž a ovplyvniť obchod v rámci Únie.
- (103) Vzhľadom na uvedené odôvodnenia Komisia usudzuje, že opatrenie predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

7.1. ZÁKONNOSŤ OPATRENIA

- (104) Slovenské orgány si splnili povinnosť v súlade s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ oznámiť pomoc pred jej realizovaním. Komisia berie na vedomie skutočnosť, že pomoc sa udelí až po schválení zo strany Komisie.

7.2. POSÚDENIE ZLUČITEĽNOSTI

- (105) Komisia predtým posudzovala pomoc pre projekty týkajúce sa infraštruktúry priamo na základe článku 93 ZFEÚ⁽⁹⁾ a po rozhodnutí Súdneho dvora Európskej únie vo veci Altmark⁽¹⁰⁾, v ktorom sa vylúčilo priame

⁽⁶⁾ Pozri okrem inéhovec C-82/01P *Aéroport de Paris*, Zb. 2002, s. I-9297 a veci T-443/08 a T-445/08 *Freistaat Sachsen a Land Sachsen-Anhalt/Komisia*, zatiaľ neuverejnené v Zbierke.

⁽⁷⁾ Pozri najmä vec 730/79 *Philip Morris/Komisia*, Zb. 1980, s. 2671, bod 11; vec C-53/00 *Ferring*, Zb. 2001, s. I-9067, bod 21 a vec C-372/97 *Taliano/Komisia*, Zb. 2004, s. I-3679, bod 44.

⁽⁸⁾ Vec T-214/95 *Het Vlaamse Gewest/Komisia*, Zb. 1998, s. II-717.

⁽⁹⁾ Pozri rozhodnutie Komisie z 31. januára 2001 vo veci N 597/2000 (Ú. v. ES C 102 z 31.3.2001, s. 8); rozhodnutie Komisie zo 14. septembra 2001 vo veci N 208/2000 (Ú. v. ES C 315 zo 4.1.2000, s. 21); rozhodnutie Komisie z 15. novembra 2000 vo veci N 755/1999 (Ú. v. ES C 71, 3.3.2001, s. 17 a 19); rozhodnutie Komisie z 11. novembra 2001 vo veci N 550/01 (Ú. v. ES C 24, 26.1.2002, s. 2).

⁽¹⁰⁾ Vec C-280/00 *Altmark Trans GmbH*, Zb. 2003, s. I-7747.

uplatňovanie článku 93 ZFEÚ, na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ v prípade intermodálnych terminálov⁽¹⁾. Po nadobudnutí účinnosti nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007⁽²⁾ sa článok 93 ZFEÚ stal priamo uplatniteľný ako právny základ na stanovenie zlučiteľnosti pomoci v prípade pozemnej dopravy, na ktorú sa nevzťahuje uvedené nariadenie, a najmä v prípade pomoci na koordináciu dopravy.

- (106) V článku 93 ZFEÚ sa stanovuje, že pomoc, ktorá spĺňa potreby koordinácie dopravy, je zlučiteľná so zmluvami. Pojem „koordinácia dopravy“ použitý v uvedenom ustanovení má význam, ktorý presahuje jednoduchú skutočnosť uľahčiť rozvoj hospodárskej činnosti. Zahŕňa zásah verejných orgánov, ktorého cieľom je usmerniť rozvoj odvetvia dopravy v spoločnom záujme. Súdny dvor EÚ rozhodol, že v tomto článku sa „uznáva, že pomoc na dopravu je zlučiteľná so Zmluvou len v presne vymedzených prípadoch, ktoré neohrozujú všeobecné záujmy Spoločenstva“⁽³⁾.
- (107) Pokrok, ktorý sa dosiahol liberalizáciou odvetvia pozemnej dopravy, v niektorých ohľadoch značne znížil potrebu koordinácie. V účinne liberalizovanom odvetví môže koordinácia v zásade vyplývať z pôsobenia trhových síl. Dokonca aj po liberalizácii odvetvia však môže dochádzať k rozličným zlyhaniam trhu. Tieto zlyhania opodstatňujú zásah verejných orgánov v tejto oblasti.
- (108) Odvetvie dopravy sa môže stretnúť s ťažkosťami pri „koordinácii“ v ekonomickom zmysle, napríklad pri prepojeniach medzi jednotlivými dopravnými sieťami. Komisia už z týchto dôvodov povolila štátnu pomoc na základe článku 93 ZFEÚ⁽⁴⁾.
- (109) Na to, aby sa určité opatrenie pomoci považovalo za pomoc „splňajúcu potreby“ koordinácie dopravy, musí byť nevyhnutné a primerané sledovanému cieľu. Okrem toho, narušenie hospodárskej súťaže, ktoré je spojené s poskytnutím pomoci, nesmie ohroziť všeobecné záujmy Únie.
- (110) Komisia preto v súlade s bežnou praxou rozhodovania považuje pomoc za zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe článku 93 ZFEÚ, ak sú splnené nasledujúce podmienky:
- a) pomoc prispieva k cieľu spoločného záujmu;
 - b) pomoc je nevyhnutná;
 - c) pomoc je primeraná;
 - d) prístup k príslušnej infraštruktúre je otvorený pre všetkých používateľov na nediskriminačnom základe;
 - e) pomoc nevedie k narušeniu hospodárskej súťaže v rozpore so spoločným záujmom.
- (111) Komisia preto posúdi, či bolo v danom prípade splnených týchto päť kritérií, aby bolo možné pomoc považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe článku 93 ZFEÚ.

7.2.1. Cieľ spoločného záujmu

- (112) Únia už nejaký čas uplatňuje politiku snahy o dosiahnutie vyváženého systému kombinovanej dopravy, pričom súčasťou tejto politiky je podpora konkurencieschopnosti kombinovanej dopravy voči používaniu ciest. Cieľom politiky kombinovanej dopravy Únie je dosiahnuť prechod z cestnej nákladnej dopravy na iné spôsoby dopravy.
- (113) Nástroje Únie, napríklad smernica 92/106/EHS⁽⁵⁾, sa zameriavajú na podporu rozvoja kombinovanej dopravy. Biela kniha o dopravnej politike⁽⁶⁾ nabáda na využívanie železničnej dopravy a iných spôsobov dopravy šetrných k životnému prostrediu, aby sa vytvorili konkurencieschopné alternatívy k cestnej nákladnej doprave.

⁽¹⁾ Pozri rozhodnutie Komisie z 11. februára 2009 vo veci N 651/2008 – Combinant – multimodálny kontajnerový terminál (EFRO) (Ú. v. EÚ C 60, 14.3.2009, s. 4).

⁽²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1).

⁽³⁾ Vec 156/77 Komisia/Belgicko Zb. 1978, s. 1881, bod 10.

⁽⁴⁾ Pozri rozhodnutie Komisie z 20. júla 2010 vo veci C 17/2010, *Firmin srl* (Ú. v. EÚ C 278, 15.10.2010, s. 28).

⁽⁵⁾ Smernica Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o vytváraní spoločných pravidiel pre niektoré druhy kombinovanej dopravy medzi členskými štátmi (Ú. v. ES L 368, 17.12.1992, s. 38).

⁽⁶⁾ Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje, KOM(2011) 144 z 28.3.2011.

- (114) Politika kombinovanej dopravy je navyše v súlade so závermi zasadnutia Európskej rady v Göteborgu v júni 2001, na ktorom sa deklarovalo, že opatrenia pomáhajúce prechodu od cestnej dopravy k spôsobom dopravy šetrnejším k životnému prostrediu sú stredobodom politiky udržateľnej dopravy.
- (115) Komisia si uvedomuje, že zlepšovanie kombinovanej dopravy na trhoch s voľným prístupom, na ktorých sa dodržiavajú pravidlá voľnej hospodárskej súťaže a ponuky a dopytu, je v prvom rade úlohou prevádzkovateľov na trhu. Na plné rozvinutie potenciálu kombinovanej dopravy však môže byť potrebné stimulovať ochotu prijať riziká súvisiace s prechodom z cestnej dopravy na iné spôsoby dopravy.
- (116) Dôraz na multimodálne možnosti navyše čoraz viac odôvodňuje aj to, že priemysel Európy zachováva alebo zvyšuje konkurencieschopnosť svojej európskej výroby do veľkej miery prostredníctvom pokročilej logistiky, optimalizácie výroby a distribúcie a vytváraním hodnoty v rámci procesu. Tieto sofistikované dodávateľské reťazce sú čoraz viac ohrozované klesajúcou spoľahlivosťou a rastúcimi nákladmi cestnej nákladnej dopravy. Logistika kombinovanej dopravy sa preto bude musieť stať prvoradým cieľom európskeho výrobného priemyslu.
- (117) Komisia na záver pripomína potrebu urýchliť investície do infraštruktúry, najmä do spôsobov dopravy šetrných k životnému prostrediu, ktoré sú súčasťou transeurópskych dopravných sietí (TEN) a vysokorýchlostných sietí informačných a komunikačných technológií ⁽¹⁷⁾.
- (118) Výstavba intermodálnych terminálov, ktoré zabezpečujú rovnaký prístup všetkým používateľom sa podporuje niekoľkými nástrojmi EÚ. Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EÚ ⁽¹⁸⁾ vyžaduje vytvorenie transeurópskej dopravnej siete, ktorá musí byť pokiaľ možno interoperabilná v rámci rôznych spôsobov dopravy a musí podporovať intermodalitu medzi rôznymi spôsobmi dopravy. Projekt spoločného záujmu má podľa tohto rozhodnutia prispievať k udržateľnému rozvoju dopravy zvyšovaním bezpečnosti a znižovaním poškodenia životného prostredia spôsobeného dopravou, a to najmä podporou prechodu na železničnú dopravu, kombinovanú dopravu, vnútrozemské vodné cesty a námornú dopravu. Článok 10 smernice 91/440/EHS ⁽¹⁹⁾ vyžaduje, aby členské štáty zabezpečili prístup železničných podnikov z iných členských štátov k infraštruktúre za rovnakých podmienok na účely prevádzkovania služieb medzinárodnej kombinovanej nákladnej dopravy. Komisia navyše vo svojom návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete ⁽²⁰⁾ navrhla, aby prevádzkovatelia terminálov nákladnej dopravy zabezpečili, aby každý terminál nákladnej dopravy bol otvorený pre všetkých prevádzkovateľov a aby sa tento prístup poskytoval nediskriminačným spôsobom a uplatňovali sa transparentné poplatky.
- (119) Výstavba intermodálneho terminálu, ktorý zabezpečuje rovnaký prístup všetkým používateľom, tak smeruje k dosiahnutiu cieľa spoločného záujmu, pretože prispieva k zlepšeniu kombinovanej dopravy, k podpore prechodu z cestnej dopravy na železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu, a tým k zníženiu dopravného preťaženia, nehodovosti, emisií, hluku a negatívneho vplyvu cestnej dopravy na klímu. V žiadnej z pripomienok predložených ako reakcia na rozhodnutie o začatí postupu sa nespochybňuje, že cieľ opatrenia, ktorým je podpora prechodu z cestnej na železničnú a na vnútrozemskú vodnú dopravu, je cieľom spoločného záujmu.
- (120) Pokiaľ ide o navrhovanú výstavbu a prevádzku terminálu v Žiline – Tepličke, budú podľa údajov, ktoré poskytli slovenské orgány, výnosy z hľadiska úspor externých nákladov viac než 15-krát vyššie ako náklady na výstavbu plánovanej infraštruktúry. Väčšina celkových očakávaných výnosov vo výške 399 miliónov EUR sa navyše dosiahne v rámci EÚ mimo Slovenska, keďže väčšia časť prepravy medzi Slovenskom a zvyškom EÚ zvyčajne prebieha v zahraničí.

(v EUR)

Úspory zo zaťaženia životného prostredia v priebehu 30 rokov pre terminál v Žiline

Úspory na zápachoch	107 117 951
Úspory na nehodách	32 175 502
Úspory na emisiách	223 748 276

⁽¹⁷⁾ Oznámenie „Plán hospodárskej obnovy Európy“, COM(2008) 800 final, 26.11.2008.⁽¹⁸⁾ Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EÚ zo 7. júla 2010 o základných usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (Ú. v. EÚ L 204, 5.8.2010, s. 1).⁽¹⁹⁾ Smernica Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva (Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25).⁽²⁰⁾ COM(2011) 650 final (Ú. v. EÚ C 37, 10.2.2012, s. 16).

(v EUR)

Úspory zo zaťaženia životného prostredia v priebehu 30 rokov pre terminál v Žiline	
Úspory na hluku	7 338 003
Úspory na klíme	16 390 770
Celkové úspory	386 770 502

Zdroj: analýza nákladov a výnosov terminálu v Žiline predložená slovenskými orgánmi.

- (121) Komisia sa teda domnieva, že výstavba verejného intermodálneho terminálu v Žiline – Tepličke môže smerovať k dosiahnutiu cieľa spoločného záujmu, pretože prispieva k zlepšeniu kombinovanej dopravy, k podpore prechodu z cestnej dopravy na železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu, a tým k zníženiu dopravného preťaženia, nehodovosti, emisií, hluku a negatívneho vplyvu cestnej dopravy na klímu.

7.2.2. Nevyhnutnosť a proporcionálnosť pomoci

- (122) V minulosti ⁽²¹⁾Komisia schválila investičnú pomoc na intermodálne terminály s intenzitou pomoci 50 %. Nedávno, keď členské štáty preukázali hospodársku potrebu vyššej intenzity pomoci, bola Komisia ochotná tieto vyššie intenzity pomoci v riadne odôvodnených prípadoch schváliť ⁽²²⁾.
- (123) V tomto prípade slovenské orgány oznámili opatrenie, v ktorom sa predpokladá intenzita pomoci najmenej 85 % v prospech budúceho koncesionára. Tento projekt je v kontraste so súkromnými terminálmi spoločnosti Metrans, ktoré spoločnosť vybudovala bez štátnej pomoci zo strany Slovenska, a s neďalekým terminálom spoločnosti WienCont (vo vlastníctve mesta Viedeň), ktorý od roku 2006 dostal pomoc s priemernou výškou 31 % na nákup dodatočného vybavenia. V druhom prípade však nešlo o počiatočnú investíciu do nového terminálu vybudovaného od základov, ako je to v prípade terminálu v Žiline – Tepličke. Spoločnosť WienCont navyše využíva koľaje správcu infraštruktúry a pozemky mesta Viedeň a za prenájom platí sumu, ktorá sa nemusí rovnať nákladom potrebným na odkúpenie tohto vybavenia.
- (124) V každom prípade, keďže intenzita pomoci pre Slovensko je v tomto prípade vyššia ako 50 %, Komisia musí zvážiť, či je možné túto vysokú intenzitu pomoci výnimočne považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom.
- (125) Pokiaľ ide o nevyhnutnosť pomoci, v analýze nákladov a výnosov, ktorú predložili slovenské orgány, sa v prípade plánovaného dopravného terminálu v Žiline – Tepličke bez verejnej podpory predpokladá negatívna miera vnútornej návratnosti. Pri zohľadnení celkovej počiatočnej investície vrátane nákladov na odkúpenie pôdy, pri diskontnej sadzbe 5 % zodpovedá schodok financovania projektu počiatočnej investícií 25,04 miliónov EUR. Diskontná sadzba 5 % je porovnateľná s návratnosťou dlhodobého verejného dlhu na Slovensku ⁽²³⁾.
- (126) V nasledujúcej tabuľke sú zhrnuté investičné náklady, prevádzkové náklady, očakávaná návratnosť investície a výška pomoci plánované pre výstavbu terminálu v Žiline a vypočítané v rámci analýzy nákladov a výnosov predloženej slovenskými orgánmi.

⁽²¹⁾ Pozri rozhodnutie Komisie z 31. januára 2001 vo veci N 597/2000, Holandsko – *Subsidieregeling voor bijzondere bedrijfsaansluitingen op vaarwegen*, rozhodnutie Komisie zo 14. septembra 2001 vo veci N 208/2000, Holandsko – *SOIT*, rozhodnutie Komisie z 15. novembra 2000 vo veci N 755/1999, Taliansko – *Bolzano* a rozhodnutie Komisie z 20. decembra 2010 vo veci N 490/2010, Belgicko – *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⁾ Pozri rozhodnutie Komisie z 20. decembra 2011 vo veci SA.33434, Francúzsko – *Aide au financement d'un chantier multimodal sur le Grand port maritime du Havre*, rozhodnutie Komisie z 23. novembra 2011 vo veci SA.33486, Nemecko – *Förderprogramm Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr* (zatiaľ neverejnené) a rozhodnutie Komisie zo 17. októbra 2012 vo veci SA.34501, Nemecko – *Rozšírenie riečneho prístavu Königs Wusterhausen/Wildau*.

⁽²³⁾ V septembri 2012 bol úrok z dlhodobého verejného dlhu na Slovensku 4,2 %, pozri údaje ECB, <http://www.ecb.int/stats/money/long/html/index.en.html>

							v miliónoch EUR	
Terminál	Investičné náklady	Prevádzkové náklady	Celkové náklady	Príjmy	Štátna pomoc	Očakávaný zisk	NPV po štátnej pomoci (5%)	
Žilina	25,04	24,81	49,85	24,81	25,04	0	0,00	

Zdroj: slovenské orgány, analýza nákladov a výnosov.

- (127) Keďže počiatočná investícia sa obmedzuje na schodok financovania projektu, Komisia dospela k názoru, že táto pomoc je potrebná na zabezpečenie výstavby terminálu intermodálnej dopravy a rozvoj kombinovanej dopravy na Slovensku. Komisia sa takisto domnieva, že táto pomoc bude obmedzená na minimálnu potrebnú mieru, keďže je väčšia ako schodok financovania, a preto je primeraná na dosiahnutie cieľa spoločného záujmu zabezpečiť prechod z cestnej na železničnú dopravu.

7.2.3. Prístup k príslušnej infraštruktúre je otvorený pre všetkých používateľov na nediskriminačnom základe

- (128) Účelom opatrenia je vybudovať verejne prístupné terminály intermodálnej dopravy zamerané na kontinentálnu kombinovanú dopravu, predovšetkým návesov a výmenných nadstavieb, s cieľom podporiť prechod z cestnej na železničnú dopravu. Na dosiahnutie tohto cieľa terminály budú:

- prevádzkované spoločnosťami nezávislými od všetkých spoločností využívajúcich terminál;
- umožňovať otvorený prístup;
- mať nediskriminačné a transparentné podmienky.

- (129) S cieľom zabezpečiť nediskriminačný prístup k terminálom a zabrániť konfliktu záujmov medzi vybraným prevádzkovateľom terminálu a dopravnými podnikmi, prevádzkovateľ terminálov bude nezávislý od dopravných podnikov.

- (130) Slovenská republika navyše zostane vlastníkom terminálov a do každej koncesnej zmluvy zahrnie podmienku pre prevádzkovateľa terminálov zaručiť otvorený prístup pre všetkých používateľov vrátane všetkých dopravcov a prevádzkovateľov terminálov intermodálnej dopravy na nediskriminačnom základe. V prípade, že prevádzkovateľ nesplní túto podmienku koncesnej zmluvy, štát bude mať právomoc koncesiu odobrať a znova na ňu vyhlásiť verejnú súťaž.

- (131) Prístup k príslušnej infraštruktúre bude preto otvorený pre všetkých používateľov na nediskriminačnom základe.

7.2.4. Pomoc nevedie k narušeniu hospodárskej súťaže v rozpore so spoločným záujmom

- (132) Pôvodné oznámené opatrenie by ovplyvnilo služby intermodálnych terminálov v Slovenskej republike, ktoré priťahujú aj cezhraničný dopyt z Rakúska, Českej republiky, Maďarska a v menšej miere aj z Poľska. Aby sa predišlo riziku narušenia hospodárskej súťaže uvedenému v rozhodnutí o začatí postupu a aby potvrdili svoj predpoklad o vplyve terminálu na presun prepravy tovaru z ciest na železnice, slovenské orgány sa zaviazali obmedziť projekt len na výstavbu len jedného pilotného terminálu v Žiline – Tepličke. Tento terminál sa bude nachádzať viac ako 200 km od súčasných terminálov spoločností Metrans a WienCont. Jeho záchytné oblasti sa preto nebudú prekrývať s oblasťami spoločností Metrans a WienCont. Tým sa obmedzí vplyv opatrenia na hospodársku súťaž⁽²⁴⁾.

⁽²⁴⁾ V rozhodnutí Komisie z 9. novembra 2011 vo veci SA.32632 (2011/N) ETGE (Ú. v. EÚ C 82, 21.3.2012, s. 2), v bode 15 Komisia odkazuje na polomer atrakčného obvodu s dĺžkou 35 km v oblasti s vysokou hustotou terminálov (belgicko-holandské hranice). Slovenské orgány rátajú so záchytnou oblasťou s veľkosťou 100 km. V okolí Prahy naraz funguje 7 terminálov s polomerom atrakčného obvodu 70 km: 2 veľké terminály v Prahe, 2 v Mělníku (40 km) a 3 v Lovosiciach (70 km).

- (133) Podľa slovenských orgánov sa však v Žiline nachádza provizórny terminál patriaci spoločnosti Intrans. Na rozdiel od plánovaného terminálu je však tento terminál malý a situovaný v centre mesta. V tomto termináli je navyše z nakladacej rampy dostupná len jedna koľaj s dĺžkou 400 m, pričom jej ďalšie predĺženie nie je možné. Terminál je zameraný na námorné kontajnery a nedisponuje žiadnymi portálovými žeriavmi ani vybavením na prekládky výmenných nadstavieb a návesov. Z dôvodu urbanistického rozvoja sa existujúci žilinský terminál v každom prípade v dohľadnej budúcnosti zatvorí.
- (134) Slovenské orgány potvrdili, že manipulačné poplatky vo verejných termináloch budú zodpovedať manipulačným poplatkom v termináloch intermodálnej dopravy existujúcich na trhu. Podľa prieskumu vykonanom slovenskými orgánmi sa výška poplatkov účtovaných terminálmi v EÚ za manipuláciu na jednotku pohybuje medzi 16,30 EUR a 56 EUR, pričom priemerná sadzba je 30 EUR. Analýza nákladov a výnosov predložená slovenskými orgánmi bola vypracovaná pri predpoklade, že budúce manipulačné poplatky za jednotku pre všetky štyri verejné terminály budú 28 – 29 EUR. Poplatky vo verejných termináloch v Žiline – Tepličke sa preto stanovia tak, aby bola zachovaná konkurencieschopnosť železničnej dopravy v porovnaní so sektorom cestnej dopravy. Zvýšenie poplatkov by znamenalo, že prevádzkovateľ verejných terminálov by nebol schopný prilákať dostatok nákladu z odvetvia cestnej dopravy na pokrytie prevádzkových nákladov.
- (135) Komisia preto dospela k názoru, že daná vzdialenosť nenaruší hospodársku súťaž v takom rozsahu, aby to bolo v rozpore so spoločným záujmom.

8. ZÁVER

- (136) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospela k záveru, že všetky podmienky boli splnené a že investičná pomoc vo výške 25,04 milióna EUR pre terminál v Žiline – Tepličke je zlučiteľná s vnútorným trhom.
- (137) Vzhľadom na pôvodný zámer Slovenska vybudovať štyri verejné intermodálne terminály Komisia požaduje, aby terminál vybudovaný na základe aktuálne oznámeného pilotného projektu bol monitorovaný. Toto monitorovanie umožní Komisii prijať pevnejšie rozhodnutie o nevyhnutnosti pomoci a jej účinku na hospodársku súťaž v prípade, že Slovensko v budúcnosti rozhodne notifikovať pomoc v súvislosti s ostatnými tromi plánovanými terminálmi,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Štátna pomoc, ktorú Slovenská republika plánuje zrealizovať v rámci výstavby terminálu v Žiline – Tepličke formou počiatočnej investičnej pomoci vo výške 25,04 milióna EUR je zlučiteľná s vnútorným trhom v zmysle článku 93 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Na základe toho je realizácia tejto pomoci vo výške 25,04 milióna EUR schválená.

Článok 2

Slovenská republika dodá o tri roky tieto informácie:

- celkový objem intermodálnej dopravy, objem kontinentálnej dopravy a objem kontinentálnej dopravy využívajúcej iné prostriedky ako kontajnery ISO na Slovensku a v termináli v Žiline – Tepličke;
- ceny účtované v termináli v Žiline – Tepličke;
- či klienti nových terminálov predtým využívali existujúce terminály a ak áno, prieskum, čo ich viedlo k zmene terminálu.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Slovenskej republike.

V Bruseli 17. júla 2013

Za Komisiu
Joaquín ALMUNIA
podpredseda
