

POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

KOMISJA EUROPEJSKA

POMOC PAŃSTWA – SŁOWACJA

Pomoc państwa SA.34369 (13/C) (ex 12/N) – Budowa i eksploatacja publicznych intermodalnych terminali transportowych

Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2013/C 45/04)

Pismem z dnia 23 stycznia 2013 r., zamieszczonym w autentycznej wersji językowej na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Słowację o swojej decyzji w sprawie wszczęcia postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej dotyczącego wyżej wspomnianego środka pomocy.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi w terminie trzech tygodni od daty publikacji niniejszego streszczenia i następującego po nim pisma na adres:

European Commission
Directorate-General for Competition
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Faks +32 22961242
E-mail: stateaidgreffe@ec.europa.eu

Otrzymane uwagi zostaną przekazane Słowacji. Zainteresowane strony zgłaszające uwagi mogą wystąpić z odpowiednio uzasadnionym pisemnym wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

PROCEDURA

Pismem przesłanym pocztą elektroniczną w dniu 6 kwietnia 2011 r. Komisja otrzymała skargę od przedsiębiorstwa METRANS/Danubia/, a.s. (zwanego dalej „Metrans”) dotyczącą domniemanej pomocy państwa udzielonej na budowę publicznych intermodalnych terminali transferowych (zwaną dalej „skargą”). Po konsultacjach z władzami słowackimi okazało się, że domniemana pomoc państwa nie została jeszcze przyznana. Dlatego Komisja zamknęła sprawę dotyczącą wspomnianej skargi i poinformowała o tym Metrans. Listem elektronicznym z dnia 12 lipca 2012 r. Metrans przekazał Komisji list poparcia od przedsiębiorstwa Green Integrated Logistics (Słowacja) s.r.o.

W dniu 17 lipca 2012 r. Słowacja drogą elektroniczną zgłosiła środek zgodnie z art. 108 ust. 3 TFUE. Częścią zgłoszenia były listy poparcia od przedsiębiorstw DHL Express (Słowacja), s.r.o., GEFCO SLOVAKIA, s.r.o., Bohemiakombi, s.r.o. i Kombiverkehr.

OPIS ŚRODKA, W ODNIESIENIU DO KTÓREGO KOMISJA WSZCZYNA POSTĘPOWANIE

Słowacja zamierza sfinansować budowę czterech publicznych neutralnych dla transporterów intermodalnych terminali transferowych, które będą zgodne z Umową europejską o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących. Planowana budowa dotyczy trójmodalnego terminalu Bratysława–Pálenisko, terminalu Leopoldov–Hlohovec, Žilina–Teplička i Košice–Bočiar.

Celem środka jest rozwinięcie kontynentalnego transportu kombinowanego na Słowacji oraz umożliwienie przesunięcia większej ilości towarów z transportu drogowego do transportu kolejowego. Powinno to przynieść oszczędności zewnętrznych kosztów transportu drogowego w związku z obniżeniem natężenia ruchu, liczby wypadków, emisji spalin, emisji hałasu i obciążenia klimatu w łącznej wysokości 1,79 mld EUR.

Koszty inwestycji początkowej w wysokości 135,51 mln EUR zostaną sfinansowane z Funduszu Spójności (85 %) i z zasobów własnych państwa (15 %). Operator terminali będzie jednak zobowiązany do wnoszenia opłat koncesyjnych równych co najmniej 15 % kosztów inwestycji przez okres piętnastu lat.

OCENA ŚRODKA POMOCY

[...] (*) nie można wykluczyć, że uczestnictwo w przyszłym procesie selekcji będzie bardzo ograniczone i że proces selekcji nie będzie spełniał kryteriów procedury przetargowej. W rezultacie oraz z uwagi na fakt niewystarczającego stopnia konkurencji w przetargu, nie można wykluczyć, że odnośny operator uzyska korzyść ekonomiczną. Ponieważ środek przynosi korzyści wyłącznie przyszłemu operatorowi terminali, należy uznać go za środek o charakterze selektywnym. Wzmocni on pozycję nowych terminali transferowych, które będą konkurować z istniejącymi terminalami na Słowacji i za granicą, a zatem ma potencjalnie zakłócający wpływ na konkurencję i handel w Unii. W związku z powyższym Komisja przyjmuje wstępne stanowisko, że środek obejmuje pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

Ponieważ celem środka jest koordynacja transportu a beneficjent nie będzie przedsiębiorstwem transportowym, zgodność środka należy ocenić na podstawie art. 93 TFUE.

Komisja stwierdza, że budowa terminali intermodalnych gwarantujących równy dostęp wszystkim użytkownikom mogłaby służyć realizacji celu leżącego we wspólnym interesie, gdyż przyczyniłaby się ona do rozwoju transportu multimodalnego, sprzyjałaby przesunięciu modalnemu z transportu drogowego do transportu kolejowego i transportu wodnego śródlądowego, co ograniczyłoby natężenie ruchu, liczbę wypadków, emisję spalin, emisję hałasu i obciążenie klimatu wynikające z transportu drogowego.

Analiza korzyści i kosztów wykazuje, że jedynie poprzez sfinansowanie 100 % kosztów inwestycji z zasobów państwa stopa zwrotu z inwestycji w przedmiotowe terminale jest porównywalna ze stopą zwrotu z długoterminowego długu publicznego na Słowacji. Finansowanie takie mogłoby zatem stanowić zachętę do budowy i eksploatacji publicznych terminali intermodalnych i mogłoby być konieczne do tego celu.

Jednakże ponieważ Metrans argumentuje, że budowa terminali sama w sobie nie stworzy popytu, a zatem wielkości transportu i że w przypadku braku przedmiotowego środka inwestorzy prywatni stworzą nowe zdolności produkcyjne, które pokryją rosnący popyt z większą dokładnością niż przedmiotowy środek, Komisja ma na obecnym etapie wątpliwości, czy budowa intermodalnych terminali transportowych jest konieczna w celu rozwoju transportu intermodalnego na Słowacji.

Oczekiwane korzyści pod względem oszczędności kosztów zewnętrznych są znacznie wyższe niż publiczne finansowanie

środka, beneficjent pomocy zostanie wybrany w procedurze przetargu publicznego, a opłaty za korzystanie z terminali publicznych zostaną ustalone w taki sposób, aby utrzymać konkurencyjność transportu kolejowego w porównaniu z sektorem transportu drogowego. Uwzględniając powyższe rozważania, Komisja stwierdza, że jeśli możliwe będzie potwierdzenie konieczności środka, władze słowackie wykazały, że pomoc jest proporcjonalna do jej zamierzonego celu.

Aby zapewnić niedyskryminujący dostęp do terminali i zapobiec konfliktowi interesów między wybranym operatorem terminali i przedsiębiorstwami transportowymi, operator terminali nie może być przedsiębiorstwem transportowym, a zatem nie będzie on konkurować z przedsiębiorstwami transportowymi i operatorami transportu intermodalnego, którzy będą korzystać z przedmiotowych terminali. Komisja stwierdza zatem, że dostęp do przedmiotowej infrastruktury będzie otwarty dla wszystkich użytkowników w sposób niedyskryminujący.

Według władz słowackich istniejące terminale obsługują prawie wyłącznie kontenery morskie przywożone z portów morskich i wywożone do portów morskich. Nie są one wyposażone w sprzęt umożliwiający obsługę jednostek intermodalnych służących kontynentalnemu transportowi kombinowanemu. Ponadto obecni operatorzy terminali intermodalnych są równocześnie operatorami transportu intermodalnego, a część z nich, tak jak skarżące przedsiębiorstwo Metrans, również przedsiębiorstwami transportowymi. Obecne terminale nie są wykorzystywane przez niezależnych operatorów transportu intermodalnego (z wyjątkiem terminalu Sládkovičovo). Władze słowackie argumentują zatem, że przedmiotowy środek jest w przeważającej mierze skierowany do innego segmentu rynku niż ten obsługiwany przez istniejące terminale i jego celem jest zaspokojenie szybko rosnącego popytu.

Z drugiej strony Metrans argumentuje, że w swoich prognozach wzrostu władze słowackie nie uwzględniają obecnego kryzysu i faktu, że nie występuje żaden nowy znaczący wzrost produkcji przemysłowej, który wymagałby zwiększenia transportu towarowego. Ponadto według Metransu przedmiotowy środek nie tworzy nowego popytu ani nie przyciąga dalszych ładunków z transportu drogowego do transportu kolejowego, lecz w przeważającej mierze przyciągnie istniejący towarowy transport intermodalny z istniejącego terminalu poprzez wykorzystanie agresywnej polityki cenowej dzięki dotowanej infrastrukturze. Dlatego według Metransu środek zmusi niektórych istniejących operatorów prywatnych do opuszczenia rynku oraz zniechęci potencjalnych inwestorów prywatnych do zwiększenia swoich zdolności produkcyjnych.

W związku z powyższym Komisja ma wątpliwości, czy zakłócenie konkurencji wynikające z przedmiotowego środka nie jest sprzeczne ze wspólnym interesem.

Komisja zachęca strony trzecie do przekazywania informacji na temat kwestii poruszonych na końcu pełnego tekstu poniższego pisma.

(*) Informacja poufna.

TEKST PISMA

„Európska komisia si Slovenskú republiku dovoľuje informovať o tom, že po preskúmaní informácií o predtým uvedenej pomoci, ktoré predložili orgány Slovenskej republiky, rozhodla o začatí postupu stanoveného v článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

1. POSTUP

- (1) Elektronickou poštou zo 6. apríla 2011 dostala Komisia sťažnosť od spoločnosti METRANS /Danubia/, a.s. (ďalej len „Metrans“) v súvislosti s údajnou štátnou pomocou poskytnutou na výstavbu verejných terminálov intermodálnej dopravy (ďalej len „sťažnosť“). Elektronickou poštou z 9. júna 2011 dostala Komisia od spoločnosti Metrans ďalšie informácie. Táto sťažnosť bola zaregistrovaná ako vec SA.32828.
- (2) Listom zo 6. októbra 2011 Komisia predložila túto sťažnosť Slovensku spolu so žiadosťou o informácie, na ktorú Slovensko odpovedalo listom zo 6. decembra 2011, v ktorom sa píše, že predmetné opatrenie sa stále nachádza v prípravnej fáze 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 opatrenie nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“) a následne vec SA.32828 uzatvorila.
- (3) Dňa 16. februára 2012 Slovensko elektronicky predbežne oznámilo opatrenie predpokladajúce výstavbu a prevádzku verejných terminálov intermodálnej dopravy. Elektronickou poštou z 5. júna, 12. júna, 12. júla a 16. júla 2012 Slovensko poskytlo ďalšie informácie týkajúce sa tohto opatrenia vrátane podporných listov od podnikov pôsobiacich v oblasti dopravy a logistiky DHL a GEFCO.
- (4) Elektronickou poštou z 12. júla 2012 predložila spoločnosť Metrans Komisii podporný list od spoločnosti Green Integrated Logistics (Slovakia), s.r.o. (ďalej len „GIL“), ktorá prevádzkuje dopravný terminál v Sládkovičove. Komisia predložila 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 elektronicky oznámilo toto opatrenie v súlade s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ. Súčasťou uvedeného oznámenia boli podporné listy od spoločností DHL Express (Slovakia), s.r.o., GEFCO SLOVAKIA, s.r.o., Bohemiakombi, s.r.o. a Kombiverkehr. Elektronickou poštou z 3. septembra, 18., 22., 24., 26. a 29. októbra, 6., 9., 13. a 14. novembra 2012 a 6. decembra 2012 Slovensko predložilo ďalšie informácie.

2. OPIS OPATRENIA

2.1. Terminály intermodálnej dopravy

- (6) V tomto opatrení sa predpokladá vybudovanie a prevádzka siete verejných terminálov intermodálnej dopravy vhodných na kontinentálnu multimodálnu prepravu tovaru.
- (7) Konkrétnejšie, zámerom Slovenska je financovať výstavbu štyroch verejne dostupných terminálov intermodálnej

dopravy, ktoré budú vyhovovať pravidlám Európskej dohody o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a príslušných objektoch (ďalej len „AGTC“) ⁽¹⁾ a Medzinárodného združenia železníc (UIC). Plánuje sa výstavba týchto terminálov:

- trimodálny terminál Bratislava – Pálenisko,
 - Leopoldov – Hlohovec,
 - Žilina – Teplička,
 - Košice – Bočiar.
- (8) Slovensko o počte a umiestení terminálov rozhodlo na základe štúdie trhu, ktorú si v roku 2007 nechalo vypracovať od belgickej poradenskej firmy *Intraco Consulting* zaoberajúcej sa intermodálnou dopravou a koordináciou logistiky. Počet a umiestnenie terminálov sa určili na základe týchto faktorov:
 - terminály by mali obsluhovať čo najväčšie možné územie Slovenska,
 - potenciál plne využiť kapacitu terminálov,
 - poloha na hlavných železničných trasách, ktoré zodpovedajú paneurópskym dopravným koridorom v rámci transeurópskej dopravnej siete (TEN-T), a poloha na železničných trasách, ktoré sú súčasťou dohody AGTC,
 - prepojenie plánovaných priemyselných parkov na Slovensku.
 - (9) Užitočná dĺžka každého terminálu bude 750 m koľajníc pod dvomi portálovými žeriavmi vybavenými kliešťovými závesmi, ktoré dokážu manipulovať s vymeniteľnými nadstavbami a návesmi určenými na kontinentálnu dopravu a intermodálnymi (ISO) kontajnermi určenými na námornú dopravu. Bude tam aj koľaj na nakladanie autovlakov (Ro-La). Terminál Bratislava – Pálenisko bude trimodálny, pretože bude zahŕňať aj dopravu po vnútrozemských vodných cestách na Dunaji. Každý nový terminál bude mať ročnú kapacitu 450 000 brutto ton, takže v prípade štyroch terminálov sa ako výsledok tohto opatrenia vytvorí ročná kapacita v celkovej výške 1,8 milióna brutto ton. Výstavba terminálov sa má dokončiť v priebehu roka 2015.
 - (10) Štyri terminály zostanú vo vlastníctve štátu. Národný správca železničnej infraštruktúry Železnice Slovenskej republiky (ďalej len „ŽSR“) bude uplatňovať vlastnícke práva v mene štátu. Úlohou ŽSR bude najmä vyberať koncesionárske poplatky od prevádzkovateľa terminálov.
 - (11) Prevádzka terminálov bude zabezpečená formou zmluvy na dobu tridsiatich rokov so subjektom vybraným na základe nediskriminačnej a transparentnej verejnej súťaže. Aby sa zabezpečil nediskriminačný prístup k terminálom a aby sa zabránilo konfliktu záujmov medzi vybraným prevádzkovateľom terminálu a dopravnými podnikmi, prevádzkovateľom terminálov nemôže byť dopravný

⁽¹⁾ Organizácia Spojených národov, Zbierka zmlúv, zv. 1746, s. 3, C.N.345.1997, v znení zmien a doplnení.

podnik využívajúci terminály, ktorý teda nebude konkurovať dopravným podnikom a prevádzkovateľom intermodálnej dopravy, ktorí budú tieto terminály využívať. Ak vybraný prevádzkovateľ nesplní podmienky dohodnuté na základe koncesionárskej zmluvy, štát môže koncesiu odobrať a znova vyhlásiť verejnú súťaž.

- (12) Verejný prístup k intermodálnym terminálom bude zaručený vložением ustanovenia do koncesionárskej zmluvy uzatvorenej s vybraným prevádzkovateľom terminálov v tom zmysle, že služby sa budú ponúkať na nediskriminačnom základe a za ceny na otvorenom trhu. Aj samotné rozhodnutie o poskytnutí grantu bude obsahovať doložku zaisťujúcu nediskriminačný verejný prístup k infraštruktúre.

2.2. Právny základ opatrenia

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

2.3. Rozpočet

- (14) Slovensko predpokladá prvotnú investíciu vo výške 135,51 milióna EUR do terminálov, ktoré vybuduje a bude vlastníť štát. Touto sumou, ktorá sa bude financovať z Kohézneho fondu (85 %) a z vlastných zdrojov štátu (15 %), sa uhradí 100 % prvotných investičných nákladov. Prevádzkovateľ terminálov však bude povinný platiť koncesionárske poplatky vo výške aspoň 15 % investičných nákladov počas obdobia pätnástich rokov.

2.4. Príjemca opatrenia

- (15) Príjemcom tohto opatrenia je prevádzkovateľ terminálov, keďže bude využívať infraštruktúru, za ktorú bude platiť koncesionárske poplatky, ktoré pokryjú len malú časť celkových nákladov na vybudovanie terminálov.
- (16) ŽSR sa nepovažuje za príjemcu opatrenia, keďže bude len uplatňovať vlastnícke práva v mene štátu. O koncesionárske 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

- (17) Financovanie opatrenia nemožno kumulovať s inými druhmi pomoci v súvislosti s tými istými oprávnenými nákladmi.
- (18) Pomoc sa udeľuje po schválení Komisiou.

2.6. Sťažnosť

- (19) Keď spoločnosť Metrans prvýkrát predložila svoju sťažnosť Komisii, opatrenie ešte nebolo oznámené Slovenskom a žiadne finančné prostriedky neboli vyplatené. Komisia teda uzatvorila administratívny spis zaoberajúci sa sťažnosťou. Keďže slovenské orgány už opatrenie oznámili, Komisia teraz v rámci posúdenia opatrenia preskúma argumenty predložené sťažovateľom.

- (20) Spoločnosť Metrans, ktorá je sťažovateľom, zo 100 % vlastní česká spoločnosť Metrans a.s., ktorú kontroluje (vlastníctvo 51,50 %) nemecká spoločnosť HHLA, Intermodal GmbH, dcérska spoločnosť spoločnosti Hamburger Hafen und Logistik AG (ďalej len „HHLA“). HHLA je dcérskou spoločnosťou spoločnosti HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement GmbH, ktorú zo 100 % vlastní mesto Hamburg (Freie und Hansestadt Hamburg).

- (21) Spoločnosť Metrans tvrdí, že opatrenie by sa malo považovať za nezlučiteľné s vnútorným trhom z týchto dôvodov:

- opatrením sa výrazne naruší hospodárska súťaž na trhu;
- opatrením sa vytvorí nadmerná vertikálna koncentrácia v prospech ŽSR⁽¹⁾;
- opatrenie nespĺňa podmienky usmernení o regionálnej pomoci alebo nariadenia o všeobecnej skupinovej výnimke⁽²⁾;
- opatrenie nemá pozitívny vplyv na zamestnanosť;
- opatrením sa zvýši nadmerná kapacitu trhu;
- terminály neprilákajú žiadne nové objemy, v krátkodobom a strednodobom horizonte budú schopné prilákať len existujúcich zákazníkov v intermodálnej doprave z existujúcich terminálov znížením cien manipulácie a vytlačia súčasných účastníkov na trhu;
- opatrenie spôsobí vytlačenie súkromných investícií, pretože trh so službami intermodálnych terminálov sa vyznačuje vysokými počiatočnými investičnými nákladmi spojenými s obstaraním a výstavbou terminálu. Tieto investície potom nemožno prerozdeliť (utopené náklady). Investičné rozhodnutia sú preto veľmi citlivé na vládne politiky vrátane štátnej pomoci poskytnutej konkurenčným terminálom;
- predpokladaný objem, ktorý odhadujú slovenské orgány, neberie do úvahy účinky hospodárskej krízy;
- nedôjde k výraznému nárastu objemu priemyselnej výroby;
- štátna pomoc nie je potrebná, pretože súkromní investori budú investovať najprímernejšie;
- opatrenie neposkytuje stimulačný účinok a nie je primerané svojmu cieľu;
 - najmä nie je isté, že by sa investície do intermodálneho terminálu neuskutočnili bez štátnej pomoci takým spôsobom, aby sa uspokojil dopyt po intermodálnej doprave;
 - nie je isté, že veľkosť činnosti, rozsah činnosti alebo suma vynaložená príjemcom na projekt sa zvýši alebo že projekt by sa bez pomoci neuskutočnil;

⁽¹⁾ Toto tvrdenie už nie je relevantné, pretože Slovensko súhlasilo, že si terminály ponechá vo svojom vlastníctve a zorganizuje otvorenú a transparentnú verejnú súťaž na prevádzku terminálov.

⁽²⁾ Tieto nástroje sa za súčasných okolností neuplatňujú a toto tvrdenie sa teda v tomto prípade nebude brať do úvahy.

12. pridelením prevádzky všetkých nových terminálov jednému prevádzkovateľovi;
13. nediskriminačný prístup k existujúcim terminálom je zabezpečený v dostatočnej miere;
14. štyri terminály na Slovensku už sú v súlade s AGTC;
15. v prípade možnosti presunu existujúcej cestnej dopravy sa tento prechod už uskutočnil.
- (22) Spoločnosť Metrans predložila Komisii podporný list od spoločnosti GIL, prevádzkovateľa terminálu v Sládkovičove, ktorý podporuje argument spoločnosti Metrans, že štát by nemal zasahovať do súkromného trhu s intermodálnymi terminálmi dopravy na Slovensku, kde už je počet terminálov dostatočný.

2.7. Stanovisko slovenských orgánov

- (23) Podľa slovenských orgánov je toto opatrenie súčasťou širšieho európskeho úsilia vytvoriť transeurópsku dopravnú sieť ⁽¹⁾ a sleduje sa ním cieľ spoločného záujmu. Opatrenie

prispeje najmä k prechodu z cestnej na železničnú dopravu, pričom sa zníži negatívny vplyv nákladnej dopravy na životné prostredie a dopravné preťaženie a zvýši sa celková bezpečnosť nákladnej dopravy. Intermodálne dopravné terminály okrem toho pomôžu vyvážiť národný dopravný systém zabezpečením efektívneho využívania rôznych druhov dopravy.

- (24) Slovenské orgány ďalej uvádzajú, že všetky existujúce terminály intermodálnej dopravy na Slovensku, s výnimkou terminálu Dobrá, sú orientované výlučne na námornú kontajnerovú dopravu a nemajú manipulačné vybavenie potrebné na prekládku intermodálnych dopravných jednotiek pre kontinentálnu dopravu. Všetky existujúce terminály intermodálnej dopravy okrem toho prevádzkujú podniky kombinovanej dopravy, ktoré svojim zákazníkom ponúkajú iba úplný dopravný reťazec a neponúkajú služby terminálu intermodálnej dopravy, ktoré by neboli spojené s týmito dopravnými službami.

- (25) V nasledujúcej tabuľke sa uvádzajú existujúce terminály intermodálnej dopravy na Slovensku:

Terminál (miesto)	Prevádzkovateľ	Poznámka
1. Bratislava/Pálenisko	Slovenské plavby a prístavy a.s.	Terminál využíva prepravná spoločnosť MAERSK na prekládanie prázdnych námorných kontajnerov. Tri koľaje s užitočnou dĺžkou 250 m. Ďalšie rozšírenie a optimalizácia tohto terminálu nie sú možné. Zvyšuje sa využívanie terminálu na prepravu nebaleného tovaru po Dunaji.
2. Bratislava/ÚNS	SKD INTRANS a.s. Žilina	Tri koľaje s dĺžkou 300 m, ktoré obsluhujú dva čelné nakladače. Terminál nevyhovuje súčasným požiadavkám kontinentálnej intermodálnej dopravy z dôvodu koncepcie vedľajších koľají, ktorá vyžaduje radenie vlakov pozdĺž prekladacej oblasti a ich prekládanie po častiach, čím sa predražuje manipulácia.
3. Sládkovi-čovo	Green Integrated Logistics (Slovakia) s.r.o. ⁽¹⁾	Spoločnosť Green Integrated Logistics pracuje pre závod spoločnosti Samsung v Galante. Terminál využíva aj spoločnosť CSKD INTRANS s.r.o., ktorá ho prepája s prístavom v Hamburgu. Jedna koľaj s dĺžkou 290 m, ktorú obsluhuje jeden portálový žeriav a dva čelné nakladače. Vzhľadom na obmedzený priestor tu nie je žiadny ďalší potenciál rozvoja.
4. Dunajská Streda	METRANS /Danubia/ a.s.	V súčasnosti najväčší a najmodernejší terminál na Slovensku orientovaný takmer výlučne na dopravu námorných kontajnerov z prístavov, teda na zámorskú kombinovanú dopravu. Prevádzkuje ho najväčší prevádzkovateľ kombinovanej dopravy, ktorý má vlastnú železničnú dopravnú spoločnosť a koľajové vozidlá. Terminál poskytuje služby dopravy medzi prístavmi, ale ide len o služby intermodálnych terminálov.

⁽¹⁾ Slovenské orgány sa odvolávajú na rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 204, 5.8.2010, s 1), ktorým sa vyžaduje vytvorenie transeurópskej dopravnej siete, ktorá je interoperabilná a podporuje intermodalitu medzi rôznymi druhmi dopravy; článok 10 smernice Rady 91/440 z 29. júla 1991 o rozvoji železníc spoločenstva (Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25), ktorým sa od členských štátov vyžaduje zabezpečenie prístupu železničných podnikov z ostatných členských štátov k infraštruktúre za rovnocenných podmienok na účel prevádzkovania služieb medzinárodnej kombinovanej prepravy tovaru a návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (KOM(2011) 650 v konečnom znení, Ú. v. EÚ C 37, 10.2.2012, s 17), predložený Komisiou, v rámci ktorého by sa vyžadovalo, aby prevádzkovatelia nákladných terminálov zabezpečili prístup všetkým ostatným prevádzkovateľom.

Terminál (miesto)	Prevádzkovateľ	Poznámka
		[...] (*) Terminál má veľký potenciál v oblasti námornej kombinovanej dopravy. Prevádzkovateľ deklaruje záujem v oblasti kontinentálnej kombinovanej dopravy, ale nepreukázal, že má potrebné technické vybavenie. Terminál nevyužívajú prevádzkovatelia intermodálnej dopravy tretích strán.
5.	Žilina SKD INTRANS a.s. Žilina	Jedna koľaj s dĺžkou 400 m je prístupná z peróna terminálu. Žiadne ďalšie predĺženie nie je možné. Terminál sa zameriava na námorné kontajnery a nemá vybavenie na prekladanie intermodálnych dopravných jednotiek pre kontinentálnu dopravu.
6.	Dobrá Trans Container	7 koľají s európskym rozchodom, z toho 2 pod portálovými žeriavmi, 5 širokorozchodných koľají (SNŠ), z toho 2 pod portálovými žeriavmi. Sú tu dva portálové žeriavy s dĺžkou koľají 460 m. Môžu sa tu prekladať veľké kontajnery, vymeniteľné nadstavby, cestné návesy a cestné vlaky so systémom Ro-La.
7.	Košice SKD INTRANS a.s. Žilina	Dve manipulačné koľaje s užitočnou dĺžkou 350 m, ktoré obsluhuje jeden čelný nakladač. Terminál s obmedzeným využitím, len približne 6 000 námorných kontajnerov ročne.
8.	Košice Interport	Európske i širokorozchodné (SNŠ) koľaje s dĺžkou 150 m. Spoločnosť Interport vykonáva kontinentálnu intermodálnu dopravu na širokorozchodných koľajach do SNŠ. Na intermodálnu dopravu sa v tejto sieti používajú len kontajnery.
9.	Košice Veľká Ida METRANS /Danubia/ a.s.	Dve koľaje s užitočnou dĺžkou 300 m, ktoré obsluhujú dva čelné nakladače. Manipulácia len s kontajnermi ISO.
10.	Ružom-berok ŽSR	Dočasne mimo prevádzky.
11.	Trstená Železničná spol. Cargo Slovakia a.s.	Dočasne mimo prevádzky.

(¹) Predtým: LORINCZ s.r.o.

(*) Dôverné informácie.

Súhrn z oznámenia slovenských orgánov.

(26) Podľa slovenských orgánov by medzi potenciálnych užívateľov nových verejných terminálov patrili nezávislé podniky kombinovanej dopravy, ktoré vo všeobecnosti váhajú využívať existujúce terminály svojich konkurentov z dôvodu konfliktu záujmov, ktorý môže vzniknúť v rámci spoločného využívania údajov o zákazníkoch. Keďže môže trvať až rok, kým sa podarí zhromaždiť intermodálny náklad a dostatočne zaplniť vlak medzi dvoma fixnými bodmi (¹), podnik kombinovanej dopravy využívajúci terminál intermodálnej dopravy svojho konkurenta by riskoval, že jeho konkurent by mu prostredníctvom prístupu k údajom o klientoch týchto klientov prebral. V rámci oznámeného opatrenia sa tento problém rieši zabezpečením toho, že vybraný prevádzkovateľ nových verejných terminálov nie je dopravný podnik a prevádzku vykonáva nezávisle od dopravných podnikov využívajúcich terminál. Hoci sťažovateľ tvrdí, že jeho terminály sú otvorené tretím stranám, podľa slovenských orgánov tieto

terminály nevyužívajú žiadni nezávislí prevádzkovatelia kombinovanej dopravy, a to najmä pre už spomenuté riziko.

(27) Slovenské orgány považujú opatrenie za nevyhnutné aj preto, že výstavbu nových verejných dopravných terminálov by nebolo možné realizovať na čisto komerčnej báze bez pomoci. V tejto súvislosti slovenské orgány uviedli, že pri absencii štátneho zásahu žiadny súkromný investor neinvestoval do vybavenia potrebného na prekládanie intermodálnych jednotiek používaných v kontinentálnej kombinovanej doprave. Slovenské orgány počas prípravnej fázy opatrenia navyše oslovili niektorých prevádzkovateľov existujúcich terminálov na Slovensku vrátane sťažovateľa a navrhli im spoluprácu pri výstavbe a prevádzke verejných dopravných terminálov. Hoci slovenské orgány za túto spoluprácu ponúkali verejné granty, prevádzkovatelia existujúcich terminálov túto ponuku neprijali, najmä preto, že buď neboli ochotní zaistiť transparentný a nediskriminačný prístup pre všetkých potenciálnych používateľov terminálov alebo neboli ochotní obmedziť svoju činnosť na prevádzkovanie terminálov.

(28) Na podporu svojho tvrdenia, že opatrenie má potrebný stimulačný účinok, slovenské orgány predložili analýzu nákladov a výnosov tohto projektu vrátane počiatocnej investície, ako aj prevádzky terminálov počas 30 rokov

(¹) Podniky kombinovanej dopravy organizujú pravidelnú nákladnú dopravu medzi dvoma terminálmi v kontinentálnej Európe. Táto činnosť zahŕňa zostavenie nákladu pre vlak, ktorý je ziskový, len ak sa vlaky plnia pravidelne. V rámci kontinentálnej dopravy je to zložité, pretože v jej prípade neexistujú žiadne prirodzené uzly, ako v prípade námorných prístavov, kam často prichádza niekoľko tisíc kontajnerov na jedinej lodi. Zostavenie intermodálneho nákladu môže trvať aj viac ako jeden rok a počas tejto doby by prevádzkovateľ kombinovanej dopravy mohol utrpieť straty.

(obdobie trvania koncesie). Podľa slovenských orgánov z týchto výpočtov vyplýva, že maximálne poplatky za prenájom, ktoré by prevádzkovateľ bol ochotný zaplatiť (vypočítané na obdobie trvania koncesie), by neumožnili plné vrátenie investičných nákladov a čistá aktuálna hodnota projektu by bola negatívna. Z výpočtov ďalej vyplýva, že žiadny súkromný prevádzkovateľ by nepredložil ponuku na koncesiu, ak by mal vopred pokryť časť počiatočných investičných nákladov, pretože by bolo nemožné stanoviť poplatky za prekládku na takej úrovni, ktorá by konkurovala cestným nákladným dopravcom a zároveň pokryla tieto investičné náklady.

(29) Slovenské orgány nakoniec na podporu opatrenia predložili Komisii štyri podporné listy od týchto spoločností:

1. DHL Express (Slovakia), s.r.o., ktorej oddelenie DHL Freight poskytuje na Slovensku služby medzinárodnej cestnej a železničnej dopravy. Spoločnosť DHL Express tvrdí, že existujúce intermodálne terminály na Slovensku nie sú vhodné na rozvoj kombinovanej dopravy. Podporuje oznámené opatrenie, pretože zaručí neutrálny a nediskriminačný prístup k terminálom intermodálnej dopravy.

2. GEFCO SLOVAKIA, s.r.o., logistická dcérska spoločnosť spoločnosti PSA Peugeot/Citroen, ktorá podporuje opatrenie, pretože by malo zlepšiť kvalitu, efektívnosť a rozvoj kombinovanej dopravy na Slovensku. Jej klienti na Slovensku majú záujem o alternatívnu dopravu, podľa spoločnosti GEFCO je však vďaka obmedzenému počtu intermodálnych terminálov na Slovensku jej poskytovanie ťažšie.

3. Bohemiakombi, s.r.o., prevádzkovateľ kontinentálnej kombinovanej dopravy medzi Talianskom, Nemeckom a Českou republikou. Spoločnosť Bohemiakombi tvrdí, že na Slovensku chýbajú terminály, ktoré prevádzkovateľom kombinovanej železničnej dopravy a ich zákazníkom, cestným dopravcom, zaručujú dlhodobý nediskriminačný prístup. Dopravní prevádzkovatelia okrem toho nie sú ochotní využívať terminály patriace ich konkurentom pre riziko zmeny podmienok prístupu. Keďže organizácia vlakov kontinentálnej kombinovanej dopravy je spojená s rizikom výrazných počiatočných strát, prevádzkovatelia intermodálnej dopravy nemôžu využívať terminály, pokiaľ súkromný prevádzkovateľ nezaručí dlhodobé konštantné podmienky prístupu, ale namiesto toho ponúka voľnú kapacitu, ktorú sám bezprostredne nevyužíva pre vlastné vlaky.

4. Kombiverkehr, najväčší európsky prevádzkovateľ kontinentálnej kombinovanej dopravy a predseda UIRR (Medzinárodná únia spoločností kombinovanej železničnej a cestnej dopravy) uvádza, že dopyt po kombinovanej doprave vo východnej a juhovýchodnej Európe rastie rýchlejšie ako priemer. Rast možno dosiahnuť iba ak existuje dostatočná kapacita terminálov. Pre spoločnosť Kombiverkehr a jej klientov je teda dôležité, aby boli terminály pri poskytovaní svojich služieb neutrálne.

(30) Vzhľadom na uvedené tvrdenia považujú slovenské orgány opatrenie za zlučiteľné s vnútorným trhom.

3. POSÚDENIE OPATRENIA

3.1. Existencia štátnej pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ

(31) V článku 107 ods. 1 ZFEÚ sa stanovuje: „Ak nie je zmluvami ustanovené inak, pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narušuje hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.“

(32) Kvalifikácia opatrenia ako štátnej pomoci v zmysle tohto ustanovenia si teda vyžaduje splnenie týchto kumulatívnych podmienok: i) opatrenie musí byť financované zo štátnych prostriedkov, ii) opatrenie musí pre príjemcu predstavovať výhodu, iii) táto výhoda musí byť selektívna a iv) opatrenie musí narušovať alebo predstavovať hrozbu narušenia hospodárskej súťaže a mať potenciál ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

(33) Podľa judikatúry Súdneho dvora Európskej únie (ďalej len „SDEÚ“) môže výstavba a prevádzka infraštruktúry predstavovať hospodársku činnosť⁽¹⁾. Keďže oznámené opatrenie sa týka investičnej podpory na infraštruktúru, ktorá sa komerčne využíva, výstavba a prevádzka takejto infraštruktúry sa musí považovať za hospodársku činnosť, a opatrenie teda patrí do rozsahu pôsobnosti článku 107 ods. 1 ZFEÚ

(34) Štát bude realizovať výstavbu terminálov a vyberať koncesionára na jeho prevádzku. Tieto počiatočné investičné náklady budú financované z Kohézneho fondu (85 %) a vlastných zdrojov štátu (15 %). Vzhľadom na to, že zdroje z Kohézneho fondu sa prevádzajú na príslušný národný orgán, považujú sa za zdroje, ktoré sú k dispozícii slovenským orgánom a predstavujú štátne zdroje.

(35) Výhoda: [...] (*) nemožno vylúčiť, že účasť na budúcom výberovom procese bude veľmi obmedzená a že výberový proces nebude spĺňať kritériá verejnej súťaže. Na základe toho a vzhľadom na vysokú pravdepodobnosť nedostatočnej miery konkurencie v súťaži nemožno vylúčiť poskytnutie hospodárskej výhody prevádzkovateľovi.

(36) Selektivita: keďže opatrenie zvýhodňuje výlučne vybraného prevádzkovateľa terminálov, malo by sa považovať za opatrenie selektívneho charakteru.

(37) Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod v rámci EÚ: ak pomoc poskytnutá členským štátom posilňuje postavenie určitého podniku vo vzťahu k inému podniku konkurujúcemu v rámci obchodu v Únii, tento obchod sa musí považovať za obchod, ktorý je touto pomocou ovplyvnený⁽²⁾. Stačí, aby príjemca pomoci konkuroval

⁽¹⁾ Pozri okrem iného vec C-82/01P *Aéroport de Paris* [2002], Zb. s. I-9297 a veci T-443/08 a T-445/08, *Freistaat Sachsen a Land Sachsen-Anhalt/Komisia*, zatiaľ neuvěřené.

(*) Dôverné informácie.

⁽²⁾ Pozri najmä vec C-730/79 *Philip Morris/Komisia* [1980], Zb. s. 2671, bod 11, vec C-53/00 *Ferring* [2001], Zb. s. I-9067, bod 21 a vec C-372/97 *Taliansko/Komisia* [2004], Zb. s. I-3679, bod 44.

iným podnikom na trhoch otvorených hospodárskej súťaži⁽¹⁾. V tomto prípade sa oznámeným opatrením posilní postavenie nových dopravných terminálov vo vzťahu k existujúcim terminálom, a toto opatrenie má preto potenciál narušiť hospodársku súťaž, pokiaľ je tento trh hospodárskej súťaži otvorený. Existuje teda riziko, že táto pomoc by mohla narušiť hospodársku súťaž a ovplyvnenie obchodu v rámci Únie.

- (38) Vzhľadom na uvedené skutočnosti dospela Komisia k predbežnému stanovisku, že opatrenie predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

3.2. Zákonnosť opatrenia

- (39) Slovenské orgány splnili svoju povinnosť, v súlade s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ, oznámiť túto pomoc pred nadobudnutím jej účinnosti. Komisia berie na vedomie skutočnosť, že pomoc bude poskytnutá iba po schválení Komisiou.

3.3. Posúdenie zlučiteľnosti

- (40) Komisia predtým posudzovala pomoc na infraštruktúrne projekty priamo na základe článku 93 ZFEÚ⁽²⁾ a po rozhodnutí SDEÚ vo veci Altmark⁽³⁾, na základe ktorého sa vylúčilo priame uplatňovanie článku 93 ZFEÚ, na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ v prípade intermodálnych terminálov⁽⁴⁾. Po nadobudnutí účinnosti nariadenia (ES) č. 1370/2007⁽⁵⁾ sa článok 93 ZFEÚ stal priamo uplatniteľný ako právny základ na stanovenie zlučiteľnosti pomoci v prípade vnútrozemskej dopravy, na ktorú sa toto nariadenie nevzťahuje, a najmä v prípade pomoci na koordináciu dopravy.

- (41) 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 ekonomickej činnosti. Zahŕňa zásah verejných orgánov, ktorého cieľom je usmerniť rozvoj odvetvia dopravy v spoločnom záujme. SDEÚ 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“⁽⁶⁾.

- (42) 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.

- (43) 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⁽⁷⁾.
- (44) 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 Spoločenstva.
- (45) 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:

- pomoc prispieva k cieľu spoločného záujmu,
- pomoc je nevyhnutná a má stimulačný účinok,
- pomoc je primeraná,
- prístup k príslušnej infraštruktúre je otvorený pre všetkých používateľov na nediskriminačnom základe,
- pomoc nevedie k narušeniu hospodárskej súťaže v rozpore so spoločným záujmom.

- (46) Je teda vhodné posúdiť, či bolo v danom prípade splnených týchto päť kritérií, aby bolo možné pomoc považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe článku 93 ZFEÚ.

3.3.1. Cieľ spoločného záujmu

- (47) Únia už nejaký čas uplatňuje politiku snahy o dosiahnutie vyváženého systému multimodálnej dopravy, pričom súčasťou tejto politiky je podpora konkurencieschopnosti multimodálnej dopravy voči používaniu ciest. Cieľom politiky multimodálnej dopravy Únie je dosiahnuť prechod z cestnej nákladnej dopravy na iné spôsoby dopravy.

- (48) Nástroje Únie, napríklad smernica Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992⁽⁸⁾, sa zameriavajú na podporu rozvoja kombinovanej dopravy. Biela kniha o dopravnej politike⁽⁹⁾ nabáda na využívanie železničnej dopravy a iných spôsobov dopravy šetrných k životnému prostrediu, aby sa vytvorili konkurencieschopné alternatívy k cestnej nákladnej doprave.

⁽¹⁾ Vec T-214/95 *Het Vlaamse Gewest/Komisia* [1998], Zb. s. II-717.

⁽²⁾ Pozri rozhodnutie Komisie z 31. januára 2001 vo veci N 597/2000, Ú. v. ES C 102, 31.3.2001, rozhodnutie Komisie zo 14. septembra 2001 vo veci N 208/2000, Ú. v. ES C 315, 4.1.2000, rozhodnutie Komisie z 15. novembra 2000 vo veci N 755/1999, Ú. v. ES C 71, 3.3.2001, rozhodnutie Komisie z 11. novembra 2001 vo veci N 550/2001, Ú. v. ES C 024, 26.1.2002.

⁽³⁾ Vec C-280/00 *Altmark Trans GmbH* [2003], Zb. s. I 7747.

⁽⁴⁾ 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.

⁽⁵⁾ 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.

⁽⁶⁾ Vec 156/77 *Komisia/Belgicko* [1978] Zb. s. 1881, bod 10.

⁽⁷⁾ Pozri rozhodnutie Komisie z 20. júla 2010 vo veci C 17/2010, *Firmin srl*, Ú. v. EÚ C 278, 15.10.2010, s. 28

⁽⁸⁾ Smernica Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o vytváraní spoločných pravidiel pre niektoré druhy kombinovanej dopravy medzi členskými štátmi v zmysle neskorších zmien a doplnení, Ú. v. ES L 368, 17.12.1992, s. 38.

⁽⁹⁾ Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje, KOM(2011) 144 z 28.3.2011.

- (49) Multimodálna politika 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.
- (50) Komisia si uvedomuje, že zlepšovanie multimodálnej 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 multimodálnej dopravy však môže byť potrebné stimulovať ochotu prijať riziká súvisiace s prechodom od cestnej dopravy na iné spôsoby dopravy.
- (51) 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. Multimodálna logistika sa preto bude musieť stať prvoradým cieľom európskeho výrobného priemyslu.
- (52) 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 vysokorychlostných sietí informačných a komunikačných technológií⁽¹⁾.
- (53) Výstavba intermodálnych terminálov, ktoré zabezpečujú rovnaký prístup všetkým používateľom sa podporuje niekoľkými nástrojmi EÚ. Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EÚ⁽²⁾ 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, intermodálnu dopravu, vnútrozemské vodné cesty a námornú dopravu. Článok 10 smernice Rady 91/440 z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva⁽³⁾ vyžaduje, aby členské štáty zaistili 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⁽⁴⁾ navrhla, aby prevádzkovatelia termi-
- nálov 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.
- (54) Komisia sa teda domnieva, že výstavba intermodálnych terminálov, ktoré zabezpečujú rovnaký prístup všetkým používateľom, môže smerovať k dosiahnutiu cieľa spoločného záujmu, pretože prispieva k zlepšeniu multimodálnej 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.

3.3.2. Nevyhnutnosť a stimulačný účinok pomoci

- (55) V minulosti⁽⁵⁾ Komisia schválila investičnú pomoc na intermodálne terminály v intenzite pomoci až 50 %. Nedávno, keď členské štáty preukázali hospodársku potrebu vyššej intenzity pomoci, Komisia bola ochotná tieto vyššie intenzity pomoci v riadne odôvodnených prípadoch schváliť⁽⁶⁾. V tomto prípade slovenské orgány oznámili opatrenie, v ktorom sa predpokladá výrazne vyššia intenzita pomoci. Komisia preto bude musieť zvážiť, či túto vyššiu intenzitu pomoci možno výnimočne považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom.
- (56) Pokiaľ ide o nevyhnutnosť pomoci, v analýze nákladov a výnosov, ktorú predložili slovenské orgány, sa v prípade plánovaných dopravných terminálov bez verejnej podpory predpokladá negatívna miera vnútornej návratnosti. Naopak, keď sa zoberie do úvahy počiatočný investičný grant vo výške 135,51 milióna EUR, miera vnútornej návratnosti je mierne nižšia ako 5 %, čo je porovnateľné s návratnosťou dlhodobého verejného dlhu na Slovensku⁽⁷⁾ a čistá aktuálna hodnota projektu (pri diskontnej sadzbe 5 %) je mierne negatívna na úrovni – 0,45 milióna EUR. V nasledujúcej tabuľke sú zhrnuté investičné náklady, prevádzkové náklady, očakávaná návratnosť investície a výška pomoci podľa terminálov, ktorých výstavba sa v rámci opatrenia plánuje, ako aj pre všetky štyri terminály spolu, uvedené v analýze nákladov a výnosov predloženej slovenskými orgánmi.

(1) Oznámenie „Plán hospodárskej obnovy Európy“, KOM(2008) 800 v konečnom znení, 26.11.2008.

(2) Ú. v. EÚ L 204, 5.8.2010, s. 1.

(3) Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25.

(4) KOM(2011) 650 v konečnom znení, Ú. v. EÚ C 37, 10.2.2012, s. 17.

(5) Pozri rozhodnutie Komisie z 31.1.2001 vo veci N 597/2000, Holandsko – *Subsidieregeling voor bijzondere bedrijfsaansluitingen op vaarwegen*, rozhodnutie Komisie zo 14.9.2001 vo veci N 208/2000, Holandsko – *SOIT*, rozhodnutie Komisie z 15.11.2000 vo veci N 755/1999, Taliansko – *Bolzano* a rozhodnutie Komisie z 20.12.2010 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*.

(6) Pozri rozhodnutie Komisie z 20.12.2011 vo veci SA.33434, Francúzsko – *Aide au financement d'un chantier multimodal sur le Grand port maritime du Havre*, rozhodnutie Komisie z 23.11.2011 vo veci SA.33486, Nemecko – *Förderprogramm Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr* (doteraz neuverejnené) a rozhodnutie Komisie zo 17.10.2012 vo veci SA.34501, Nemecko – *Rozšírenie riečného prístavu Königs Wusterhausen / Wildau*.

(7) 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 %)
Košice	27.51	26.41	53.92	30.31	27.51	3.89	- 0.18
Bratislava	41.66	27.78	69.45	29.94	41.66	2.15	- 0.31
Leopoldov	41.3	27.78	69.08	29.94	41.3	2.16	- 0.25
Žilina	25.04	24.81	49.85	28.79	25.04	3.98	0.29
Spolu	135.51	106.78	242.3	118.98	135.51	12.18	- 0.45

Zdroj: slovenské orgány, analýza nákladov a výnosov.

- (57) Slovenské orgány na základe týchto údajov preukázali, že je nepravdepodobné, aby prevádzkovateľ na začiatku investoval do projektu bez verejnej podpory akúkoľvek sumu s očakávaním návratnosti porovnateľnej alebo nižšej ako návratnosť dlhodobého verejného dlhu. Tieto údaje takisto preukazujú, že v prípade nižšieho objemu verejnej podpory by tento projekt nebol finančne udržateľný.
- (58) Komisia sa preto domnieva, že opatrenie by mohlo mať stimulačný účinok na výstavbu a prevádzkovanie verejných intermodálnych terminálov a na tento účel môže byť nevyhnutné.
- (59) Spoločnosť Metrans však tvrdí, že výstavba verejných terminálov nie je na rozvoj kombinovanej dopravy na Slovensku nevyhnutná, pretože samotným vybudovaním terminálov sa dopyt, ani objemy dopravy nevytvoria. Podľa spoločnosti Metrans je súčasný dopyt pokrytý

existujúcimi terminálmi, ktoré majú stále voľnú kapacitu. Spoločnosť Metrans navyše tvrdí, že súkromní investori budú vytvárať nové kapacity pokrývajúce rastúci dopyt presnejšie ako toto opatrenie.

- (60) V tejto fáze má Komisia pochybnosti, či je budovanie verejných intermodálnych terminálov nevyhnutné na dosiahnutie rozvoja multimodálnej dopravy na Slovensku.

3.3.3. Primeranosť pomoci

- (61) Pokiaľ ide o primeranosť pomoci, v analýze nákladov a výnosov, ktorú predložili slovenské orgány, sa predpokladajú tieto očakávané úspory vyplývajúce z navrhovaných terminálov z rôznych externalít na Slovensku, v EÚ mimo Slovenska (keďže dlhšia časť trasy multimodálnej dopravy by viedla cez inú krajinu EÚ) a celkovo:

Úspory na škodách na životnom prostredí v priebehu 30 rokov v prípade terminálov Košice, Žilina, Leopoldov a Bratislava

		Celkovo za 30 rokov
Úspory na zápachach	Slovensko	146 056 529 €
	EÚ	350 620 991 €
	Celkovo	496 677 519 €
Úspory na nehodách	Slovensko	47 310 258 €
	EÚ	101 879 008 €
	Celkovo	149 189 265 €
Úspory na emisiách	Slovensko	327 177 561 €
	EÚ	710 283 835 €
	Celkovo	1 037 461 396 €
Úspory na hluku	Slovensko	9 383 999 €
	EÚ	24 640 372 €
	Celkovo	34 024 371 €
Úspory na klíme	Slovakia	23 060 909 €
	EÚ	52 938 743 €
	Celkovo	75 999 652 €

		Celkovo za 30 rokov
Celkové úspory	Slovensko	552 989 255 €
	EÚ	1 240 362 949 €
	Celkovo	1 793 352 204 €

Zdroj: analýza nákladov a výnosov terminálov Košice, Žilina, Leopoldov a Bratislava.

(62) Z tejto tabuľky vyplýva, že výnosy z hľadiska úspor externých nákladov sú takmer 13-krát vyššie ako náklady na výstavbu infraštruktúry. Väčšina celkových očakávaných výnosov vo výške 1,79 miliardy EUR sa navyše dosiahne v EÚ mimo Slovenska.

(63) Komisia navyše pri posudzovaní primeranosti opatrenia zohľadňuje tieto faktory:

- slovenské orgány potvrdili, že prevádzkovateľ terminálov sa vyberie vo verejnej súťaži,
- v prípade tých istých oprávnených nákladov pomoc nemožno kumulovať s inými druhmi pomoci.

(64) Navyše, podľa slovenských orgánov budú manipulačné náklady uplatňované verejnými terminálmi zodpovedať manipulačným nákladom uplatňovaným existujúcimi terminálmi intermodálnej dopravy na trhu. Jednotkové manipulačné poplatky, ktoré účtovali terminály zúčastnené na prieskume uskutočnenom slovenskými orgánmi, boli 16,30 EUR až 56 EUR s priemerom 30 EUR. Analýza nákladov a výnosov, ktorú predložili slovenské orgány, sa vypracovala na základe predpokladu, že budúce jednotkové manipulačné poplatky v prípade štyroch verejných terminálov budú vo výške 28 až 29 EUR.

(65) V nasledujúcej tabuľke sa porovnávajú manipulačné poplatky terminálov intermodálnej dopravy:

Referenčné ceny za základné služby niektorých európskych prevádzkovateľov intermodálnej dopravy (EUR)

Terminál	Štát	Manipulácia WAB/CONT	Manipulácia SANH	Manipulácia ADR/RID	Voľné dni	Poplatok za skladovanie 1 deň	Poplatok za skladovanie 2 dni	Poplatok za skladovanie 6 dní	Poplatok za skladovanie nie CONT	Poplatok za skladovanie nie WAB	Poplatok za skladovanie nie 40'CONT	Poplatok za skladovanie nie SANH
Enns Hafen CCT	AT	28,00 €	48,00 €	33,00 €	2,00	4,00 €		6,00 €				
Halkali	TR	28,00 €	34,00 €		3,00				5,00 €	10,00 €		15,00 €
Wien FDH CCT	AT	56,00 €	56,00 €		2,0				5,00 €	7,50 €	10,00 €	11,20 €
Wien NW CCT	AT	26,00 €	30,00 €		2,00				5,00 €	5,00 €	5,00 €	26,00 €
St.Pölten	AT	25,00 €	25,00 €		1,00				4,00 €	6,00 €	8,00 €	8,00 €
Krems a.d. Donau CCT	AT	28,00 €	38,00 €		1,50				6,00 €	9,00 €	12,00 €	14,00 €
Linz Stadthafen CCT	AT	28,00 €	56,00 €		1,50				4,50 €	4,50 €	9,00 €	9,00 €
Wels Vbf CCT	AT	26,00 €	30,00 €		1,5				5,00 €	5,00 €	10,00 €	26,00 €
Salzburg Hbf CCT	AT	28,00 €	32,00 €						6,00 €	12,00 €	22,00 €	29,00 €
St. Michael CCT	AT	26,00 €	30,00 €		1,50				5,00 €	5,00 €	10,00 €	26,00 €
Villach Süd CCT	AT	26,00 €	30,00 €		1,5				5,00 €	5,00 €	10,00 €	26,00 €
Bludenz CCT	AT	26,00 €	30,00 €		1,50							
Wolfurt (Graz) CCT	AT	26,00 €	30,00 €		0,00	2,00 €		3,50 €				
Kapfenberg CCT	AT	26,00 €	26,00 €		2,00	4,00 €						
Taulov	DK	16,30 €	16,30 €		1,00	6,72 €	13,45 €					
Hoeje Taastrup	DK	16,30 €	16,30 €		1,00	6,72 €	13,45 €					
Novatrans France	FR	20,00 €	20,00 €	100,00 €	1,00	5,00 €	10,00 €	15,00 €				
Cargo Net Norway	NR	36,20 €	36,20 €		3,00				11,00 €	21,00 €	22,00 €	44,00 €
Borlänge	SW	39,00 €	39,00 €	56,00 €								
Gävle CT	SW	29,00 €	40,00 €		2,30				9,20 €	9,20 €	16,60 €	17,20 €
Helsingborg	SW	29,50 €	29,50 €		4,00	3,50 €						

Terminál	Štát	Manipulácia WAB/CONT	Manipulácia SANH	Manipulácia ADR/RID	Voľné dni	Poplatok za skladovanie 1 deň	Poplatok za skladovanie 2 dni	Poplatok za skladovanie 6 dní	Poplatok za skladovanie CONT	Poplatok za skladovanie WAB	Poplatok za skladovanie 40'CONT	Poplatok za skladovanie SANH
Lulea	SW	30,80 €	30,80 €		1,00	16,70 €		33,40 €				
Malmö Port	SW	30,50 €	30,50 €		6,00	3,30 €		6,60 €				
Umea	SW	24,40 €	24,40 €		1,00				3,30 €	3,30 €	6,60 €	6,60 €
Västeras KT	SW	17,80 €	17,80 €		1,00				1,10 €	2,30 €	6,70 €	11,00 €
Bilkkombiterminál	HU	41,00 €	56,00 €		3,00				16,00 €	16,00 €	24,00 €	32,00 €
Priemerné hodnoty		28,22 €	32,76 €	78,00 €	1,89	5,77 €	12,30 €	12,90 €	6,07 €	8,05 €	12,28 €	20,07 €

zaorúhlené

Priemerný poplatok za manipuláciu na jednotku	30,49 €	30 €
Priemerný príplatok za manipuláciu ADR/RID	47,51 €	48 €
Priemerný počet voľných dní skladovania na jednotku	1,89	2
Priemerný poplatok za skladovanie na jednotku	11,06 €	11 €

Zdroj: oznámenie.

(66) Na záver, poplatky verejných terminálov sa stanovujú tak, aby sa zachovala konkurencieschopnosť železničnej dopravy vo vzťahu k odvetviu cestnej dopravy. Ak by sa poplatky zvýšili, prevádzkovateľ verejných terminálov by nebol schopný prilákať dostatok nákladu z odvetvia cestnej dopravy na pokrytie prevádzkových nákladov.

(67) Vzhľadom na uvedené sa Komisia domnieva, že, ak možno potvrdiť nevyhnutnosť opatrenia, pomoc by mohla byť primeraná zamýšľanému cieľu.

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

(68) Účelom opatrenia je vybudovať verejne prístupné terminály intermodálnej dopravy, aby sa podporil prechod z cestnej na železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu.

(69) S cieľom zabezpečiť nediskriminačný prístup k terminálom a zabrániť konfliktu záujmov medzi vybraným prevádzkovateľom terminálu a dopravnými podnikmi, prevádzkovateľom terminálov nemôže byť dopravný podnik, a teda nebude konkurovať dopravným podnikom a prevádzkovateľom intermodálnej dopravy, ktorí budú terminály využívať.

(70) 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.

(71) Komisia preto dospela k záveru, že prístup k príslušnej infraštruktúre bude otvorený všetkým používateľom na nediskriminačnom základe.

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

(72) Opatrenie ovplyvňuje služby intermodálnych terminálov v Slovenskej republike, ktoré priťahujú aj cezhraničný dopyt z Rakúska, Českej republiky, Maďarska a v menšej miere aj z Poľska.

(73) Opatrenie je zamerané v prvom rade na kontinentálnu intermodálnu dopravu. Podľa slovenských orgánov sa charakteristiky navrhovaných terminálov intermodálnej dopravy výrazne líšia od existujúcich terminálov na Slovensku. V existujúcich termináloch sa manipuluje takmer výlučne s námornými kontajnermi (ISO), ktoré odchádzajú do námorných prístavov a prichádzajú z nich, a nie sú vybavené na manipuláciu s intermodálnymi jednotkami typickými pre kontinentálnu kombinovanú dopravu, najmä s vymeniteľnými nadstavbami, návesmi a celými nákladnými vozidlami. Navrhované verejné terminály budú naopak využívať kliešťové závesy, ktoré dokážu manipulovať s vybavením určeným na kontinentálnu dopravu, ako aj s kontajnermi ISO.

(74) Údaje predložené slovenskými orgánmi preukazujú, že na Slovensku momentálne kontinentálna doprava neexistuje. Slovenské orgány však pripúšťajú, že časť tejto dopravy sa dostáva na Slovensko po ceste z Viedne alebo prostredníctvom vlastnej vedľajšej kolaje spoločnosti v Púchove.

(75) Slovenské orgány okrem toho tvrdia, že prevádzkovatelia existujúcich terminálov sú prevádzkovateľmi intermodálnej dopravy a niektorí z nich, ako napríklad sťažovateľ Metrans, sú takisto dopravnými podnikmi, ktoré neposkytujú oddelené služby intermodálnych terminálov.

(76) Slovenské orgány v tejto súvislosti konštatujú, že niektorí prevádzkovatelia existujúcich terminálov vrátane sťažovateľa Metrans boli oslovení s ponukou štátnych dotácií na

vybudovanie verejne prístupných dopravných terminálov kontinentálnej intermodálnej dopravy, neprekázali však záujem o prevádzkovanie týchto terminálov ako neutrálni prevádzkovatelia bez toho, aby ich využívali na svoje vlastné dopravné potreby.

(77) Nové terminály budú navyše v súlade s dohodou AGTC, pričom v súčasnosti, na rozdiel od tvrdenia spoločnosti Metrans, nie je v súlade s dohodou AGTC ani jeden z existujúcich terminálov, ani ich nemožno upraviť tak, aby boli v súlade s touto dohodou. Konkrétne, koľajnice pod žeriavmi súčasných terminálov nemožno predĺžiť na 750 metrov, čo je podľa dohody AGTC štandardná dĺžka na efektívnu manipuláciu s dlhými vlakmi. Podľa slovenských orgánov ide o dôležitý parameter na zabezpečenie efektívnosti železničnej dopravy, pretože v súčasnosti sa hlavné európske koridory prispôbujú tak, aby mohli

prijímať vlaky s takouto dĺžkou. V kratšom termináli by nebolo možné efektívne manipulovať s takými dlhými vlakmi a všetky existujúce terminály na Slovensku vrátane terminálu spoločnosti Metrans majú obmedzenú dĺžku v rozmedzí od 150 metrov do 550 metrov.

(78) Štúdia spoločnosti Intraco Consulting z roku 2007 predložená slovenskými orgánmi spolu s oznámením poukazuje na taký nárast dopytu na tomto trhu, že existujúca kapacita nebude môcť uspokojiť dopyt v roku 2015, keď začnú prevádzku nové terminály. V nasledujúcej tabuľke z tejto štúdie sa odhaduje nárast objemu nákladnej dopravy, podiel železničnej nákladnej dopravy na tomto objeme, podiel kombinovanej dopravy na železničnej nákladnej doprave a výsledný nárast celkovej kapacity vyjadrenej v 20-stopových jednotkách veľkosti kontajnera (TEU).

Slovak Republic	2007	2010	2015	2020
Volumes of freight (total) - (* 1 000 tons)	235.584	259.142	282.701	353.376
Evolution of freight in %age	==>	110 %	120 %	150 %
Volume of railfreight (* 1 000 tons)	52.449	64.786	84.810	123.682
Market share of the railfreight on total freight	22,26 %	25,00 %	30,00 %	35,00 %
Market share of the combined transport on railfreight	3,00 %	5,00 %	7,00 %	10,00 %
Market share of a railfreight on total combined transport	40,00 %	45,00 %	52,00 %	60,00 %
Volumes of combined transport (railfreight) (* 1 000 tons)	1.573	3.239	5.937	12.368
Volumes of combined transport (any modes) (* 1 000 tons)	3.934	7.198	11.417	20.614
Market share of combined transport on total freight in %age	2,34 %	4,03 %	6,14 %	9,33 %
Evolution of combined transport on total freight	==>	162,67 %	250,58 %	449,22 %
Additional flows from logistics platforms	0	54.000	162.000	270.000
TOTAL Number of TEU in SK (road+rail)	445.817	869.819	1.455.900	2.606.208
Evolution in %age	==>	195,11 %	326,57 %	584,59 %
Number of TEU for the rail market	178.327	391.418	757.068	1.563.725
Evolution in %age	==>	219,50 %	424,54 %	876,89 %
Number of TEU for the river market	0	6.000	12.000	18.000
Number of TEU for the road market	267.490	478.400	698.832	1.042.483
Evolution in %age	==>	178,85 %	261,26 %	389,73 %
TOTAL Number of TEU in SK (any mode)	445.817	875.819	1.467.900	2.624.208
Evolution in %age	==>	196,45 %	329,26 %	588,63 %
TOTAL Number of TEU for intermodal platforms (rail+waterways)	178.327	451.421	391.072	1.851.734
Evolution in %age	==>	153,14 %	422,12 %	938,39 %

Slovak Republic	2007	2010	2015	2020
Import flows	106.996	270.852	558.643	1.111.040
Export flows	71.331	180.568	372.429	740.693

Zdroj: Intraco Consulting: *Posúdenie potenciálu Slovenskej republiky v oblasti kontinentálnej intermodálnej dopravy v EÚ.*

(79) Spoločnosť Metrants tvrdí, že tento nárast objemu intermodálnej dopravy sa odhadoval pred finančnou krízou a nezohľadňuje hospodárske spomalenie. Napriek kríze, ktorá vypukla až po vypracovaní štúdie, však slovenský index priemyselnej výroby uvedený v nasledujúcej tabuľke potvrdzuje predpoklady použité v štúdiu v súvislosti s rastom na Slovensku:

Index priemyselnej výroby	
	Medziročné zmeny (%)
2008	3,0
2009	- 14,1
2010	18,3
2011	7,2

Index priemyselnej výroby	
	Medziročné zmeny (%)
2012 Q1	9,3
2012 Q2	12,8

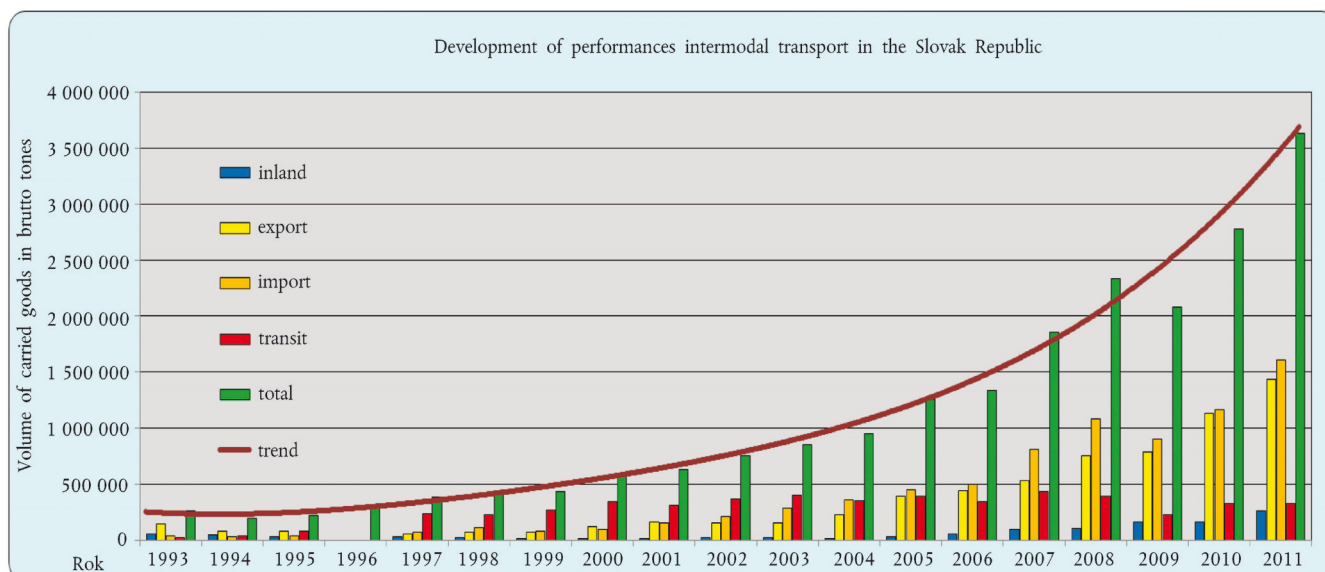
Zdroj: Štatistický úrad Slovenskej republiky, Ministerstvo financií, Európska Komisia, Národná banka Slovenska.

(80) V štúdiu spoločnosti Intraco Consulting sa navyše predpokladalo, že v roku 2010 by už boli vybudované štyri terminály, čo sa nestalo.

(81) Z nasledujúcej tabuľky s údajmi o objeme intermodálnej dopravy na Slovensku vyplýva, že po krátkom poklese v roku 2009 tento objem naďalej rástol priemerne o 17 % za rok.

Objem tovaru prepraveného intermodálnou dopravou v SR v rokoch 1993 – 2010 v miliónoch brutto ton

Rok	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
vnútrozemská doprava	0,05	0,04	0,03		0,03	0,02	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,05	0,09	0,10	0,16	0,16	0,26
vývoz	0,15	0,08	0,08		0,05	0,07	0,07	0,12	0,16	0,15	0,15	0,23	0,39	0,44	0,53	0,75	0,78	1,13	1,44
dovoz	0,04	0,03	0,03		0,07	0,11	0,08	0,09	0,16	0,21	0,28	0,36	0,45	0,50	0,81	1,08	0,90	1,16	1,61
tranzit	0,02	0,04	0,08		0,23	0,22	0,27	0,34	0,30	0,37	0,40	0,35	0,40	0,35	0,43	0,39	0,23	0,32	0,32
celkovo	0,26	0,19	0,22	0,31	0,39	0,43	0,43	0,56	0,63	0,76	0,85	0,95	1,26	1,34	1,86	2,33	2,07	2,78	3,63
% rastu priemer	- 26	15	42	23	10	2	30	12	20	13	11	32	6	39	25	- 11	34	31	
	* V rokoch 2007 – 2010 je zahrnutý aj výkon systému ACTS.																		17



Zdroj: štatistické údaje ministerstva dopravy založené na údajoch dopravných podnikov.

- (82) Z údajov predložených slovenskými orgánmi vyplýva, že medzi rokmi 2007 a 2011 sa objem intermodálnej dopravy zvýšil z 1,86 na 3,63 milióna brutto ton. Slovenské orgány ďalej očakávajú, že do roku 2015 sa tento objem zvýši na 6 miliónov brutto ton a do roku 2020 na 12 miliónov brutto ton. Existoval by teda priestor na to, aby plánované dopravné terminály aj súčasné terminály na trhu fungovali bez prebytočnej kapacity.
- (83) Každý nový terminál bude mať ročnú kapacitu 450 000 brutto ton s celkovou spoločnou kapacitou 1,8 milióna brutto ton, čo predstavuje menej ako polovicu súčasnej veľkosti trhu. Spoločnosť Metrans naopak prevádzkuje [...] (*) kapacity súčasného trhu.
- (84) Slovenské orgány uvádzajú tieto dôvody, pre ktoré bude narušenie hospodárskej súťaže obmedzené. Po prvé, nové terminály budú orientované na rozvoj novej služby, kontinentálnej intermodálnej dopravy, ktorú momentálne existujúce terminály neposkytujú. Podľa štatistických údajov ministerstva dopravy, ktoré sú založené na údajoch získaných od dopravných podnikov, doteraz kontinentálna kombinovaná doprava neexistovala. Prevádzkovateľ nových terminálov navyše stanoví ceny za svoje služby tak, aby prilákal novú dopravu nákladu z cesty ku kombinovanej doprave.
- (85) Po druhé, súčasné terminály a najmä terminály spoločnosti Metrans sa využívajú na dopravu, ktorú organizuje priamo prevádzkovateľ terminálu. Je nepravdepodobné, že by sa dopravcovia, ktorí v súčasnosti vlastnia súkromné terminály, v budúcnosti rozhodli používať nové verejné dopravné terminály.
- (86) Po tretie, hlavní existujúci prevádzkovatelia terminálov už vypravujú kompletne kyvadlové vlaky do námorných prístavov. V prípade tohto podnikania im nehrozí riziko strát v súvislosti s vytvorením nových liniek.
- (87) Po štvrté, prevádzkovateľ nových terminálov bude musieť zaplatiť 15 % celkových investičných nákladov v podobe koncesionárskych poplatkov, podľa slovenských orgánov nebude môcť znížiť manipulačné poplatky pod bežne účtovanú hranicu v odvetví intermodálnych prekladísk v EÚ. Z analýzy nákladov a výnosov, ktorú predložili slovenské orgány, vyplýva, že prevádzkovateľ vybraný na prevádzku nových terminálov nebude mať priestor na stanovenie agresívne nízkych cien. Naopak, bude musieť účtovať poplatky približujúce sa priemerným manipulačným nákladom v intermodálnej doprave v Európe.
- (88) Sťažovateľ, spoločnosť Metrans, na druhej strane tvrdí, že už poskytuje kontinentálnu intermodálnu dopravu kontajnerov ISO a že pre všetok náklad, v prípade ktorého je ekonomicky účelné prejsť z cestnej na intermodálnu dopravu, sa už tento prechod uskutočnil. Spoločnosť Metrans navyše tvrdí, že vzhľadom na nadmernú kapacitu na trhu intermodálnych prekladísk na Slovensku⁽¹⁾, by nové terminály intermodálnej dopravy v krátkodobom

a strednodobom horizonte boli schopné prilákať existujúcich zákazníkov v intermodálnej doprave z existujúcich terminálov jedine znížením manipulačných poplatkov a teda vytlačením týchto prevádzkovateľov terminálov z trhu.

- (89) Hoci spoločnosť Metrans tvrdí, že opatrenie bude viesť k vytlačeniu súkromných investícií, do úplne nových terminálov doteraz investovala len táto spoločnosť. Všetky ostatné terminály na Slovensku sú staré a ich prevádzkovatelia investovali do zariadenia alebo vylepšenia svojich terminálov, ale nie do nových terminálov. Okrem toho, spoločnosť Metrans nedávno vybuodovala v Košiciach nový terminál pre námorné kontajnery, hoci už vedela o pripravovanej výstavbe jedného zo štyroch verejných terminálov v tej istej oblasti.
- (90) Na základe uvedenej analýzy má Komisia pochybnosti, či by hospodárska súťaž nebola narušená v takom rozsahu, ktorý je v rozpore so spoločným záujmom.

3.4. Vyjadrenie pochybností Komisie

- (91) V tejto fáze má Komisia pochybnosti o dvoch aspektoch týkajúcich sa zlučiteľnosti štátnej pomoci:
- či je výstavba verejných terminálov nevyhnutná na rozvoj kontinentálnej intermodálnej dopravy na Slovensku a na podporu prechodu z cestnej na železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu a
 - či následné narušenie hospodárskej súťaže nie je v rozpore so spoločným záujmom.
- (92) Komisia má takisto pochybnosti týkajúce sa zlučiteľnosti pomoci s vnútorným trhom.
- (93) Toto posúdenie v žiadnom prípade nebráni akejkolvek potenciálnej ďalšej analýze zo strany Komisie v súvislosti s dodržiavaním pravidiel EÚ v oblasti verejného obstarávania.
- (94) Komisia slovenským orgánom pripomína, že hoci tieto štyri terminály nebudú kontrolované ŽSR, po transpozícii smernice 2012/34/ES, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (prepracované znenie)⁽²⁾, by podmienky používania siete ŽSR mali podľa prílohy IV k smernici obsahovať informácie o poplatkoch za získanie prístupu k štyrom terminálom a za poskytovanie služieb, ako aj informácie o technickom prístupe. Komisia odporúča slovenským orgánom, aby zabezpečili zahrnutie týchto informácií do podmienok používania siete pokiaľ možno čo najskôr.

4. ROZHODNUTIE

Komisia vzhľadom na uvedené úvahy, konajúc podľa postupu stanoveného v článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, vyzýva Slovensko, aby predložilo svoje pripomienky a aby poskytlo všetky informácie, ktoré by mohli pomôcť posúdiť pomoc/opatrenie, do troch týždňov od dátumu prijatia tohto listu.

(*) Dôverné informácie.

(1) Metrans toto tvrdenie zakladá na štúdiu DIOMIS II Slovensko 2009, pozri http://www.uic.org/diomis/IMG/pdf/DIOMIS_Slovakia.info.pdf.

(2) Uverejní sa v Úradnom vestníku EÚ.

Komisia vyzýva Slovensko a najmä zainteresované strany, aby poskytli tieto informácie.

- Ponúkajú prevádzkovatelia existujúcich intermodálnych terminálov na Slovensku služby intermodálnych terminálov neprepojeným prevádzkovateľom kombinovanej dopravy? Ak áno, preukážte, prosím, akým spôsobom sa tieto služby verejne propagovali a uveďte ceny platné počas posledných piatich rokov.
- Aké sú ceny služieb terminálov, ktoré v súčasnosti uplatňujú existujúce terminály. Uveďte, prosím, ceny za manipuláciu spôsobom porovnateľným s tabuľkou s manipulačnými poplatkami v bode 65.
- Využívali počas posledných rokov služby intermodálnych terminálov skutočne neprepojení prevádzkovatelia kombinovanej dopravy? Ak áno, uveďte, prosím, tabuľky s príslušnými prevádzkovateľmi, objemami a cenami.
- Využívali sa existujúce intermodálne terminály počas posledných piatich rokov na kontinentálnu multimodálnu dopravu? Ak áno, uveďte, prosím, ročné objemy a 10 najbežnejších konečných destinácií a pôvodov kontinentálneho nákladu mimo Slovenska (nad rámec terminálov destinácie alebo pôvodu). Prečo sa tieto objemy štatisticky neohlasovali? Okrem toho poskytnite dôvody, prečo súčasné terminály nie sú vybavené zariadením, ktoré sa bežne používa na prekládku vymeniteľných nadstavieb, návesov a celých nákladných vozidiel typických pre kontinentálnu dopravu.
- Bude toto opatrenie predstavovať obmedzenie alebo posilnenie hospodárskej súťaže v rámci poskytovania služieb intermodálnych terminálov?
- Aké je plánované zvýšenie kapacity súkromných investorov do roku 2020 v brutto tonách. Uveďte, prosím, tabuľku

s lokalitou, plánovaným zvýšením kapacity, rokom uvedenia do prevádzky, spôsobom dosiahnutia zvýšenia kapacity a fázou prípravy, spolu s podpornými dokumentmi (stavebné povolenia, žiadosti o stavebné povolenia, záväzné objednávky zariadenia atď.).

Komisia vyzýva najmä Slovensko, aby poskytlo tieto informácie:

- Koľko percent z celkovej kapacity na Slovensku budú nové terminály predstavovať, keď sa začne ich prevádzka? Budú nové terminály spravované jedným alebo viacerými prevádzkovateľmi a prečo?
- Ako sa od roku 2007 vyvíjal objem cestnej nákladnej dopravy?
- Budú existovať nejaké obmedzenia cenovej politiky prevádzkovateľa nových terminálov, ktorými by sa zmiernil vplyv prevzatia súčasného zákazníka z existujúcich terminálov?

Komisia žiada Vaše orgány, aby kópiu tohto listu bezodkladne poslali potenciálnym príjemcom pomoci.

Komisia by Slovensku rada pripomenula, že článok 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie má odkladný účinok, a rada by ju upozornila na článok 14 nariadenia Rady (ES) č 659/1999, v ktorom sa stanovuje, že akúkoľvek protiprávnu pomoc možno od príjemcu vymáhať.

Komisia upozorňuje Slovensko, že bude informovať zainteresované strany prostredníctvom uverejnenia tohto listu a jeho zmysluplného zhrnutia v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Komisia bude tiež informovať zainteresované strany v krajinách EZVO, ktoré sú signatármi dohody o EHP, uverejnením oznamu v dodatku EHP k *Úradnému vestníku Európskej únie*, ako aj Dozorný orgán EZVO zaslaním kópie tohto listu. Všetky tieto zainteresované strany budú vyzvané, aby predložili svoje pripomienky do troch týždňov od dátumu tohto uverejnenia.”