

# DECYZJE

## DECYZJA KOMISJI

z dnia 17 lipca 2013 r.

**w sprawie środka/programu pomocy/pomocy państwa SA.34369 (13/C) (ex 12/N) — Budowa i eksploatacja publicznych intermodalnych terminali transportowych, które Republika Słowacka planuje wdrożyć**

*(notyfikowana jako dokument nr C(2013) 4423)*

**(Jedynie tekst w języku słowackim jest autentyczny)**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2014/524/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanymi artykułami <sup>(1)</sup> i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

### 1. PROCEDURA

- (1) 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 transportowych (zwaną dalej „skargą”). Dnia 9 czerwca 2011 r. Komisja otrzymała pocztą elektroniczną kolejne informacje od przedsiębiorstwa Metrans. Skarga ta została zarejestrowana jako sprawa SA.32828.
- (2) Komisja wysłała tę skargę Słowacji pismem z dnia 6 października 2011 r. wraz z prośbą o informacje, na które Słowacja odpowiedziała pismem z dnia 6 grudnia 2011 r. W piśmie tym podano, że wspomniany środek wciąż pozostaje na etapie przygotowania i dotychczas nie przyznano żadnych środków finansowych. O odpowiedzi tej Komisja poinformowała przedsiębiorstwo Metrans pismem z dnia 12 grudnia 2011 r., w którym powiadomiła o swoich wstępnych ustaleniach, iż środek ten nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, a następnie zamknęła sprawę SA.32828.
- (3) W dniu 16 lutego 2012 r. Słowacja drogą elektroniczną zgłosiła wstępnie środek dotyczący planowanej budowy i eksploatacji publicznych intermodalnych terminali transportowych. W pismach przesłanych drogą elektroniczną z dnia 5 czerwca, 12 czerwca, 12 lipca i 16 lipca 2012 r. Słowacja udzieliła kolejnych informacji dotyczących tego środka, załączając również listy poparcia od przedsiębiorstw DHL i GEFCO działających w obszarze transportu i logistyki.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 45 z 16.2.2013, s. 13.

- (4) Pismem przesłanym pocztą elektroniczną dnia 12 lipca 2012 r. przedsiębiorstwo Metrans przekazało Komisji list poparcia od przedsiębiorstwa Green Integrated Logistics (Slovakia) s.r.o. (zwanego dalej „GIL”), które jest operatorem terminalu transportowego w Sládkovičovie. Komisja wysłała to pismo Słowacji listem z dnia 18 lipca 2012 r., a następnie pocztą elektroniczną otrzymała odpowiedź z dnia 14 sierpnia 2012 r., która ponownie zawierała informację, że na razie nie przyznano żadnych środków finansowych na ten projekt.
- (5) W dniu 17 lipca 2012 r. Słowacja drogą elektroniczną zgłosiła Komisji ten środek zgodnie z art. 108 ust. 3 TFUE. W ramach tego zgłoszenia Słowacja przedłożyła listy poparcia od przedsiębiorstw DHL Express (Slovakia), s.r.o. (zwanego dalej „DHL”), GEFCO SLOVAKIA, s.r.o., Bohemiakombi, s.r.o. i Kombiverkehr. W pismach przesłanych drogą elektroniczną z dnia 3 września, 18, 22, 24, 26 i 29 października, 6, 9, 13 i 14 listopada oraz 6 grudnia 2012 r. Słowacja udzieliła dalszych informacji.
- (6) Pismem z dnia 23 stycznia 2013 r. Komisja powiadomiła Słowację o swojej decyzji w sprawie wszczęcia postępowania określonego w art. 108 ust. 2 TFUE (zwanej dalej „decyzją o wszczęciu postępowania”). Dnia 12 lutego 2013 r. Komisja otrzymała od Słowacji uwagi dotyczące tejże decyzji o wszczęciu postępowania.
- (7) Decyzja o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* <sup>(2)</sup> dnia 16 lutego 2013 r. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia swoich uwag dotyczących wymienionych środków w terminie jednego miesiąca od daty publikacji.
- (8) Dnia 18 lutego 2013 r. Komisja wysłała decyzję o wszczęciu postępowania podmiotom, które wyraziły zainteresowanie w czasie fazy wstępnego badania, a mianowicie przedsiębiorstwom Bohemiakombi, s.r.o., DHL Express (Slovakia), s.r.o., GEFCO SLOVAKIA, s.r.o., Kombiverkehr, Metrans i jego przedstawicielowi prawnemu — SCHWARZ advokáti s.r.o., Green Integrated Logistics (Slovakia) s.r.o. oraz innym stronom, które Komisja uznała za potencjalnie zainteresowane, jak na przykład Uniwersytetowi Žylińskiemu — szefowi katedry transportu kolejowego oraz ZCHFP SR — ChemLog (Stowarzyszenie Przemysłu Chemicznego i Farmaceutycznego Republiki Słowackiej).
- (9) W wymienionych terminach Komisja otrzymała uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania od następujących zainteresowanych stron:
  - a) Stowarzyszenie Przemysłu Chemicznego i Farmaceutycznego Republiki Słowackiej, dnia 22 lutego 2013 r.;
  - b) Bohemiakombi, dnia 4 marca 2013 r.;
  - c) Kombiverkehr, dnia 6 marca 2013 r.;
  - d) DHL, dnia 8 marca 2013 r.;
  - e) SCHWARZ advokáti w imieniu przedsiębiorstwa Metrans, dnia 11 marca 2013 r.;
  - f) przedsiębiorstwo WienCont Container Terminal Gesellschaft m.b.H. (zwane dalej „WienCont”) dnia 6 marca 2013 r. poprosiło o przedłużenie terminu zgłaszania uwag, który dnia 7 marca 2013 r. Komisja przedłużyła do 18 marca 2013 r. Dnia 18 marca 2013 r. Komisja otrzymała od przedsiębiorstwa WienCont uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania.
- (10) W pismach z dnia 19 i 20 marca 2013 r. Komisja wysłała Słowacji uwagi, które otrzymała od zainteresowanych stron. Słowacja wysłała swoją odpowiedź na te uwagi dnia 5 kwietnia 2013 r.
- (11) Dnia 29 kwietnia 2013 r. Komisja zadała przedsiębiorstwu Metrans kolejne pytania drogą elektroniczną. Przedsiębiorstwo Metrans wysłało odpowiedzi drogą elektroniczną w dniu 6 maja 2013 r., w tym również wersję, która nie ma charakteru poufnego.
- (12) Informacje uzyskane od przedsiębiorstwa Metrans, które nie miały charakteru poufnego, Komisja wysłała Słowacji pocztą elektroniczną w dniu 8 maja 2013 r. Słowacja wysłała swoje uwagi dotyczące tychże informacji dnia 16 maja 2013 r.
- (13) W dniu 8 i 17 maja 2013 r. Komisja zadała Słowacji kolejne pytania, na które Słowacja odpowiedziała drogą elektroniczną w dniach 17 i 29 maja 2013 r.
- (14) Dnia 21 maja 2013 r. Komisja zadała przedsiębiorstwu WienCont kolejne pytania drogą elektroniczną, na które przedsiębiorstwo WienCont odpowiedziało drogą elektroniczną w dniu 7 czerwca 2013 r.

<sup>(2)</sup> Zob. przypis nr 1.

- (15) W dniu 6 czerwca 2013 r. w Brukseli odbyło się spotkanie Komisji ze Słowacją.
- (16) Komisja wysłała Słowacji informacje, które nie miały charakteru poufnego, a które uzyskała od przedsiębiorstw Metrans i WienCont pocztą elektroniczną z dnia 10 czerwca 2013 r.
- (17) W piśmie z dnia 10 czerwca 2013 r. Słowacja ograniczyła zakres zgłoszonego środka do terminalu w Żylinie.
- (18) Słowacja przesłała swoje uwagi dotyczące informacji przekazanych przez przedsiębiorstwa Metrans i WienCont dnia 14 czerwca 2013 r.
- (19) Komisja poprosiła Słowację o dalsze informacje drogą elektroniczną w dniu 18 czerwca 2013 r., które otrzymała drogą elektroniczną w dniu 19 czerwca 2013 r.

## 2. OPIS ŚRODKA I UWAGI OTRZYMANE PRZED WSZCZĘCIEM POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

### 2.1. INTERMODALNE TERMINALE TRANSPORTOWE

- (20) Zgodnie z pierwotnym zgłoszeniem środek przewidywał finansowanie budowy i eksploatacji sieci publicznych intermodalnych terminali transportowych dostosowanych do kontynentalnego transportu kombinowanego towaru. Słowacja zamierzała pierwotnie sfinansować budowę czterech publicznie dostępnych intermodalnych terminali transportowych w Bratysławie-Pálenisku, Leopoldovie-Hlohovcu, Żylinie-Tepličce i Koszycach-Bočiarze.
- (21) O pierwotnej liczbie terminali i ich rozmieszczeniu Słowacja zdecydowała na podstawie badań rynku, które w 2007 r. opracowała firma doradcza Intraco Consulting z siedzibą w Belgii działająca w dziedzinie koordynacji transportu kombinowanego i logistyki. Określając liczbę i lokalizację terminali, uwzględniono następujące czynniki:
  - terminale powinny obsługiwać jak największą część słowackiego terytorium,
  - możliwość pełnego wykorzystania zdolności przeładunkowej terminali,
  - lokalizacja na głównych trasach kolejowych, które pokrywają się z paneuropejskimi korytarzami transportowymi w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) oraz lokalizacja na trasach kolejowych objętych Umową europejską o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących,
  - połączenie planowanych parków przemysłowych na Słowacji.
- (22) W związku z możliwością zakłócenia konkurencji, która wynikała ze zgłoszonego środka zgodnie z decyzją o wszczęciu postępowania, Słowacja zdecydowała się jednak na ograniczenie środka do sfinansowania budowy i eksploatacji jednego publicznego intermodalnego terminalu transportowego w Żylinie-Tepličce dostosowanego do kontynentalnego transportu kombinowanego towarów. Terminal ten ma funkcjonować jako projekt pilotażowy dla potencjalnej przyszłej budowy sieci publicznych intermodalnych terminali transportowych na całej Słowacji.
- (23) Terminal w Żylinie-Tepličce będzie publicznie dostępnym intermodalnym terminalem transportowym i będzie zgodny z Umową europejską o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących (zwaną dalej „umową AGTC”) oraz zasadami Międzynarodowego Związku Kolei (UIC).
- (24) Na miejsce projektu pilotażowego wybrano miejsce najbardziej oddalone od istniejących, nowoczesnych i dużych terminali, nadal jednak spełniające wymagania podane w motywie 21.
- (25) Długość użytkowa terminalu będzie wynosić 750 metrów torów pod dwoma suwnicami bramowymi wyposażonymi w uchwyty kleszczowe służące do obsługi nadwozi wymiennych oraz naczepek wykorzystywanych w transporcie kontynentalnym, jak również intermodalnych (ISO) kontenerów do transportu morskiego. Pod suwnicami będą także skośne miejsca parkingowe, które ułatwią obsługę naczepek oraz miejsca do tymczasowego przechowywania nadwozi wymiennych, których nie da się składować jedno na drugim. Roczna przepustowość nowego terminalu będzie wynosić 450 000 ton brutto. Budowa terminalu powinna zostać ukończona w 2015 roku.
- (26) Terminal będzie własnością państwa. W imieniu państwa z praw własności korzystać będzie zarządca krajowej infrastruktury kolejowej — Koleje Republiki Słowackiej (ŽSR — Železnice Slovenskej republiky) (zwane dalej „ŽSR”). Zadaniem ŽSR będzie przede wszystkim pobieranie opłat koncesyjnych od operatora terminalu.

- (27) Eksploatację terminali gwarantować będzie umowa zawarta na okres trzydziestu lat z podmiotem wybranym w drodze niedyskryminującej i przejrzystej procedury przetargowej. Aby zapewnić niedyskryminujący dostęp do terminali i zapobiec konfliktowi interesów między wybranym operatorem terminalu i przedsiębiorstwami transportowymi, operator terminalu nie może być przedsiębiorstwem transportowym, które by jednocześnie z niego korzystało, żeby nie konkutował z przedsiębiorstwami transportowymi i operatorami transportu kombinowanego, którzy będą korzystać z terminalu. Jeśli wybrany operator nie spełni warunków określonych w umowie koncesyjnej, państwo może anulować tę koncesję i rozpiścić nowy przetarg publiczny.
- (28) Publiczny dostęp do terminalu będzie gwarantować przepis włączony do umowy koncesyjnej zawartej z wybranym operatorem terminali, według którego usługi będą oferowane na zasadach niedyskryminujących oraz za ceny na otwartym rynku. Decyzja o przyznaniu dotacji będzie także zawierać klauzulę gwarantującą niedyskryminujący, publiczny dostęp do infrastruktury.

## 2.2. PODSTAWA PRAWNA ŚRODKA

- (29) Finansowanie tego środka zostanie przyznane na podstawie § 4 ust. 2 lit. m) ustawy nr 231/1999 Dz.U. o pomocy państwa, z późniejszymi zmianami oraz ustawy nr 523/2004 Dz.U. o zasadach budżetowych administracji publicznej oraz o zmianie i uzupełnieniu niektórych ustaw.

## 2.3. BUDŻET

- (30) Słowacja przewiduje, że na budowę terminalu, który zostanie zbudowany przez państwo i będzie jego własnością, potrzebna będzie inwestycja początkowa w wysokości 25,04 miliona EUR. Suma ta, pokryta z Funduszu Spójności (85 %) i zasobów własnych państwa (15 %), pokryje 100 % początkowych kosztów inwestycyjnych. Operator terminalu będzie zobowiązany do wnoszenia opłat koncesyjnych równych co najmniej 15 % kosztów inwestycyjnych przez okres piętnastu lat.

## 2.4. BENEFICJENT ŚRODKA

- (31) Beneficjentem środka jest operator terminalu, który będzie korzystać z infrastruktury, przy czym będzie za nią wносить opłaty koncesyjne pokrywające jedynie nieznaczną część łącznych kosztów budowy terminalu.
- (32) ŽSR nie uważa się za beneficjenta, ponieważ będą one jedynie korzystać z praw własności w imieniu państwa. O opłaty koncesyjne, które ŽSR będą pobierać w imieniu państwa, zostaną potem obniżone dotacje, które ŽSR otrzymują od państwa za pełnienie publicznej roli zarządcy krajowej infrastruktury kolejowej.

## 2.5. KUMULACJA I OBOWIĄZEK WSTRZYMANIA EKSPLOATACJI

- (33) Finansowania środka nie można łączyć z innymi rodzajami pomocy w związku z tymi samymi kosztami kwalifikowanymi.
- (34) Pomoc zostanie przyznana dopiero po zatwierdzeniu przez Komisję.

## 2.6. POWODY WSZCZĘCIA POSTĘPOWANIA

- (35) W związku z pierwotnie zgłoszonym środkiem Komisja wszczęła postępowanie określone w art. 108 ust. 2 TFUE, z następujących powodów:
- a) potrzeby budowy czterech intermodalnych terminali transferowych i rozwoju kontynentalnego transportu kombinowanego na Słowacji w celu wsparcia przejścia z transportu drogowego na transport kolejowy i żeglugę śródlądową; oraz
- b) ustalenia, czy zakłócenie konkurencji wynikające z tego środka nie było sprzeczne ze wspólnym interesem.

## 3. UWAGI SŁOWACJI DOTYCZĄCE DECYZJI O WSZCZĘCIU POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

- (36) Słowacja podtrzymała swoje stanowisko dotyczące konieczności przyznania pomocy oparte na badaniach i analizach przedłożonych Komisji i opinii przyszłych użytkowników terminali, zdaniem których bez wybudowania publicznych neutralnych terminali nie można liczyć w przyszłości na wyraźne przejście z transportu drogowego

na transport kolejowy i żeglugę śródlądową. Słowacja cytuje opinię przedsiębiorstwa Kombiverkehr, które ustaliło, że popyt na transport kombinowany na Słowacji wyraźnie rośnie, w szczególności na wschodniej i południowej osi europejskiej. Popyt ten można zaspokoić jednak tylko przy założeniu, że będą istniały odpowiednio rozmieszczone i funkcjonalne terminale o dostatecznej przepustowości, które będą oferować zupełnie neutralne usługi, jak np. te, które stanowią część niemieckiego programu budowy terminali.

- (37) W związku z wątpliwościami Komisji dotyczącymi tego, czy zakłócenie konkurencji wynikające ze środka nie jest sprzeczne ze wspólnym interesem, Słowacja twierdzi, że, po pierwsze, celem projektu jest rozwój kontynentalnego transportu intermodalnego stanowiącego zupełnie nowy segment transportu intermodalnego, którego się obecnie nie wykorzystuje albo który wykorzystuje się tylko w bardzo ograniczonym stopniu. Po drugie, oczekiwane oszczędności pod względem kosztów zewnętrznych są 13-krotnie wyższe niż koszty inwestycyjne, przy czym większość tych oszczędności dotyczy UE poza terytorium Słowacji. Na koniec zaś stwierdza, że zakłócenie konkurencji zostanie ograniczone do minimum przez warunek, że operator nowych terminali będzie musiał zapłacić 15 % łącznych kosztów inwestycyjnych w formie opłat koncesyjnych, przy czym ceny za jego usługi będą podlegały regulacji i kontroli.
- (38) Na obawy wyrażone w decyzji o wszczęciu postępowania Słowacja odpowiada, że nowe terminale będą stanowić około 16 % łącznej teoretycznej przepustowości intermodalnych terminali transportowych na Słowacji, wyrażonej jako zdolność przeładunkowa w intermodalnych jednostkach transportowych (IJT), jak podaje tabela poniżej.

Przepustowość intermodalnych terminali transportowych na Słowacji		
Intermodalne terminale transportowe	Zdolność przeładunkowa w IJT	
	Teoretyczna	Udział w %
Bratysława-ÚNS (Centralny Dworzec Towarowy)	30 000	
Bratysława-Port	20 000	
Sládkovičovo	20 000	
Žylica-Intrans	60 000	
Dunajská Streda	600 000	
Koszyce-Intrans	45 000	
Koszyce-Haniska	100 000	
Dobrá	75 000	
Ružomberok	30 000	
<b>Istniejące – ogółem</b>	<b>980 000 (*)</b>	<b>84 %</b>
Bratysława-Port	40 000	
Leopoldov	40 000	
Žylica-Teplička	40 000	
Koszyce-Bočiar	40 000	
<b>Nowe – ogółem</b>	<b>180 000 (**)</b>	<b>16 %</b>
<b>Wszystkie terminale – ogółem</b>	<b>1 160 000</b>	<b>100 %</b>

(\*) Teoretyczna zdolność przeładunkowa przy istniejącej organizacji i wykorzystywanych urządzeniach do obsługi oraz technologii pracy

(\*\*) Teoretyczna zdolność przeładunkowa nowych terminali po zakończeniu pierwszego etapu budowy

Źródło: Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Regionalnego Republiki Słowackiej, na podstawie informacji od właścicieli i operatorów terminali.

- (39) Poza tym Słowacja przedstawiła następujące wartości dotyczące rozwoju międzynarodowego towarowego transportu drogowego na Słowacji.

Rok	Międzynarodowy drogowy transport towarowy (w tys. ton)	Wzrost z roku na rok	Łączny wzrost
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

Źródło: Urząd Statystyczny Republiki Słowackiej

- (40) Ponadto Słowacja zauważa, że publicznych intermodalnych terminali transportowych dotyczyć będą art. 31 i art. 56 ust. 9 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE<sup>(3)</sup>, która do 16 czerwca 2015 r. musi zostać transponowana do prawa krajowego. Według władz słowackich zasady te stworzą wystarczające ramy regulacyjne, które ograniczą efekt przejmowania dotychczasowych klientów z istniejących terminali.

#### 4. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

##### 4.1. STOWARZYSZENIE PRZEMYSŁU CHEMICZNEGO I FARMACEUTYCZNEGO REPUBLIKI SŁOWACKIEJ (ZVÄZ CHEMICKÉHO A FARMACEUTICKÉHO PRIEMYSLU SLOVENSKEJ REPUBLIKY — ZCHF SR)

- (41) Stowarzyszenie Przemysłu Chemicznego i Farmaceutycznego Republiki Słowackiej (zwane dalej „ZCHF SR”) wspiera bezpieczny i ekologiczny transport na potrzeby przemysłu chemicznego. Dlatego przyłączyło się ono do projektu „ChemLog” zajmującego się mapowaniem, analizą i wsparciem transportu kombinowanego oraz publicznych intermodalnych terminali transportowych na Słowacji.
- (42) Do swoich uwag ZCHF SR załączyło dwa badania z projektu ChemLog, który jest projektem europejskiej współpracy między organami regionalnymi, stowarzyszeniami chemicznymi i instytucjami naukowymi z Niemiec, Polski, Republiki Czeskiej, Słowacji, Węgier oraz Włoch, w których uczestniczy ZCHF SR, a mianowicie: „Strategię rozwoju transportu kombinowanego substancji chemicznych w Europie Środkowej” i „Studium wykonalności — Rozwój transportu kolejowego substancji chemicznych na Słowacji z uwzględnieniem krajów sąsiednich i przygotowywanych terminali transportu kombinowanego”.
- (43) ZCHF SR ocenia, że publiczne terminale na Słowacji wpłyną pozytywnie w szczególności na rozwój kontynentalnego transportu kombinowanego, jako że obecne terminale obsługują jedynie kontenery ISO. Zdaniem ZCHF SR transportem kolejowym przewieziono ze Słowacji bardzo mało nadwozi wymiennych i naczip, jako że obecni operatorzy nie są nimi zainteresowani i obecnie nie istnieją regularne połączenia ze Słowacji do żadnego węzła transportu intermodalnego w Europie Zachodniej.

##### 4.2. BOHEMIAKOMBI

- (44) Przedsiębiorstwo Bohemiakombi jest operatorem transportu kombinowanego, który prowadzi działalność na Słowacji, gdzie funkcjonuje w szczególności na bocznicach przedsiębiorstw. Zdaniem przedsiębiorstwa Bohemiakombi najczęstszymi użytkownikami tras kontynentalnych w Europie są mali oraz średni przewoźnicy drogowi i spedytorzy. Oferują oni przewozy od drzwi do drzwi (*door-to-door*) i aby móc korzystać z transportu kombinowanego, muszą mieć możliwość korzystania z usług neutralnych terminali i operatorów transportu kombinowanego. Te MŚP nie mogą inwestować we własne terminale, dlatego do przeładunku potrzebują infrastruktury publicznej. W przypadku braku takiej infrastruktury przedsiębiorstwa te mogą korzystać tylko z transportu drogowego.

<sup>(3)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32).

- (45) Przedsiębiorstwo Bohemiakombi twierdzi, że z prywatnych terminali w transporcie kontynentalnym można korzystać jedynie w bardzo ograniczonym stopniu, jako że ich operatorzy również oferują przewozy od drzwi do drzwi, a więc są bezpośrednią konkurencją przewoźników drogowych. Dlatego korzystanie z prywatnych terminali jest bezpośrednio związane z ryzykiem, że operator prywatnego terminalu, który ma dostęp do wszystkich informacji dotyczących dostaw i oferuje usługi konkurencyjne, przejmie ten transport obejmujący przejście z transportu drogowego na kolejowy.
- (46) Przedsiębiorstwo Bohemiakombi twierdzi, że stawka za przeładunek intermodalny na Słowacji wynosi 45–50 EUR za przeładowaną jednostkę, co stanowi dwukrotność ceny w terminalach publicznych w innych miejscach w UE. Zdaniem przedsiębiorstwa Bohemiakombi to właśnie stanowi przeszkodę w przejściu z transportu drogowego na transport kolejowy. Przedsiębiorstwo Bohemiakombi przypuszcza, że publiczne intermodalne terminale transferowe zbudowane dzięki dotacjom będą świadczyć tańsze usługi, zmniejszając w ten sposób bariery dla przejścia z transportu drogowego na kolejowy.
- (47) Na zakończenie przedsiębiorstwo Bohemiakombi dodaje, że pomoc państwa przyczyni się do rozwoju konkurencji w zakresie usług świadczonych przez terminale intermodalne.

#### 4.3. KOMBIVERKEHR

- (48) Przedsiębiorstwo Kombiverkehr twierdzi, że na Słowację transportuje bardzo mało jednostek kontynentalnych — mniej niż 1 000 rocznie. Przedsiębiorstwo Kombiverkehr podaje, że przyczyną tego są głównie wysokie koszty przeładunków, które przekraczają 45 EUR za każdą jednostkę przeładowaną ze środka transportu drogowego na pociąg lub odwrotnie, co stanowi niemal dwukrotność stawki naliczanej na dotowanych przez państwo terminalach znajdujących się w Niemczech. Obecnie transportuje się przede wszystkim towar przemysłu chemicznego, w przypadku którego transport drogowy jest bardziej kosztowny i związany z większym ryzykiem dla środowiska. Oprócz tego transportowane jednostki z przemysłu chemicznego często można przeładowywać z góry, za pomocą takiej samej chwytни (spreadera) jak w przypadku morskiego transportu kombinowanego.
- (49) Według przedsiębiorstwa Kombiverkehr większość towarów transportowanych na skalę międzynarodową na Słowacji to ładunek ogólny, jak np. pakowane produkty, produkty przemysłu samochodowego, urządzenia i towary konsumpcyjne, które przewozi się w naczepach, a częściowo w nadwoziach wymiennych. Słowackie terminale nie mają jednak wyposażenia potrzebnego do przeładunku takich jednostek.
- (50) Przedsiębiorstwo Kombiverkehr twierdzi, że do rozwoju zrównoważonego kontynentalnego transportu kombinowanego konieczne jest:
- aby terminale spełniały następujące parametry techniczne:
    - 700 m nadających się do użytku torów,
    - bezpośrednie połączenie kolejowe z głównym korytarzem kolejowym,
    - chwytня i uchwyty kleszczowe,
    - wystarczające powierzchnie magazynowe również dla jednostek, których nie da się kłaść jedna na drugą,
    - dostępność toru postojowego dla pociągów w ramach terminalu albo w jego pobliżu;
  - stawki za przeładunek, które będą konkurencyjne dla transportu drogowego — do 20–25 EUR za przeładunek ze środka transportu drogowego na kolejowy;
  - niezależni zarządcy terminalu, którzy będą gwarancją niedyskryminującego dostępu. Chociaż z obecnych terminali mogą korzystać również osoby trzecie, przedsiębiorstwo Kombiverkehr twierdzi, że ryzykują one w ten sposób. Po pierwsze dlatego, że operatorzy terminali są jednocześnie przewoźnikami, a więc osoby trzecie zawsze ponoszą ryzyko, że operator terminalu przejmie ich klientów. Po drugie, operatorzy terminali interesują się osobą trzecią tylko wtedy, gdy mają w terminalu wolne miejsce. Jak tylko mają wystarczającą liczbę własnych przewozów, tracą zainteresowanie udostępnieniem terminalu osobom trzecim. Ponadto operator terminalu niepodlegającego regulacjom ma dużo możliwości, by utrudnić osobie trzeciej korzystanie ze swoich terminali lub by sprawić, żeby stało się ono ekonomicznie niekorzystne, np. poprzez ustalanie niekonkurencyjnych stawek, manipulowanie jakością usług i wyznaczanie odstępów czasowych na terminalu.
- (51) Tworzenie nowych punktów dostępu dla klientów w ramach transportu kombinowanego oznacza, zdaniem przedsiębiorstwa Kombiverkehr, duże straty początkowe, które zostaną wyrównane dopiero po jednym albo dwóch latach regularnej eksploatacji. Z tego powodu nie może pozwolić sobie na oferowanie nowych produktów w przypadku terminali bez długoterminowej gwarancji.
- (52) Dlatego przedsiębiorstwo Kombiverkehr popiera zamierzenie Słowacji, aby nowym terminalem zarządzały przedsiębiorstwa niezależne. Jednocześnie uważa jednak, że operatorzy transportu kombinowanego byłiby bardziej zainteresowani wybudowaniem terminalu, gdyby mieli udział w jego prowadzeniu. Zdaniem przedsiębiorstwa Kombiverkehr aby zapewnić neutralność i niedyskryminujące zasady, należy postawić następujące warunki:
- operator terminalu powinien być niezależnym przedsiębiorstwem z niezależnym kierownictwem,

- żaden operator transportu kombinowanego nie powinien mieć więcej niż 50 % udziałów w przedsiębiorstwie prowadzącym terminal,
  - jasne zasady dla operatora terminalu dotyczące np. przydzielania odstępów czasowych i warunków,
  - kontrola operatora terminalu przez niezależną radę nadzorczą i przez organ ds. regulacji kolei.
- (53) Według przedsiębiorstwa Kombiverkehr szansa na przejście z transportu drogowego towarów na transport kolejowy jest bardzo duża, szczególnie na trasach do Niemiec — Rhein-Ruhr-Gebiet oraz Hamburg/Hanower, jak również na trasach do Niderlandów i Belgii. Transport na tych trasach osiąga obecnie wartość około 1 000 tirów na tydzień.
- (54) Przedsiębiorstwo Kombiverkehr twierdzi, że interesuje je wyłącznie transport towarów po kontynencie, który obecnie odbywa się jako transport drogowy. Dlatego korzystając z nowego terminalu, przedsiębiorstwo nie zmniejszyłoby ilości przeładunków lub ładunków w istniejących słowackich terminalach, w przypadku których korzysta już z transportu kombinowanego.

#### 4.4. DHL

- (55) Przedsiębiorstwo DHL twierdzi, że obecne terminale intermodalne na Słowacji nie są otwarte na usługi publiczne ani nie zapewniają wolnego dostępu do przeładunku między publiczną infrastrukturą drogową a kolejową. Przedsiębiorstwo DHL wspiera słowackie organy w ich dążeniu do liberalizacji transportu kombinowanego poprzez budowę czterech nowych intermodalnych terminali transportu kolejowo-drogowego.

#### 4.5. METRANS

- (56) Przedsiębiorstwo Metrans twierdzi, że argumenty, którymi Słowacja uzasadnia potrzebę pomocy państwa w budowie terminali, są pozbawione podstaw, niewłaściwe lub nieistotne. Przeciwnie pierwotnie zgłoszonemu środkowi przedsiębiorstwo przedstawiło następujące argumenty:

#### **Neutralność istniejących terminali**

- (57) Zdaniem przedsiębiorstwa Metrans twierdzenie Słowacji, że obecni operatorzy terminali nie świadczą pożądaných usług neutralnych, jest nieprawdziwe i Słowacja nie udowodniła dotychczas, że jest odwrotnie. Przedsiębiorstwo Metrans prowadzi swoje terminale w sposób neutralny i świadczy usługi także dla transporterów niezależnych. Przedsiębiorstwo Metrans umożliwia obsługę również innych pociągów. Na przykład w koszyckim terminalu Interport, którego przedsiębiorstwo Metrans jest operatorem, świadczy wyłącznie usługi związane z terminalem, przy czym transport zapewniają osoby trzecie. Według informacji uzyskanych od przedsiębiorstwa Metrans, to samo dotyczy także innych dostępnych publicznie terminali. Słowacja nigdy nie złożyła żadnych oficjalnych ani nieoficjalnych skarg na przedsiębiorstwo Metrans w związku z jego rzekomą niedostateczną bezstronnością, nie zwróciła się do organów ochrony konkurencji z prośbą o wszczęcie dochodzenia ani w żaden inny sposób nie zwróciła się do przedsiębiorstwa Metrans w tej sprawie. Co więcej, zdaniem przedsiębiorstwa Metrans Słowacja nie może powstrzymać operatorów terminali publicznych przed prowadzeniem działalności gospodarczej w dziedzinie transportu, przez co rzekomo tracą swoją neutralność. Ponadto przedsiębiorstwo Metrans twierdzi, że usługi *all-in-one* (zakupy w jednym miejscu) przyczyniają się do wyższej efektywności technicznej, redukcji cen (całym procesem przewozu i obsługi steruje się za pomocą komputera, wyższa jakość usług), a w połączeniu z jakością usług umożliwiają terminalom stanowić lepszą konkurencję dla transportu drogowego. W kwestii tego, czy operatorzy istniejących terminali intermodalnych na Słowacji oferują usługi tych terminali niezależnym operatorom transportu kombinowanego i w jaki sposób usługi te prezentuje się społeczeństwu, przedsiębiorstwo Metrans powołało się na tę część swojej strony internetowej, w której oferuje usługi magazynowe oraz przedłożyło listę niezależnych operatorów transportu, przewoźników, przedsiębiorstw żeglugowych i firm leasingowych, które skorzystały z jego usług. Wymienia również cztery przedsiębiorstwa korzystające z jego terminali, które oferują usługi w dziedzinie transportu intermodalnego.

#### **Transport kontynentalny**

- (58) Zdaniem przedsiębiorstwa Metrans stwierdzenie, że istniejące terminale nie służą do transportu kontynentalnego, jest niewłaściwe. Przedsiębiorstwo Metrans twierdzi, że z łącznej liczby 127 pociągów, które co tydzień odprawia, 12 pociągów tygodniowo jedzie do Duisburga, a 12 do Rotterdamu, przy czym pociągi te przeznaczone są wyłącznie do przewozów kontynentalnych. Poza tym 10 % wszystkich odprawionych pociągów zalicza się do kategorii przewozów kontynentalnych. Mniej więcej 50 % towarów odprawionych w terminalu Koszyce Haniska przeznaczonych jest do przewozów kontynentalnych. W swoich terminalach przedsiębiorstwo Metrans dysponuje urządzeniami do obsługi wszystkich jednostek kontynentalnych, a mianowicie wózkami wysokiego składowania z wysięgnikiem lub zdejmowanymi uchwytami kleszczowymi do obsługi jednostek kontynentalnych, jak nadwozia wymienne lub naczepy, a w razie potrzeby może wybudować rampy RO-LA. Przedsiębiorstwo Metrans sądzi jednak, że brak jest zainteresowania tymi usługami. Przedsiębiorstwo Metrans twierdzi także, że wykorzystanie wymiennych nadwozi, naczep lub pojazdów ciężarowych jest nieefektywne w porównaniu z kontenerami ISO o szerokości 45 stóp (13,7 m), które zostały stworzone specjalnie do transportu kombinowanego, jako że koszty



przewozu takich kontenerów są o 30 % niższe niż w przypadku przyczep samochodów ciężarowych. Poza tym około 25 % obrotu przedsiębiorstwa pochodzi z usług związanych z przewozami kontynentalnymi. Istotny rynek przekracza granice państwa i terminale w sąsiednich krajach stanowią skuteczną konkurencję oraz świadczą usługi związane z przewozami kontynentalnymi. Przedsiębiorstwo Metrans twierdzi, że terminale publiczne nie będą przystosowane do przewozów kontynentalnych.

#### **Zgodność istniejących terminali z umową AGTC**

- (59) Zdaniem przedsiębiorstwa Metrans, z komercyjnego punktu widzenia, inwestycje w terminale spełniające parametry zawarte w umowie AGTC (terminale z torami o długości 750 m) są nieefektywne i stanowią koszty utopione. Infrastruktura kolei na Słowacji oraz w krajach sąsiednich (np. w Republice Czeskiej oraz na Węgrzech) nie umożliwia używania pociągów o długości większej niż około 550 metrów. W przeciągu najbliższych 5–7 lat nie ma co oczekiwać zmiany w tej kwestii, podczas gdy w wielu obiektach, wliczając oba terminale przedsiębiorstwa Metrans, można skutecznie przedłużyć tory terminali w ciągu 1–2 lat do 750 metrów i w ten sposób natychmiast dostosować się, jak tylko infrastruktura kolejowa umożliwi korzystanie z pociągów o tej długości.

#### **Budowa i eksploatacja neutralnych terminali możliwa jest również bez pomocy państwa**

- (60) Przedsiębiorstwo Metrans twierdzi, że samo jest najlepszym dowodem na to, że rynek terminali intermodalnych jest atrakcyjny dla prywatnych inwestorów i że terminale te mogą być opłacalne z handlowego punktu widzenia. Oprócz inwestycji od podstaw (*green-field*) w przypadku największego słowackiego terminalu w Dunajskiej Stredzie, w 2012 r. przedsiębiorstwo Metrans uruchomiło nowy terminal w Koszycach. Każda taka inwestycja jest bardzo delikatna, jeśli chodzi o rozwój ram prawnych po wykonaniu inwestycji oraz wsparcie transportu kombinowanego ze strony państwa. Plan Słowacji polegający na inwestowaniu środków państwa w budowę terminali (oraz nieefektywna polityka transportowa państwa) już teraz zniechęca inwestorów prywatnych do dalszych inwestycji w ulepszenie istniejących terminali i do realizacji dalszych inwestycji od podstaw.

#### **Pierwotnie zgłaszany środek zakłóci konkurencję**

- (61) Zdaniem przedsiębiorstwa Metrans operatorzy terminali publicznych będą mieli oczywistą przewagę konkurencyjną, ponieważ otrzymają dotacje na całkowity koszt kapitału w wysokości 85 %. Słowacja nie może skutecznie powstrzymać operatorów przed oferowaniem cen dumpingowych (każde określenie cen za pomocą umowy koncesyjnej mogłoby być, wcześniej czy później, zaskarżone jako nieuzasadnione, poważne ograniczenie). Przedsiębiorstwo Metrans nie zgadza się z argumentem Słowacji, że terminale publiczne będą naliczać ceny porównywalne z istniejącymi terminalami. Krok ten będzie mieć wyraźny wpływ na rynek wewnętrzny (przekraczający granice państwa) (np. szersze okolice Bratysławy obsługiwane też przez dwa terminale w Wiedniu). Przedsiębiorstwo Metrans przedstawiło Komisji stawki, które na żądanie przedkłada wszystkim potencjalnym klientom. Zgodnie z tymi stawkami przedsiębiorstwo liczy sobie znacznie mniej, niż przewiduje się w ramach tego środka za jedną obsługę jednostki któregośkolwiek typu. Ponadto planowany terminal w Koszycach ma się znajdować w odległości jedynie jednego kilometra od nowego terminalu przedsiębiorstwa Metrans. W okolicach Bratysławy, gdzie zostanie zbudowany kolejny nowy terminal, są już dwa terminale w Wiedniu, dwa w Budapeszcie i jeden w Dunajskiej Stredzie.

#### **Budowa nowych terminali publicznych nie spowoduje wzrostu przewozów kombinowanych kosztem transportu drogowego**

- (62) Jak podaje przedsiębiorstwo Metrans, usługi terminalowe (obsługa, przeładunek itd.) stanowią jedynie 2 % łącznych kosztów transportu kombinowanego. Około 40–50 % ogólnych kosztów transportu stanowią opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Dlatego nowe terminale przyciągną klientów, którzy korzystają już z transportu kombinowanego. Do wzrostu transportu kombinowanego może przyczynić się jedynie skuteczna pomoc państwa.

#### **Oszczędności kosztów zewnętrznych**

- (63) Oszczędności kosztów zewnętrznych, na które powołuje się Słowacja, zostaną osiągnięte tylko wtedy, jeśli wielu przewoźników przejdzie z transportu drogowego na kolejowy, a więc nie na skutek samej budowy terminali publicznych. Przedsiębiorstwo Metrans twierdzi, że budowa terminali nie będzie prowadzić do wyraźnego wzrostu transportu kombinowanego, a więc wspomniane oszczędności kosztów zewnętrznych nie będą miały miejsca.

**Istniejące zasoby są wystarczające, a rynek potrafi zaspokoić również zwiększony popyt**

- (64) Zdaniem przedsiębiorstwa Metrans istniejące terminale wykorzystują obecnie jedynie około 50 % swoich rzeczywistych możliwości. Poza tym w ostatnich latach łączna ilość towaru transportowanego na Słowacji wciąż się zmniejsza. Przedsiębiorstwo Metrans dokumentuje to twierdzenie statystykami transportu towarów na Słowacji, według których w 2009 r. przewieziono 203 miliony ton, w 2010 r. — 191 milionów ton, a w 2011 r. — 179 milionów ton. Prognozy gospodarcze, które podała Słowacja na poparcie swojego twierdzenia, że objętość transportu rośnie, są więc nieprawidłowe i nieaktualne. Nawet jeśli zdolności rezerwowe nie zdołałyby zaspokoić zwiększonego popytu na transport kombinowany, popyt ten można by przy stosunkowo niskich kosztach, w krótkim albo średnio długim czasie, zaspokoić poprzez ulepszenie i rozbudowę istniejących zasobów albo poprzez wybudowanie przez inwestorów prywatnych nowych zasobów. Przedsiębiorstwo Metrans podaje, że w 2010 r. łączna wielkość wszystkich istniejących terminali intermodalnych na Słowacji wyniosła 1,9 miliona ton. Zakładana zdolność przeładunkowa nowych terminali publicznych wynosi 1,8 miliona ton rocznie, co stanowi prawie 100 % istniejącego rynku.
- (65) Na koniec przedsiębiorstwo Metrans twierdzi, że w obecnej sytuacji gospodarczej i rynkowej (niewykorzystywane zasoby, nieustanny spadek transportu towarowego, niestabilna polityka transportowa) projekty utworzenia czterech terminali publicznych nie są możliwe do zrealizowania. Na skutek ich budowy powstaną nowe, niewykorzystywane zasoby, które doprowadzą jedynie do zakłócenia konkurencji i wyparcia operatorów prywatnych, którzy muszą funkcjonować na poziomie pokrywającym nie tylko koszty zmienne, ale i koszty stałe.

**4.6. WIENCONT**

- (66) Przedsiębiorstwo WienCont jest właścicielem i operatorem wielkiego terminalu trimodalnego w Wiedniu. Przedsiębiorstwo twierdzi, że pomoc państwa na budowę czterech publicznych terminali intermodalnych na Słowacji nie jest potrzebna do rozwoju transportu intermodalnego na Słowacji i zakłóci konkurencję w stopniu większym niż tylko minimalnym. Przedsiębiorstwo WienCont twierdzi, że pomoc w wysokości 135,5 miliona EUR, która ma pokryć 85 %/100 % kosztów, w ogóle nie jest potrzebna, jako że samo przedsiębiorstwo WienCont już od 2006 r. na eksploatację i rozbudowę terminalu dostaje od miasta Wiedeń dotacje operacyjne i inwestycyjne w wysokości 11,6 miliona EUR, przy czym intensywność tej pomocy wynosi 31 %.
- (67) Przedsiębiorstwo WienCont wyraża następnie swoje wątpliwości odnośnie do wzrostu transportu intermodalnego, który zapowiada Słowacja, i wskazuje na statystyki, według których w latach od 2010 do 2012 rozwój przemysłowy na Słowacji osiągnął wysokość tylko 13 %. Następnie powołuje się na niedawną prognozę przedsiębiorstwa Snizek & Partner (2011), według której przewiduje się wzrost w dziedzinie transportu nietowarzystającego towarów z 300 000 IJT w 2008 r. do 440 000 IJT w 2030 r. Zgodnie z tą prognozą zdolność terminali przedsiębiorstwa WienCont zdoła zaspokoić cały ten rynek. Mimo to organy austriackie wspierają rozpoczynającą się budowę kolejnego dużego terminalu intermodalnego w Wiedniu — Inzersdorf.
- (68) Przedsiębiorstwo WienCont twierdzi, że budowa drugiego terminalu na tym obszarze, czyli w Bratysławie, osłabiłaby pozycję Wiednia jako ważnego centrum. Następnie przedsiębiorstwo stwierdza, że budowa nowych terminali prowadziłaby do przejścia z transportu drogowego na kolejowy.
- (69) W 2011 i 2012 roku zdolność terminalu przedsiębiorstwa WienCont wynosiła 250 000 IJT, przy czym w 2012 r. odprawiono tu 72 541 IJT, a w 2011 r. 71 369 IJT, transport ze Słowacji w 2012 r. wyniósł 2 968 IJT, a w 2011 r. — 2 148 IJT, podczas gdy w 2012 r. transport na Słowację był zerowy, a w 2011 r. wyniósł 59 IJT. W przypadku przedsiębiorstwa WienCont stawki za obsługę kontenera w terminalu są porównywalne ze stawkami za kontener w terminalu w ramach omawianego środka, a wyższe za korzystanie z magazynu oraz za obsługę przyczepy.

**5. UWAGI SŁOWACJI DO UWAG ZAINTERESOWANYCH STRON**

- (70) Słowacja zwróciła uwagę, że cztery z sześciu stron, które wyraziły zainteresowanie, poparły pomoc na budowę terminali publicznych. Poniżej przytoczono odpowiedzi Słowacji na uwagi zgłoszone przez przedsiębiorstwa Metrans i WienCont.

**5.1. REAKCJA NA UWAGI PRZEDSIĘBIORSTWA METRANS****Neutralność istniejących terminali**

- (71) Słowacja ponownie podkreśla, że przedsiębiorstwo Metrans nie jest bezstronnym operatorem terminalu, jako że samo prowadzi działalność w zakresie usług transportowych. Przywołuje komentarze przedsiębiorstw Bohemia-kombi i Kombiverkehr, które wspominają potencjalne ryzyko konfliktu interesów z przedsiębiorstwem Metrans, które występuje jako operator terminalu, a jednocześnie jako operator transportu kombinowanego oraz przewoźów od drzwi do drzwi. Słowacja przypomina także wymóg wynikający z ustawodawstwa UE, że operator

infrastruktury kolejowej nie powinien konkurować z przedsiębiorstwami transportowymi, które korzystają z tej infrastruktury. Słowacja ponownie potwierdza, że jest w stanie osiągnąć bezstronność operatora, którego wybierze do prowadzenia swoich terminali publicznych. Jeśli chodzi o przewoźników, którzy korzystają z terminali przedsiębiorstwa Metrans, Słowacja nie wie nic o tym, aby któryś z nich obsługiwał regularną trasę transportu kombinowanego.

- (72) Jeśli zaś chodzi o efektywność usług *all-in-one*, Słowacja zaznacza, że jeśli przedsiębiorstwo transportowe posiada infrastrukturę, prowadzi to do uzyskania przez niego pozycji monopolistycznej, dlatego właściciel infrastruktury nie powinien z niej jednocześnie korzystać jako przewoźnik. W związku z tym Słowacja przypomina, że przedsiębiorstwo Metrans posiada udział w rynku na poziomie 55–60 %.
- (73) Słowacja zwraca uwagę na fakt, że na stronie internetowej przedsiębiorstwa Metrans, na której przedsiębiorstwo miało reklamować usługi przeładunkowe, nie oferuje się usług terminalu intermodalnego dla operatorów transportu intermodalnego, ale jedynie dla przedsiębiorstw żeglugowych i firm leasingowych.

### **Transport kontynentalny**

- (74) Słowacja twierdzi, że w żadnych statystykach nie wymienia się transportu kontynentalnego, na który powołuje się przedsiębiorstwo Metrans. Słowacja nigdy nie otrzymała żadnych informacji dowodzących, że przedsiębiorstwo Metrans posiada wyposażenie potrzebne do obsługi kontynentalnych IJT. Słowacja zakłada, że przedsiębiorstwo Metrans wlicza do transportu kontynentalnego również kontenery morskie, które ładuje się poza Europą, ale przeładowuje się w jednym z terminali w głębi lądu.
- (75) Słowacja twierdzi, że statystyki UIRR (\*) przeczą twierdzeniu przedsiębiorstwa Metrans dotyczące tego, że nie istnieje rynek dla naczep i wymiennych nadwozi.
- (76) Słowacja wyjaśnia również, że planowane terminale są zaprojektowane tak, aby były dostosowane przede wszystkim do transportu kontynentalnego. Wyposażenie służące do przeładunku będzie umożliwiać obsługę naczep i wymiennych nadwozi. Przestrzeń pod dźwigami będzie zaprojektowana właśnie pod kątem obsługi kontynentalnych IJT: będzie miejsce dla IJT, które trzeba przeładowywać za pomocą chwytnej kleszczowej; będą również skośne miejsca parkingowe dla naczep, które umożliwią bezpośrednią obsługę za pomocą pojazdów ciężarowych. Dlatego w odróżnieniu od innych terminali, które zorientowane są na kontenery, przeładunek tego typu IJT będzie możliwy w ramach jednego etapu. Doprowadzi to do obniżenia ceny za przeładunek kontynentalnych IJT w terminalach publicznych.

### **Zgodność istniejących terminali z umową AGTC**

- (77) Zgodnie z priorytetami UE w dziedzinie polityki transportu kolejowego Słowacja inwestuje w infrastrukturę, która umożliwi transport pociągów o długości 750 m. Słowacja jest również zdania, że przedłużenie terminalu przedsiębiorstwa Metrans w Dunajskiej Stredzie nie będzie możliwe, ponieważ z jednej strony ogranicza go droga E575, a z drugiej strony zakrzywione tory, za pomocą których terminal łączy się z główną siecią kolejową.

### **Budowa i eksploatacja neutralnych terminali możliwa jest również bez pomocy państwa**

- (78) Zdaniem Słowacji analizy ekonomiczne opracowane dla terminali publicznych pokazują, że budowy i eksploatacji terminali nie można finansować wyłącznie z przychodów pochodzących z działalności terminali. Słowacja zakłada, że przedsiębiorstwo Metrans finansuje koszty budowy terminali z przychodów pochodzących ze swojej działalności transportowej.
- (79) Słowacja zaproponowała też, że będzie współpracować z przedsiębiorstwem Metrans przy budowie terminali publicznych, ale przedsiębiorstwo Metrans nie było chętne, aby spełnić warunki, które Słowacja ustanowiła w związku z niedyskryminującym dostępem.

### **Dojście do zakłócenia konkurencji**

- (80) Słowacja przypomina, że w dyrektywie 2012/34/UE określone są zasady ustalania opłat za korzystanie z usług terminali oraz odpowiedzialność niezależnego organu regulacyjnego ds. kolei polegająca na ocenie i regulowaniu tych opłat w przypadku skarg.

(\*) Międzynarodowy Związek Przedsiębiorstw Przewozów Kombinowanych Kolejowo-Drogowych: <http://www.uirr.com/en/media-centre/annual-reports/annual-reports/mediacentre/516-annual-report-2011.html>.

- (81) Słowacja przypomina, że popiera również rozwój transportu kombinowanego przez przedsiębiorstwa prywatne; na przykład zainwestowała w zwiększenie przepustowości linii kolejowej Bratysława — Dunajská Streda, z powodu zwiększonych potrzeb przedsiębiorstwa Metrans.
- (82) Słowacja zwraca uwagę, że przedsiębiorstwo Metrans oznaczyło swój cennik usług terminalowych jako poufny, co wskazuje na to, że ceny te nie są jawne.

**Budowa nowych terminali publicznych nie spowoduje zwiększenia ilości przewozów kombinowanych kosztem transportu drogowego**

- (83) Jako odpowiedź na to bezpodstawne twierdzenie Słowacja przywołuje uwagę przedsiębiorstwa Kombiverkehr, które twierdzi, że kontynentalny transport kombinowany rozwinie się, jeśli niezależni operatorzy terminali zapewnią niedyskryminujący dostęp do usług i jeśli stawka za obsługę nie przekroczy 20–25 EUR za przeładunek jednostki.
- (84) Słowacja twierdzi ponadto, że według statystyk UIC <sup>(?)</sup> kontynentalny transport kombinowany stanowi 47,14 % całego transportu kombinowanego. Ale ponieważ na Słowacji nie doszło jeszcze w tak dużym stopniu do przedstawienia z transportu drogowego na transport kolejowy, istnieje tu wciąż duży potencjał do rozwoju kontynentalnego transportu intermodalnego, w ramach którego przewozi się nie tylko kontenery morskie.

*Transport kombinowany nietowarzący: TEU 2011*

Segment rynku TK	Kontynentalny	Morski	Łącznie
	(TEU)		
Krajowy TK	3 863 110	7 065 030	10 928 140
Międzynarodowy TK	4 678 050	2 510 730	7 188 780
Razem TK	8 541 160	9 575 760	18 116 920

- (85) Słowacja twierdzi, że skoro zdaniem przedsiębiorstwa Metrans koszty przeładunku wynoszą 2 % łącznych kosztów transportu, a zdaniem przedsiębiorstwa Kombiverkehr koszty początkowe nowej trasy kontynentalnej przedsiębiorstwa zwrócą się dopiero po roku albo dwóch latach, jest wysoce nieprawdopodobne, aby operatorzy nowych tras wprowadzili nowe trasy do miejsc, gdzie już jakaś trasa istnieje. Słowacja twierdzi, że podczas gdy klientami przedsiębiorstwa Metrans są głównie przedsiębiorstwa żeglugowe i przedsiębiorstwo Metrans przewozi przede wszystkim kontenery morskie, nowy terminal będzie się zajmować głównie przeładunkiem towarów z dróg na kolej. Będzie przeznaczony dla innej grupy klientów i będzie oferować usługi w innych segmentach rynków.

**Oszczędności kosztów zewnętrznych; Istniejące zasoby są wystarczające, a rynek potrafi zaspokoić również zwiększony popyt**

- (86) Słowacja twierdzi, że spadek ilości przewożonych towarów na Słowacji jest nieistotny z punktu widzenia oszacowania potencjału rozwoju transportu kontynentalnego, jako że przyczyną tego spadku jest w głównej mierze redukcja transportu lądowego. Dlatego Słowacja preferuje statystyki (przedłożone wraz z wyżej wymienionymi dokumentami), które ilustrują wzrost w transporcie drogowym, ponieważ te wartości są istotne i je właśnie trzeba uwzględnić przy przejściu z transportu drogowego na kolejowy.
- (87) Słowacja przewiduje, że nowe terminale będą w przyszłości stanowić tylko 16 % zdolności przeładunkowej słowackich terminali intermodalnych.
- (88) W odpowiedzi na uwagi przedsiębiorstwa Metrans dotyczące zakłócenia konkurencji, niemożności przyciągnięcia nowych przewozów z transportu drogowego oraz zaspokojenia rosnącego popytu za pomocą istniejących zasobów Słowacja zwraca uwagę na komentarz przedsiębiorstwa Kombiverkehr, które szacuje, że potencjał kontynentalnego transportu kombinowanego na Słowację i ze Słowacji jest bardzo duży. Przedsiębiorstwo Kombiverkehr przypomina, że tygodniowa wielkość transportu drogowego między Niemcami, Belgią i Niderlandami, z jednej strony, a Słowacją, z drugiej strony, osiąga wysokość około 1 000 tirów. Przedsiębiorstwo Kombiverkehr przewiduje przesunięcie jedynie części towarów przewożonych obecnie środkami transportu drogowego, a więc nie wpłynęłoby to na żadne z aktualnych źródeł obrotu istniejących terminali.

<sup>(?)</sup> Międzynarodowy Związek Kolei: [http://www.uic.org/IMG/pdf/2012\\_report\\_on\\_combined\\_transport\\_in\\_europe.pdf](http://www.uic.org/IMG/pdf/2012_report_on_combined_transport_in_europe.pdf).

## 5.2. REAKCJA NA UWAGI PRZEDSIĘBIORSTWA WIENCONT

- (89) Po pierwsze, w odniesieniu do twierdzenia przedsiębiorstwa WienCont, iż przy rozbudowie terminalu skorzystało z pomocy o intensywności tylko 31 %, podczas gdy Słowacja w inwestycji początkowej oferuje pomoc na poziomie 100 %, Słowacja przypomina, że przedsiębiorstwo WienCont jest w przeważającej części własnością administracji publicznej. Co więcej, infrastruktura kolejowa, z której korzysta przedsiębiorstwo, jest własnością zarządcy infrastruktury kolejowej a grunty, na których znajduje się terminal, są majątkiem miasta Wiedeń. Koszty budowy nowych słowackich terminali obejmują koszty odkupienia gruntów oraz budowę infrastruktury kolejowej, jak również koszty budowy zupełnie nowego terminalu. Słowacja przypomina, że łączna inwestycja polegająca na budowie terminalu przedsiębiorstwa WienCont, wliczając tory i grunty, w ponad 90 % została sfinansowana ze środków publicznych. Poza tym, zdaniem Słowacji, zarzut ten jest sprzeczny z celami Funduszu Spójności, który ma zmniejszać różnice między państwami członkowskimi za pomocą dotacji w dziedzinie infrastruktury i ochrony środowiska.
- (90) Po drugie, w odpowiedzi na twierdzenie przedsiębiorstwa WienCont, że pokrywa całe zapotrzebowanie w okolicy Wiednia, a bratysławski terminal przynosiłby szkodę jego działalności handlowej, Słowacja przypomina, że tylko 4,6 % towarów, które przechodzą przez terminal przedsiębiorstwa WienCont, pochodzi ze Słowacji. Nawet gdyby przedsiębiorstwo WienCont straciło ten cały towar, w co Słowacja wątpi, nie poniosłoby na tyle dużej szkody, aby stanowiło to powód niewybudowania nowoczesnego trójmodalnego terminalu w Bratysławie na Dunaju.

## 6. DALSZA WYMIANA INFORMACJI MIĘDZY PRZEDSIĘBIORSTWAMI METRANS I WIENCONT A SŁOWACJĄ

- (91) Dzięki późniejszej wymianie informacji między Komisją, z jednej strony, a Słowacją i przedsiębiorstwami Metrans i WienCont, z drugiej strony, wyjaśniono niektóre niejasności dotyczące informacji udzielonych przez te strony.
- (92) Chociaż przedsiębiorstwo Metrans nie jest w stanie udokumentować, w jakim zakresie świadczy usługi w dziedzinie kontynentalnego transportu kombinowanego, udowodniło, że realizuje ten rodzaj transportu i obecne natężenie jego przewozów kontynentalnych nie jest bez znaczenia. Do transportu kontynentalnego przedsiębiorstwo Metrans używa kontenerów, głównie kontenerów o szerokości 45 stóp (13,7 m) oraz kontenerów-cystern. Przedsiębiorstwo Metrans wykazało także, że posiada niektóre urządzenia odpowiednie do przeładunku jednostek transportu intermodalnego innych niż kontenery. Słowacja przedłożyła Komisji arkusze z danymi statystycznymi otrzymanymi od przedsiębiorstwa Metrans, według których przedsiębiorstwo nie przewoziło żadnych tirów, wymiennych nadwozi ani naczep.
- (93) W celu obalenia argumentów przedsiębiorstwa Metrans dotyczących tego, że nie ma popytu na transport kombinowany innych intermodalnych jednostek transportowych (IJT) niż kontenery, Słowacja wymieniła przykład czeskiego terminalu z neutralnym dostępem w Lovosicach, który rozpoczął działalność w 2006 r. dla regularnych linii przewożących głównie kontenery, przy czym między rokiem 2007 a 2012 liczba przewożonych IJT wzrosła tu o 81 %, a w 2012 r. już 75 % przeładunków stanowiły nadwozia wymienne i naczepy. Kolejnym przykładem podanym przez Słowację jest terminal z neutralnym dostępem w Wuppertal-Langerfeld, który obecnie służy prawie wyłącznie do transportu wymiennych nadwozi i naczep. Nawet w terminalu przedsiębiorstwa WienCont, który jest ważną stacją przeładunkową kontenerów morskich, nadwozia wymienne stanowią 21 % przeładunków.
- (94) Przedsiębiorstwo WienCont przedstawiło prezentację, którą przygotowało przedsiębiorstwo Snizek & Partner, w której twierdzi się, że jeśli wykorzystuje się 88 % zdolności przeładunkowej terminalu, prowadzi to do wyraźnego obniżenia jakości jego usług.
- (95) Na koniec zaś, w celu rozwiania ewentualnych obaw dotyczących zakresu potencjalnego zakłócenia konkurencji i zweryfikowania domysłów dotyczących przejścia z transportu drogowego na kolejowy, Słowacja zgodziła się, aby najpierw wybudować tylko jeden terminal jako projekt pilotażowy. Dlatego Słowacja ograniczyła pierwotne zgłoszenie do terminalu w Żylinie-Tepličce. Terminal ten będzie znajdować się ponad 200 km od terminali przedsiębiorstwa Metrans w Dunajskiej Stredzie i Koszycach, jak również od terminalu przedsiębiorstwa WienCont. Ponadto Słowacja poinformowała Komisję, że istniejący terminal Intrans w Żylinie w niedalekiej przyszłości zostanie zamknięty. Badanie niniejszego środka przez Komisję przedstawiono poniżej.

## 7. OCENA ŚRODKA POMOCY

- (96) W rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE „wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”.

- (97) Kryteria ustanowione w art. 107 ust. 1 TFUE mają charakter kumulatywny. Dlatego, aby móc stwierdzić, czy środek stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, należy spełnić wszystkie te warunki. A mianowicie, wsparcie finansowe powinno:
- zostać przyznane przez państwo lub przy użyciu zasobów państwowych;
  - przyznawać korzyść beneficjentom;
  - sprzyjać niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów (selektywność);
  - zakłócać konkurencję lub grozić jej zakłóceniem i wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (98) Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej budowa i eksploatacja infrastruktury może stanowić działalność gospodarczą<sup>(6)</sup>. Jako że zgłoszony środek dotyczy pomocy inwestycyjnej na infrastrukturę używaną w celach handlowych, budowę i eksploatację tej infrastruktury należy uważać za działalność gospodarczą i z tego powodu środek podlega art. 107 ust. 1 TFUE.
- (99) Co się tyczy zgłoszonego środka, słowackie władze zagwarantują budowę terminalu i wybiorą koncesjonariusza, który będzie odpowiedzialny za jego prowadzenie. Ta inwestycja początkowa będzie dofinansowana z Funduszu Spójności (85 %) i ze środków własnych państwa (15 %). Jako że środki Funduszu Spójności przekazuje się właściwemu organowi krajowemu, powinny być one do dyspozycji władz słowackich i spełniać kryteria środków publicznych.
- (100) Zaleta: według wstępnego badania rynku przeprowadzonego przez władze słowackie nie da się wykluczyć, że uczestnictwo w przyszłym procesie selekcji będzie bardzo ograniczone i że procedura wyboru nie będzie spełniać kryteriów przetargu. W związku z tym i z uwagi na niewystarczający stopień konkurencji w przetargu nie można wykluczyć przyznania przewagi gospodarczej operatorowi.
- (101) Selektywność: ponieważ środek ten sprzyja wyłącznie przyszłemu operatorowi terminali, powinno się go uznać za środek o charakterze selektywnym.
- (102) Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową w ramach UE: gdy pomoc przyznana przez państwo członkowskie umacnia pozycję przedsiębiorstwa w stosunku do innych przedsiębiorstw konkurujących z nim w ramach wewnątrzspółnotowej wymiany handlowej, należy uznać, że pomoc wywiera wpływ na tę wymianę handlową<sup>(7)</sup>. Wystarczy, że adresat pomocy konkuruje na rynku otwartym dla konkurencji z innymi przedsiębiorstwami.<sup>(8)</sup> W omawianym przypadku zgłoszony środek umacnia pozycję nowych terminali transportowych w stosunku do istniejących terminali i dlatego może potencjalnie zakłócić konkurencję, jeśli ten rynek otwarty jest dla konkurencji. Pomoc ta może zatem zakłócić konkurencję i wywrzeć wpływ na wewnętrzną wymianę handlową.
- (103) Uwzględniając powyższe wnioski, Komisja stwierdza, że środek stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

#### 7.1. ZGODNOŚĆ Z PRAWEM ŚRODKA POMOCY

- (104) Władze słowackie wywiązały się z obowiązku na podstawie art. 108 ust. 3 TFUE dotyczącego zgłoszenia środka pomocy przed jego realizacją. Komisja przyjmuje do wiadomości fakt, że pomoc zostanie przyznana dopiero po zatwierdzeniu przez Komisję.

#### 7.2. OCENA ZGODNOŚCI ŚRODKA

- (105) Wcześniej Komisja dokonywała oceny środka pomocy dla projektów dotyczących infrastruktury bezpośrednio na podstawie art. 93 TFUE<sup>(9)</sup>, a po decyzji Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie Altmark<sup>(10)</sup>,

<sup>(6)</sup> Zob. m.in. sprawa C-82/01P *Aéroport de Paris*, Rec. 2002, s. I-9297 i sprawy T-443/08 oraz T-445/08 *Freistaat Sachsen a Land Sachsen-Anhalt* przeciwko Komisji, dotychczas nieopublikowane w Zbiorze.

<sup>(7)</sup> Zob. w szczególności sprawa 730/79 *Philip Morris* przeciwko Komisji, Rec. 1980, s. 2671, pkt 11; sprawa C-53/00 *Ferring*, Rec. 2001, s. I-9067, pkt 21 oraz sprawa Włochy przeciwko Komisji, Rec. 2004, s. I-3679, pkt 44.

<sup>(8)</sup> Sprawa T-214/95 *Het Vlaamse Gewest* przeciwko Komisji, Rec. 1998, s. II-717.

<sup>(9)</sup> Zob.: decyzja Komisji z dnia 31 stycznia 2001 r. w sprawie N 597/2000, Dz.U. C 102 z 31.3.2001, s. 8; decyzja Komisji z dnia 14 września 2001 r. w sprawie N 208/2000, Dz.U. C 315 z 4.1.2000, s. 21; decyzja Komisji z dnia 15 listopada 2000 r. w sprawie N 755/1999, Dz.U. C 71 z 3.3.2001, s. 17 i 19; decyzja Komisji z dnia 11 listopada 2001 r. w sprawie N 550/01, Dz.U. C 24 z 26.1.2002, s. 2.

<sup>(10)</sup> Sprawa C-280/00 *Altmark Trans GmbH*, Rec. 2003, s. I-7747.

która wykluczyła bezpośrednie zastosowanie art. 93 TFUE, na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE w przypadku terminali intermodalnych<sup>(11)</sup>. Po wejściu w życie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1370/2007<sup>(12)</sup>, art. 93 TFUE był bezpośrednio stosowany jako podstawa prawna dla określania zgodności pomocy w przypadku transportu lądowego, którego nie dotyczy wymienione rozporządzenie, a w szczególności w przypadku pomocy na rzecz koordynacji transportu.

- (106) W art. 93 TFUE przewidziano, że pomoc, która odpowiada potrzebom koordynacji transportu, jest zgodna z Traktatem. Znaczenie pojęcia „koordynacja transportu” stosowanego w wymienionym przepisie wykracza poza zwykłe ułatwianie rozwoju działalności gospodarczej. Obejmuje ono interwencję organów władzy publicznej mającą na celu ukierunkowanie rozwoju sektora transportu we wspólnym interesie. Trybunał Sprawiedliwości UE orzekł, że artykuł ten „uznaje zgodność z Traktatem pomocy dla transportu tylko w ściśle określonych przypadkach, które nie przynoszą szkody interesom ogólnym Wspólnoty”<sup>(13)</sup>.
- (107) Postęp osiągnięty dzięki liberalizacji sektora transportu lądowego pod pewnymi względami znacznie zmniejszył potrzebę koordynacji. W skutecznie zliberalizowanym sektorze koordynację można zasadniczo osiągnąć dzięki działaniu sił rynkowych. Nawet po liberalizacji sektora mogą występować różne nieprawidłowości na rynku. Nieprawidłowości te uzasadniają interwencję organów władzy publicznej w tym sektorze.
- (108) Sektor transportu może napotkać trudności w „koordynacji” w rozumieniu gospodarczym, na przykład przy połączeniach między poszczególnymi sieciami transportu. Już z tych tylko powodów Komisja zatwierdziła pomoc państwa na mocy art. 93 TFUE<sup>(14)</sup>.
- (109) Aby określony środek pomocy można było uznać za pomoc „odpowiadającą potrzebom” koordynacji transportu, musi on być konieczny i proporcjonalny do założonego celu. Poza tym zakłócenie konkurencji związane z przyznaniem pomocy, nie może szkodzić ogólnym interesom Unii.
- (110) Dlatego zgodnie z przyjętą praktyką decyzyjną Komisja uznaje pomoc za zgodną z rynkiem wewnętrznym na mocy art. 93 TFUE, jeśli zostały spełnione następujące warunki:
- a) pomoc przyczynia się do realizacji celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania;
  - b) pomoc jest konieczna;
  - c) pomoc jest proporcjonalna;
  - d) dostęp do stosownej infrastruktury jest otwarty dla wszystkich użytkowników na niedyskryminacyjnych zasadach;
  - e) pomoc nie prowadzi do zakłócenia konkurencji w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.
- (111) Dlatego Komisja oceni, czy w danym przypadku spełniono tych pięć kryteriów umożliwiających uznanie pomocy za zgodną z rynkiem wewnętrznym na mocy art. 93 TFUE.

#### 7.2.1. CEL BĘDĄCY PRZEDMIOTEM WSPÓLNEGO ZAINTERESOWANIA

- (112) Unia Europejska już od pewnego czasu prowadzi politykę zmierzającą do osiągnięcia zrównoważonego systemu transportu kombinowanego, przy czym częścią tej polityki jest rozwój konkurencyjności transportu kombinowanego w stosunku do drogowego. Celem polityki unijnego transportu kombinowanego jest osiągnięcie przejścia z transportu drogowego towarów na inne rodzaje transportu.
- (113) Wspólnotowe instrumenty, takie jak dyrektywa Rady 92/106/EWG<sup>(15)</sup>, mają na celu wspieranie rozwoju transportu kombinowanego. Biała księga w sprawie transportu<sup>(16)</sup> zachęca do korzystania z transportu kolejowego i innych rodzajów transportu przyjaznych środowisku w celu stworzenia konkurencyjnych alternatyw dla towarowego transportu drogowego.

<sup>(11)</sup> Zob. decyzja Komisji z dnia 11 lutego 2009 r. w sprawie N 651/08 — Combinant — multimodalny terminal kontenerowy (EFRO), Dz.U. C 60 z 14.3.2009, s. 4.

<sup>(12)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1370/2007 z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1).

<sup>(13)</sup> Sprawa 156/77 Komisja przeciwko Belgii, Rec. 1978, s. I-1881, pkt 10.

<sup>(14)</sup> Zob. decyzja Komisji z dnia 20 lipca 2010 r. w sprawie C 17/10, Firmin srl, Dz.U. C 278 z 15.10.2010, s. 28.

<sup>(15)</sup> Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych przepisów dla niektórych rodzajów transportu kombinowanego towarów pomiędzy państwami członkowskimi (Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38).

<sup>(16)</sup> Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu — dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, COM(2011) 144 z 28.3.2011 r..

- (114) Polityka transportu kombinowanego jest, co więcej, zgodna z konkluzjami Rady Europejskiej z Göteborga z czerwca 2001 r., gdzie potwierdzono, że środki pomagające w przejściu z transportu drogowego na rodzaje transportu bardziej przyjazne dla środowiska pozostają w centrum zainteresowania polityki zrównoważonego transportu.
- (115) Komisja zdaje sobie sprawę, że poprawa transportu kombinowanego na rynkach, do których dostęp jest wolny, a na których przestrzega się zasad wolnej konkurencji oraz podaży i popytu, jest przede wszystkim zadaniem operatorów na rynku. Do pełnego wyzwolenia potencjału transportu kombinowanego może być jednak niezbędne zachęcanie do podejmowania ryzyka związanego z przeniesieniem transportu drogowego na inne rodzaje transportu.
- (116) Co więcej, nacisk na możliwości multimodalne jest coraz bardziej uzasadniony również dlatego, że przemysł Europy utrzymuje lub zwiększa konkurencyjność swojej europejskiej produkcji w znacznej mierze dzięki zaawansowanej logistyce, optymalizacji produkcji i dystrybucji oraz poprzez tworzenie wartości w ramach procesu. Tym zaawansowanym łańcuchom dostaw coraz bardziej zagraża malejąca niezawodność i rosnące koszty transportu drogowego. Dlatego logistyka transportu kombinowanego będzie musiała stać się kluczowym celem europejskiego przemysłu wytwórczego.
- (117) Na koniec Komisja przypomina o konieczności przyspieszenia inwestycji w infrastrukturę, w szczególności w rodzaje transportu przyjazne dla środowiska, które są częścią transeuropejskich sieci transportowych (TEN) oraz w bardzo szybkie sieci technologii informacyjno-komunikacyjnych <sup>(17)</sup>.
- (118) Budowę terminali intermodalnych, które gwarantują wszystkim użytkownikom jednakowy dostęp, wspiera kilka instrumentów UE. Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE <sup>(18)</sup> wymaga utworzenia transeuropejskiej sieci transportowej, która w miarę możliwości musi być interoperacyjna w ramach różnych rodzajów transportu i musi wspierać intermodalność między różnymi rodzajami transportu. Projekt stanowiący przedmiot wspólnego zainteresowania w rozumieniu tej decyzji ma przyczynić się do zrównoważonego rozwoju transportu poprzez zwiększanie bezpieczeństwa i zmniejszanie zagrożenia dla środowiska spowodowanego przez transport, a to w szczególności poprzez wsparcie przejścia na transport kolejowy, transport kombinowany, śródlądowe drogi wodne i transport morski. Artykuł 10 dyrektywy 91/440/EWG <sup>(19)</sup> wymaga, aby państwa członkowskie zapewniły przedsiębiorstwom kolejowym z innych państw członkowskich dostęp do infrastruktury na jednakowych warunkach w celu świadczenia usług międzynarodowego towarowego transportu kombinowanego. Ponadto w swoim wniosku dotyczącym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej Komisja <sup>(20)</sup> zaproponowała, by operatorzy terminali transportu towarowego zagwarantowali, aby każdy terminal towarowy był otwarty dla wszystkich operatorów i aby dostęp ten odbywał się na niedyskryminujących zasadach i za przejrzyste opłaty.
- (119) Budowa intermodalnego terminalu, który zapewnia jednakowy dostęp wszystkim użytkownikom, służy osiągnięciu celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania, ponieważ przyczynia się do ulepszenia transportu kombinowanego, wsparcia przejścia z transportu drogowego na transport kolejowy i żeglugę śródlądową, a przez to do obniżenia natężenia ruchu, liczby wypadków, emisji spalin, emisji hałasu oraz negatywnego wpływu transportu drogowego na klimat. W żadnej z uwag zgłoszonych w odpowiedzi na decyzję o wszczęciu postępowania nie kwestionuje się faktu, że cel środka, którym jest wspieranie przejścia z transportu drogowego na transport kolejowy i żeglugę śródlądową, jest celem stanowiącym przedmiot wspólnego zainteresowania.
- (120) Jeśli zaś chodzi o proponowaną budowę i eksploatację terminalu w Żylinie-Tepličce, według danych udostępnionych przez władze słowackie korzyści z punktu widzenia oszczędności kosztów zewnętrznych będą ponad 15-krotnie wyższe niż koszty budowy planowanej infrastruktury. Poza tym większość łącznych oczekiwanych korzyści w wysokości 399 milionów EUR zostanie osiągnięta w ramach UE poza granicami Słowacji, ponieważ większa część przewozów między Słowacją a resztą UE odbywa się zwykle za granicą.

(w EUR)

**Oszczędności środowiskowe w ciągu 30 lat dla terminalu w Żylinie**

Oszczędności kosztów kongestii transportowej	107 117 951 EUR
Oszczędności kosztów wypadków drogowych	32 175 502 EUR
Oszczędności kosztów emisji spalin	223 748 276 EUR

<sup>(17)</sup> Komunikat „Europejski plan odnowy gospodarczej”, COM(2008) 800 final z 26.11.2008 r.<sup>(18)</sup> Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.U. L 204 z 5.8.2010, s. 1).<sup>(19)</sup> Dyrektywa Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.U. L 237 z 24.8.1991, s. 25).<sup>(20)</sup> COM(2011) 650 final, Dz.U. C 37 z 10.2.2012, s. 16.



(w EUR)

<b>Oszczędności środowiskowe w ciągu 30 lat dla terminalu w Żylinie</b>	
Oszczędności kosztów emisji hałasu	7 338 003 EUR
Oszczędności kosztów wpływu na klimat	16 390 770 EUR
Łączne oszczędności	386 770 502 EUR

Źródło: Analiza kosztów i korzyści terminalu w Żylinie przedłożona przez władze słowackie

- (121) Komisja przypuszcza, że budowa publicznego terminalu intermodalnego w Żylinie-Tepličce może służyć osiągnięciu celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania, ponieważ przyczynia się do ulepszenia transportu kombinowanego, wspierania przejścia z transportu drogowego na transport kolejowy i żeglugę śródlądową, a przez to do obniżenia natężenia ruchu, liczby wypadków, emisji spalin, emisji hałasu oraz negatywnego wpływu transportu drogowego na klimat.

#### 7.2.2. Konieczność i proporcjonalność pomocy

- (122) W przeszłości <sup>(21)</sup> Komisja zatwierdziła pomoc inwestycyjną na terminale intermodalne o intensywności pomocy 50 %. Niedawno, kiedy państwa członkowskie wykazały konieczność gospodarczą zwiększenia intensywności pomocy, Komisja była skłonna do zatwierdzenia tej wyższej intensywności pomocy w należycie uzasadnionych przypadkach <sup>(22)</sup>.
- (123) W tym przypadku władze słowackie zgłosiły środek, w którym przewiduje się intensywność pomocy na poziomie co najmniej 85 % na rzecz przyszłego koncesjonariusza. Niniejszy projekt kontrastuje z prywatnymi terminalami przedsiębiorstwa Metrans, które przedsiębiorstwo wybudowało bez pomocy państwa — Słowacji oraz ze znajdującym się niedaleko terminalem przedsiębiorstwa WienCont (będącym własnością miasta Wiedeń), który od 2006 r. otrzymał pomoc na średnim poziomie 31 % na zakup dodatkowego wyposażenia. W tym drugim przypadku nie była to jednak inwestycja początkowa w nowy terminal wybudowany od podstaw, jak ma to miejsce w przypadku terminalu w Żylinie-Tepličce. Przedsiębiorstwo WienCont korzysta poza tym z torów zarządcy infrastruktury i gruntów miasta Wiedeń a za wynajem płaci kwotę, która nie musi być równa kosztom potrzebnym do odkupienia tego wyposażenia.
- (124) W każdym razie, ponieważ intensywność pomocy dla Słowacji jest w tym przypadku wyższa niż 50 %, Komisja musi ocenić, czy tę wysoką intensywność pomocy można wyjątkowo uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym.
- (125) Jeśli chodzi o konieczność pomocy, to w analizie kosztów i korzyści przedłożonej przez władze słowackie w przypadku budowy planowanego terminalu w Żylinie-Tepličce bez wsparcia publicznego przewiduje się ujemną wewnętrzną stopę zwrotu. Przy uwzględnieniu łącznej inwestycji początkowej, w tym także kosztów odkupienia gruntów, przy stopie dyskontowej wynoszącej 5 %, deficyt finansowania projektu odpowiada inwestycji początkowej w wysokości 25,04 miliona EUR. Stopa dyskontowa w wysokości 5 % jest porównywalna ze stopą zwrotu długoterminowego długu publicznego na Słowacji <sup>(23)</sup>.
- (126) Poniższa tabela przedstawia koszty inwestycyjne, koszty operacyjne, oczekiwaną stopę zwrotu inwestycji oraz wysokość pomocy planowane przy budowie terminalu w Żylinie oraz wyliczone w ramach analizy kosztów i korzyści przedłożonej przez władze słowackie.

<sup>(21)</sup> Zob.: decyzja Komisji z dnia 31 stycznia 2001 r. w sprawie N 597/2000, Niemcy — Subsidieregeling voor bijzondere bedrijfsaansluitingen op vaarwegen; decyzja Komisji z dnia 14 września 2001 r. w sprawie N 208/2000, Niemcy — SOIT; decyzja Komisji z dnia 15 listopada 2000 r. w sprawie N 755/1999, Włochy — Bolzano oraz decyzja Komisji z dnia 20 grudnia 2010 r. w sprawie N 490/2010, Belgia — Verlenging van steunregeling N 550/2001 inzake publiek-private samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties langs de waterwegen in het Vlaams Gewest.

<sup>(22)</sup> Zob. decyzja Komisji z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie SA.33434, Francja — Aide au financement d'un chantier multimodal sur le Grand port maritime du Havre; decyzja Komisji z dnia 23 listopada 2011 r. w sprawie SA.33486, Niemcy — Förderprogramm Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr (dotychczas nieopublikowane) oraz decyzję Komisji z dnia 17 października 2012 r. w sprawie SA.34501, Niemcy — Rozbudowa portu rzeczno-żeglarskiego Königs Wusterhausen/Wildau.

<sup>(23)</sup> We wrześniu 2012 r. odsetki z tytułu długoterminowego długu publicznego na Słowacji wynosiły 4,2 %, zob. dane EBC, <http://www.ecb.int/stats/money/long/html/index.en.html>.

							w milionach EUR
Terminal	Koszty inwestycyjne	Koszty operacyjne	Łączne koszty	Przychody	Pomoc państw	Oczekiwany zysk	NPV po udzieleniu pomocy państwa (5 %)
Žilina	25,04	24,81	49,85	24,81	25,04	0	0,00

Źródło: Władze słowackie, analiza kosztów i korzyści

- (127) Ponieważ inwestycja początkowa ogranicza się do deficytu finansowania projektu, Komisja doszła do wniosku, że pomoc ta jest potrzebna do zapewnienia budowy terminalu transportu intermodalnego i rozwoju transportu kombinowanego na Słowacji. Jednocześnie Komisja przypuszcza, że pomoc ta zostanie ograniczona do niezbędnego minimum, jako że jest większa niż deficyt finansowania i dlatego jest właściwa do realizacji celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania polegającego na zapewnieniu przejścia z transportu drogowego na kolejowy.

#### 7.2.3. Dostęp do danej infrastruktury jest otwarty dla wszystkich użytkowników na niedyskryminacyjnych zasadach

- (128) Celem środka jest wybudowanie publicznie dostępnych terminali transportu intermodalnego do kontynentalnego transportu kombinowanego, przede wszystkim dla naczei i wymiennych nadwozi, w celu wsparcia przejścia z transportu drogowego na kolejowy. Aby zrealizować ten cel terminale będą:
- a) prowadzone przez przedsiębiorstwa niezależne od wszystkich przedsiębiorstw korzystających z terminala;
  - b) umożliwiać powszechny dostęp;
  - c) mieć niedyskryminujące i przejrzyste warunki.
- (129) W celu zapewnienia niedyskryminującego dostępu do terminali i zapobieżenia konfliktowi interesów między wybranym operatorem terminalu a przedsiębiorstwami transportowymi, operator terminali będzie niezależny od przedsiębiorstw transportowych.
- (130) Ponadto Republika Słowacka zostanie właścicielem terminali i w każdej umowie koncesyjnej zawrze warunek dla operatora terminalu, żeby zapewnił powszechny dostęp dla wszystkich użytkowników, wliczając wszystkich przewoźników i operatorów intermodalnych terminali transportowych na niedyskryminujących zasadach. Jeśli operator nie spełni tego warunku umowy koncesyjnej, państwo będzie miało prawo do odebrania mu koncesji i ponownego ogłoszenia przetargu na koncesję.
- (131) Dostęp do danej infrastruktury będzie powszechny dla wszystkich użytkowników na niedyskryminujących zasadach.

#### 7.2.4. Pomoc nie prowadzi do zakłócenia konkurencji w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem

- (132) Pierwotnie zgłoszony środek miałby wpływ na usługi terminali intermodalnych w Republice Słowackiej, które przyciągają również popyt transgraniczny z Austrii, z Republiki Czeskiej, z Węgier, a w mniejszym stopniu również z Polski. Aby zapobiec ryzyku zakłócenia konkurencji wspomnianemu w decyzji o wszczęciu postępowania i potwierdzić swoje założenie dotyczące wpływu terminalu na przesunięcie transportu towarów z dróg na koleje, władze słowackie zobowiązały się ograniczyć projekt do budowy tylko jednego terminalu pilotażowego w Żylinie-Teplicze. Terminal ten będzie zlokalizowany ponad 200 km od istniejących terminali przedsiębiorstw Metrans i WienCont. Jego obszary oddziaływania nie będą się zatem pokrywać z obszarami przedsiębiorstw Metrans i WienCont. Spowoduje to ograniczenie wpływu środka na konkurencję <sup>(24)</sup>.

<sup>(24)</sup> W swojej decyzji z dnia 9 listopada 2011 r. w sprawie SA.32632 (2011/N) ETGE, Dz.U. C 82 z 21.3.2012, s. 2, pkt 15 Komisja wskazuje na promień obszaru dowozowo-odwozowego o długości 35 km na obszarze o dużej gęstości terminali (granica belgijsko-holenderska). Władze słowackie biorą pod uwagę obszar oddziaływania o wielkości 100 km. W okolicy Pragi działa jednocześnie 7 terminali z obszarem dowozowo-odwozowym o promieniu 70 km: 2 duże terminale w Pradze, 2 w Mělniku (40 km) a 3 w Lovosicach (70 km).

- (133) Według władz słowackich w Żylinie znajduje się prowizoryczny terminal należący do przedsiębiorstwa Intrans. Ale w odróżnieniu od planowanego terminalu wspomniany terminal jest mały i zlokalizowany w środku miasta. Ponadto w terminalu tym dostęp do rampy załadunkowej zapewnia jeden tor o długości 400 m, a jego przedłużenie nie jest możliwe. Terminal obsługuje kontenery morskie i nie dysponuje żadnymi suwnicami bramowymi ani wyposażeniem służącym do przeładunku wymiennych nadwozi i nacze. Z powodu rozwoju urbanistycznego istniejący terminal w Żylinie w najbliższej przyszłości zostanie zamknięty.
- (134) Władze słowackie potwierdziły, że opłaty za obsługę w terminalach publicznych będą odpowiadać opłatom w terminalach transportu intermodalnego już działających na rynku. Według badań przeprowadzonych przez władze słowackie wysokość opłat naliczanych przez terminale w UE za obsługę jednostki waha się od 16,30 EUR do 56 EUR, przy czym średnia stawka wynosi 30 EUR. Analiza kosztów i korzyści przedłożona przez władze słowackie została przygotowana przy założeniu, że przyszłe opłaty za obsługę jednostki dla wszystkich czterech terminali publicznych wyniosą 28–29 EUR. Opłaty w publicznym terminalu w Żylinie-Tepličce zostaną więc ustalone tak, by zachować konkurencyjność transportu kolejowego w porównaniu z sektorem transportu drogowego. Podwyższenie opłat doprowadziłoby do tego, że operator terminali publicznych nie byłby w stanie przyciągnąć z sektora transportu drogowego takiej ilości ładunków, która by wystarczała do pokrycia kosztów operacyjnych.
- (135) Dlatego Komisja doszła do wniosku, że dana odległość nie zakłóci konkurencji w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem.

## 8. WNIOSEK

- (136) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że zostały spełnione wszystkie warunki i że pomoc inwestycyjna w wysokości 25,04 miliona EUR na rzecz terminalu w Żylinie-Tepličce jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.
- (137) Z uwagi na pierwotny zamiar Słowacji, żeby wybudować cztery publiczne terminale intermodalne, Komisja wymaga, aby terminal wybudowany na podstawie aktualnie zgłoszonego projektu pilotażowego był monitorowany. Monitorowanie umożliwi Komisji podjęcie pewniejszej decyzji w kwestii konieczności pomocy i jej wpływu na konkurencję, jeśli Słowacja postanowi w przyszłości zgłosić pomoc w związku z trzema pozostałymi planowanymi terminalami,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

### Artykuł 1

Pomoc państwa, którą Republika Słowacka planuje wdrożyć w związku z budową terminalu w Żylinie-Tepličce w formie początkowej pomocy inwestycyjnej w wysokości 25,04 miliona EUR, jest zgodna z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 93 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

W związku z powyższym wdrożenie tej pomocy w wysokości 25,04 miliona EUR zostaje zatwierdzone.

### Artykuł 2

Za trzy lata Republika Słowacka dostarczy:

- a) dane o łącznej wielkości przewozów intermodalnych, wielkości przewozów kontynentalnych oraz wielkości przewozów kontynentalnych z wykorzystaniem z innych środków niż kontenery ISO w Słowacji i w terminalu w Żylinie-Tepličce;
- b) informacje o cenach pobieranych w terminalu w Żylinie-Tepličce;
- c) informacje o tym, czy klienci nowych terminali korzystali wcześniej z istniejących terminali, a jeśli tak, to przeprowadzi wówczas badanie na temat przyczyn, które skłoniły ich do zmiany terminalu.

*Artykuł 3*

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Słowackiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 17 lipca 2013 r.

*W imieniu Komisji*  
Joaquín ALMUNIA  
*Wiceprzewodniczący*

---