BESCHLÜSSE

BESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 17. Juli 2013

über die Maßnahme/Beihilferegelung/Staatliche Beihilfe SA.34369 (13/C) (ex 12/N) — Errichtung und Betrieb staatlicher intermodaler Umschlagterminals, die die Slowakische Republik zu gewähren plant

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2013)4423)

(Nur der slowakische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2014/524/EU)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß dem vorgenannten Artikel ([1]) und unter Berücksichtigung dieser Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) Die Kommission erhielt mit E-Mail vom 6. April 2011 eine Beschwerde von METRANS/Danubia/, a.s. („Metrans") über eine mutmaßliche staatliche Beihilfe, die für die Errichtung staatlicher intermodaler Umschlagterminals gewährt worden sei („Beschwerde"). Mit E-Mail vom 9. Juni 2011 erhielt die Kommission weitere Auskünfte von Metrans. Die Beschwerde wurde als Wettbewerbssache SA.32828 registriert.

(2) Mit Schreiben vom 6. Oktober 2011 hat die Kommission die Beschwerde mit einem Auskunftsersuchen an die Slowakei übermittelt. Die Slowakei hat mit Schreiben vom 6. Dezember 2011 geantwortet und festgestellt, dass die betreffende Maßnahme noch in Vorbereitung ist und bislang keine Förderung bewilligt wurde. Die Kommission unterrichtete Metrans mit Schreiben vom 12. Dezember 2011 über diese Antwort. In diesem Schreiben legte die Kommission ihr vorläufiges Ergebnis dar, dass die Maßnahme keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellt und schloss die Sache SA.32828.

(3) Am 16. Februar 2012 übermittelte die Slowakei eine elektronische Voranmeldung einer Maßnahme für die geplante Errichtung und den geplanten Betrieb staatlicher intermodaler Umschlagterminals. Mit E-Mails vom 5. Juni, 12. Juni, 12. Juli und 16. Juli 2012 stellte die Slowakei weitere Informationen zu dieser Maßnahme bereit, unter anderem Unterstützungsschreiben von den Transport- und Logistikunternehmen DHL und GEFCO.

([1]) ABl. C 45 vom 16.2.2013, S. 13.

(4) Mit E-Mail vom 12. Juli 2012 übermittelte Metrans der Kommission ein Unterstützungsschreiben von Green Integrated Logistics (Slovakia) s.r.o. („GIL"), die das Umschlagterminal in Sládkovičovo betreibt. Die Kommission übermittelte der Slowakei dieses Schreiben mit Schreiben vom 18. Juli 2012, auf welches sie am 14. August 2012 eine Antwort per E-Mail erhielt, in der wiederholt wurde, dass für das Projekt bislang noch keine Fördermittel bewilligt wurden.

(5) Am 17. Juli 2012 meldete die Slowakei die Maßnahme nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV elektronisch bei der Kommission an. Als Teil dieser Anmeldung übermittelte die Slowakei Unterstützungsschreiben von DHL Express (Slovakia), s.r.o. („DHL"), GEFCO SLOVAKIA, s.r.o., Bohemiakombi, s.r.o. und Kombiverkehr. Die Slowakei übermittelte weitere Informationen mit E-Mails vom 3. September, 18., 22., 24., 26. und 29. Oktober, 6., 9., 13. und 14. November und 6. Dezember 2012.

(6) Mit Schreiben vom 23. Januar 2013 setzte die Kommission die Slowakei von ihrem Beschluss in Kenntnis, wegen der genannten Maßnahme das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV zu eröffnen. Die Stellungnahme der Slowakei zu dem Eröffnungsbeschluss ging am 12. Februar 2013 bei der Kommission ein.

(7) Der Eröffnungsbeschluss wurde am 16. Februar 2013 im *Amtsblatt der Europäischen Union* ([2]) veröffentlicht. Die Kommission forderte die Beteiligten zur Abgabe von Stellungnahmen zu den betreffenden Maßnahmen innerhalb eines Monats ab Datum der Veröffentlichung auf.

(8) Die Kommission richtete den Eröffnungsbeschluss am 18. Februar 2013 an die Beteiligten, die während der vorläufigen Prüfung ihr Interesse bekundet hatten, nämlich an Bohemiakombi, s.r.o., DHL Express (Slovakia), s.r.o., GEFCO SLOVAKIA, s.r.o., Kombiverkehr, Metrans, an ihren Rechtsberater SCHWARZ advokáti s.r.o. und an Green Integrated Logistics (Slovakia) s.r.o. sowie an andere möglicherweise Beteiligte, die von der Kommission ermittelt wurden. Hierbei handelt es sich um die Universität von Žilina — Lehrstuhl für den Eisenbahnverkehr und ZCHFP SR — ChemLog (Verband der chemischen und pharmazeutischen Industrie der Slowakischen Republik).

(9) Die Kommission erhielt an den folgenden Daten von den nachstehenden Beteiligten Stellungnahmen zu dem Eröffnungsbeschluss:

a) Verband der chemischen und pharmazeutischen Industrie der Slowakischen Republik am 22. Februar 2013;

b) Bohemiakombi am 4. März 2013;

c) Kombiverkehr am 6. März 2013;

d) DHL am 8. März 2013;

e) SCHWARZ advokáti im Namen von Metrans am 11. März 2013;

f) am 6. März 2013 hat die WienCont Container Terminal Gesellschaft m.b.H. („WienCont") einen Antrag auf Fristverlängerung für die Einreichung ihrer Stellungnahme gestellt. Am 7. März 2013 hat die Kommission WienCont eine Fristverlängerung bis zum 18. März 2013 bewilligt. Die Stellungnahme von WienCont zum Eröffnungsbeschluss ging am 18. März 2013 bei der Kommission ein.

(10) Mit Schreiben vom 19. und 20. März 2013 hat die Kommission der Slowakei die Stellungnahmen übermittelt, die sie von den Beteiligten erhalten hatte. Die Slowakei sandte ihre Antwort auf die Stellungnahmen am 5. April 2013.

(11) Mit E-Mail vom 29. April 2013 stellte die Kommission Metrans weitere Fragen. Metrans übermittelte ihre Antworten einschließlich einer nichtvertraulichen Fassung mit E-Mail vom 6. Mai 2013.

(12) Mit E-Mail vom 8. Mai 2013 übermittelte die Kommission der Slowakei die nichtvertraulichen Informationen, die sie von Metrans erhalten hatte. Die Slowakei sandte ihre Stellungnahme am 16. Mai 2013.

(13) Mit E-Mails vom 8. und vom 17. Mai 2013 stellte die Kommission der Slowakei weitere Fragen, die diese mit E-Mails vom 17. und vom 29. Mai 2013 beantwortete.

(14) Die Kommission stellte WienCont mit E-Mail vom 21. Mai 2013 weitere Fragen, die diese mit E-Mail vom 7. Juni 2013 beantwortete.

([2]) Siehe Fußnote 1.

(15) Am 6. Juni fand ein Treffen zwischen der Kommission und der Slowakei in Brüssel statt.

(16) Die Kommission übermittelte die nichtvertraulichen Informationen, die sie von Metrans und WienCont erhalten hatte mit E-Mails vom 10. Juni 2013 an die Slowakei.

(17) Mit Schreiben vom 10. Juni 2013 schränkte die Slowakei die Anmeldung auf ein Terminal in Žilina ein.

(18) Die Slowakei übermittelte ihre Stellungnahme zu den Auskünften von Metrans und WienCont am 14. Juni 2013.

(19) Die Kommission stellte mit E-Mail vom 18. Juni 2013 ein Ersuchen um weitere Auskünfte, die sie mit E-Mail vom 19. Juni 2013 erhielt.

2. **BESCHREIBUNG DER MASSNAHME UND STELLUNGNAHMEN, DIE VOR EINLEITUNG DES PRÜFVERFAHRENS EINGINGEN**

2.1. DIE INTERMODULAREN UMSCHLAGTERMINALS

(20) In der ursprünglichen Anmeldung sah die Maßnahme die Errichtung und den Betrieb eines Netzwerks staatlicher intermodaler Umschlagterminals vor, die für den kontinentalen, kombinierten Güterverkehr geeignet sind. Die Slowakei plante ursprünglich die Finanzierung der Errichtung vier öffentlich zugänglicher intermodaler Umschlagterminals in Bratislava–Pálenisko, Leopoldov-Hlohovec, Žilina–Teplička und Košice–Bočiar.

(21) Die Slowakei hat die Entscheidung über die ursprüngliche Anzahl an Terminals und über ihren Standort anhand einer Marktstudie getroffen, die im Jahr 2007 von Intraco Consulting, einer in Belgien niedergelassenen Beratungsfirma für den kombinierten Verkehr und die Logistikkoordination erstellt worden war. Die Anzahl und der Standort der Terminals wurden anhand der folgenden Faktoren festgelegt:

— Abdeckung des größtmöglichen Gebiets in der Slowakei durch die Terminals;

— Potenzial zur vollständigen Ausschöpfung der Kapazitäten der Terminals;

— Verlauf der wichtigsten Eisenbahnstrecken, in Übereinstimmung mit den transeuropäischen Verkehrsachsen als Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T) und Standort der Schienenverkehrsanbindungen, die im Europäischen Übereinkommen über wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs und damit zusammenhängende Einrichtungen (AGTC-Übereinkommen) enthalten sind;

— Konnektivität der in der Slowakei geplanten Gewerbegebiete.

(22) Da in dem Eröffnungsbeschluss festgestellt wird, dass die Maßnahme in ihrer angemeldeten Form zu einer Wettbewerbsbeeinträchtigung führen könnte, hat die Slowakei entschieden, die Maßnahme auf die Finanzierung der Errichtung und des Betriebs eines einzigen staatlichen intermodalen Umschlagterminals in Žilina — Teplička zu beschränken, das für den kontinentalen kombinierten Güterverkehr geeignet ist. Dieses Terminal soll ein Pilotprojekt für die mögliche zukünftige Errichtung eines Netzwerks staatlicher intermodaler Umschlagterminals in der Slowakei sein.

(23) Es wird ein öffentlich zugängliches intermodales Umschlagterminal sein, das das AGTC-Übereinkommen und die Regelungen des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) einhält.

(24) Für das Pilotprojekt wurde der Standort gewählt, der am weitesten von den bereits bestehenden modernen und großen Terminals entfernt ist und dennoch die Anforderungen aus Erwägungsgrund 21 erfüllt.

(25) Die Nutzlänge jedes Terminals wird 750 Meter Schienen unter zwei Portalkränen mit Piggyback-Bügeln betragen, mit denen Wechselbehälter und Sattelanhänger, die für den kontinentalen Verkehr verwendet werden sowie intermodale (ISO) Seecontainer umgeschlagen werden können. Unter den Kränen werden sich auch schräge Parkslots für den optimalen Umschlag der Sattelanhänger befinden sowie kurzfristiger Lagerraum für nicht stapelbare Wechselbehälter. Das neue Terminal wird eine jährliche Kapazität von 450 000 Bruttotonnen haben. Die Errichtung des Terminals sollte im Jahr 2015 beendet werden.

(26) Das Terminal bleibt Eigentum des Staates. Der nationale Eisenbahninfrastrukturbetreiber, Železnice Slovenskej republiky („ŽSR“) wird die Eigentumsrechte für den Staat ausüben. ŽSR wird insbesondere damit beauftragt, die Konzessionsgebühren von dem Terminalbetreiber einzuziehen.

(27) Der Betrieb des Terminals wird für den Zeitraum von dreißig Jahren an einen Betreiber vergeben, der auf der Grundlage eines diskriminierungsfreien, transparenten Ausschreibungsverfahrens ausgewählt wird. Um einen diskriminierungsfreien Zugang zu dem Terminal zu gewährleisten und Interessenkonflikte zwischen dem ausgewählten Terminalbetreiber und den Verkehrsunternehmen zu vermeiden, darf es sich bei dem Betreiber nicht um ein das Terminal nutzendes Verkehrsunternehmen handeln, so dass der Betreiber nicht mit den Verkehrsunternehmen und Unternehmen des kombinierten Verkehrs konkurriert, die das Terminal nutzen werden. Hält der ausgewählte Betreiber die Bedingungen nicht ein, die in der Konzessionsvereinbarung vereinbart wurden, kann der Staat die Konzession zurückziehen und eine erneute Ausschreibung durchführen.

(28) Der öffentliche Zugang zu dem Terminal wird über eine Bestimmung in der Konzessionsvereinbarung garantiert, die mit dem ausgewählten Betreiber der Terminals geschlossen wird. In dieser Bestimmung wird festgelegt, dass die Dienste auf einer diskriminierungsfreien Grundlage und zu Preisen des offenen Marktes angeboten werden. Auch die Bewilligungsentscheidung enthält eine Klausel, die einen diskriminierungsfreien öffentlichen Zugang zu der Infrastruktur gewährleistet.

2.2. RECHTSGRUNDLAGE DER MASSNAHME

(29) Die Fördermittel für die Maßnahme werden auf der Grundlage von Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe m des Gesetzes über staatliche Beihilfen Nr. 231/1999 in der geänderten Fassung und von Gesetz Nr. 523/2004 über die Haushaltsregeln der öffentlichen Verwaltung gewährt, das bestimmte Gesetze ändert.

2.3. MITTEL

(30) Die Slowakei plant eine Anfangsinvestition in Höhe von 25,04 Mio. EUR für die Errichtung des Terminals, das vom Staat errichtet wird und Eigentum des Staates ist. Dieser Betrag soll aus Mitteln des Kohäsionsfonds (zu 85 %) und aus Eigenmitteln des Staates (zu 15 %) finanziert werden und 100 % der Anfangsinvestitionen abdecken. Der Betreiber der Terminals wird jedoch über einen Zeitraum von 15 Jahren eine Konzessionsgebühr in Höhe von mindestens 15 % der Investitionskosten zu entrichten haben.

2.4. BEGÜNSTIGTER DER MASSNAHME

(31) Der Begünstigte der Maßnahme ist der Betreiber des Terminals, da dieser aus der Infrastruktur Nutzen zieht, für die er Konzessionsgebühren entrichtet, die lediglich einen kleinen Teil der Gesamtkosten für die Errichtung des Terminals ausmachen.

(32) ŽSR wird nicht als Begünstigter der Maßnahme betrachtet, da ŽSR lediglich die Eigentumsrechte für den Staat verwalten wird. Die Konzessionsgebühren, die ŽSR im Auftrag des Staates einzieht, werden ihrerseits die Vergütung verringern, die ŽSR vom Staat für die Durchführung der staatlichen Aufgabe als der nationale Eisenbahninfrastrukturbetreiber erhält.

2.5. KUMULIERUNG UND DURCHFÜHRUNGSVERBOT

(33) Die Maßnahme kann für die gleichen förderfähigen Kosten keine Beihilfemittel aus anderen Quellen erhalten.

(34) Die Beihilfe wird bewilligt, nachdem die Kommission ihre Genehmigung erteilt hat.

2.6. GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG DES VERFAHRENS

(35) Bei der Einleitung des Verfahrens nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV in Bezug auf die ursprüngliche Anmeldung, hat die Kommission geprüft:

a) ob die Notwendigkeit der Errichtung der intermodalen Umschlagterminals und der Entwicklung des kontinentalen kombinierten Verkehrs in der Slowakei besteht, um eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und die Binnenschifffahrt zu fördern und

b) ob die folgende durch die Maßnahme verursachte Wettbewerbsverzerrung dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.

3. **STELLUNGNAHME DER SLOWAKEI ZU DEM BESCHLUSS, DAS PRÜFVERFAHREN EINZULEITEN**

(36) In Bezug auf die Notwendigkeit der Beihilfe hat die Slowakei basierend auf den der Kommission vorgelegten Studien und Analysen und auf den Ansichten zukünftiger Nutzer der Terminals ihre Meinung wiederholt, dass ohne den Bau staatlicher neutraler Terminals in Zukunft keine wesentliche Verlagerung von der Straße auf die Schiene

und die Binnenschifffahrt eintreten würde. Die Slowakei zitiert Kombiverkehr. Diese Gesellschaft hat eine deutliche Zunahme der Nachfrage nach kombiniertem Verkehr in der Slowakei festgestellt, insbesondere entlang der ost- und südeuropäischen Achse. Diese Nachfrage könne jedoch nur gedeckt werden, wenn es Zugang zu wohlplatzierten und funktionierenden Terminals mit einer angemessenen Kapazität gäbe, die vollkommen neutrale Dienste anböten, wie dies in dem deutschen Programm für die Errichtung der Terminals vorgesehen werde.

(37) In Bezug auf die Zweifel der Kommission, dass die Wettbewerbsverzerrung dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft, stellt die Slowakei erstens fest, dass das Ziel des Projektes die Entwicklung des kontinentalen intermodalen Verkehrs ist, der bislang als vollkommen neues Segment des intermodalen Verkehrs überhaupt nicht oder nur in sehr eingeschränktem Umfang genutzt wird. Zweitens sind die erwarteten Einsparungen in Bezug auf externe Kosten 13 Mal höher als die Investitionskosten und der Großteil dieser Kosten wird in der EU außerhalb der Slowakei eingespart. Schließlich wird die Wettbewerbsverzerrung durch die Bedingung, dass der Betreiber der neuen Terminals 15 % der Gesamtinvestitionskosten in Form einer Konzessionsgebühr wird entrichten müssen, während die Preise für seine Leistungen reguliert und kontrolliert werden, auf ein Minimum beschränkt.

(38) Als Antwort auf die Bedenken, die im Eröffnungsbeschluss zum Ausdruck gebracht werden, stellt die Slowakei fest, dass die neuen Terminals, wie der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen ist, ungefähr 16 % der gesamten theoretischen Kapazität der intermodalen Terminals in der Slowakei darstellen werden, ausgedrückt in der Umschlagskapazität in intermodalen Transporteinheiten (ITE).

Kapazität der intermodalen Verkehrsterminals in der Slowakei

Intermodale Verkehrsterminals	Umschlagkapazität in ITE	
	Theoretisch	Anteil in %
Bratislava - ÚNS	30 000	
Bratislava - Prístav	20 000	
Sládkovičovo	20 000	
Žilina - Intrans	60 000	
Dunajská Streda	600 000	
Košice - Intrans	45 000	
Košice - Haniska	100 000	
Dobrá	75 000	
Ružomberok	30 000	
Bestehend – insgesamt	**980 000** (*)	**84 %**
Bratislava - Prístav	40 000	
Leopoldov	40 000	
Žilina - Teplička	40 000	
Košice - Bočiar	40 000	
Neue - insgesamt	**180 000** (**)	**16 %**
Alle Terminals - insgesamt	**1 160 000**	**100 %**

(*) Theoretische Umschlagmenge beim derzeitigen Aufbau und der derzeitigen Verwendung der Umschlagtechniken und Verfahrenstechnik.

(**) Theoretische Umschlagmenge nach Beendigung der ersten Phase der Errichtung.

Quelle: Ministerium für Verkehr, Bau und regionale Entwicklung der Slowakischen Republik, basierend auf Informationen, die von Eigentümern und Betreibern von Terminals zur Verfügung gestellt wurden.

(39) Darüber hinaus hat die Slowakei die folgenden Zahlen zur Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs in der Slowakei vorgelegt.

Jahr	Grenzüberschreitender Güterverkehr (Tausend Tonnen)	Jährliches Wachstum	Kumuliertes Wachstum
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

Quelle: Statistisches Amt der Slowakischen Republik.

(40) Zuletzt stellt die Slowakei fest, dass sie auf ihr staatliches intermodales Umschlagsterminal die Artikel 31 und 56 Absatz 9 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) anwenden wird, die bis zum 16. Juni 2015 in nationales Recht umgesetzt sein muss. Nach den slowakischen Behörden bieten diese Vorschriften einen angemessenen rechtlichen Rahmen, der die Auswirkungen des Abzugs bestehender Kunden von bestehenden Terminals verringern wird.

4. **STELLUNGNAHMEN BETEILIGTER**

4.1. VERBAND DER CHEMISCHEN UND PHARMAZEUTISCHEN INDUSTRIE DER SLOWAKISCHEN REPUBLIK

(41) Der Verband der chemischen und pharmazeutischen Industrie der Slowakischen Republik („ZCHFP SR“) hat Interesse an einer sicheren und ökologischen Beförderung für die chemische Industrie. Er hat deshalb an dem Projekt ChemLog teilgenommen, dessen Ziel es war, den kombinierten Verkehr und staatliche intermodale Terminals in der Slowakei zu kartieren, zu analysieren und zu unterstützen.

(42) ZCHFP SR hat seiner Stellungnahme zwei Studien von ChemLog beigefügt, einem europäischen Kooperationsprojekt zwischen regionalen Behörden, Chemieverbänden und wissenschaftlichen Einrichtungen in Deutschland, Polen, der Tschechischen Republik, der Slowakei, Ungarn und Italien, an denen ZCHFP SR beteiligt ist: „*The Strategy of Combined Transport Development of Chemicals in Central Europe*“ („Die Strategie der Entwicklung des kombinierten Verkehrs beim Chemikalientransport in Mitteleuropa“) und die „*Feasibility Study — Development of railway transport of chemicals in Slovakia in relation to adjacent countries and prepared combined transport terminals*“ („Durchführbarkeitsstudie — Entwicklung des Chemikalientransports auf der Schiene in der Slowakei in Bezug auf angrenzende Länder und vorbereitete kombinierte Umschlagterminals“).

(43) ZCHFP SR zieht die Schlussfolgerung, dass die staatlichen Terminals in der Slowakei einen positiven Beitrag hauptsächlich für den kontinentalen kombinierten Verkehr darstellen werden, da die derzeitigen Terminals lediglich ISO-Container umschlagen. Nach ZCHFP SR wurden nur wenige Wechselbehälter und Sattelanhänger auf der Schiene aus der Slowakei befördert, da die derzeitigen Betreiber nicht an ihnen interessiert sind und es aktuell keine regelmäßigen Verbindungen aus der Slowakei zu einem intermodalen Knotenpunkt in Westeuropa gibt.

4.2. BOHEMIAKOMBI

(44) Bohemiakombi ist ein in der Slowakei ansässiges Unternehmen für den kombinierten Verkehr, wo es hauptsächlich von den Gleisanschlüssen von Unternehmen aus tätig ist. Nach Bohemiakombi werden die kontinentalen Strecken in Europa hauptsächlich von kleinen und mittelgroßen Unternehmen des Güterkraftverkehrs und Spediteuren genutzt. Sie bieten den Transport von Haus-zu-Haus an und benötigen die Dienste neutraler Terminals und von Unternehmen für den kombinierten Verkehr, um den kombinierten Verkehr nutzen zu können. Diese KMU können nicht in eigene Terminals investieren und benötigen deshalb die öffentliche Umschlaginfrastruktur. Fehlt eine solche Infrastruktur, nutzen diese Unternehmen lediglich den Güterkraftverkehr.

([3]) Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).

(45) Bohemiakombi bringt vor, dass die privaten Terminals nur in einem sehr eingeschränkten Umfang für den kontinentalen Verkehrs genutzt werden können, da die Betreiber dieser Terminals auch den Transport von Haus-zu-Haus anbieten und folglich mit den Güterkraftverkehrsunternehmen direkt konkurrieren. Die Nutzung privater Terminals ist folglich mit dem Risiko verbunden, dass der von der Straße auf die Schiene verlagerte Transport von einem privaten Terminalbetreiber übernommen wird, der Zugang zu allen Informationen über die Sendung hat und konkurrierende Leistungen anbietet.

(46) Bohemiakombi stellt fest, dass in der Slowakei die übliche Gebühr für den intermodalen Umschlag 45-50 EUR je umgeschlagener Einheit beträgt. In staatlichen Terminals in der übrigen EU sind die Gebühren nur halb so hoch. Nach Bohemiakombi stellt dies eine Barriere für die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene dar. Bohemiakombi ist der Ansicht, dass staatliche intermodale Terminals, deren Errichtung aus staatlichen Mitteln finanziert wird, die Dienste günstiger anbieten werden und somit die Barriere für die Verlagerung von der Straße auf die Schiene senken werden.

(47) Bohemiakombi zieht die Schlussfolgerung, dass die staatliche Beihilfe den Wettbewerb bei den Diensten intermodaler Terminals stärken wird.

4.3. KOMBIVERKEHR

(48) Kombiverkehr merkt an, dass sie nur sehr wenige kontinentale Einheiten in die Slowakei transportiert — weniger als 1 000 im Jahr. Kombiverkehr argumentiert, dass dies hauptsächlich an den hohen Umschlagkosten liegt, die bei mehr als 45 EUR für den Umschlag vom Lastkraftwagen auf den Zug oder umgekehrt liegen. In den vom Staat kofinanzierten Terminals in Deutschland sind diese Kosten nur ungefähr halb so hoch. Die derzeit transportierten Einheiten stammen hauptsächlich von der chemischen Industrie, für die der Transport auf der Straße teurer und mit höheren Umweltrisiken verbunden ist. Außerdem können die Transporteinheiten der chemischen Industrie häufig von oben unter Verwendung derselben Spreader wie für den maritimen kombinierten Verkehr umgeschlagen werden.

(49) Laut Kombiverkehr besteht der Großteil des internationalen Verkehrs in der Slowakei aus Güterverkehr wie verpackten Produkten, Produkten der Autoindustrie, Maschinen und Konsumgütern, die in Sattelanhängern und teilweise in Wechselbehältern transportiert werden. Die slowakischen Terminals verfügen jedoch nicht über die erforderlichen Anlagen für den Umschlag solcher Einheiten.

(50) Nach Kombiverkehr werden für die Entwicklung eines nachhaltigen kontinentalen kombinierten Verkehrs

a) Terminals benötigt, welche die folgenden technischen Spezifikationen aufweisen:

   — 700 Meter verwendbare Schienen;

   — eine direkte Schienenanbindung zu einem der wesentlichen Eisenbahnkorridore;

   — Spreader und Piggyback-Bügel;

   — ausreichend Lagerraum, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Einheiten nicht stapelbar sind;

   — ausreichend Abstellgleise für Züge im Terminal oder in der Nähe;

b) Umschlaggebühren, die mit dem Güterverkehr auf der Straße konkurrieren können — bis zu 20-25 EUR je Umschlag von der Straße auf die Schiene;

c) unabhängige Terminalbetreiber, die einen diskriminierungsfreien Zugang sicherstellen können. Obwohl die derzeit bestehenden Terminals von Dritten genutzt werden können, stellt Kombiverkehr fest, dass die Bedingungen für Dritte unsicher sind. Erstens besteht für dritte Unternehmer des kombinierten Verkehrs immer die Gefahr, dass ihre Kunden von dem Terminalbetreiber übernommen werden, da die Terminalbetreiber auch Verkehrsunternehmer sind. Zweitens sind Terminalbetreiber nur so lange an Dritten interessiert, wie sie über freie Terminalkapazitäten verfügen. Sobald sie über ein ausreichendes eigenes Verkehrsvolumen verfügen, schwindet ihr Interesse, Dritten Zugang zu gewähren. Schließlich verfügt ein unregulierter Terminalbetreiber über viele Möglichkeiten, Dritten die Nutzung seines Terminals zu erschweren oder diese wirtschaftlich nachteilhaft zu machen, beispielsweise über die Festlegung der Preise, die Qualität der Dienste und die Verteilung der Terminal-Stellplätze.

(51) Kombiverkehr stellt fest, dass es für die Gesellschaft anfänglich mit Verlusten verbunden ist, wenn sie für ihre Kunden neue Zugangspunkte zum kombinierten Verkehr einrichtet. Diese Verluste können erst nach ein bis zwei Jahren des regelmäßigen Betriebs ausgeglichen werden. Folglich kann Kombiverkehr ohne eine langfristige Sicherheit keine neuen Produkte an Terminals anbieten.

(52) Deshalb unterstützt Kombiverkehr den Plan der Slowakei, das neue Terminal von unabhängigen Unternehmen betreiben zu lassen. Gleichzeitig ist Kombiverkehr jedoch der Ansicht, dass die Unternehmen des kombinierten Verkehrs stärker an der Entwicklung des Terminals interessiert wären, wenn sie ein wirtschaftliches Interesse an seinem Betrieb hätten. Kombiverkehr plädiert für die folgenden Bedingungen, damit der Betrieb des Terminals neutral und diskriminierungsfrei ist:

   — der Terminalbetreiber sollte ein unabhängiges Unternehmen mit einer unabhängigen Verwaltung sein;

— das Eigentum an dem das Terminal betreibenden Unternehmen sollte bei keinem Unternehmen des kombinierten Verkehrs 50 % übersteigen;

— klare Regeln für den Terminalbetreiber beispielsweise in Bezug auf die Zuweisung von Slots und auf die Konditionen;

— Kontrolle der Terminalbetreiber durch eine unabhängige Überwachungsstelle und die Eisenbahn-Regulierungsstelle.

(53) Laut Kombiverkehr ist das Potential für eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene enorm, insbesondere auf den Routen nach Deutschland (Rhein-Ruhr-Gebiet und Hamburg/Hannover) sowie in die Niederlande und nach Belgien. Der Verkehr auf diesen Routen beläuft sich derzeit auf ungefähr 1 000 Lastwagen je Woche.

(54) Kombiverkehr führt aus, nur an der Beförderung von Gütern im kontinentalen Verkehr interessiert zu sein, der derzeit auf der Straße erfolgt. Folglich würde sie durch die Nutzung des neuen Terminals den Umschlag und das Ladevolumen an den bereits in der Slowakei bestehenden Terminals nicht verringern, die bereits den kombinierten Verkehr anbieten.

4.4. DHL

(55) DHL macht geltend, dass die derzeit in der Slowakei bestehenden intermodalen Terminals nicht für gemeinwirtschaftliche Dienste bereit stehen und keinen liberalisierten Zugang zum Umschlag zwischen der öffentlichen Straßen- und Schieneninfrastruktur bereitstellen. DHL unterstützt die slowakischen Behörden in ihrer Anstrengung zur Liberalisierung des kombinierten Verkehrs durch die Errichtung vier neuer intermodaler Terminals für den Verkehr Schiene-Straße.

4.5. METRANS

(56) Metrans legt dar, dass die Argumente, die die Slowakei zur Rechtfertigung der staatlichen Beihilfe für die Errichtung der Terminals vorbringt, unsubstantiiert, falsch bzw. irrelevant sind. Zusammengefasst bringt das Unternehmen die folgenden Argumente gegen die ursprünglich angemeldete Maßnahme vor:

Neutralität der bestehenden Terminals

(57) Laut Metrans entspricht die Behauptung der Slowakei, dass die derzeitigen Terminalbetreiber die erforderlichen neutralen Dienste nicht anbieten, nicht der Wahrheit und die Slowakei hat es nach Metrans bisher versäumt, einen Nachweis für diese Behauptung zu erbringen. Metrans betreibt seine Terminals auf einer neutralen Basis und stellt seine Dienste auch unabhängigen Spediteuren bereit. Metrans gestattet Leistungen, bei denen andere Züge verwendet werden. Bei dem von Metrans betriebenen Terminal von Interport in Košice zum Beispiel, werden ausschließlich terminalbezogene Dienste angeboten, während der Verkehr von anderen Parteien wahrgenommen wird. Soweit Metrans informiert ist, wird dies auch an den anderen öffentlich zugänglichen Terminals so gehandhabt. Die Slowakei hat gegen Metrans nie eine offizielle oder inoffizielle Beschwerde in Bezug auf das angebliche Fehlen der Neutralität vorgebracht, noch haben Wettbewerbsbehörden eine Untersuchung eingeleitet oder Metrans anderweitig diesbezüglich angesprochen. Darüber hinaus kann die Slowakei nach der Meinung von Metrans die Betreiber staatlicher Terminals nicht davon abhalten, auch in das Verkehrsgeschäft einzusteigen, was den Verlust ihrer angeblichen Neutralität darstellen würde. Schließlich argumentiert Metrans, dass alles umfassende Dienste zu einer größeren technischen Effizienz und einer Reduzierung der Preise führen (wobei der gesamte Verkehrs- und Umschlagprozess über Computer abgewickelt wird und eine bessere Qualität der Dienste angeboten wird), was es den Terminals zusammen mit der Qualität der Dienste ermöglicht, besser mit dem Güterverkehr auf der Straße zu konkurrieren. In Bezug auf die Frage, ob die in der Slowakei vorhandenen Betreiber intermodaler Terminals unabhängigen Unternehmen des kombinierten Verkehrs intermodale Terminaldienste anbieten und wie diese Dienste öffentlich beworben werden, hat Metrans auf den Teil seiner Website verwiesen, in dem Lagerdienste angeboten werden und hat eine Liste der unabhängigen Verkehrsunternehmer, Spediteure, Reedereien und Leasingunternehmen vorgelegt, die die Dienste von Metrans genutzt haben. Metrans verweist auch auf vier intermodale Umschlagdienste anbietende Unternehmen, die das Terminal von Metrans nutzen.

Kontinentaler Verkehr

(58) Nach Metrans ist die Behauptung falsch, dass die bestehenden Terminals den kontinentalen Verkehr nicht umschlagen. Metrans führt aus, dass von den insgesamt 127 Zügen, die es jede Woche umschlägt, 12 nach Duisburg und 12 nach Rotterdam gehen. Diese Züge werden ausschließlich im kontinentalen Verkehr eingesetzt. Darüber hinaus fallen 10 % aller umgeschlagenen Züge unter die Kategorie kontinentaler Verkehr. Ungefähr 50 % des Volumens, das in dem Terminal von Metrans in Košice Haniska umgeschlagen wird, sind für den kontinentalen Verkehr bestimmt. Metrans verfügt an seinen Terminals über die Anlagen, alle kontinentalen Einheiten umzuschlagen. Metrans verfügt über Greifstapler oder abnehmbare Piggyback-Spreader für den Umschlag kontinentaler Einheiten, wie Wechselbehälter und Sattelanhänger und kann im Bedarfsfall RoLa-Rampen errichten. Metrans merkt jedoch an, dass kein Bedarf an solchen Diensten besteht. Metrans argumentiert, dass die Verwendung von Wechselbehältern, Sattelanhängern oder Lastkraftwagen verglichen mit den 45 Fuß (13,7 Meter) breiten ISO-Containern, die speziell für den kombinierten Verkehrs entwickelt wurden, ineffizient ist, da die Transportkosten dieser

Container 30 % niedriger sind als der Transport von Lastzügen. Darüber hinaus werden ungefähr 25 % der Umsätze des Unternehmens von Diensten generiert, die im Zusammenhang mit dem kontinentalen Verkehr stehen. Der entsprechende Markt erstreckt sich über die slowakische Grenze hinaus. Hier bieten die Terminals der Nachbarländer einen wirksamen Wettbewerb und erbringen Dienste im Zusammenhang mit dem kontinentalen Verkehr. Metrans macht geltend, dass die staatlichen Terminals nicht auf den kontinentalen Verkehr zugeschnitten sein werden.

Einhaltung des AGTC-Übereinkommens durch die bestehenden Terminals

(59) Nach der Auffassung von Metrans ist eine Investition in Parameter, die das AGTC-Übereinkommen einhalten (750 Meter lange Gleise im Terminal) unwirtschaftlich und stellt verlorene Kosten dar. Die Eisenbahninfrastruktur in der Slowakei und in Nachbarländern (wie der Tschechischen Republik und Ungarn) gestattet nicht den Betrieb von Zügen, die länger als 550 Meter sind. Diese Situation wird sich in den nächsten fünf bis sieben Jahren vermutlich nicht ändern, aber einige Terminals, einschließlich beider Terminals von Metrans, sind in der Lage, ihre Gleise in einem Zeitrahmen von ein bis zwei Jahren auf 750 Meter auszubauen und somit sofort zu reagieren, wenn die Eisenbahninfrastruktur die Verwendung solcher Züge ermöglicht.

Die Errichtung und der Betrieb neutraler Terminals sind ohne staatliche Beihilfe möglich.

(60) Metrans macht geltend, selbst der beste Beweis dafür zu sein, dass der Markt der intermodalen Terminals für private Investoren interessant ist und dass diese Terminals wirtschaftlich durchführbar sind. Zusätzlich zu seiner Neuland-Investition in das größte Terminal der Slowakei in Dunajská Streda, hat Metrans im Jahr 2012 ein neues Terminal in Košice eröffnet. Jede dieser Investitionen reagiert sehr sensibel auf Gesetzesänderungen, die nach Durchführung der Investition erfolgen oder auf staatliche Beihilfen für den kombinierten Verkehr. Die Pläne der Slowakei, staatliche Mittel in Terminals zu investieren (zusammen mit einer ineffizienten staatlichen Verkehrspolitik) halten private Investoren bereits jetzt davon ab, weitere Investitionen für einen Ausbau bestehender Terminals oder weitere Neuland-Investitionen zu tätigen.

Die Maßnahme in ihrer ursprünglich angemeldeten Form verzerrt den Wettbewerb.

(61) Laut Metrans gewinnen die Betreiber staatlicher Terminals einen signifikanten wirtschaftlichen Vorteil, da sie einen Zuschuss in Höhe von 85 % der Gesamtinvestitionen erhalten. Die Slowakei kann die Betreiber nicht wirkungsvoll davon abhalten, Dumpingpreise anzubieten (jede Preisfestsetzung in der Konzessionsvereinbarung könnte irgendwann als unzulässige Kernbeschränkung angefochten werden). Metrans stimmt dem Argument der Slowakei nicht zu, dass die staatlichen Terminals Preise verlangen werden, die mit denen der bestehenden Terminals vergleichbar sind. Der Binnenmarkt (über die Grenzen der Slowakei hinaus) wird sehr stark beeinträchtigt werden; beispielsweise der Großraum Bratislava, der auch von zwei Terminals in Wien versorgt wird. Metrans hat der Kommission die Gebühren vorgelegt, die sie interessierten Kunden auf Anfragen nennt. Nach dieser Gebührenübersicht verlangt die Gesellschaft deutlich weniger, als im Rahmen der Maßnahme für den Umschlag der einzelnen Einheitstypen vorgesehen ist. Zuletzt bringt die Gesellschaft vor, dass das Terminal in Košice nur einen Kilometer von dem neuen Terminal von Metrans entfernt wäre. In der Nähe von Bratislava, wo ein weiteres Terminal errichtet werden soll, gibt es bereits zwei Terminals in Wien, zwei in Budapest und eins in Dunajská Streda.

Die Errichtung neuer staatlicher Terminals wird keinen Anreiz für eine Verlagerung von der Straße auf den kombinierten Verkehr bieten

(62) Nach den Angaben von Metrans stellen die Terminaldienste (Umschlag, Umladung usw.) lediglich ungefähr 2 % der Gesamtkosten des kombinierten Verkehrs dar. Die Gebühren für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur machen ungefähr 40-50 % der gesamten Verkehrskosten aus. Neue Terminals locken also nur solche Kunden an, die bereits den kombinierten Verkehr nutzen. Nur eine wirksame staatliche Unterstützung des kombinierten Verkehrs könnte dazu führen, dass dieser in stärkerem Umfang genutzt wird.

Einsparungen bei den externen Kosten

(63) Die von der Slowakei angeführten Einsparungen bei den externen Kosten können nur dann erzielt werden, wenn zusätzlicher Verkehr von der Straße auf die Schiene umgeleitet wird und selbst dann nicht einfach nur durch die Errichtung neuer Terminals. Metrans argumentiert, dass die Errichtung der Terminals nicht zu einem deutlichen Zuwachs im Volumen des kombinierten Verkehrs führen wird und dass folglich die Einsparungen bei den externen Kosten nicht eintreten werden.

Die bestehenden Kapazitäten reichen aus und eine höhere Nachfrage kann durch den Markt gedeckt werden

(64) Laut Metrans schöpfen die bestehenden Terminals derzeit nur rund 50 % ihrer tatsächlichen Kapazität aus. Darüber hinaus ist das Gesamtvolumen der in der Slowakei beförderten Güter in den letzten Jahren ständig zurückgegangen. Metrans stützt diese Behauptung mit Statistiken über die Beförderung von Gütern in der Slowakei, die für das Jahr 2009 203 Mio. Tonnen zeigen, für 2010 191 Mio. Tonnen und für 2011 179 Mio. Tonnen. Folglich sind die von der Slowakei zur Stützung ihrer Behauptung herangezogenen Wirtschaftsprognosen falsch und veraltet. Selbst wenn eine wachsende Nachfrage nach kombiniertem Verkehr nicht durch die bestehenden Überkapazitäten gedeckt werden könnte, wäre dies kurz- oder mittelfristig bei relativ niedrigen Kosten entweder durch einen Ausbau und eine Erweiterung der bestehenden Kapazitäten oder durch die Errichtung neuer Kapazitäten durch Privatinvestoren möglich. Metrans stellt fest, dass 2010 das Gesamtvolumen aller in der Slowakei bestehenden intermodalen Terminals bei 1,9 Mio. Tonnen lag. Die geplante Kapazität der neuen staatlichen Terminals liegt bei 1,8 Mio. Tonnen jährlich, was fast 100 % des Marktes ausmacht.

(65) Metrans zieht die Schlussfolgerung, dass die vier staatlichen Terminals in der aktuellen Wirtschafts- und Marktlage (bestehende Überkapazitäten, konstant zurückgehende Volumen beförderter Güter, eine instabile Verkehrspolitik) keine tragfähigen Projekte sind. Werden sie errichtet, führen sie zu weiteren Überkapazitäten, welche nur den Wettbewerb verzerren und Privatinvestoren vertreiben, die auf einem Niveau tätig sein müssen, das nicht nur ihre variablen, sondern auch ihre Festkosten deckt.

4.6. WIENCONT

(66) WienCont ist Eigentümer und Betreiber eines großen trimodalen Terminals in Wien. Die Gesellschaft argumentiert, dass die staatliche Beihilfe für die Errichtung von vier staatlichen intermodalen Terminals in der Slowakei für die Entwicklung des intermodalen Verkehrs in der Slowakei nicht erforderlich ist und dass sie den Wettbewerb auf eine nicht zu vernachlässigende Weise verzerren wird. WienCont argumentiert, dass Beihilfen in Höhe von 135,5 Mio. EUR und eine Beihilfeintensität von 85 %/100 % vollkommen unnötig ist. Denn WienCont ist seit 2006 tätig und hat ihren Terminal mit Betriebs- und Investitionszuschüssen der Stadt Wien in Höhe von 11,6 Mio. EUR und einer Beihilfeintensität von 31 % ausgebaut.

(67) WienCont stellt auch die Prognose zum Wachstum des intermodalen Verkehrs infrage, die von der Slowakei vorgelegt wurde und verweist auf die Statistiken, die zeigen, dass das Wirtschaftswachstum in der Slowakei zwischen 2010 und 2012 lediglich 13 % betrug. WienCont zitiert auch eine Prognose jüngeren Datums von Snizek & Partner (2011), welche für den unbegleiteten Güterverkehr ein Wachstum von 300 000 ITE im Jahr 2008 auf 440 000 ITE im Jahr 2030 annimmt. Nach dieser Prognose könnte der gesamte Markt von den Kapazitäten der Terminals von WienCont abgedeckt werden. Die österreichischen Behörden unterstützen dennoch die Errichtung eines anderen großen intermodalen Terminals in Wien Inzersdorf, die gerade begonnen hat.

(68) WienCont erklärt, dass die Errichtung eines zweiten Terminals in der Region, nämlich in Bratislava, die Stellung von Wien als Knotenpunkt schwächen würde. Weiterhin macht WienCont geltend, dass die Errichtung neuer Terminals zu einer Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene führen würde.

(69) In den Jahren 2011 und 2012 lag die Kapazität von WienCont bei 250 000 ITE. WienCont schlug 2012 72 541 ITE um und 71 369 ITE im Jahr 2011. Der Verkehr aus der Slowakei machte davon 2 968 ITE im Jahr 2012 aus und 2 148 ITE in 2011, während die Beförderung in die Slowakei 2012 bei Null lag und bei 59 ITE im Jahr 2011. Die von WienCont je Container für den Umschlag im Terminal verlangten Gebühren sind vergleichbar zu den in der Maßnahme genannten Gebühren. In Bezug auf die Lagernutzung und den Umschlag von Sattelanhängern sind sie jedoch höher.

5. STELLUNGNAHME DER SLOWAKEI ZU DEN STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN

(70) Die Slowakei hat festgestellt, dass vier der sechs Parteien, die ihr Interesse bekundet haben, die Beihilfe für die Errichtung der staatlichen Terminals befürworteten. Die Reaktionen der Slowakei auf die Stellungnahmen von Metrans und WienCont sind nachfolgend dargelegt.

5.1. REAKTION AUF DIE STELLUNGNAHME VON METRANS

Neutralität der bestehenden Terminals

(71) Die Slowakei bekräftigt, dass es sich bei Metrans nicht um einen neutralen Terminalbetreiber handelt, da das Unternehmen selbst Verkehrsunternehmer ist. Die Slowakei verweist auf die Stellungnahmen von Bohemiakombi und Kombiverkehr, die ein mögliches Risiko für einen Interessenkonflikt bei Metrans erwähnen, da das Unternehmen sowohl als Terminalbetreiber als auch als Unternehmen für den kombinierten Verkehr und im Bereich der Beförderung von Haus-zu-Haus tätig ist. Die Slowakei verweist auch auf die Forderung aus dem EU-Recht, dass

ein Betreiber der Eisenbahninfrastruktur nicht im Wettbewerb mit den Verkehrsunternehmen stehen darf, die diese Eisenbahninfrastruktur nutzen. Die Slowakei bekräftigt erneut, dass sie die Neutralität des Betreibers durchsetzen kann, den sie für den Betrieb ihrer staatlichen Terminals auswählen wird. In Bezug auf die Verkehrsunternehmen, welche die Terminals von Metrans nutzen, stellt die Slowakei fest, dass sie keine Kenntnis darüber hat, ob irgendeines von ihnen auf einer regulären Route des kombinierten Verkehrs tätig ist.

(72) In Bezug auf die Effizienz alles umfassender Leistungen merkt die Slowakei an, dass das Eigentum eines Verkehrsunternehmens an der Infrastruktur zu einer monopolistischen Stellung führt und dass der Eigentümer der Infrastruktur diese folglich nicht als Verkehrsunternehmer nutzen sollte. In diesem Zusammenhang verweist die Slowakei auf die Tatsache, dass Metrans einen Marktanteil von 55-60 % hat.

(73) Die Slowakei stellt fest, dass die Website von Metrans, auf der dieses Unternehmen angeblich für seine Umschlagdienste Werbung macht, intermodalen Verkehrsunternehmen keine intermodalen Terminaldienste anbietet, wohl aber Reedereien und Leasingunternehmen.

Kontinentaler Verkehr

(74) Die Slowakei legt dar, dass es keine Statistiken gibt, die den von Metrans geltend gemachten kontinentalen Verkehr belegen. Die Slowakei hat niemals Informationen erhalten, die zeigen, dass Metrans die für den Umschlag von kontinentalen ITE erforderlichen Anlagen hat. Sie nimmt an, dass Metrans davon ausgeht, dass zum kontinentalen Verkehr Seecontainer zählen, die außerhalb Europas verladen wurden, aber in einem der Inlandterminals umgeschlagen wurden.

(75) Die Slowakei argumentiert, dass die Statistiken von UIRR ([4]) die Behauptung von Metrans widerlegen, dass kein Markt für Sattelanhänger und Wechselbehälter besteht.

(76) Die Slowakei erklärt auch, dass die Gestaltung der geplanten Terminals besonders für den kontinentalen Verkehrs geeignet ist. Die Umschlaganlage wird Sattelanhänger- und Wechselbehälter umschlagen können. Der Raum unter dem Kran wird so gestaltet, dass er insbesondere für kontinentale ITE geeignet ist: es wird Raum zwischen den ITE geben, der für den Umschlag mit Piggyback-Bügeln erforderlich ist. Und es wird diagonale Parkbuchten für Sattelanhänger geben, die den direkten Umschlag durch Lastkraftwagen ermöglichen. Folglich wird es anders als in anderen, auf Container spezialisierten Terminals möglich sein, diese Art von ITE in einem einzigen Schritt umzuschlagen. Das wird die Umschlagkosten für kontinentale ITE an den staatlichen Terminals senken.

Einhaltung des AGTC-Übereinkommens durch die bestehenden Terminals

(77) Entsprechend den EU-Prioritäten für die Eisenbahnverkehrspolitik investiert die Slowakei in eine Infrastruktur, die den Verkehr von Zügen mit einer Länge von 750 Metern ermöglichen wird. Die Slowakei ist auch der Ansicht, dass das Terminal von Metrans in Dunajská Streda nicht erweitert werden kann, da es auf der einen Seite von der Straße E575 begrenzt wird und auf der anderen Seite von dem kurvigen Gleis, welches das Terminal mit dem Hauptschienennetz verbindet.

Die Errichtung und der Betrieb neutraler Terminals sind ohne staatliche Beihilfe möglich.

(78) Laut der Slowakei zeigen die für die staatlichen Terminals erstellten wirtschaftlichen Studien, dass die Errichtung und der Betrieb der Terminals nicht ausschließlich aus den Einnahmen aus den Terminaldiensten finanziert werden kann. Die Slowakei vermutet, dass Metrans die Errichtung ihrer Terminals mit den Einnahmen aus Verkehrstätigkeiten querfinanziert.

(79) Die Slowakei hat auch eine Zusammenarbeit mit Metrans bei der Errichtung der staatlichen Terminals angeboten, aber Metrans war nicht gewillt, die Bedingungen der Slowakei bezüglich eines diskriminierungsfreien Zugangs zu erfüllen.

Verzerrung des Wettbewerbs

(80) Die Slowakei weist darauf hin, dass die Richtlinie 2012/34/EU die Grundsätze für die Festlegung der Entgelte für die Nutzung der Dienste der Terminals festlegt sowie die Verantwortung eines unabhängigen Eisenbahnregulators, diese Entgelte zu bewerten und im Falle von Beschwerden zu regulieren.

([4]) Internationale Vereinigung für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße: http://www.uirr.com/de/media-centre/annual-reports/annual-reports/mediacentre/516-annual-report-2011.html.

(81) Die Slowakei stellt fest, dass sie auch die Entwicklung des kombinierten Verkehrs durch private Unternehmen unterstützt. So hat sie beispielsweise in den Kapazitätsausbau der Eisenbahnstrecke Bratislava-Dunajská Streda investiert, der aufgrund des gesteigerten Bedarfs von Metrans erforderlich war.

(82) Die Slowakei merkt an, dass Metrans ihre Preisliste für die Terminaldienste als vertraulich gekennzeichnet hat, was zeigt, dass ihre Preise nicht veröffentlicht werden.

Die Errichtung neuer staatlicher Terminals wird keinen Anreiz für eine Verlagerung von der Straße auf den kombinierten Verkehr bieten

(83) In ihrer Antwort auf diese unsubstantiierte Behauptung zitiert die Slowakei die Stellungnahme von Kombiverkehr. Kombiverkehr stellt fest, dass sich der kontinentale kombinierte Verkehr entwickeln wird, wenn unabhängige Terminalbetreiber den diskriminierungsfreien Zugang zu ihren Diensten sicherstellen und wenn der Preis je Umschlagtätigkeit 20-25 EUR je umgeschlagener Einheit nicht übersteigt.

(84) Die Slowakei argumentiert weiter, dass der kontinentale kombinierte Verkehr nach den Statistiken von UIC ([5]) 47,14 % des gesamten kombinierten Verkehrs ausmacht. Da in der Slowakei die Verlagerung von der Straße auf die Schiene diesen Stand jedoch noch nicht erreicht hat, besteht nach wie vor ein hohes Potenzial für den kontinentalen intermodalen Verkehr und nicht nur für Seecontainer.

Unbegleiteter kombinierter Verkehr: TEU 2011

KV-Marktsegment	Kontinental	Maritim	Insgesamt
	(TEU)		
Heimischer KV	3 863 110	7 065 030	10 928 140
Internationaler KV	4 678 050	2 510 730	7 188 780
KV insgesamt	8 541 160	9 575 760	18 116 920

(85) Die Slowakei argumentiert, dass es höchst unwahrscheinlich ist, dass Betreiber neuer Routen, neue Routen zu Zielen einführen, zu denen bereits eine Route besteht, wenn man bedenkt, dass die Kosten für den Umschlag laut Metrans nur ungefähr 2 % der gesamten Beförderungskosten ausmachen und die ursprünglichen Kosten einer neuen kontinentalen Route laut Kombiverkehr erst nach ein bis zwei Jahren wieder hereingeholt werden. Die Slowakei erklärt, dass sich das neue Terminal auf die Verlagerung der Fracht von der Straße auf die Schiene konzentrieren wird, während die Kunden von Metrans vorwiegend Reedereien sind und Metrans hauptsächlich Seecontainer befördert. Das neue Terminal wird für eine andere Kundengruppe sein und seine Dienste in anderen Marktsegmenten anbieten.

Einsparungen bei externen Kosten; die bestehenden Kapazitäten reichen aus und eine höhere Nachfrage kann durch den Markt gedeckt werden

(86) Die Slowakei argumentiert, dass der Rückgang des Beförderungsvolumens in der Slowakei für die Einschätzung des Potenzials für die Entwicklung des kontinentalen Verkehrs irrelevant ist, da der Rückgang hauptsächlich auf den Rückgang der nationalen Beförderungsmenge zurückzuführen ist. Deshalb legt die Slowakei größeren Wert auf die Statistiken (die mit der vorstehenden Stellungnahme eingereicht wurden), die den Zuwachs bei den auf der Straße beförderten Volumen zeigen, da dies die relevanten Volumen sind, auf die bei einer Verlagerung von der Straße auf die Schiene abgezielt werden muss.

(87) Die Slowakei bringt vor, dass die neuen Terminals lediglich 16 % der zukünftigen Kapazität der slowakischen intermodalen Terminals ausmachen werden.

(88) Als Reaktion auf die Stellungnahme von Metrans in Bezug auf die Verzerrung des Wettbewerbs, das Unvermögen, einen Anreiz für eine Verlagerung der Beförderung von der Straße zu bieten sowie die Abdeckung eines neuen Bedarfs durch die bestehenden Kapazitäten, bezieht sich die Slowakei auf die Stellungnahme von Kombiverkehr, die das Potenzial für den kontinentalen kombinierten Verkehr in und aus der Slowakei für beträchtlich hält. Kombiverkehr stellt fest, dass das wöchentliche Beförderungsvolumen auf der Straße aus Norddeutschland, Belgien und den Niederlanden in die Slowakei und umgekehrt bei ungefähr 1 000 Lastwagen liegt. Kombiverkehr fasst nur die Verlegung eines Teils der derzeit auf der Straße beförderten Güter ins Auge, so dass die derzeitigen Umsatzquellen der bestehenden Terminals nicht die Zielgruppe wären.

([5]) Internationaler Eisenbahnverband: http://www.uic.org/IMG/pdf/2012_report_on_combined_transport_in_europe.pdf.

5.2. REAKTION AUF DIE STELLUNGNAHME VON WienCont

(89) Als erstes verweist die Slowakei als Antwort auf WienConts Vorbringen, dass es nur eine Beihilfeintensität von 31 % für den Ausbau seines Terminals hatte, während die Slowakei eine Beihilfe von 100 % für die Anfangsinvestition anbietet darauf, dass WienCont im Mehrheitsbesitz der öffentlichen Hand ist. Darüber hinaus ist die Eisenbahninfrastruktur, die WienCont nutzt, Eigentum des Eisenbahninfrastrukturbetreibers und das von WienCont genutzte Land gehört der Stadt Wien. Die Errichtungskosten für die neuen slowakischen Terminals umfassen sowohl den Grundstückserwerb und die Errichtung der Eisenbahninfrastruktur als auch die Errichtung eines vollkommen neuen Terminals. Die Slowakei stellt fest, dass die Gesamtinvestition in die Errichtung des WienCont Terminals einschließlich der Gleise und des Grundstücks zu mehr als 90 % aus öffentlichen Mitteln finanziert wurde. Darüber hinaus läuft dieser Einwand den Zielen des Kohäsionsfonds zuwider, mit dem die Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten durch eine Finanzierung von Infrastruktur- und Umweltschutzmaßnahmen verringert werden sollen.

(90) Zweitens antwortet die Slowakei auf die Behauptung, dass WienCont den gesamten Bedarf im Raum Wien abdeckt und das Terminal in Bratislava eine Bedrohung für seine wirtschaftlichen Tätigkeiten darstellen würde, dass lediglich 4,6 % des insgesamt bei WienCont umgeschlagenen Volumens aus der Slowakei stammen. Selbst wenn WienCont diese gesamten 4,6 % verlieren würde, was die Slowakei bezweifelt, würde das Unternehmen nicht in einem solchen Umfang geschädigt werden, dass dies rechtfertigen würde, kein modernes trimodales Terminal in Bratislava an der Donau zu errichten.

6. ANSCHLIESSENDER INFORMATIONSAUSTAUSCH MIT METRANS, WienCont UND DER SLOWAKEI

(91) Der anschließende Informationsaustausch der Kommission mit der Slowakei, mit Metrans und WienCont klärte eine Reihe von Fragen, die sich aus den von diesen Parteien bereitgestellten Informationen ergeben haben.

(92) Obwohl Metrans den Umfang nicht nachweisen konnte, in dem sie kontinentalen kombinierten Verkehr bereitstellt, konnte die Gesellschaft zeigen, dass sie kombinierten Verkehr bereitstellt und dass ihr aktuelles kontinentales Verkehrsvolumen nicht zu vernachlässigen ist. Metrans nutzt Container für den kontinentalen Verkehr, insbesondere Container, die 45 Fuß (13,7 m) breit sind und Tankcontainer. Metrans hat auch gezeigt, dass sie im Besitz bestimmter Anlagen ist, die für den Umschlag anderer intermodaler Transporteinheiten als Container geeignet sind. Die Slowakei hat der Kommission die statistischen Datenblätter vorgelegt, die sie von Metrans erhalten hat und die zeigen, dass Metrans keine Lastwagen, Wechselbehälter oder Sattelanhänger befördert hat.

(93) Um die Argumente von Metrans zu widerlegen, dass keine Nachfrage nach kombiniertem Verkehr in anderen intermodalen Transporteinheiten (ITE) als Containern besteht, hat die Slowakei als Beispiel das Terminal in Lovosice in der Tschechischen Republik aufgeführt, das einen neutralen Zugang gewährt und im Jahr 2006 den Betrieb mit regulären Routen aufgenommen hat und hauptsächlich Container befördert. Die Menge beförderter ITE stieg zwischen 2007 und 2012 um 81 % und bis 2012 machten Wechselbehälter und Sattelanhänger 75 % des Umschlags aus. Ein weiteres von der Slowakei aufgeführtes Beispiel ist das Terminal mit neutralem Zugang in Wuppertal-Langerfeld, welches derzeit fast ausschließlich Wechselbehälter und Sattelanhänger befördert. Selbst an dem Terminal WienCont, das ein bedeutender Umschlagplatz für Seecontainer ist, machen Wechselbehälter 21 % des Umschlags aus.

(94) WienCont hat eine von Snizek & Partner erstellte Präsentation vorgelegt, in welcher ausgeführt wird, dass die Qualität der Dienste erheblich beeinträchtigt wird, wenn ein Terminal bei 88 % seiner Kapazität betrieben wird.

(95) Um mögliche Bedenken in Bezug auf die mögliche Wettbewerbsverzerrung zu mindern und um ihre Annahmen bezüglich der Verlagerung der Fracht von der Straße auf die Schiene zu testen, hat die Slowakei schließlich zugestimmt, zuerst nur ein Terminal als Pilotprojekt zu errichten. Deshalb hat die Slowakei die ursprüngliche Anmeldung auf das Terminal in Žilina — Teplička eingeschränkt. Dieses Terminal wird mehr als 200 km von den Terminals von Metrans in Dunajská Streda und Košice und von dem Terminal von WienCont entfernt sein. Darüber hinaus hat die Slowakei die Kommission darüber informiert, dass das bestehende Terminal von Intrans in Žilina in naher Zukunft geschlossen wird. Die Bewertung der Maßnahme durch die Kommission wird nachstehend dargelegt.

7. BEURTEILUNG DER BEIHILFE

(96) Laut Artikel 107 Absatz 1 AEUV „sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen“.

(97) Die in Artikel 107 Absatz 1 AEUV niedergelegten Kriterien sind kumulativ. Um festzustellen, ob eine Maßnahme eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellt, müssen folglich alle der folgenden Bedingungen erfüllt sein. Die finanzielle Unterstützung sollte insbesondere:

a) vom Staat oder aus staatlichen Mitteln gewährt werden;

b) den begünstigten Unternehmen einen Vorteil verschaffen;

c) bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige begünstigen (Kriterium der Selektivität);

d) den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

(98) Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union können die Errichtung und der Betrieb von Infrastruktur eine wirtschaftliche Tätigkeit darstellen ([6]). Da die angemeldete Maßnahme eine Investitionsbeihilfe für Infrastruktur betrifft, die wirtschaftlich verwertet werden soll, müssen die Errichtung und der Betrieb einer solchen Infrastruktur als wirtschaftliche Tätigkeit angesehen werden, so dass die Maßnahme in den Geltungsbereich von Artikel 107 Absatz 1 AEUV fällt.

(99) Bei der angemeldeten Maßnahme werden die slowakischen Behörden das Terminal errichten und den Konzessionsinhaber auswählen, der für den Betrieb verantwortlich sein wird. Diese Anfangsinvestition soll aus Mitteln des Kohäsionsfonds (zu 85 %) und aus Eigenmitteln des Staates (zu 15 %) finanziert werden. Da die Mittel aus dem Kohäsionsfonds der jeweiligen nationalen Behörde zugeteilt werden, werden sie als den slowakischen Behörden zur Verfügung stehend angesehen und stellen staatliche Mittel dar.

(100) Vorteil: auf der Grundlage der vorläufigen, von den slowakischen Behörden durchgeführten Marktanalyse kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Teilnahme an dem kommenden Auswahlverfahren sehr eingeschränkt sein wird und dass der Auswahlprozess die Voraussetzungen eines wettbewerblichen Ausschreibungsverfahrens nicht erfüllen wird. Folglich kann aufgrund der hohen Wahrscheinlichkeit, dass bei der Ausschreibung kein ausreichender Wettbewerb vorliegt, nicht ausgeschlossen werden, dass dem Betreiber ein wirtschaftlicher Vorteil erwächst.

(101) Selektivität: da ausschließlich der ausgewählte Betreiber des Terminals einen Nutzen aus der Maßnahme zieht, sollte sie als selektiv angesehen werden.

(102) Wettbewerbsverzerrung und Auswirkung auf den innergemeinschaftlichen Handel: wenn eine von einem Mitgliedstaat gewährte Beihilfe die Position eines Unternehmens im Vergleich mit anderen, im innergemeinschaftlichen Handel konkurrierenden Unternehmen stärkt, sind die letztgenannten durch diese Beihilfe beeinträchtigt ([7]). Es reicht aus, dass der Beihilfeempfänger auf für den Wettbewerb offenen Märkten mit anderen Unternehmen im Wettbewerb steht ([8]). Im vorliegenden Fall wird die angemeldete Maßnahme die Position der neuen Umschlagterminals in Bezug auf die bestehenden Terminals stärken. Sie hat folglich potenziell wettbewerbsverzerrende Auswirkungen, da dieser Markt für den Wettbewerb offen ist. Also ist die Beihilfe geeignet, den Wettbewerb zu verzerren und den innergemeinschaftlichen Handel zu beeinträchtigen.

(103) Aus den vorstehenden Gründen zieht die Kommission die Schlussfolgerung, dass die Maßnahme eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellt.

7.1. RECHTMÄSSIGKEIT DER MASSNAHME

(104) Die slowakischen Behörden haben ihre Verpflichtung aus Artikel 108 Absatz 3 AEUV erfüllt, die Maßnahme anzumelden, bevor sie umgesetzt wird. Die Kommission nimmt die Tatsache zur Kenntnis, dass die Beihilfe nicht gewährt wird, bevor sie von der Kommission gebilligt wurde.

7.2. BEWERTUNG DER VEREINBARKEIT

(105) Die Kommission hat Beihilfen für Infrastrukturprojekte zuvor direkt auf der Grundlage von Artikel 93 AEUV bewertet ([9]) und nach der Entscheidung des EuGH in *Altmark* ([10]), in welcher die direkte Anwendung von Artikel 93 AEUV ausgeschlossen wurde, auf der Grundlage von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c für intermodale

([6]) Siehe *unter anderem* die Rechtssache C-82/01P *Aéroports de Paris*, I-9297, Slg. 2002 und die Rechtssachen T-443/08 and T-445/08 *Freistaat Sachsen and Land Sachsen-Anhalt* gegen *Kommission*, noch nicht in der amtlichen Sammlung veröffentlicht.

([7]) Siehe insbesondere Rechtssache 730/79 *Philip Morris* gegen *Kommission*, 2671, Slg. 1980, Randnummer 11; Rechtssache C-53/00 *Ferring*, I-9067, Slg. 2001, Randnummer 21 und Rechtssache C-372/97 *Italien* gegen *Kommission*, I-3679, Slg. 2004, Randnummer 44.

([8]) Rechtssache T-214/95 *Het Vlaamse Gewest* gegen *Kommission*, II-717, Slg. 1998.

([9]) Siehe Entscheidung der Kommission vom 31. Januar 2001 in der Sache N 597/2000 (ABl. C 102 vom 31.3.2001, S. 8); Entscheidung der Kommission vom 14. September 2001 in der Sache N 208/2000 (ABl. C 315 vom 4.1.2000, S. 21); Entscheidung der Kommission vom 15. November 2000 in der Sache N 755/1999 (ABl. C 71 vom 3.3.2001, S. 17 und 19); Entscheidung der Kommission vom 11. November 2001 in der Sache N 550/01 (ABl. C 24 vom 26.1.2002, S. 2).

([10]) Rechtssache C-280/00 *Altmark Trans GmbH*, I-7747, Slg. 2003.

Terminals ([11]). Seit dem Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates ([12]), ist Artikel 93 AEUV direkt als Rechtsgrundlage für die Feststellung der Vereinbarkeit der Beihilfe für den nicht durch diese Verordnung abgedeckten Landverkehr und insbesondere für die Beihilfe für die Koordinierung des Verkehrs anwendbar.

(106) Artikel 93 AEUV legt fest, dass Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs Rechnung tragen, mit den Verträgen vereinbar sind. Der in dieser Bestimmung verwendete Begriff „Koordinierung des Verkehrs", hat eine Bedeutung, die über die schlichte Vereinfachung der Entwicklung einer wirtschaftlichen Tätigkeit hinausgeht. Er umfasst, dass der Staat in die Entwicklung des Verkehrssektors im Interesse der Allgemeinheit lenkend eingreift. Der EuGH hat entschieden, dass dieser Artikel „Beihilfen für den Verkehr nur in ganz bestimmten Fällen und nur dann, wenn sie in den allgemeinen Interessen der Gemeinschaft nicht abträglich sind, für vereinbar mit dem Vertrag erklärt" ([13]).

(107) Der Fortschritt, der in Bezug auf die Liberalisierung des Landverkehrssektors gemacht wurde, hat den Bedarf an Koordinierung in mancher Beziehung beträchtlich reduziert. Grundsätzlich können in einem effizient liberalisierten Wirtschaftsbereich die Marktkräfte selbst koordinierend wirken. Selbst nach der Liberalisierung des Wirtschaftsbereichs können verschiedene Unzulänglichkeiten des Marktes noch fortbestehen. Diese rechtfertigen die Intervention der staatlichen Behörden in diesem Bereich.

(108) Der Verkehrssektor kann „Koordinierungs"-Schwierigkeiten in der wirtschaftlichen Bedeutung des Begriffes erleiden, beispielsweise in der Anbindung zwischen verschiedenen Verkehrsnetzwerken. Die Kommission hat aus diesem Grund schon staatliche Beihilfen auf der Grundlage von Artikel 93 AUEV ([14]) genehmigt.

(109) Damit bei einer gegebenen Beihilfemaßnahme davon ausgegangen wird, dass sie den Erfordernissen der Verkehrskoordinierung Rechnung trägt, muss sie notwendig und im Hinblick auf das verfolgte Ziel verhältnismäßig sein. Darüber darf die der Beihilfe innewohnende Wettbewerbsverzerrung nicht den allgemeinen Interessen der Gemeinschaft zuwiderlaufen.

(110) Deshalb hat die Kommission stets die Auffassung vertreten, dass die Beihilfe auf der Grundlage von Artikel 93 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar ist, wenn die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

a) die Beihilfe trägt zu einem Ziel von gemeinsamem Interesse bei;

b) die Beihilfe ist notwendig;

c) die Beihilfe ist verhältnismäßig;

d) der Zugang zu der betreffenden Infrastruktur steht allen Nutzern auf einer diskriminierungsfreien Grundlage offen;

e) die Beihilfe bewirkt keine Wettbewerbsverzerrungen, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufen.

(111) Deshalb wird die Kommission prüfen, ob diese fünf Voraussetzungen im vorliegenden Fall erfüllt sind, damit die Beihilfe auf der Grundlage von Artikel 93 AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden kann.

7.2.1. **Ziel von gemeinsamem Interesse**

(112) Die Gemeinschaft verfolgt seit einiger Zeit eine Politik mit dem Ziel eines ausgewogenen kombinierten Verkehrs, wobei die Förderung des kombinierten Verkehrs im Verhältnis zum Straßenverkehr ein wesentlicher Bestandteil dieser Politik ist. Ziel der Verkehrspolitik der Gemeinschaft ist es, eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf andere Verkehrsträger zu erzielen.

(113) Mit Gemeinschaftsmaßnahmen wie der Richtlinie 92/106/EWG ([15]) vom 7. Dezember 1992 soll die Entwicklung des kombinierten Verkehrs gefördert werden. Das Weißbuch über die europäische Verkehrspolitik ([16]) unterstützt die Nutzung des Schienenverkehrs und anderer umweltfreundlicher Verkehrsträger, damit sie zu wettbewerbsfähigen Alternativen zum Straßenverkehr werden.

([11]) Siehe Entscheidung der Kommission vom 11. Februar 2009 in der Sache N 651/08 — *Combinant multimodal container terminal* (EFRE) (ABl. C 60 vom 14.3.2009, S. 4).

([12]) Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1).

([13]) Rechtssache C-156/77 *Kommission* gegen *Belgien*, I-1881, Slg. 1978, Randnummer 10.

([14]) Siehe Beschluss der Kommission vom 20. Juli 2010 in der Sache N 17/10, *Firmin srl* (ABl. C 278 vom 15.10.2010, S. 28).

([15]) Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38).

([16]) *Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum — Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem* (KOM(2011) 144 vom 28.3.2011).

(114) Außerdem steht die Politik des kombinierten Verkehrs im Einklang mit den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates von Göteborg vom Juni 2001, in denen er erklärt hat, dass Maßnahmen, die eine Verlagerung von Transporten im Straßenverkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsarten unterstützen, ein wesentlicher Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrspolitik sind.

(115) Die Kommission erkennt an, dass es vorrangig die Aufgabe der Marktteilnehmer ist, den kombinierten Verkehr aus dem Markt heraus zu verbessern, dessen Zugang frei ist und in dem die Regeln des freien Wettbewerbs und Angebot und Nachfrage herrschen. Um jedoch das Potenzial kombinierter Verkehrslösungen vollständig zu entfesseln, muss die mit der Verlagerung einhergehende Risikobereitschaft angeregt werden.

(116) Der Schwerpunkt auf kombinierte Verkehrsoptionen wird durch die folgende Überlegung in zunehmendem Maße gerechtfertigt: Die europäische Industrie erhält oder steigert die Wettbewerbsfähigkeit ihrer in Europa gelegenen Produktionsstätten durch hoch entwickelte logistische Lösungen zur Optimierung von Produktion und Verteilung, wodurch zudem ein Mehrwert erzeugt wird. Diese hoch entwickelten Versorgungsketten werden zunehmend anfällig angesichts der abnehmenden Zuverlässigkeit und den zunehmenden Kosten des Straßengüterverkehrs. Logistik des kombinierten Verkehrs muss daher vorrangige Aufgabe der europäischen produzierenden Industrie werden.

(117) Zuletzt verweist die Kommission auf die Notwendigkeit, noch rascher in die Infrastruktur zu investieren, insbesondere in die umweltfreundlichen Verkehrsarten im Rahmen der Transeuropäischen Netze (TEN) und in Hochgeschwindigkeits-IKT-Netze ([17]).

(118) Die Errichtung intermodaler Terminals, die allen Nutzern gleichen Zugang garantieren, wurde von mehreren EU-Instrumenten unterstützt. Beschluss Nr. 661/2010/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([18]) fordert den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, das innerhalb der Verkehrsträger soweit möglich interoperabel sein und die Intermodalität zwischen verschiedenen Verkehrsträgern begünstigen muss. Vorhaben von gemeinsamem Interesse müssen laut diesem Beschluss durch die Verbesserung der Sicherheit und die Verringerung der verkehrsbedingten Umweltbeeinträchtigungen zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung beitragen, indem insbesondere der Schienenverkehr, der intermodale Verkehr, die Binnenschifffahrt und der Seeverkehr als alternative Verkehrsträger gefördert werden. Artikel 10 der Richtlinie des Rates 91/440/EWG ([19]) vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft verpflichtet die Mitgliedstaaten dazu sicherzustellen, dass die Eisenbahnunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten für das Erbringen von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr ein Zugangsrecht zur Infrastruktur zu angemessenen Bedingungen erhalten. In ihrem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes ([20]) hat die Kommission darüber hinaus vorgeschlagen, dass die Betreiber von Güterterminals dafür sorgen, dass alle Güterterminals allen Betreibern offenstehen und dass dieser Zugang diskriminierungsfrei gegen ein transparentes Entgelt gewährt wird.

(119) Die Errichtung intermodaler Terminals, die allen Nutzern gleichen Zugang gewähren, ist auf die Erlangung eines Ziels gemeinsamen Interesses ausgerichtet, da sie dazu beiträgt, den kombinierten Verkehr zu stärken und eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und den Binnenschiffsverkehr zu fördern und damit Staus, die Unfallrate, Emissionen, Lärm und die negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs auf das Klima zu verringern. Es wird in keiner der Stellungnahmen bestritten, die als Reaktion auf die Verfahrenseröffnung vorgelegt wurden, dass das Ziel der Maßnahmen, also die Unterstützung der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und den Binnenschiffsverkehr ein Ziel gemeinsamen Interesses ist.

(120) Laut den von den slowakischen Behörden vorgelegten Daten ist der Nutzen in Form von eingesparten externen Kosten in Bezug auf die geplante Errichtung und den geplanten Betrieb des Terminals in Žilina–Teplička mehr als 15 Mal so hoch wie die Kosten für die Errichtung der geplanten Infrastruktur. Darüber hinaus wird der größte Teil des insgesamt erwarteten Gewinns in Höhe von 399 Mio. EUR in der EU außerhalb der Slowakei erzielt werden, da die zurückgelegte Strecke für die Beförderung zwischen der Slowakei und dem Rest der EU üblicherweise außerhalb der Slowakei länger ist als innerhalb der Slowakei.

(in EUR)

Einsparungen im Bereich der Umweltkosten über 30 Jahre für das Terminal in Žilina	
Einsparungen in Bezug auf Staus	107 117 951
Einsparungen in Bezug auf Unfälle	32 175 502
Einsparungen in Bezug auf Emissionen	223 748 276

([17]) Mitteilung „Europäisches Konjunkturprogramm“ (KOM(2008) 800 endg. vom 26.11.2008).
([18]) Beschluss Nr. 661/2010/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (ABl. L 204 vom 5.8.2010, S. 1).
([19]) Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25).
([20]) KOM(2011) 650 endg. (ABl. C 37 vom 10.2.2012, S. 16).

(in EUR)

Einsparungen im Bereich der Umweltkosten über 30 Jahre für das Terminal in Žilina	
Einsparungen in Bezug auf den Lärm	7 338 003
Einsparungen in Bezug auf das Klima	16 390 770
Einsparungen insgesamt	386 770 502

Quelle: Von den slowakischen Behörden vorgelegte Kosten-Nutzen-Analyse für das Terminal Žilina.

(121) Entsprechend ist die Kommission der Ansicht, dass die Errichtung des intermodalen Terminals Žilina–Teplička zur Erlangung eines Ziels gemeinsamen Interesses beitragen könnte, da sie hilft, den kombinierten Verkehr zu stärken und eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und den Binnenschiffsverkehr zu fördern und damit Staus, Unfälle, Emissionen, Lärm und die negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs auf das Klima zu verringern.

7.2.2. **Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit**

(122) In der Vergangenheit ([21]) hat die Kommission Investitionsbeihilfen für intermodale Terminals mit einer Beihilfeintensität von 50 % genehmigt. In Fällen, in denen die Mitgliedstaaten die wirtschaftliche Notwendigkeit einer höheren Beihilfeintensität nachweisen konnten, hat sie in begründeten Fällen neuerdings auch höhere Beihilfeintensitäten akzeptiert ([22]).

(123) Im vorliegenden Fall haben die slowakischen Behörden eine Maßnahme angemeldet, die eine Beihilfeintensität von mindestens 85 % zugunsten des zukünftigen Konzessionsinhabers vorsieht. Dieses Projekt unterscheidet sich von den privaten Terminals von Metrans, die das Unternehmen ohne staatliche Beihilfe der Slowakei errichtet hat und von dem nahe gelegenen Terminal WienCont (das Eigentum der Stadt Wien ist) und das seit 2006 mit einer durchschnittlichen Intensität von 31 % Beihilfen für den Erwerb zusätzlicher Anlagen erhalten hat. Im Fall von WienCont handelte es sich bei der Investition nicht um eine Anfangsinvestition für ein von Grund auf neu errichtetes Terminal, wie es bei dem Terminal Žilina–Teplička der Fall ist. Darüber hinaus nutzt WienCont die Gleise des Infrastrukturbetreibers und das Grundstück der Stadt Wien, wofür WienCont eine Miete bezahlt, die nicht unbedingt dem Betrag entspricht, die WienCont für den Erwerb hätte bezahlen müssen.

(124) Da die Beihilfeintensität in dem slowakischen Fall 50 % übersteigt, muss die Kommission jedenfalls entscheiden, ob dieser höhere Beihilfebetrag ausnahmsweise als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden kann.

(125) In Bezug auf die Notwendigkeit der Beihilfe weist die von den slowakischen Behörden vorgelegte Kosten-Nutzen-Analyse ohne staatliche Unterstützung eine negative interne Rentabilitätsziffer für das geplante Verkehrsterminal in Žilina–Teplička aus. Berücksichtigt die Slowakei die gesamte Anfangsinvestition einschließlich der Kosten für den Kauf des Grundstücks, entspricht die Finanzierungslücke bei einem Diskontsatz von 5 % der Anfangsinvestition von 25,04 Mio. EUR. Ein Diskontsatz von 5 % ist vergleichbar mit der Rendite von staatlichen Schuldverschreibungen mit langer Laufzeit in der Slowakei ([23]).

(126) Die nachfolgende Tabelle fasst die Investitionskosten, die Betriebskosten, die erwartete Rendite der Investitionen und den Beihilfebetrag zusammen, die für die Errichtung des Terminals Zilina gemäß der von den slowakischen Behörden vorgelegten Kosten-Nutzen-Analyse eingeplant sind.

([21]) Siehe Entscheidung der Kommission vom 31. Januar 2001 in der Sache N 597/2000, Niederlande — *Subsidieregeling voor bijzondere bedrijfsaansluitingen op vaarwegen*, Entscheidung der Kommission vom 14. September 2001 in der Sache N 208/2000, Niederlande — *SOIT*, Entscheidung der Kommission vom 15. November 2000 in der Sache N 755/1999, Italien — *Bolzano*, and Beschluss der Kommission vom 20. Dezember 2010 in der Sache N 490/2010, Belgien — *Verlenging van steunregeling N 550/2001 inzake publiek-private samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties langs de waterwegen in het Vlaams Gewest*.

([22]) Siehe Beschluss der Kommission vom 20. Dezember 2011 in der Sache SA.33434, Frankreich — *Aide au financement d'un chantier multimodal sur le Grand port maritime du Havre*; Beschluss der Kommission vom 23. November 2011 in der Sache SA.33486, Deutschland — *Förderprogramm Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr* (noch nicht veröffentlicht); und Beschluss der Kommission vom 17. Oktober 2012 in der Sache SA.34501, Deutschland — *Ausbau des Binnenhafens Königs Wusterhausen/Wildau*.

([23]) Im September 2012 betrugen in der Slowakei die Zinsen auf staatliche Schuldverschreibungen mit langer Laufzeit 4,2 %; siehe EZB, http://www.ecb.int/stats/money/long/html/index.en.html.

Mio. EUR

Terminal	Investitionskosten	Betriebskosten	Gesamtkosten	Einnahmen	Staatliche Beihilfe	Erwarteter Gewinn	Kapitalwert nach der staatlichen Beihilfe (5%)
Žilina	25,04	24,81	49,85	24,81	25,04	0	0,00

Quelle: Slowakische Behörden, Kosten-Nutzen-Analyse

(127) Da die Anfangsinvestition auf die Finanzierungslücke des Projekts beschränkt ist, zieht die Kommission die Schlussfolgerung, dass die Beihilfe erforderlich ist, um die Errichtung des intermodalen Umschlagterminals und die Entwicklung des kombinierten Verkehrs in der Slowakei sicherzustellen. Sie vertritt auch den Standpunkt, dass die Beihilfe auf das erforderliche Minimum beschränkt bleibt, da sie höher als die Finanzierungslücke ist und deshalb verhältnismäßig für die Erfüllung des Ziels von allgemeinem Interesse ist, die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene sicherzustellen.

7.2.3. **Der Zugang zu der betreffenden Infrastruktur steht allen Nutzern auf einer diskriminierungsfreien Grundlage offen**

(128) Der Zweck der Maßnahme ist die Errichtung staatlicher intermodaler Umschlagterminals für den kontinentalen, kombinierten Verkehr, insbesondere für Sattelanhänger und Wechselbehälter, um die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zu unterstützen. Zur Erlangung dieses Ziels werden die Terminals:

a) von Unternehmen betrieben, die unabhängig von den sie nutzenden Verkehrsunternehmen sind;

b) freien Zugang gewähren;

c) diskriminierungsfreie und transparente Konditionen bieten.

(129) Der Betreiber der Terminals wird von den Verkehrsunternehmen unabhängig sein, um einen diskriminierungsfreien Zugang zu den Terminals sicherzustellen und das Entstehen eines Interessenkonflikts zwischen dem ausgewählten Terminalbetreiber und den Verkehrsunternehmen zu vermeiden.

(130) Darüber hinaus bleibt der Slowakische Staat Eigentümer der Terminals und fügt jeder Konzessionsvereinbarung die Verpflichtung für den Terminalbetreiber bei, allen Nutzern, einschließlich aller Verkehrsunternehmen und Betreiber intermodaler Transportterminals, auf einer diskriminierungsfreien Grundlage einen offenen Zugang zu gewähren. Hält der ausgewählte Betreiber diese Bedingung der Konzessionsvereinbarung nicht ein, ist der Staat befugt, die Konzession zurückzuziehen und eine erneute Ausschreibung durchzuführen.

(131) Deshalb wird der Zugang zu der betreffenden Infrastruktur allen Nutzern auf einer diskriminierungsfreien Grundlage offen stehen.

7.2.4. **Die Beihilfe bewirkt keine Wettbewerbsverzerrungen, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufen**

(132) Die Maßnahme in ihrer ursprünglich angemeldeten Form würde die Tätigkeiten der intermodalen Terminals in der Slowakischen Republik beeinträchtigen, die auch eine grenzüberschreitende Nachfrage aus Österreich, der Tschechischen Republik, Ungarn und in geringerem Umfang aus Polen wecken. Um das in dem Eröffnungsbeschluss dargelegte Risiko der Wettbewerbsverzerrung zu vermeiden und die Annahme der Slowakei bezüglich der Auswirkung des Terminals auf die Verlagerung der Güterbeförderung von der Straße auf die Schiene zu testen, haben die slowakischen Behörden entschieden, das Projekt auf die Errichtung eines einzigen Terminals in Žilina–Teplička als Pilotprojekt zu beschränken. Dieses Terminal wird mehr als 200 Kilometer von den bereits bestehenden Terminals von Metrans und WienCont entfernt sein. Sein Einzugsbereich wird sich folglich nicht mit denen von Metrans und WienCont überschneiden. Das wird die Auswirkung der Maßnahme auf den Wettbewerb einschränken ([24]).

([24]) In ihrem Beschluss vom 9. November 2011 in der Sache SA.32632 (2011/N) *ETGE*, Randnummer 15 (ABl. C 82 vom 21.3.2012, S. 2), verweist die Kommission auf einen Einzugsbereich von 35 km in einer Gegend mit einer hohen Dichte an Terminals (belgisch-niederländische Grenze). Die slowakischen Behörden gehen von einem Einzugsbereich von 100 km aus. Im Großraum Prag gibt es sieben Terminals, die in einem Einzugsbereich von 70 km betrieben werden: zwei große Terminals in Prag, zwei in Mělník (40 km) und drei in Lovosice (70 km).

(133) Laut den slowakischen Behörden gibt es ein zeitweiliges Terminal in Žilina, das Intrans gehört. Im Gegensatz zu dem geplanten Terminal ist dieses klein und befindet sich im Stadtzentrum. In diesem Terminal ist die Laderampe nur von einem einzigen 400 m langen Gleis erreichbar, das nicht verlängert werden kann. Das Terminal ist auf Seecontainer ausgerichtet und hat keine Portalkräne oder Anlagen für den Umschlag von Wechselbehältern oder Sattelanhängern. Das bestehende Terminal in Žilina wird in der nahen Zukunft auf alle Fälle wegen Stadtentwicklungsplänen geschlossen.

(134) Die slowakischen Behörden haben bestätigt, dass die Umschlaggebühren der staatlichen Terminals den Umschlaggebühren der bereits auf dem Markt operierenden intermodalen Umschlagterminals entsprechen werden. Nach einer von den slowakischen Behörden durchgeführten Erhebung liegen die Umschlaggebühren in den Terminals in der EU zwischen 16,30 EUR und 56 EUR je Einheit. Die durchschnittliche Umschlaggebühr beträgt 30 EUR. Die von den slowakischen Behörden vorgelegte Kosten-Nutzen-Analyse basierte auf der Annahme, dass die zukünftigen Umschlaggebühren je Einheit in allen vier staatlichen Terminals bei 28-29 EUR liegen. Folglich werden die Gebühren an dem staatlichen Terminal in Žilina–Teplička so festgesetzt, dass sie die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors verglichen mit dem Straßensektor bewahren. Eine Erhöhung der Gebühren würde bedeuten, dass der Betreiber der staatlichen Terminals nicht in der Lage wäre, ausreichend Fracht von der Straße abzuziehen, um seine Betriebskosten zu decken.

(135) Die Kommission gelangt folglich zu dem Schluss, dass die Maßnahme den Wettbewerb nicht in einer dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Weise verzerrt.

8. **SCHLUSSFOLGERUNG**

(136) Angesichts dessen gelangt die Kommission zu der Schlussfolgerung, dass alle Voraussetzungen erfüllt sind und die Investitionsbeihilfe in Höhe von 25,04 Mio. EUR für das Terminal Žilina–Teplička mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

(137) Angesichts der ursprünglichen Pläne der Slowakei, vier staatliche intermodale Terminals zu errichten, fordert die Kommission eine Überwachung des Terminals, das auf der Grundlage des derzeit angemeldeten Pilotprojekts errichtet werden soll. Diese Überwachung wird es der Kommission ermöglichen, eine fundiertere Entscheidung zur Notwendigkeit der Beihilfe und ihren Auswirkungen auf den Wettbewerb zu treffen, wenn die Slowakei später eine Beihilfe für die verbleibenden drei Terminals anmeldet —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die staatliche Beihilfe, die die Slowakische Republik für die Errichtung des Terminals in Žilina–Teplička in Form einer Anfangsinvestition von 25,04 Mio. EUR zu gewähren plant, ist nach Artikel 93 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union mit dem Binnenmarkt vereinbar.

Die Gewährung der Beihilfe von 25,04 Mio. EUR wird daher genehmigt.

Artikel 2

In drei Jahren legt die Slowakische Republik die folgenden Informationen vor:

a) das Gesamtvolumen des intermodalen Verkehrs, das Volumen des kontinentalen Verkehrs und des Verkehrs, der andere Transportmittel als ISO-Container in der Slowakei und in dem Terminal Žilina–Teplička nutzt;

b) die in dem Terminal Žilina–Teplička erhobenen Gebühren;

c) Angaben dazu, ob die Kunden der neuen Terminals vorher die anderen Terminals genutzt haben und gegebenenfalls eine Übersicht über die Gründe für den Wechsel.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Slowakische Republik gerichtet.

Brüssel, den 17. Juli 2013

Für die Kommission
Joaquín ALMUNIA
Vizepräsident