

Официален вестник

на Европейския съюз

L 238



Издание
на български език

Законодателство

Година 57

9 август 2014 г.

Съдържание

II Незаконодателни актове

РЕГЛАМЕНТИ

- ★ Регламент (ЕС) № 865/2014 на Комисията от 8 август 2014 година за поправка на текста на испански език на Регламент (ЕС) № 10/2011 относно материалите и предметите от пластмаси, предназначени за контакт с храни ⁽¹⁾ 1
- ★ Регламент (ЕС) № 866/2014 на Комисията от 8 август 2014 година за изменение на приложения III, V и VI към Регламент (ЕО) № 1223/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно козметичните продукти ⁽¹⁾ 3
- Регламент за изпълнение (ЕС) № 867/2014 на Комисията от 8 август 2014 година за установяване на стандартни стойности при внос с цел определяне на входната цена на някои плодове и зеленчуци 8

РЕШЕНИЯ

2014/524/ЕС:

- ★ Решение на Комисията от 17 юли 2013 година относно мярка/схема за помощ/държавна помощ SA.34369 (13/C) (ex 12/N) — Строителство и експлоатация на публични интермодални транспортни терминали, която Словашката република възнамерява да приведе в действие (нотифицирано под номер C(2013) 4423) ⁽¹⁾ 11

⁽¹⁾ Текст от значение за ЕИП

II

(Незаконодателни актове)

РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 865/2014 НА КОМИСИЯТА

от 8 август 2014 година

за поправка на текста на испански език на Регламент (ЕС) № 10/2011 относно материалите и предметите от пластмаси, предназначени за контакт с храни

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1935/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 27 октомври 2004 г. относно материалите и предметите, предназначени за контакт с храни, и за отмяна на директиви 80/590/ЕИО и 89/109/ЕИО ⁽¹⁾, и по-специално член 5, параграф 1, букви а), в), г), д), е), з), и) и й) от него,

като има предвид, че:

- (1) В текста на испански език на Регламент (ЕС) № 10/2011 на Комисията от 14 януари 2011 г. относно материалите и предметите от пластмаси, предназначени за контакт с храни ⁽²⁾ е допусната грешка. Поради това е необходима поправка на текста на испански език. Останалите езикови версии не са засегнати.
- (2) Поради това Регламент (ЕС) № 10/2011 следва да бъде съответно поправен.
- (3) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Постоянния комитет по хранителната верига и здравето на животните и нито Европейският парламент, нито Съветът възразиха срещу тях,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Отнася се само за текста на испански език.

⁽¹⁾ ОВ L 338, 13.11.2004 г., стр. 4.

⁽²⁾ ОВ L 12, 15.1.2011 г., стр. 1.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Прилага се от 1 май 2011 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко в държавите членки в съответствие с Договорите.

Съставено в Брюксел на 8 август 2014 година.

За Комисията
Председател
José Manuel BARROSO

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 866/2014 НА КОМИСИЯТА**от 8 август 2014 година****за изменение на приложения III, V и VI към Регламент (ЕО) № 1223/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно козметичните продукти****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1223/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 30 ноември 2009 г. относно козметичните продукти ⁽¹⁾, и по-специално член 31, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

- (1) Веществата, идентифицирани с названията алкил (C_{12-22}) триметил амониев бромид и хлорид, са включени в нормативната уредба като консерванти с вписване 44 в приложение V към Регламент (ЕО) № 1223/2009, като за тях е определена максимална концентрация от 0,1 %.
- (2) Научният комитет по потребителските продукти (НКПП), впоследствие заменен от Научния комитет по безопасност на потребителите (НКБП) съгласно Решение 2008/721/ЕО на Комисията ⁽²⁾, изготви оценки на безопасността на алкил (C_{16} , C_{18} , C_{22}) триметиламониев хлорид (cetrimonium chloride, steartrimonium chloride и behentrimonium chloride) за употреби, различни от тези като консервант, през 2005, 2007 и 2009 г.
- (3) В становището си от 8 декември 2009 г. ⁽³⁾ НКБП стигна до заключение, че — като се изключи фактът, че формулациите от четвъртични амониеви производни могат да бъдат кожни дразнителни, по-специално при използване на комбинации от въпросните съединения — употребата на cetrimonium chloride, steartrimonium chloride и behentrimonium chloride не представлява риск за здравето на потребителите при концентрации под определени граници, които са изрично посочени в становището на НКБП.
- (4) За да се вземе предвид възможността гореспоменатите комбинации от четвъртични амониеви производни да действат като кожни дразнителни, Комисията смята, че в случаите, когато се разрешава употребата на тези вещества в по-високи концентрации за други цели, различни от консерванти, за сумите на тези вещества следва да се прилагат ограниченията за максимална концентрация, посочени от НКБП за отделните вещества.
- (5) Максималните концентрации, посочени от НКБП като безопасни при продуктите, представляващи крем за лице без отмиване, следва да се прилагат за всички продукти за лице без отмиване, тъй като не съществува причина разрешението да се ограничи единствено до кремове за лице без отмиване.
- (6) Поради това в приложение III към Регламент (ЕО) № 1223/2009 следва да се добавят нови вписвания, за да се отразят горепосочените съображения, като следва да се направят кръстосани препратки между вписване 44 в приложение V и новите вписвания в приложение III, така че тези приложения да са адаптирани към техническия и научния прогрес.
- (7) НКБП изготви оценка на безопасността на сместа citric acid (и) silver citrate. В становището си от 13 октомври 2009 г. ⁽⁴⁾ Комитетът заяви, че въз основа на представените данни употребата на тази смес като консервант в козметични продукти при концентрация до 0,2 % (съответстваща на концентрация на сребро 0,0024 %) не представлява риск за здравето на потребителите. Комитетът уточни, че веществото е безопасно, когато е употребявано при същата максимална концентрация в дезодоранти и средства срещу изпотяване като консервант и/или активна съставка. Употребата му обаче в продукти за усната кухина и продукти за очи е изрично изключена, като се има предвид, че е направена оценка само по отношение на експозиция по дермален път.
- (8) В приложение V към Регламент (ЕО) № 1223/2009 следва да бъде добавено ново вписване, за да се отразят горепосочените съображения и приложението да се адаптира към техническия и научния прогрес.

⁽¹⁾ ОВ L 342, 22.12.2009 г., стр. 59.⁽²⁾ ОВ L 241, 10.9.2008 г., стр. 21.⁽³⁾ SCCS/1246/09, http://ec.europa.eu/health/scientific_committees/consumer_safety/docs/sccs_o_012.pdf.⁽⁴⁾ SCCS/1274/09, http://ec.europa.eu/health/scientific_committees/consumer_safety/docs/sccs_o_004.pdf.

- (9) НКБП подложи на оценка tris-biphenyl triazine, който представлява UV-филтър и наноматериал. В становището си от 20 септември 2011 г. ⁽¹⁾ комитетът заключи, че при експозиция по дермален път на формулации, съдържащи tris-biphenyl triazine със среден размер на частиците (среден размер на първичните частици) 81 nm, степента на абсорбция на това вещество е ниска. Абсорбцията на tris-biphenyl triazine е ниска и при експозиция по орален път. Не се наблюдават системни ефекти след експозиция по орален или дермален път до 500 mg/kg тт/ден. Анализите от НКБП данни водят до заключението, че употребата на 10 % tris-biphenyl triazine, включително под формата на наноматериал, като UV-филтър в козметични продукти може да се счита за безопасна при прилагане върху кожата.
- (10) НКБП обаче поясни, че съществуващата към момента на изготвяне на оценката на риска твърде голяма несигурност не е позволила да се направи заключение относно безопасната употреба на 10 % tris-biphenyl triazine при прилагане чрез спрей поради опасения, свързани с евентуална експозиция чрез вдишване. Поради това НКБП стигна до заключението, че не може да се препоръча употреба на продукти под формата на спрей, съдържащи tris-biphenyl triazine, преди да бъде предоставена допълнителна информация относно безопасността след многократно вдишване.
- (11) В светлината на становището на НКБП и като се има предвид, че употребата на наноматериали може да подобри ефикасността на UV-филтрите, приложение VI към Регламент (ЕО) № 1223/2009 следва да бъде изменено с цел адаптирането му към техническия и научния прогрес.
- (12) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Постоянния комитет по козметичните продукти,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Приложения III, V и VI към Регламент (ЕО) № 1223/2009 се изменят в съответствие с приложението към настоящия регламент.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 8 август 2014 година.

За Комисията
Председател
José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ SCCS/1429/11, Revision of 13/14 December 2011, http://ec.europa.eu/health/scientific_committees/consumer_safety/docs/sccs_o_070.pdf.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложения III, V и VI към Регламент (ЕО) № 1223/2009 се изменят, както следва:

1) В приложение III се добавят следните вписвания 265 и 266:

Референ- тен номер	Идентификация на веществото				Условия			Формули- ровка на условията за употреба и предупреж- денията
	Химично наименование/INN	Общоприето наименование съгласно справочника на съставките	CAS номер	ЕО номер	Вид на продукта, части на тялото	Максимална концентрация в готовия за употреба препарат	Други	
а	б	в	г	д	е	ж	з	и
„265	C ₁₆ -алкилтриме- тиламониев хлорид	Cetrimonium chloride ⁽¹⁾	112-02-7	203-928-6	а) Продукти за коса с отмиване	а) 2,5 % за индивидуалните концентрации или за сумата от индивидуалните концентрации на cetrimonium chloride и steartrimonium chloride	За цели, различни от предотвратя- ване на разви- тието на микроорга- низми в продукта. Целта трябва да бъде очевидна от представянето на продукта.	
	C ₁₈ -алкилтриме- тиламониев хлорид	Steartrimonium chloride ⁽¹⁾	112-03-8	203-929-1	б) Продукти за коса без отми- ване	б) 1,0 % за индивидуалните концентрации или за сумата от индивидуалните концентрации на cetrimonium chloride и steartrimonium chloride		
					в) Продукти за лице без отми- ване	в) 0,5 % за индивидуалните концентрации или за сумата от индивидуалните концентрации на cetrimonium chloride и steartrimonium chloride		
266	C ₂₂ -алкилтриме- тиламониев хлорид	Behentrimonium chloride ⁽¹⁾	17301-53-0	241-327-0	а) Продукти за коса с отмиване	а) 5,0 % за индивидуална концентрация на behentrimo- nium chloride или за сумата от индивидуалните концентрации на cetrimonium chloride, steartrimo- nium chloride и behentrimonium chloride, като съще- ременно се спазва съответната максимална концен- трация за сумата от cetrimonium chloride и steatri- monium chloride, определена във вписване 265.	За цели, различни от предотвратя- ване на разви- тието на микроорга- низми в продукта. Целта трябва да бъде очевидна от представянето на продукта.	
					б) Продукти за коса без отми- ване	б) 3,0 % за индивидуална концентрация на behentrimo- nium chloride или за сумата от индивидуалните концентрации на cetrimonium chloride, steartrimo- nium chloride и behentrimonium chloride, като съще- ременно се спазва съответната максимална концен- трация за сумата от cetrimonium chloride и steatri- monium chloride, определена във вписване 265.		

Референ- тен номер	Идентификация на веществото				Условия			Формули- ровка на условията за употреба и предупреж- денията
	Химично наименование/INN	Общоприето наименование съгласно справочника на съставките	CAS номер	ЕО номер	Вид на продукта, части на тялото	Максимална концентрация в готовия за употреба препарат	Други	
а	б	в	г	д	е	ж	з	и
					в) Продукти за лице без отми- ване	в) 3,0 % за индивидуална концентрация на behentrimonium chloride или за сумата от индивидуалните концентрации на cetrimonium chloride, stearttrimonium chloride и behentrimonium chloride, като същевременно се спазва съответната максимална концентрация за сумата от cetrimonium chloride и stearttrimonium chloride, определена във вписване 265.		

(¹) За употреба като консервант вж. приложение V, вписване № 44.“

2) Приложение V се изменя, както следва:

а) вписване 44 се заменя със следното:

Референ- тен номер	Идентификация на веществото				Условия			Формулировка на условията за употреба и предупрежденията
	Химично наименование/INN	Общоприето наименование съгласно справочника на съставките	CAS номер	ЕО номер	Вид на продукта, части на тялото	Максимална концентрация в готовия за употреба препарат	Други	
а	б	в	г	д	е	ж	з	и
„44	Алкил (C ₁₂₋₂₂) триметил амониев бромид и хлорид	Behentrimonium chloride (¹), cetrimonium bromide, cetrimonium chloride (²), laurtrimonium bromide, laurtrimonium chloride, stearttrimonium bromide, stearttrimonium chloride (²)	17301-53-0, 57-09-0, 112-02-7, 1119-94-4, 112-00-5, 1120-02-1, 112-03-8	241-327-0, 200-311-3, 203-928-6, 214-290-3, 203-927-0, 214-294-5, 203-929-1		0,1 %		

(¹) За употреби, различни от тези като консервант, вж. приложение III, № 266.

(²) За употреби, различни от тези като консервант, вж. приложение III, № 265.“

б) добавя се вписване 59:

Референ- тен номер	Идентификация на веществото				Условия			Формулировка на условията за употреба и предупрежденията
	Химично наименование/INN	Общоприето наименование съгласно справочника на съставките	CAS номер	ЕО номер	Вид на продукта, части на тялото	Максимална концентрация в готовия за употреба препарат	Други	
а	б	в	г	д	е	ж	з	и
„59	2-хидрокси-1,2,3-пропантрикарбоксилна киселина, монохидрат и сребърна(1+) сол на 2-хидрокси-1,2,3-пропантрикарбоксилна киселина, монохидрат	Citric acid (и) Silver citrate	—	460-890-5		0,2 % (съответстващ на 0,0024 % сребро)	Да не се използва в продукти за устната кухина и продукти за очи“	

(3) В приложение VI се добавя вписване 29:

Референ- тен номер	Идентификация на веществото				Условия			Формулировка на условията за употреба и предупрежденията
	Химично наименование/ INN	Общоприето наименование съгласно справочника на съставките	CAS номер	ЕО номер	Вид на продукта, части на тялото	Максимална концентрация в готовия за употреба препарат	Други	
а	б	в	г	д	е	ж	з	и
„29	1,3,5-триазин, 2,4,6- трис(1,1'-бифенил)-4- ил, включително като наноматериал	Tris-biphenyl triazine Tris-biphenyl triazine (nano)	31274-51-8	—		10 %	Да не се използва в спрейове. Допуска се само употреба на нано- материали със следните характери- стики: — среден размер на първичните частици > 80 nm; — чистота ≥ 98 %; — без покритие“	

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 867/2014 НА КОМИСИЯТА**от 8 август 2014 година****за установяване на стандартни стойности при внос с цел определяне на входната цена на някои плодове и зеленчуци**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1234/2007 на Съвета от 22 октомври 2007 г. за установяване на обща организация на селскостопанските пазари и относно специфични разпоредби за някои земеделски продукти (Общ регламент за ООП) ⁽¹⁾,

като взе предвид Регламент за изпълнение (ЕС) № 543/2011 на Комисията от 7 юни 2011 г. за определяне на подробни правила за прилагането на Регламент (ЕО) № 1234/2007 на Съвета по отношение на секторите на плодове и зеленчуците и на преработените плодове и зеленчуци ⁽²⁾, и по-специално член 136, параграф 1 от него,

като има предвид, че:

- (1) В изпълнение на резултатите от Уругвайския кръг на многостранните търговски преговори в Регламент за изпълнение (ЕС) № 543/2011 са посочени критериите, по които Комисията определя стандартните стойности при внос от трети държави за продуктите и периодите, посочени в приложение XVI, част А от същия регламент.
- (2) Стандартната стойност при внос се изчислява за всеки работен ден съгласно член 136, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 543/2011, като се вземат под внимание променливите данни за всеки ден. В резултат на това настоящият регламент следва да влезе в сила в деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Стандартните стойности при внос, посочени в член 136 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 543/2011, са определени в приложението към настоящия регламент.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила в деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 8 август 2014 година.

За Комисията,

от името на председателя,

Jerzy PLEWA

Генерален директор на генерална дирекция „Земеделие и развитие на селските райони“

⁽¹⁾ ОВ L 299, 16.11.2007 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ L 157, 15.6.2011 г., стр. 1.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Стандартни стойности при внос за определяне на входната цена на някои плодове и зеленчуци

(EUR/100 kg)		
Код по КН	Код на трета държава ⁽¹⁾	Стандартна стойност при внос
0707 00 05	TR	81,4
	ZZ	81,4
0709 93 10	TR	88,2
	ZZ	88,2
0805 50 10	AR	143,2
	CL	76,2
	TR	160,1
	UY	136,4
	ZA	143,2
0806 10 10	ZZ	131,8
	BR	180,1
	CL	187,7
	EG	177,2
	MA	171,9
	MX	247,7
	TR	156,1
	ZZ	186,8
	AR	144,3
	BR	123,7
0808 10 80	CL	100,6
	CN	121,3
	NZ	126,3
	US	142,8
	ZA	113,5
	ZZ	124,6
	AR	211,9
	CL	71,9
0808 30 90	TR	154,0
	ZA	91,2
	ZZ	132,3
0809 29 00	CA	324,1
	CH	388,4
	TR	384,5
	US	759,4
	ZZ	464,1

(EUR/100 kg)		
Код по КН	Код на трета държава ⁽¹⁾	Стандартна стойност при внос
0809 30	MK	64,5
	TR	138,7
0809 40 05	ZZ	101,6
	BA	47,2
	MK	78,6
	TR	127,6
	ZA	206,8
	ZZ	115,1

⁽¹⁾ Номенклатура на държавите, определена с Регламент (ЕО) № 1833/2006 на Комисията (ОВ L 354, 14.12.2006 г., стр. 19). Код „ZZ“ означава „с друг произход“.

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 17 юли 2013 година

относно мярка/схема за помощ/държавна помощ SA.34369 (13/C) (ex 12/N) — Строителство и експлоатация на публични интермодални транспортни терминали, която Словашката република възнамерява да приведе в действие

(нотифицирано под номер C(2013) 4423)

(само текстът на словашки език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

(2014/524/ЕС)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като прикани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените по-горе разпоредби ⁽¹⁾ и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

- (1) С електронно писмо от 6 април 2011 г. Комисията получи жалба от METRANS /Danubia/, a.s. (Metrans) във връзка с предполагаема държавна помощ, предоставена за изграждането на публични интермодални трансферни терминали, (наричана по-нататък „жалбата“). Комисията получи допълнителна информация от Metrans с електронно писмо от 9 юни 2011 г. Жалбата беше заведена като дело SA.32828.
- (2) С писмо от 6 октомври 2011 г. Комисията изпрати жалбата на Словакия с искане за информация, на което Словакия отговори с писмо от 6 декември 2011 г., в което заявява, че въпросната мярка се намира все още в подготвителния етап и все още не е отпуснато финансиране. Комисията уведоми Metrans за този отговор с писмо от 12 декември 2011 г., в което посочи първоначалната си констатация, че мярката не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, и впоследствие приключи работата по дело SA.32828.
- (3) На 16 февруари 2012 г. Словакия изпрати по електронен път предварително уведомление за мярка за планираното изграждане и експлоатация на публични интермодални транспортни терминали. С електронни писма от 5 юни, 12 юни, 12 юли и 16 юли 2012 г. Словакия предостави допълнителна информация за тази мярка, включително писма за подкрепа от предприятията за транспорт и логистика DHL и GEFCO.

⁽¹⁾ ОВ С 45, 16.2.2013 г., стр. 13.

- (4) С електронно писмо от 12 юли 2012 г. Metrans изпрати на Комисията писмо за подкрепа от предприятието Green Integrated Logistics (Словакия) s.r.o. (GIL), което експлоатира трансферния терминал в Sládkovičovo. Комисията изпрати това писмо на Словакия с писмо от 18 юли 2012 г., на което впоследствие получи отговор по електронната поща на 14 август 2012 г., в който отново се посочва, че все още не е отпуснато финансиране за проекта.
- (5) На 17 юли 2012 г. Словакия изпрати по електронен път на Комисията уведомление за мярката в съответствие с член 108, параграф 3 от ДФЕС. В рамките на това уведомление Словакия представи писма за подкрепа от DHL Express (Словакия), s.r.o. (DHL), GEFCO SLOVAKIA, s.r.o., Bohemiakombi, s.r.o. и Kombiverkehr. Словакия предостави допълнителна информация с електронни писма от 3 септември, 18, 22, 24, 26 и 29 октомври, 6, 9, 13 и 14 ноември и 6 декември 2012 г.
- (6) С писмо от 23 януари 2013 г. Комисията уведоми Словакия за решението си да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС. Комисията получи от Словакия мненията относно решението за откриване на процедурата на 12 февруари 2013 г.
- (7) Решението за откриване на процедурата беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* ⁽²⁾ на 16 февруари 2013 г. Комисията прикани заинтересованите страни да представят мненията си относно мерките в срок от един месец от датата на публикуване.
- (8) На 18 февруари 2013 г. Комисията изпрати решението за откриване на процедурата на субектите, които бяха изразили интерес по време на предварителното проучване, а именно Bohemiakombi, s.r.o., DHL Express (Словакия), s.r.o., GEFCO SLOVAKIA, s.r.o., Kombiverkehr, Metrans и неговия юридически съветник SCHWARZ advokáti s.r.o. и Green Integrated Logistics (Словакия) s.r.o., както и на други потенциално заинтересовани страни, установени от Комисията, а именно университета в Žilina (председател на железопътния транспорт) и ZCHFP SR — ChemLog (Асоциация на химическата и фармацевтичната промишленост на Словашката република).
- (9) Комисията получи мнения относно решението за откриване на процедурата от следните заинтересовани страни на следните дати:
- а) Асоциация на химическата и фармацевтичната промишленост на Словашката република на 22 февруари 2013 г.;
 - б) Bohemiakombi на 4 март 2013 г.;
 - в) Kombiverkehr на 6 март 2013 г.;
 - г) DHL на 8 март 2013 г.;
 - д) SCHWARZ advokáti от името на Metrans на 11 март 2013 г.;
 - е) на 6 март 2013 г. WienCont Container Terminal Gesellschaft m.b.H. (WienCont) поиска удължаване на срока, в който може да представи своите мнения. На 7 март 2013 г. Комисията удължи срока за WienCont до 18 март 2013 г. Комисията получи от WienCont мненията относно решението за откриване на процедурата на 18 март 2013 г.
- (10) С писма от 19 и 20 март 2013 г. Комисията изпрати на Словакия мненията, които беше получила от заинтересованите страни. Словакия изпрати своя отговор на коментарите на 5 април 2013 г.
- (11) С електронно писмо от 29 април 2013 г. Комисията зададе на Metrans допълнителни въпроси. С електронно писмо от 6 май 2013 г. Metrans изпрати своите отговори, както и неупълномощена версия.
- (12) С електронно писмо от 8 май 2013 г. Комисията изпрати на Словакия неупълномощената информация, която получи от Metrans. Словакия изпрати мненията си на 16 май 2013 г.
- (13) С електронни писма от 8 и 17 май 2013 г. Комисията зададе на Словакия допълнителни въпроси, на които Словакия отговори по електронната поща на 17 и 29 май 2013 г.
- (14) Комисията зададе на WienCont допълнителни въпроси с електронно писмо от 21 май 2013 г., на които WienCont отговори с електронно писмо от 7 юни 2013 г.

⁽²⁾ Вж. бележка под линия 1.

- (15) На 6 юни 2013 г. Комисията и Словакия проведеха среща в Брюксел.
- (16) Комисията изпрати на Словакия нероверителната информация, получена от Metrans и WienCont, по електронната поща на 10 юни 2013 г.
- (17) С писмо от 10 юни 2013 г. Словакия ограничи уведомлението до един терминал в Žilina.
- (18) Словакия изпрати своите мнения относно информацията от Metrans и WienCont на 14 юни 2013 г.
- (19) С електронно писмо от 18 юни 2013 г. Комисията поиска допълнителна информация, която получи по електронната поща на 19 юни 2013 г.

2. ОПИСАНИЕ НА МЯРКАТА И МНЕНИЯ, ПОЛУЧЕНИ ПРЕДИ ОТКРИВАНЕТО НА ПРОЦЕДУРАТА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ

2.1. ИНТЕРМОДАЛНИ ТРАНСФЕРНИ ТЕРМИНАЛИ

- (20) В първоначалното уведомление мярката бе предвидена за изграждането и експлоатацията на мрежа от публични интермодални трансферни терминали, подходящи за континентален комбиниран превоз на стоки. Първоначално Словакия планираше да финансира изграждането на четири публично достъпни интермодални трансферни терминала в Bratislava–Pálenisko, Leopoldov–Hlohovec, Žilina–Teplička и Košice–Bočiar.
- (21) Словакия взе решение за първоначалния брой на терминалите и тяхното местоположение въз основа на пазарно проучване, проведено през 2007 г. от Intraco Consulting (установена в Белгия консултантска фирма за комбиниран транспорт и координация на логистиката). Броят и местоположението на терминалите бяха определени при отчитане на следните фактори:
 - терминалите трябва да обслужват възможно най-голяма територия в Словакия,
 - потенциала за цялостно използване на капацитета на терминалите,
 - местоположението по главните железопътни линии, съответстващи на паневропейските транспортни коридори като част от трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), и местоположението по железопътните връзки, включени в Европейското споразумение относно важните международни линии за интермодален транспорт и свързаните с тях инфраструктури („Споразумението AGTC“),
 - свързаността на планираните промишлени паркове в Словакия.
- (22) Тъй като мярката, за която е получено уведомление, може да доведе до нарушаване на конкуренцията, както е посочено в решението за откриване на процедурата, Словакия взе решение да я ограничи до финансирането на изграждането и експлоатацията на един публичен интермодален трансферен терминал в Žilina–Teplička, подходящ за континентален комбиниран превоз на стоки. Този терминал следва да бъде пилотен проект за евентуалното бъдещо изграждане на мрежа от публични интермодални трансферни терминали в Словакия.
- (23) Той ще бъде публично достъпен интермодален трансферен терминал, който е съобразен с правилата на Споразумението AGTC и на Международния съюз на железниците (UIC).
- (24) Местоположението на пилотния проект бе избрано така, че да бъде най-отдалечената точка от настоящите модерни и големи терминали, като същевременно остават изпълнени изискванията по точка 21.
- (25) Ползната дължина на всеки от терминалите ще бъде 750 метра коловоз под два козлови крана, оборудвани с куки за товарене в състояние да манипулират контейнерите за комбиниран автомобилно-железопътен транспорт и полуремаркетата, използвани за континентален превоз, както и интермодалните морски контейнери (ISO). Ще има също места за паркиране под тъл под крановете за оптимално манипулиране на полуремаркетата и пространство за краткосрочно съхранение под крановете за контейнерите за комбиниран автомобилно-железопътен транспорт, които не могат да се поставят един върху друг. Новият терминал ще има годишен капацитет от 450 000 бруто тона. Строителството на терминала следва да бъде завършено през 2015 г.
- (26) Терминалът ще остане собственост на държавата. Управителят на националната железопътна инфраструктура (Železnice Slovenskej republiky (ŽSR)) ще упражнява правата на собственост в полза на държавата. По-специално ŽSR ще трябва да събира концесионните такси от оператора на терминала.

- (27) За експлоатацията на терминала ще бъде сключен договор за период от тридесет години с оператор, избран с помощта на недискриминационна и прозрачна тръжна процедура. За да се осигури недискриминационен достъп до терминала и за да се предотврати възникването на конфликт на интереси между избрания оператор на терминала и транспортните предприятия, операторът на терминала не може да бъде транспортно предприятие, което ползва терминала, за да не се конкурира с транспортните предприятия и операторите на комбиниран транспорт, които ще ползват терминала. Ако избраният оператор не изпълни условията в концесионния договор, държавата може да оттегли концесията и да организира за нея нов търг.
- (28) Публичният достъп до терминала ще бъде гарантиран чрез включване на разпоредба в концесионния договор с избрания оператор на терминалите, според която услугите ще се предлагат на недискриминационна основа и при цени на свободния пазар. Самото решение за отпускане на безвъзмездни средства също ще съдържа клауза, гарантираща недискриминационния публичен достъп до инфраструктурата.

2.2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ ЗА МЯРКАТА

- (29) Средствата за финансиране на мярката ще бъдат отпуснати въз основа на раздел 4, параграф 2, буква м) от изменението на Закон за държавните помощи № 231/1999 и на Закон № 523/2004 относно бюджетните правила на публичната администрация, за изменение на определени актове.

2.3. БЮДЖЕТ

- (30) Словакия възнамерява да направи първоначална инвестиция в размер на 25,04 млн. EUR за изграждането на терминала, които ще бъде построен от държавата и ще бъде нейна собственост. Тази сума, която ще бъде финансирана по линия на Кохезионния фонд (85 %) и със средства на държавата (15 %), ще покрие 100 % от първоначалните инвестиционни разходи. Въпреки това операторът на терминала ще трябва да плаща концесионни такси на стойност поне 15 % от инвестиционните разходи в продължение на 15 години.

2.4. ПОЛУЧАТЕЛ НА МЯРКАТА

- (31) Получателят на мярката е операторът на терминала, тъй като той ще ползва инфраструктура, за която ще плаща концесионни такси, които покриват само малка част от общите строителни разходи за терминала.
- (32) ŽSR не се счита за получател на мярката, тъй като то само ще упражнява правата на собственост от името на държавата. Концесионните такси, които ŽSR трябва да събира от името на държавата, от своя страна ще доведат до намаляване на компенсацията, която получава от държавата за изпълнението на публичната си задача като управител на националната железопътна инфраструктура.

2.5. НАТРУПВАНЕ И ЗАДЪЛЖЕНИЕ ЗА ИЗЧАКВАНЕ

- (33) За мярката не могат да бъдат получавани помощи от други източници за същите допустими разходи.
- (34) Помощта ще бъде отпусната, след като бъде получено съгласието на Комисията.

2.6. ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА

- (35) При откриването на процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС, по отношение на първоначалното уведомление Комисията взе под внимание:
- а) дали е необходимо изграждането на интермодалните трансферни терминали и разработването на континентален комбиниран транспорт в Словакия с цел да се насърчи преминаването от автомобилен на железопътен транспорт и транспорт по вътрешните водни пътища; и
 - б) дали произтичащото от мярката нарушаване на конкуренцията ще противоречи на общия интерес.

3. КОМЕНТАРИ НА СЛОВАКИЯ ОТНОСНО РЕШЕНИЕТО ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ

- (36) Що се отнася до това дали помощта е необходима, Словакия повтори становището си, основано на предоставените на Комисията проучвания и анализ и на становищата на бъдещите ползватели на терминалите, че без изграждането

на публични неутрални терминали няма да има в бъдеще значително пренасочване от автомобилния транспорт към железопътния транспорт и транспорта по вътрешните водни пътища. Словакия цитира Kombiverkehr, което констатира значително нарастване на търсенето на комбиниран транспорт в Словакия, особено по източната и южната европейска ос. Това търсене обаче може да бъде задоволено само при наличие на достъп до добре разположени и функциониращи терминали с достатъчен капацитет, предоставящи изцяло неутрални услуги, съгласно германската програма за изграждане на терминали.

- (37) По отношение на изразените от Комисията подозрения във връзка с това, че нарушаването на конкуренцията е в ущърб на общия интерес, Словакия заявява на първо място, че целта на проекта е разработването на континентален интермодален транспорт, който като изцяло нов сегмент в интермодалния транспорт понастоящем изобщо не се използва или се използва само в много ограничена степен. На второ място, очакваните икономии на външни разходи са 13 пъти по-големи от инвестиционните разходи и по-голямата част от тези икономии ще бъдат реализирани в ЕС извън Словакия. На последно място, нарушаването на конкуренцията е сведено до минимум от условията, че операторът на новите терминали ще трябва да плаща 15 % от общия размер на инвестиционните разходи под формата на концесионни такси, докато цените на услугите, които предлага, ще бъдат регулирани и контролирани.
- (38) В отговор на опасенията, изразени в решението за откриване на процедурата по разследване, Словакия посочва, че на новите терминали ще се падат около 16 % от общия теоретичен капацитет на интермодалните терминали в Словакия, изразен като капацитет за претоварване в единици за интермодален транспорт (ITU), съгласно посоченото в таблицата по-долу:

Капацитет на терминалите за интермодален транспорт в Словакия		
Интермодален транспорт терминали	Капацитет за претоварване в ITE	
	теоретичен	% дял
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	
Съществуващи - общо	980 000 (*)	84 %
Bratislava - Prístav	40 000	
Leopoldov	40 000	
Žilina - Teplica	40 000	
Košice - Bočiar	40 000	
Нови - общо	180 000 (**)	16 %
Всички терминали - общо	1 160 000	100 %

(*) Теоретичен капацитет за претоварване при съществуващата организация, техники за манипулиране и работни технологии.

(**) Теоретичен капацитет за претоварване на новите терминали след приключване на първия етап от строителството.

Източник: Министерство на транспорта, строителството и регионалното развитие на Словакия република въз основа на информацията, предоставена от собствениците и операторите на терминали.

- (39) Освен това Словакия предостави следните данни за развитието на международния автомобилен товарен транспорт в Словакия:

Година	Международен автомобилен превоз на товари (хил. t)	Ръст на годишна база	Ръст с натрупване
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

Източник: Статистическата служба на Словашката република.

- (40) На последно място, Словакия заявява, че ще приложи по отношение на публичните си интермодални терминали член 31 и член 56, параграф 9 от Директива 2012/34/ЕС ⁽³⁾, която трябва да бъде транспонирана в националното законодателство до 16 юни 2015 г. Според словашките органи тези разпоредби ще осигурят подходяща регулаторна рамка, която ще намали привличането на вече съществуващи клиенти от съществуващите терминали.

4. МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

4.1. АСОЦИАЦИЯ НА ХИМИЧЕСКАТА И ФАРМАЦЕВТИЧНАТА ПРОМИШЛЕННОСТ НА СЛОВАШКАТА РЕПУБЛИКА

- (41) Асоциацията на химическата и фармацевтичната промишленост на Словашката република (ZCHF SR) има интерес от безопасния и екологичен транспорт за химическата промишленост. Поради това тя участва в проекта ChemLog, който бе насочен към картографирането, анализа и подпомагането на комбинирания транспорт и публичните интермодални терминали в Словакия.
- (42) ZCHF SR приложи към мненията си две проучвания от ChemLog (европейски проект за сътрудничество между регионалните органи, асоциациите на химическата промишленост и научните институции на Германия, Полша, Чешката република, Словакия, Унгария и Италия), в които тя взе участие: „Стратегия за развитие на комбинирания превоз на химикали в Централна Европа“ и „Проучване за осъществимост — Развитие на железопътния превоз на химикали в Словакия по отношение на съседните държави и подготвените терминали за комбиниран транспорт“.
- (43) ZCHF SR заключава, че публичните терминали в Словакия ще окажат положителен принос предимно за континенталния комбиниран транспорт, тъй като настоящите транспортни терминали приемат само контейнери ISO. Според ZCHF SR само много малко на брой контейнери за комбиниран автомобилно-железопътен транспорт и полуремаркета са били превозени от Словакия с железопътен транспорт, тъй като настоящите оператори не проявяват интерес към тях и понастоящем няма редовни връзки от Словакия с интермодален възел в Западна Европа.

4.2. ВОНЕМИАКОМБИ

- (44) Предприятието Bohemialkombi е оператор на комбиниран транспорт, който развива дейност в Словакия, където оперира основно по страничните коловози на предприятията. Според Bohemialkombi най-честите ползватели на континенталните линии в Европа са малки и средни автомобилни превозвачи и спедитори. Те предлагат транспорт „от врата до врата“ и за да използват комбиниран транспорт, се нуждаят от услугите на неутрални терминали и оператори на комбиниран транспорт. Тези МСП не могат да инвестират в собствени терминали, поради което се нуждаят от публична инфраструктура за претоварване. При липсата на подобна инфраструктура тези предприятия използват само автомобилния транспорт.

⁽³⁾ Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32).

- (45) Според Bohemialombi частните терминали могат да се използват за континентален транспорт само в силно ограничена степен, тъй като операторите на терминалите също предлагат транспорт „от врата до врата“ и поради това са в пряка конкуренция с автомобилните превозвачи. Ето защо използването на частните терминали е свързано с риска превозът, прехвърлен от автомобилния към железопътния транспорт, да бъде поет от оператора на частния терминал, който има достъп до цялата информация за пратките и предлага конкурентни услуги.
- (46) Bohemialombi посочва, че обичайната такса за интермодално претоварване в Словакия е 45-50 EUR за една претоварена единица, което е двойно по-висока сума в сравнение с цената на публичните терминали другаде в ЕС. Според Bohemialombi това е пречка пред преминаването от автомобилен на железопътен транспорт. Bohemialombi е на мнение, че публичните интермодални терминали, построени с публични средства, ще предоставят по-евтини услуги и по този начин ще снижат бариерата пред преминаването на железопътен транспорт.
- (47) Bohemialombi заключава, че държавната помощ ще засили конкуренцията в услугите, предлагани от интермодалните терминали.

4.3. KOMBIVERKEHR

- (48) Предприятието Kombiverkehr отбелязва, че превозва много малко континентални единици до Словакия — под 1 000 годишно. Според Kombiverkehr това се дължи основно на високите разходи за претоварване, които са над 45 EUR за всяка единица, прехвърлена от камион на влак или обратно, или около два пъти повече от таксата, която се прилага в публично съфинансираните терминали в Германия. Единиците, които се транспортират понастоящем, са предимно от химическата промишленост, като за тях автомобилният транспорт е по-скъп и е свързан с по-високи рискове за околната среда. Освен това превозваните единици на химическата промишленост често могат да бъдат манипулирани от горната им част с помощта на същия хват, който се ползва за морския комбиниран транспорт.
- (49) Според Kombiverkehr по-голямата част от международния транспорт в Словакия са товари от общ характер, като например опаковани продукти, продукти на автомобилната промишленост, машини и потребителски стоки, които пристигат в полуремаркета и частично в контейнери за комбиниран автомобилно-железопътен транспорт. Словашките терминали не разполагат обаче с необходимото оборудване за претоварване на такива единици.
- (50) Според Kombiverkehr за развиването на устойчив континентален комбиниран транспорт са необходими
- а) терминали със следните технически спецификации:
 - 700 m използваеми релси,
 - пряка железопътна връзка с основен железопътен коридор,
 - хватове и куки за товарене,
 - достатъчно място за съхранение, като се вземе под внимание, че единиците не могат да се поставят една върху друга,
 - достатъчно странични коловози за спиране за влаковете в терминала или в близост до него;
 - б) такси за претоварване, които могат да се конкурират с тези в автомобилния транспорт — до 20—25 EUR на претоварване от автомобилния на железопътния транспорт;
 - в) независими управители на терминалите, които могат да осигурят недискриминационен достъп. Въпреки че настоящите терминали могат да се използват от трети страни, Kombiverkehr заявява, че условията за трети страни са несигурни. На първо място, тъй като операторите на терминалите са и превозвачи, винаги съществува опасност за операторите на комбиниран транспорт трета страна, клиентите им да бъдат отнети от оператора на терминала. На второ място, операторите на терминалите се интересуват от третите страни само ако разполагат със свободен капацитет в терминала. Когато собственият им транспорт достигне достатъчни обеми, те губят интерес да осигуряват достъп на трети страни. На последно място, нерегулираният оператор на терминал разполага с много начини, по които да затрудни или да направи икономически неизгодно ползването на неговия терминал от трети страни, например чрез определянето на неконкурентни цени или чрез качеството на услугите и разпределянето на слотовете в терминала.
- (51) За Kombiverkehr създаването на нови точки за достъп за клиентите за комбиниран транспорт е свързано с големи първоначални загуби, които могат да бъдат компенсирани едва след една до две години редовна дейност. Поради това то не може да си позволи да предлага нови продукти в терминалите без да има дългосрочна сигурност.
- (52) Поради това Kombiverkehr подкрепя намерението на Словакия да повери експлоатацията на новия терминал на независими предприятия. В същото време обаче то е на мнение, че операторите на комбиниран транспорт биха проявили по-голям интерес към създаването на терминала, ако можеха да участват в неговата експлоатация. За да бъде експлоатацията на терминала неутрална и недискриминационна, Kombiverkehr смята, че трябва да бъдат изпълнени следните условия:
- операторът на терминала трябва да бъде независимо предприятие с независимо управление,

- никой оператор на комбиниран транспорт не може да притежава над 50 % от предприятието, на което е поверена експлоатацията на терминала,
 - да се определят ясни правила за оператора на терминала, отнасящи се например до разпределянето на слотовете и условията,
 - контрол на оператора на терминала от независим надзорен съвет и от регулиращия орган за железопътния транспорт.
- (53) Според Kombiverkehr потенциалът за преминаване при превоза на стоки от автомобилния към железопътния транспорт е огромен, особено по маршрутите до Германия (региона Rhein-Ruhr и Хамбург/Хановер), както и до Нидерландия и Белгия. Трафикът по тези маршрути понастоящем е около 1 000 камиона седмично.
- (54) Kombiverkehr твърди, че проявява интерес само към континенталния превоз на стоки, който понастоящем се извършва с автомобилен транспорт. Поради това, като използва новия терминал, то няма да намали обема на претоварването и на товарите в съществуващите терминали в Словакия, където комбинираният транспорт вече се използва.

4.4. DHL

- (55) Според DHL настоящите интермодални терминали в Словакия не са отворени за всички ползватели и не осигуряват либерализиран достъп за претоварване между публичната пътна и железопътна инфраструктура. DHL подкрепя словашките органи в усилията им да либерализират комбинирания транспорт чрез изграждането на четирите нови интермодални терминала за претоварване между железопътния и автомобилния транспорт.

4.5. METRANS

- (56) Metrans твърди, че аргументите, с които Словакия обосновава държавната помощ за изграждане на терминалите, са несъдържателни, неточни или по друг начин немеродавни. В обобщен вид аргументите на предприятието срещу първоначално обявената мярка са, както следва:

Неутралност на съществуващите терминали

- (57) Според Metrans твърдението на Словакия, че настоящите оператори на терминалите не предоставят необходимите неутрални услуги, не е вярно и до момента Словакия не е успяла да представи доказателства в подкрепа на това твърдение. Metrans експлоатира своите терминали по неутрален начин и предоставя услугите си и на независимите превозвачи. Metrans позволява операции, при които се използват други влакове. Например в терминала в Košice Интерпорт, който се експлоатира от Metrans, то предоставя единствено свързани с терминала услуги, докато всеки транспорт се поема от други страни. Доколкото знае Metrans, същото важи и за другите публично достъпни терминали. Словакия никога не е изразявала към Metrans недоволство, официално или не, във връзка с предполагаема липса на неутралност, а също и никой органи за защита на конкуренцията не са предприемали разследвания или са се обръщали по друг начин към Metrans в това отношение. Освен това според Metrans Словакия не може да попречи на операторите на публичните терминали да започнат да извършват и транспортна дейност, което би означавало загуба на предполагаемата им неутралност. На последно място, Metrans твърди, че интегрираните услуги водят до по-голяма техническа ефективност и до по-ниски цени (като целият процес на превоз и манипулиране се контролира от компютър и качеството на обслужването е по-добро), което, взето с качеството на обслужването, позволява на терминалите да се конкурират по-успешно с автомобилния транспорт. Що се отнася до въпроса дали съществуващите оператори на интермодални терминали в Словакия предлагат услуги, свързани с интермодален терминал, на независимите оператори на комбиниран транспорт и начина, по който тези услуги се рекламират публично, Metrans насочи вниманието към частта на своя уебсайт, в която се предлагат услуги за складиране, и предостави списък на независимите транспортни оператори, превозвачи, корабни дружества и лизингови дружества, които са използвали неговите услуги. Metrans посочи също четири предприятия, които използват неговия терминал и които предлагат услуги, свързани с интермодалния транспорт.

Континентален транспорт

- (58) Според Metrans не е правилно да се твърди, че съществуващите терминали не манипулират континентален транспорт. Metrans твърди, че от общо 127-те влака, които манипулира седмично, дванадесет заминават за Дуисбург и дванадесет — за Ротердам, като тези влакове се използват само за континентален превоз. Освен това 10 % от всички манипулирани влакове попадат в категорията на континенталния транспорт. Около 50 % от обемите, манипулирани в неговия терминал Haniska в Košice, са предназначени за континентален превоз. В своите терминали Metrans разполага с необходимото оборудване за манипулиране на всички континентални единици, като например челните контейнерни товарачи или демонтируемите контейнерни хватове за манипулиране на континентални единици като контейнерите за комбиниран автомобилно-железопътен транспорт и полуремаркетата, и може при необходимост да построи платформи ро-ла. Въпреки това Metrans отбелязва, че няма търсене за тези услуги. Според Metrans използването на контейнери за комбиниран автомобилно-железопътен транспорт, полуремаркета или камиони е неефективно в сравнение с широките 45 фута (13,7 m) контейнери за палети ISO, предназначени

специално за комбиниран транспорт, тъй като транспортните разходи за тези контейнери са с 30 % по-ниски от тези за превоза на ремаркета на камиони. Освен това около 25 % от оборота на предприятието се генерират от услуги, свързани с континенталния транспорт. Съответният пазар се надхвърля границите на Словакия, като терминалите в съседните държави представляват реална конкуренция и извършват услуги, свързани с континенталния транспорт. Според Metrans публичните терминали няма да бъдат адаптирани към континенталния транспорт.

Съответствие на съществуващите терминали със Споразумението AGTC

- (59) Според Metrans инвестициите в терминали с параметри, отговарящи на AGTC, (коловози на терминала с дължина 750 m) са икономически неефективни и представляват невъзвръщаеми разходи. Железопътната инфраструктура в Словакия и в съседните държави (като Чешката република и Унгария) не позволява използването на влакове с дължина над 550 m приблизително. Малко вероятно е тази ситуация да се промени през идните 5—7 години, но няколко терминала, включително двата терминала на Metrans, са в състояние да удължат своите коловози до 750 m в срок от 1—2 години и по този начин да реагират веднага шом капацитетът на железопътната инфраструктура позволи използването на такива влакове.

Изграждането и експлоатацията на неутрални терминали е възможно без държавна помощ

- (60) Metrans твърди, че самото то е най-доброто доказателство, че пазарът за интермодални терминали е привлекателен за частните инвеститори и че тези терминали могат да бъдат търговски осъществими. В допълнение към своите инвестиции на зелено в най-големия терминал в Словакия в Dunajská Streda, през 2012 г. Metrans откри нов терминал в Košice. Подобна инвестиция се влияе силно от промените в законодателството след извършването ѝ и от държавната подкрепа за комбинирания транспорт. Намеренията на Словакия да инвестира държавни пари в терминали (заедно с неефективната държавна политика в областта на транспорта) вече възпират частните инвеститори от извършването на допълнителни инвестиции в модернизирването на съществуващите терминали или от извършването на допълнителни инвестиции на зелено.

Първоначално съобщената мярка нарушава конкуренцията

- (61) Според Metrans операторите на публичните терминали ще спечелят значително конкурентно предимство, тъй като ще получат субсидия от 85 % от общите капиталови разходи. Словакия не може ефективно да попречи на операторите да предлагат дмпингови цени (всяка фиксация на цените в концесионния договор може в даден момент да бъде оспорено като неправомерно твърдо установено ограничение). Metrans не е съгласно с довода на Словакия, че публичните терминали ще определят цени, подобни на цените в съществуващите терминали. Вътрешният пазар (надхвърлящ границите на Словакия) ще бъде значително засегнат — например по-голямата област на Братислава, която се обслужва и от два терминала във Виена. Metrans предостави на Комисията таксите, които предоставя при поискване на всички заинтересовани клиенти. Според тази тарифа таксите на предприятието са значително по-ниски от таксите, предвидени при мярката, за всяка операция за всеки вид единица. На последно място, предвиденият терминал в Košice ще бъде само на един километър разстояние от новия терминал на Metrans. В близост до Братислава, където ще бъде изграден друг нов терминал, вече има два терминала във Виена, два в Будапеща и един в Dunajská Streda.

Изграждането на нови публични терминали няма да привлече нови обеми от автомобилния за комбиниран транспорт

- (62) Както твърди Metrans, услугите на терминалите (манипулиране, повторно натоварване и т.н.) представляват едва около 2 % от общите разходи на комбинирания транспорт. Таксите за ползване на железопътната инфраструктура представляват около 40—50 % от общите транспортни разходи. Поради това новите терминали привличат само клиенти, които вече използват комбинирания транспорт. Само ефикасната държавна подкрепа на комбинирания транспорт може да помогне за увеличаване на обемите.

Икономии на външни разходи

- (63) Икономии на външни разходи, които изтъква Словакия, могат да бъдат реализирани само ако бъде привлечен допълнителен транспорт от автомобилния към железопътния и дори тогава това няма да стане просто чрез изграждането на публични терминали. Metrans твърди, че изграждането на терминалите няма да доведе до значително увеличаване на обемите на комбинирания транспорт и поради това икономии на външни разходи няма да бъдат реализирани.

Съществуващите капацитети са достатъчни и нарасналото търсене може да бъде задоволено от пазара

- (64) Според Metrans съществуващите терминали понастоящем използват само около 50 % от реалния си капацитет. Нещо повече, общият обем на превозваните товари в Словакия постоянно намалява през последните години. Metrans подкрепя това твърдение със статистически данни за превоза на товари в Словакия, според които през 2009 г. са превозени 203 милиона тона, през 2010 г. — 191 милиона тона, а през 2011 г. — 179 милиона тона. Следователно икономическите прогнози, посочени от Словакия в подкрепа на нейното твърдение, са неточни и остарели. Дори и нарасналото търсене на комбиниран транспорт да не можеше да бъде задоволено посредством наличния свръхкапацитет, то би могло да бъде задоволено при сравнително ниски разходи в краткосрочен или средносрочен план или чрез модернизиране и увеличаване на съществуващия капацитет, или чрез изграждането на нов капацитет от частни инвеститори. Metrans твърди, че през 2010 г. общият обем на всички съществуващи интермодални терминали в Словакия е бил 1,9 милиона тона. Планираният капацитет на новите публични терминали е 1,8 милиона тона годишно, което представлява почти 100 % от пазара.
- (65) Metrans заключава, че при настоящата икономическа и пазарна ситуация (наличния свръхкапацитет, постоянно намаляващия обем на превозваните товари, нестабилната политика в областта на превоза) четирите публични терминала не са жизнеспособни проекти. Ако бъдат изградени, те ще доведат до допълнителен свръхкапацитет, което само ще наруши конкуренцията и ще прогони частните оператори, които трябва да работят на ниво, което покрива не само променливите, но и постоянните им разходи.

4.6. WIENCONT

- (66) WienCont е собственик и оператор на голям тримодален терминал във Виена. То твърди, че държавната помощ за изграждането на четири публични интермодални терминала в Словакия не е необходима за развитието на интермодалния транспорт в Словакия и ще наруши конкуренцията в значителна степен. Според WienCont помощта от 135,5 млн. EUR и интензитетът на помощта от 85 %/100 % са напълно ненужни, като се има предвид, че от 2006 г. насам WienCont работи и разширява своя терминал с помощта на оперативни и инвестиционни субсидии от град Виена на стойност 11,6 млн. EUR с интензитет на помощта 31 %.
- (67) Освен това WienCont изразява съмнения по отношение на прогнозата за ръста на интермодалния транспорт, предоставена от Словакия, и изтъква статистическите данни, които показват, че промишленият ръст в Словакия между 2010 и 2012 г. бе едва 13 %. То цитира също по-нова прогноза на Snizek & Partner (2011 г.), според която непридружаваният транспорт на товари ще нарасне от 300 000 ITU през 2008 г. на 440 000 ITU през 2030 г. Според тази прогноза целият пазар може да бъде покрит от капацитета на терминалите на WienCont. Независимо от това австрийските органи подкрепят изграждането на друг голям интермодален терминал във Виена Inzersdorf, което започна съвсем наскоро.
- (68) WienCont твърди, че изграждането на втори терминал в региона (в Братислава) ще отслаби централната позиция на Виена. То твърди също така, че изграждането на нови терминали ще доведе до преминаване от автомобилния на железопътния транспорт.
- (69) През 2011 и 2012 г. капацитетът на WienCont бе 250 000 ITU. То е манипулирало 72 541 ITU през 2012 г. и 71 369 ITU през 2011 г., като транспортът от Словакия представляваше 2 968 ITU през 2012 г. и 2 148 ITU през 2011 г., а транспортът до Словакия беше нула през 2012 и 59 ITU през 2011 г. Таксите на WienCont за манипулиране на един контейнер в терминала са сходни с тези в мярката за контейнер в терминал, но са по-високи за ползването на склад и за манипулирането на ремарке.

5. МНЕНИЯ НА СЛОВАКИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА МНЕНИЯТА НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

- (70) Словакия отбелязва, че четири от шестте страни, които проявиха интерес, подкрепиха помощта за изграждането на публичните терминали. Отговорите на Словакия на позициите на Metrans и WienCont са изложени по-долу.

5.1. ОТГОВОР НА ПОЗИЦИЈАТА НА METRANS**Неутралност на съществуващите терминали**

- (71) Словакия отново заявява, че Metrans не е неутрален оператор на терминал, тъй като самото то е транспортен оператор. Тя изтъква аргументите на Bohemialombi и Kombiverkehr, които споменават, че е възможен риск от конфликт на интереси на Metrans, което действа едновременно като оператор на терминал и оператор на комбиниран транспорт и на транспорт „от врата до врата“. Словакия упоменава също изискването на законодателството

на ЕС, според което оператор на железопътна инфраструктура не може да се конкурира с транспортните предприятия, които ползват тази железопътна инфраструктура. Словакия подчертава отново, че може да наложи спазването на неутралност на оператора, когото ще избере за експлоатацията на публичните ѝ терминали. Що се отнася до транспортните предприятия, които ползват терминалите на Metrans, Словакия отбелязва, че не разполага с информация някой от тях да ползва редовен маршрут за комбиниран транспорт.

- (72) Що се отнася до ефикасността на интегрираните услуги, Словакия отбелязва, че притежаването на инфраструктурата от транспортно предприятие води до монополно положение и следователно собственикът на инфраструктурата следва да не ползва инфраструктурата и като транспортен оператор. Във връзка с това Словакия изтъква факта, че пазарният дял на Metrans е 55—60 %.
- (73) Словакия отбелязва, че уебсайтът на Metrans, на който Metrans твърди, че рекламира своите услуги за претоварване, не предлага обслужване на интермодален терминал на операторите на интермодален транспорт, а на корабните и лизинговите дружества.

Континентален транспорт

- (74) Според Словакия не съществуват статистически данни, доказващи континенталния транспорт, който посочва Metrans. Словакия никога не е получавала информация, доказваща, че Metrans разполага с оборудването, необходимо за манипулиране на континентални ITU. Тя предполага, че според Metrans континенталният транспорт включва морските контейнери, които са натоварени извън Европа, но са претоварени в един от вътрешните терминали.
- (75) Словакия твърди, че статистическите данни на UIRR ⁽⁴⁾ опровергават твърдението на Metrans, че не съществува пазар за полуремаркетата и контейнерите за комбиниран автомобилно-железопътен транспорт.
- (76) Словакия обяснява също така, че предвидените терминали са замислени така, че да бъдат пригодени специално за континенталния транспорт. Оборудването за претоварване ще може да манипулира полуремаркета и контейнери за комбиниран автомобилно-железопътен транспорт. Пространството под крана ще бъде предназначено специално за работа с континентални ITU: ще има пространство между ITU, което е необходимо за манипулиране с куки за товарене, както и диагонални места за паркиране за полуремаркетата, които ще позволяват пряко манипулиране с помощта на камиони. Следователно, за разлика от други терминали, специализирани за работа с контейнери, ще бъде възможно тези видове ITU да се манипулират в един етап. Това ще намали цената на претоварването за континенталните ITU на публичните терминали.

Съответствие на съществуващите терминали със Споразумението AGTC

- (77) В съответствие с приоритетите на ЕС за железопътната транспортна политика Словакия инвестира в инфраструктура, която ще позволи транспортирането на влакове с дължина 750 m. Словакия е също така на мнение, че терминалът на Metrans в Dunajská Streda не може да бъде разширен, тъй като е ограничен от едната страна от пътя 575E, а от другата страна — от извития коловоз, който свързва терминала с основната железопътна мрежа.

Изграждането и експлоатацията на неутрални терминали е възможно без държавна помощ

- (78) Според Словакия икономическите проучвания, изготвени за публичните терминали, показват, че изграждането и експлоатацията на терминалите не могат да бъдат финансирани единствено от приходите от дейността на терминалите. Словакия допуска, че Metrans финансира изграждането на терминалите от приходите си от транспортните дейности.
- (79) Словакия предложи също сътрудничество с Metrans за построяването на публичните терминали, но Metrans не поиска да изпълни условията на Словакия във връзка с недискриминационния достъп.

Конкуренцията ще бъде нарушена

- (80) Словакия изтъква, че Директива 2012/34/ЕС установява принципите за определяне на такси за използването на услугите на терминалите, както и отговорността на независим железопътен регулаторен орган да разглежда тези такси и да ги регулира в случай на жалби.

⁽⁴⁾ Международен съюз за автомобилно-железопътен комбиниран транспорт: <http://www.uirr.com/en/media-centre/annual-reports/annual-reports/mediacentre/516-annual-report-2011.html>.

- (81) Словакия заявява, че подкрепя също развиването на комбинирания транспорт от частни предприятия. Тя инвестира например в увеличаването на капацитета на железния път Братислава — Dunajská Streda поради нарасналите нужди на Metrans.
- (82) Словакия отбелязва, че Metrans е отбелязало ценовия си списък за предоставяните на терминала услуги като публичен, което показва, че цените му не са публикувани.

Изграждането на нови публични терминали няма да привлече нови обеми от автомобилния за комбинирания транспорт

- (83) В отговора си на това необосновано твърдение Словакия цитира коментара на Kombiverkehr, който гласи, че континенталният комбиниран транспорт ще се развие, ако независимите оператори на терминали осигурят недискриминационен достъп до своите услуги и ако цената на всяка операция за манипулиране не надвишава 20—25 EUR на претоварена единица.
- (84) Словакия твърди също така, че според статистическите данни на UIC ⁽⁵⁾ континенталният комбиниран транспорт представлява 47,14 % от общия комбиниран транспорт. Въпреки това, тъй като в Словакия преминаването от автомобилен на железопътен транспорт все още не е достигнало това равнище, все още има голям потенциал за континенталния интермодален транспорт, който не включва само морските контейнери.

Непридружаван комбиниран транспорт: TEU 2011

Пазарен сегмент на КТ	Континентален	Морски	Общо
	(TEU)		
Вътрешен КТ	3 863 110	7 065 030	10 928 140
Международен КТ	4 678 050	2 510 730	7 188 780
Общо КТ	8 541 160	9 575 760	18 116 920

- (85) Според Словакия, тъй като (според Metrans) разходите за претоварване представляват около 2 % от общите транспортни разходи и тъй като (според Kombiverkehr) първоначалният разход за нов континентален маршрут може да бъде възстановен след само една или две години, твърде малко вероятно е операторите на нови маршрути да въведат нови маршрути до дестинации, до които маршрут вече съществува. Словакия твърди, че докато клиентите на Metrans са предимно корабни дружества и Metrans превозва основно морски контейнери, новият терминал ще се съсредоточи върху прехвърлянето на товари от автомобилния към железопътния транспорт. Той ще бъде предназначен за различна група клиенти и ще предлага услугите си в различни пазарни сегменти.

Икономии на външни разходи — Съществуващите капацитети са достатъчни и нарасналото търсене може да бъде задоволено от пазара

- (86) Според Словакия намалението на превозваните обеми в Словакия не е от значение за оценяването на потенциала за развитие на континенталния транспорт, тъй като намалението се дължи основно на спада в националните превозвани обеми. Поради това Словакия отдава по-голямо значение на статистическите данни (представени в позицията ѝ по-горе), които показват увеличението на обемите на автомобилния транспорт, тъй като те са меродавните обеми, към които трябва да бъде насочено преминаването от автомобилния на железопътния транспорт.
- (87) Словакия твърди, че новите терминали ще представляват едва 16 % от бъдещия капацитет на словашките интермодални терминали.
- (88) В отговор на мненията на Metrans относно нарушаването на конкуренцията, невъзможността да бъдат привлечени нови обеми от автомобилния транспорт и задоволяването на новото търсене с помощта на съществуващите капацитети Словакия препраща към позицията на Kombiverkehr, според която потенциалът за континенталния комбиниран транспорт до и от Словакия е значителен. Kombiverkehr посочва, че седмичният обем на автомобилния транспорт между Северна Германия, Белгия и Нидерландия, от една страна, и Словакия, от друга страна, е около 1 000 камиона. Kombiverkehr предвижда да прехвърли само част от товарите, понастоящем превозвани по шосе, поради което действията му няма да са насочени към никой от настоящите източници на оборот на съществуващите терминали.

⁽⁵⁾ Международен съюз на железниците: http://www.uic.org/IMG/pdf/2012_report_on_combined_transport_in_europe.pdf.

5.2. ОТГОВОР НА ПОЗИЦИЯТА НА WIENCONT

- (89) На първо място, в отговор на позицията на WienCont, че интензитетът на помощта му е само 31 % за разширяване на неговия терминал, докато Словакия предлага 100 % помощ за първоначалната инвестиция, Словакия отбелязва, че WienCont се притежава мажоритарно от публичните органи. Освен това железопътната инфраструктура, която то ползва, е собственост на управителя на железопътната инфраструктура, а земята, която ползва, е собственост на град Виена. Строителните разходи за новите словашки терминали включват закупуването на земята и изграждането на железопътната инфраструктура, както и изграждането на изцяло нов терминал. Словакия посочва, че над 90 % от общите инвестиции в изграждането на терминала на WienCont, включително коловозите и земята, са финансирани с публични средства. Освен това според Словакия това възражение противоречи на целите на Кохезионния фонд, чието предназначение е намаляването на разликите между държавите членки чрез финансиране на инфраструктурата и опазването на околната среда.
- (90) На второ място, в отговор на твърдението, че WienCont покрива цялото търсене в региона на Виена и че терминалът в Братислава ще застраши търговската му дейност, Словакия отбелязва, че едва 4,6 % от общите обеми, които се манипулират в терминала на WienCont, са от Словакия. Дори и WienCont да загуби всички тези обеми, което Словакия се съмнява, че ще стане, предприятието няма да пострада до степен, която би оправдала неизграждането на модерен тримодален терминал в Братислава на река Дунав.

6. ПОСЛЕДВАЛ ОБМЕН НА ИНФОРМАЦИЯ С METRANS, WIENCONT И СЛОВАКИЯ

- (91) Последвалят обмен на информация между Комисията и Словакия, Metrans и WienCont позволи да бъдат изяснени редица неясноти в предоставената от тези страни информация.
- (92) Въпреки че Metrans не може да докаже в каква степен осигурява континентален комбиниран транспорт, то успя да докаже, че осигурява такъв транспорт, и настоящите му обеми континентален транспорт не са пренебрежими. За континенталния транспорт Metrans използва контейнери, и по-конкретно контейнерите с ширина 45 фута (13,7 m) и контейнери цистерни. Metrans показва също, че притежава определено оборудване, подходящо за претоварване на интермодални транспортни единици, различни от контейнерите. Словакия предостави на Комисията статистическа информация, получена от Metrans, която показва, че Metrans не е превозвало камиони, контейнери за комбиниран автомобилно-железопътен транспорт или полуремаркета.
- (93) За да опровергае представените от Metrans аргументи, че няма търсене за комбинирания транспорт при интермодалните транспортни единици (ITU), различни от контейнерите, Словакия дава примери с терминала с неутрален достъп в Lovosice в Чешката република, който започна дейност през 2006 г. с редовни маршрути, по които се превозват основно контейнери, и при който обемът на превозените ITU е нараснал с 81 % между 2007 и 2012 г., а до 2012 г. контейнерите за комбиниран автомобилно-железопътен транспорт и полуремаркетата са представлявали 75 % от претоварванията. Друг пример, който дава Словакия, е терминалът с неутрален достъп на Wuppertal-Langerfeld, който понастоящем служи за превоз почти единствено на контейнери за комбиниран автомобилно-железопътен транспорт и полуремаркета. Дори в терминала на WienCont, който е важно място за претоварване на морски контейнери, контейнерите за комбиниран автомобилно-железопътен транспорт представляват 21 % от дейностите по претоварване.
- (94) WienCont предостави презентация, изготвена от Snizek & Partner, в която се твърди, че в терминал, който функционира с 88 % от своя капацитет, качеството на дейностите ще бъде значително понижено.
- (95) На последно място, за да намали евентуалните опасения по отношение на степента на евентуалното нарушаване на конкуренцията и за да провери допусканията си по отношение на прехвърлянето на товари от автомобилния на железопътния транспорт, Словакия се съгласи първоначално да построи само един терминал — като пилотен проект. Поради това Словакия ограничи първоначалното уведомление само до терминала в Žilina — Teplice. Този терминал ще бъде на над 200 km разстояние от терминалите на Metrans в Dunajská Streda и Košice и от терминала на WienCont. Нещо повече, Словакия уведоми Комисията, че съществуващият терминал на Intrans в Žilina ще бъде закрит в близко бъдеще. Оценката на мярката от страна на Комисията е изложена по-долу.

7. ОЦЕНКА НА ПОМОЩТА

- (96) Член 107, параграф 1 от ДФЕС гласи „всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар.“

- (97) Критериите в член 107, параграф 1 от ДФЕС са кумулативни. Следователно, за да се прецени дали мярката представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, всички от следните условия трябва да бъдат изпълнени. По-конкретно финансовата помощ трябва:
- а) да бъде предоставена от държавата или чрез държавни ресурси;
 - б) да предоставя предимство на предприятията получатели;
 - в) да поставя в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на определени стоки (критерий за селективност);
 - г) да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията и да засяга търговията между държавите членки.
- (98) Според съдебната практика на Съда на Европейския съюз изграждането и експлоатацията на инфраструктура могат да представляват икономическа дейност ⁽⁶⁾. Тъй като мярката, за която е изпратено уведомление, се отнася до инвестиционна помощ за инфраструктура, която се използва за търговска експлоатация, изграждането и експлоатацията на тази инфраструктура трябва да се считат за представляващи икономическа дейност, поради което мярката попада в обхвата на член 107, параграф 1 от ДФЕС.
- (99) За мярката, за която е изпратено уведомление, словашките органи ще построят терминала и ще изберат концесионера, на който ще бъде възложена неговата експлоатация. Тази първоначална инвестиция ще бъде финансирана по линия на Кохезионния фонд (85 %) и с ресурси на държавата (15 %). Тъй като ресурсите на Кохезионния фонд се изпращат на компетентния национален орган, се счита, че те са на разположение на словашките органи и че представляват държавни ресурси.
- (100) Предимство: Въз основа на предварителното пазарно проучване, проведено от словашките органи, не може да бъде изключена възможността участието в бъдещия процес на подбор да бъде много ограничено и процесът на подбор да не отговаря на критериите за конкурентна тръжна процедура. Вследствие на това и като се има предвид, че е много вероятно тръжната процедура да не бъде достатъчно конкурентна, не може да се изключи възможността на оператора да бъде предоставено икономическо предимство.
- (101) Селективност: Тъй като мярката носи ползи само за избрания оператор на терминала, тя следва да се счита за селективна по характер.
- (102) Нарушаване на конкуренцията и ефект върху търговията в рамките на ЕС: Когато предоставена от държава членка помощ укрепва положението на едно предприятие в сравнение с това на други предприятия, конкуриращи се в търговията в рамките на Съюза, търговията в рамките на Съюза трябва да се счита за засегната от тази помощ ⁽⁷⁾. Достатъчно е получателят на помощта да се конкурира с други предприятия на пазари, отворени за конкуренция ⁽⁸⁾. В настоящия случай мярката, за която е изпратено уведомление, ще подсили положението на новите трансферни терминали спрямо съществуващите терминали, поради което има потенциално нарушаващо въздействие върху конкуренцията, доколкото този пазар е отворен за конкуренция. Следователно помощта може да наруши конкуренцията и да засегне търговията в рамките на Съюза.
- (103) С оглед на горното Комисията стига до заключението, че мярката представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.1. ЗАКОННОСТ НА МЯРКАТА

- (104) Словашките органи са изпълнили задължението си, в съответствие с член 108, параграф 3 от ДФЕС, да изпратят уведомление за помощта, преди тя да бъде приведена в действие. Комисията отбелязва факта, че помощта няма да бъде отпусната, докато не бъде одобрена от нея.

7.2. ОЦЕНКА НА СЪВМЕСТИМОСТТА

- (105) Комисията преди е оценявала помощ за инфраструктурни проекти директно въз основа на член 93 от ДФЕС ⁽⁹⁾, а след произнасянето на решението на Съда на ЕС по делото *Altmark* ⁽¹⁰⁾, което изключва прякото прилагане на

⁽⁶⁾ Вж., наред с другото, дело C-82/01P *Aéroports de Paris* [2002 г.], Recueil, стр. I-9297 и дела T-443/08 и T-445/08 *Freistaat Sachsen u Land Sachsen-Anhalt/Комисия*, които все още не са публикувани в сборниците на съдебната практика на Съда на Европейските общности.

⁽⁷⁾ Вж. по-конкретно дело 730/79 *Philip Morris/Комисия* [1980 г.], Recueil, стр. 2671, точка 11; дело C-53/00 *Ferring* [2001 г.], Recueil, стр. I-9067, точка 21; и дело C-372/97 *Италия/Комисия* [2004 г.], Recueil, стр. I-3679, точка 44.

⁽⁸⁾ Дело T-214/95 *Het Vlaamse Gewest/Комисия* [1998 г.], Recueil, стр. II-717.

⁽⁹⁾ Вж. решение на Комисията от 31 януари 2001 г. по дело № 597/2000 (ОВ С 102, 31.3.2001 г., стр. 8); решение на Комисията от 14 септември 2001 г. по дело № 208/2000 (ОВ С 315, 4.1.2000 г., стр. 21); решение на Комисията от 15 ноември 2000 г. по дело № 755/1999 (ОВ С 71, 3.3.2001 г., стр. 17 и 19); решение на Комисията от 11 ноември 2001 г. по дело № 550/01 (ОВ С 24, 26.1.2002 г., стр. 2).

⁽¹⁰⁾ Дело C-280/00 *Altmark Trans GmbH* [2003 г.], Recueil, стр. I-7747.

член 93 от ДФЕС — въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС за интермодалните терминали ⁽¹¹⁾. След влизането в сила на Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹²⁾ член 93 от ДФЕС стана пряко приложим като правно основание за установяване на съвместимостта на помощта за сухопътния транспорт, който не попада в обхвата на този регламент, и по-специално на помощта за координирането на транспорта.

- (106) Член 93 от ДФЕС гласи, че помощта, която отговаря на нуждата от координация на транспорта, е съвместима с Договорите. Понятието „координация на транспорта“, използвано в тази разпоредба, има значение, което надхвърля улесняването на развитието на стопанска дейност. То включва намесата от страна на публичните органи, имаща за цел да насочва развитието на транспортния сектор в името на общия интерес. Съдът на ЕС постанови, че този член признава, че помощта за транспорта е съвместима с Договора само в строго определени случаи, които не застрашават общите интереси на Общността ⁽¹³⁾.
- (107) Постигнатият напредък при либерализацията на сектора на наземния транспорт в някои отношения значително намали нуждата от координация. В един ефикасно либерализиран сектор координацията може по принцип да бъде следствие от действието на пазарните сили. Дори след либерализирането на сектора обаче може да има различни случаи на пазарна неефективност. Те оправдават намесата на публичните органи в тази сфера.
- (108) Транспортният сектор може да изпита „координационни“ трудности в стопанския смисъл на думата, например при връзките между различните транспортни мрежи. На тези основания Комисията вече разреши предоставянето на държавна помощ въз основа на член 93 от ДФЕС ⁽¹⁴⁾.
- (109) За да се счита една мярка за помощ за отговаряща на нуждата от координиране на транспорта, тя трябва да бъде необходима и съразмерна с поставената цел. Освен това нарушаването на конкуренцията, което е присъщо на помощите, не трябва да застрашава общите интереси на Съюза.
- (110) Поради това Комисията постоянно поддържа позицията, че помощта е съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 93 от ДФЕС, ако са изпълнени следните условия:
- а) помощта допринася за постигането на цел от общ интерес;
 - б) помощта е необходима;
 - в) помощта е съразмерна;
 - г) достъпът до въпросната инфраструктура е открит за всички ползватели на недискриминационна основа;
 - д) помощта не води до нарушения на конкуренцията, противоречащи на общия интерес.
- (111) Комисията следователно ще прецени дали тези пет критерия са спазени в настоящия случай, за да може помощта да бъде счетена за съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 93 от ДФЕС.

7.2.1. Цел от общ интерес

- (112) От известно време Съюзът следва политика на постигане на балансирана система за комбиниран транспорт и насърчаването на конкурентоспособността на комбинирания транспорт спрямо използването на пътищата е част от тази политика. Целта на политиката на Съюза за комбинирания транспорт е пренасочване на транспорта от автомобилния към други видове транспорт.
- (113) Инструментите, с които разполага Съюзът, като Директива 92/106/ЕИО на Съвета ⁽¹⁵⁾ от 7 декември 1992 г., имат за цел да се насърчи развитието на комбинирания транспорт. Бялата книга за транспортната политика ⁽¹⁶⁾ насърчава използването на железопътния транспорт и на други видове транспорт, щадящи околната среда, за да се развият конкурентоспособни алтернативи на автомобилния транспорт.

⁽¹¹⁾ Вж. решение на Комисията от 11 февруари 2009 г. по дело № 651/08 *Combinant multimodal container terminal* (EFRO) (ОВ С 60, 14.3.2009 г., стр. 4).

⁽¹²⁾ Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1).

⁽¹³⁾ Дело С-156/77 Комисия/Белгия [1978 г.], Recueil, стр. I-1881, точка 10.

⁽¹⁴⁾ Вж. решение на Комисията от 20 юли 2010 г. по дело С 17/10, *Firmin srl* (ОВ С 278, 15.10.2010 г., стр. 28).

⁽¹⁵⁾ Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки (ОВ L 368, 17.12.1992 г., стр. 38).

⁽¹⁶⁾ *Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите*, COM(2011)144 окончателен от 28.3.2011 г.

- (114) В допълнение към това политиката за комбинирания транспорт е в съответствие със заключенията от заседанието на Европейския съвет в Гьотеборг, проведено през юни 2001 г., който обяви, че мерките, подпомагащи преминаването от автомобилния транспорт на по-благоприятни за околната среда начини на транспорт, са в основата на политика за устойчив транспорт.
- (115) Комисията признава, че е предимно задача на пазарните оператори да подобрят комбинирания транспорт на пазарите със свободен достъп и на които важат правилата на свободната конкуренция и на предлагането и търсенето. При все това, за да се разгърне изцяло потенциалът на комбинирания транспорт, може да се наложи да се стимулира готовността за поемане на рискове, свързани с преминаването от автомобилен на други видове транспорт.
- (116) Освен това съсредоточаването върху вариантите на комбинирания транспорт се оправдава във все по-голяма степен и от следното: Европейската промишленост поддържа или увеличава конкурентоспособността на базираното в Европа производство до голяма степен чрез напреднали логистични методи, оптимизиране на производството и разпространението и създаване на стойност в хода на този процес. Тези усъвършенствани вериги на доставки стават все по-уязвими на намаляващата надеждност на автомобилния транспорт и на увеличаващите се разходи за него. Ето защо логистиката на комбинирания транспорт ще трябва да се превърне в основна цел на европейската производствен сектор.
- (117) На последно място, Комисията упоменава необходимостта от ускоряване на инвестициите в инфраструктурата, и по-специално в съобразените с околната среда транспортни средства, които са част от трансевропейските мрежи (ТЕМ) и високоскоростните мрежи в областта на ИКТ⁽¹⁷⁾.
- (118) Изграждането на интермодални терминали, които гарантират равен достъп за всички ползватели, се подкрепя от няколко инструменти на ЕС. Решение № 661/2010/ЕС на Европейския парламент и на Съвета⁽¹⁸⁾ изисква да се създаде трансевропейска транспортна мрежа, която трябва да бъде, доколкото е възможно, оперативно съвместима в рамките на видовете транспорт и да подпомага интермодалността между различните видове транспорт. Съгласно това решение проектите от общ интерес трябва да допринасят за устойчивото развитие на транспорта, като повишават безопасността и намаляват вредите, нанасяни от транспорта на околната среда, и по-специално като насърчават пренасочването към железопътния транспорт, интермодалния транспорт, вътрешното корабоплаване и морския транспорт. По силата на член 10 от Директива 91/440/ЕИО на Съвета⁽¹⁹⁾ от 29 юли 1991 г. относно развитието на железниците в Общността държавите членки трябва да гарантират, че железопътните предприятия от други държави членки имат достъп до инфраструктурата при справедливи условия с цел извършване на услуги за международен комбиниран транспорт на товари. Освен това в предложението си за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно насоките на Съюза за развитието а трансевропейската транспортна мрежа⁽²⁰⁾ Комисията предложи операторите на товарни терминали да гарантират, че товарните терминали са отворени за всички оператори, да предоставят този достъп по недискриминационен начин и да прилагат прозрачни такси.
- (119) Изграждането на интермодални терминали, които гарантират равен достъп на всички ползватели, е насочено към постигането на цел от общ интерес, тъй като допринася за подобряването на комбинирания транспорт и за насърчаването на преминаването от автомобилния на железопътния транспорт и транспорта по вътрешните водни пътища и по този начин спомага за намаляването на задръстванията, броя на пътнотранспортните произшествия, емисиите, шума и отрицателното въздействие върху климата на автомобилния транспорт. В никое от представените становища в отговор на откриването на процедурата не се оспорва, че целта на мярката, т.е. подпомагането на преминаването от автомобилния транспорт към железопътния транспорт и транспорта по вътрешните водни пътища, е цел от общ интерес.
- (120) Що се отнася до предвиденото изграждане и експлоатация на терминала в Žilina–Teplice, според данните, представени от словашките органи, ползите от гледна точка на икономии на външни разходи са 15 пъти по-високи от разходите за изграждането на предвидената инфраструктура. Освен това повечето от общите очаквани ползи на стойност 399 млн. EUR ще бъдат реализирани в ЕС извън Словакия, тъй като при транспорта между Словакия и останалата част на ЕС отсечката на пътуването извън Словакия обикновено е по-дълга от тази в Словакия.

(В евро)

Екологични икономии за период от 30 години за терминала на Žilina

Икономии по отношение на задръстванията	107 117 951
Икономии по отношение на пътнотранспортните произшествия	32 175 502
Икономии по отношение на емисиите	223 748 276

⁽¹⁷⁾ Съобщение „Европейски план за икономическо възстановяване“ (COM(2008) 800 окончателен, 26.11.2008 г.).⁽¹⁸⁾ Решение № 661/2010/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно насоките на Съюза за развитието а трансевропейската транспортна мрежа (ОВ L 204, 5.8.2010 г., стр. 1).⁽¹⁹⁾ Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно развитието на железниците в Общността (ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 25).⁽²⁰⁾ COM(2011) 650 окончателен (ОВ C 37, 10.2.2012 г., стр. 16).

(В евро)

Екологични икономии за период от 30 години за терминала на Žilina

Икономии по отношение на шума	7 338 003
Икономии по отношение на климата	16 390 770
Общи икономии	386 770 502

Източник: Анализ на разходите и ползите за терминала на Žilina, представен от органите на Словакия.

- (121) В съответствие с това Комисията счита, че изграждането на интермодалния терминал на Žilina–Teplička може да помогне за постигането на цел от общ интерес, тъй като допринася за подобряването на мултимодалния транспорт, за насърчаването на преминаването от автомобилния на железопътния транспорт и транспорта по вътрешните водни пътища и за намаляването на задръстванията, пътнотранспортните произшествия, емисиите, шума и отрицателното въздействие върху климата на автомобилния транспорт.

7.2.2. Необходимост и пропорционалност

- (122) В миналото ⁽²¹⁾ Комисията е разрешавала инвестиционна помощ за интермодални терминали с интензитет от 50 %. Наскоро, в случаите в които държавите членки са доказали икономическата необходимост от по-голям интензитет на помощта, Комисията е била склонна да приеме такива по-високи интензитети в надлежно обосновани случаи ⁽²²⁾.
- (123) В настоящия случай словашките органи изпратиха уведомление за мярка, която предвижда интензитет на помощта от поне 85 % в полза на бъдещия концесионер. Този проект е различен от частните терминали на Metrans, които дружеството е построило без държавна помощ от Словакия, и от съседния терминал на WienCont (собственост на град Виена), който получава помощ със среден интензитет от 31 % за закупуването на допълнително оборудване от 2006 г. насам. В случая на WienCont инвестицията не е била първоначална инвестиция за нов терминал, построен от основите, както е случаят с терминала на Žilina–Teplička. Освен това WienCont използва коловозите на управителя на инфраструктурата и земята на град Виена, за които плаща наем, който не е непременно равен на цената, която предприятието би платило, за да закупи тези съоръжения.
- (124) Във всеки случай, тъй като интензитетът на помощта в случая на Словакия е над 50 %, Комисията трябва да прецени дали този по-висок интензитет на помощта може по изключение може да бъде счетен за съвместим с вътрешния пазар.
- (125) Що се отнася до необходимостта от помощта, анализът на разходите и ползите, представен от словашките органи, съдържа отрицателна вътрешна норма на възвръщаемост за предвидения транспортен терминал в Žilina–Teplička без държавна подкрепа. Когато Словакия вземе предвид цялата първоначална инвестиция, включително разходите за закупуване на земята, недостигът на средства за финансиране на проекта при дисконтов процент от 5 % съответства на първоначалната инвестиция на стойност 25,04 млн. EUR. Дисконтов процент от 5 % е сходен с възвръщаемостта на дългосрочен държавен дълг в Словакия ⁽²³⁾.
- (126) Таблицата по-долу представя в обобщен вид инвестиционните разходи, оперативните разходи, очакваната възвръщаемост на инвестицията и размера на помощта, предвидени за изграждането на терминала на Žilina и изчислени при анализа на разходите и ползите, представен от словашките органи.

⁽²¹⁾ Вж. решение на Комисията от 31 януари 2001 г. по дело № 597/2000, Нидерландия — *Subsidieregeling voor bijzondere bedrijfsaansluitingen op vaagwegen*, решение на Комисията от 14 септември 2001 г. по дело № 208/2000, Нидерландия — *SOIT*, решение на Комисията от 15 ноември 2000 г. по дело № 755/1999, Италия — *Bolzano*, и решение на Комисията от 20 декември 2010 г. по дело № 490/2010, Белгия — *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⁾ Вж. решение на Комисията от 20 декември 2011 г. по дело SA.33434, Франция — *Aide au financement d'un chantier multimodal sur le Grand port maritime du Havre*, решение на Комисията от 23 ноември 2011 г. по дела SA.33486, Германия — *Förderprogramm Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr* (все още не публикувано), и решение на Комисията от 17 октомври 2012 г. по дело SA.34501, Германия — *Extension of the inland port of Königs Wusterhausen/Wildau*.

⁽²³⁾ През септември 2012 г. лихвата по дългосрочния държавен дълг в Словакия бе 4,2 %, вж. ЕЦБ, <http://www.ecb.int/stats/money/long/html/index.en.html>.

(В млн. евро)

Терминал	Инвестиционни разходи	Оперативни разходи	Общо разходи	Приходи	Държавна помощ	Очаквана печалба	ННС след държавна помощ (5 %)
Žilina	25,04	24,81	49,85	24,81	25,04	0	0,00

Източник: Словашките органи, анализ на разходите и ползите.

- (127) Тъй като първоначалната инвестиция е ограничена до недостига на средства за финансиране на проекта, Комисията заключава, че помощта е необходима, за да се обезпечат изграждането на интермодалния трансферен терминал и развитието на комбинирания транспорт в Словакия. Тя е също така на мнение, че помощта ще бъде ограничена до необходимия минимум, тъй като е по-голяма от недостига на средства за финансиране и следователно е пропорционална за постигане на целта от общ интерес да се осигури преминаването от автомобилния на железопътния транспорт.

7.2.3. Достъпът до въпросната инфраструктура е открит за всички ползватели на недискриминационна основа

- (128) Целта на мярката е да бъдат построени публични интермодални трансферни терминали за континенталния комбиниран транспорт, и по-специално за полуремаркетата и контейнерите за комбиниран автомобилно-железопътен транспорт, за да се подпомогне преминаването от автомобилния на железопътния транспорт. За да бъде постигната тази цел, терминалите ще:
- а) бъдат експлоатирани от дружества, които са независими от транспортните дружества, които ги ползват;
 - б) осигуряват открит достъп;
 - в) предлагат недискриминационни и прозрачни условия.
- (129) За да се гарантира недискриминационен достъп до терминалите и да се предотврати възникването на конфликт на интереси между избрания оператор на терминала и транспортните предприятия, операторът на терминалите ще бъде независим от транспортните предприятия.
- (130) Освен това словашката държава ще остане собственик на терминалите и ще включва във всеки концесионен договор задължението за оператора на терминалите да гарантира открит достъп за всички ползватели, включително всички превозвачи и оператори на интермодални транспортни терминали, на недискриминационна основа. Ако избраният оператор не изпълни това условие на концесионния договор, държавата ще има правото да оттегли концесията и да организира за нея нов търг.
- (131) Поради това достъпът до въпросната инфраструктура ще бъде открит за всички ползватели на недискриминационна основа;

7.2.4. Помощта не води до нарушаване на конкуренцията, което противоречи на общия интерес

- (132) Първоначално съобщената мярка ще засегне услугите на интермодалните терминали в Словашката република, които привличат също трансгранично търсене от Австрия, Чешката република, Унгария и, в по-малка степен, Полша. За да се избегне рискът от нарушаване на конкуренцията, посочен в решението за откриване на процедурата, и за да проверят предположението си относно въздействието на терминала върху пренасочването на превоза на товари от автомобилния към железопътния транспорт, словашките органи се ангажираха да ограничат проекта до изграждането на един пилотен терминал в Žilina–Teplice. Този терминал ще бъде на над 200 km разстояние от сегашните терминали на Metrans и WienCont. Поради това териториалният му обхват няма да се прекрива с този на Metrans и WienCont. Това ще ограничи въздействието на мярката върху конкуренцията. ⁽²⁴⁾

⁽²⁴⁾ В точка 15 от своето решение от 9 ноември 2011 г. по дело SA.32632 (2011/N) ETGE (ОВ С 82, 21.3.2012 г., стр. 2) Комисията посочва радиус на привличане от 35 km в област с висока гъстота на терминалите (границата между Белгия и Нидерландия). Словашките органи разчитат на покритие от 100 km. В областта на Прага има 7 терминала, които работят в радиус от 70 km: 2 големи терминала в Прага, 2 в Mělník (40 km) и 3 в Lovosice (70 km).

- (133) Според словашките органи в Žilina има временен терминал, който принадлежи на Intrans. За разлика от предвидения терминал, този терминал е малък и се намира в центъра на града. На този терминал товарната рампа е достъпна само от един коловоз с дължина 400 m, който не може да бъде удължен. Терминалът е предназначен за обслужването на морски контейнери и не разполага с козлови кранове или оборудване за претоварване на контейнери за комбиниран автомобилно-железопътен транспорт и полуремаркета. Поради градоустройственото развитие съществуващият терминал в Žilina при всички случаи ще бъде закрит в близко бъдеще.
- (134) Словашките органи потвърдиха, че таксите за манипулиране в публичните терминали ще съответстват на таксите за манипулиране на интермодалните трансферни терминали, които вече работят на пазара. Според направено от словашките органи проучване таксите за манипулиране в терминалите в ЕС варират между 16,30 EUR и 56 EUR на единица, като средната цена е 30 EUR на единица. Анализът на разходите и ползите, представен от словашките органи, се основава на предположението, че бъдещите такси за манипулиране на всяка единица и на четирите публични терминала ще бъдат 28—29 EUR. Следователно таксите на публичния терминал в Žilina–Terpička ще бъдат определени така, че да поддържат конкурентоспособността на железопътния транспорт в сравнение с автомобилния транспорт. Увеличаването на таксите би означавало операторът на публичните терминали да не бъде в състояние да привлече достатъчно товари от сектора на автомобилния транспорт, за да покрие оперативните си разходи.
- (135) Поради това Комисията заключава, че мярката не нарушава конкуренцията до степен, която противоречи на общия интерес.

8. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (136) С оглед на гореизложеното Комисията заключава, че всички условия са изпълнени и че инвестиционната помощ от 25,04 млн. EUR за терминала в Žilina–Terpička е съвместима с вътрешния пазар.
- (137) Като се има предвид първоначалният план на Словакия да изгради четири публични интермодални терминала, Комисията изисква мониторинг на терминала, който ще бъде построен въз основа на пилотния проект, за който понастоящем е изпратено уведомление. Този мониторинг ще позволи на Комисията да вземе по-твърдо решение относно необходимостта от помощта и нейното отражение върху конкуренцията, ако в един бъдещ момент Словакия изпрати уведомление за останалите три терминала,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Държавната помощ, която Словашката република възнамерява да приведе в действие за изграждането на терминала в Žilina–Terpička, под формата на помощ за първоначални инвестиции в размер на 25,04 млн. EUR е съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 93 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Следователно привеждането в действие на тази помощ от 25,04 млн. EUR е разрешено.

Член 2

След три години Словашката република трябва да предостави следната информация:

- общия обем на интермодалния транспорт, обема на континенталния транспорт и обема на транспорта, осъществен по начини, различни от използването на контейнери ISO, в Словакия и на терминала на Žilina–Terpička;
- цените на терминала в Žilina–Terpička;
- дали клиентите на новите терминали преди са ползвали съществуващите терминали и ако това е така, проучване на причините за промяната от тяхна страна на ползваните терминали.

Член 3

Адресат на настоящото решение е Словашката република.

Съставено в Брюксел на 17 юли 2013 година.

За Комисията
Joaquín ALMUNIA
Заместник-председател

ISSN 1977-0618 (електронно издание)
ISSN 1830-3617 (печатно издание)



Служба за публикации на Европейския съюз
2985 Люксембург
ЛЮКСЕМБУРГ

BG