

Az Európai Unió Hivatalos Lapja

C 45



Magyar nyelvű kiadás

Tájékoztatások és közlemények

56. évfolyam

2013. február 16.

<u>Közleményszám</u>	Tartalom	Oldal
	IV <i>Tájékoztatások</i>	

AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL, SZERVEITŐL, HIVATALAITÓL ÉS ÜGYNÖKSÉGEITŐL
SZÁRMAZÓ TÁJÉKOZTATÁSOK

Európai Bizottság

2013/C 45/01	Euroátváltási árfolyamok	1
--------------	--------------------------------	---

V *Hirdetmények*

KÖZIGAZGATÁSI ELJÁRÁSOK

Európai Bizottság

2013/C 45/02	A nemzeti bírák képzése az EU versenyjogban és igazságügyi együttműködés a nemzeti bírák között	2
--------------	---	---

HU

Ár:
3 EUR

(folytatás a túloldalon)

A KÖZÖS KERESKEDELEMPOLITIKA VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

Európai Bizottság

2013/C 45/03	Értesítés a Kínai Népköztársaságból származó, 406,4 mm-t meghaladó külső átmérőjű, vasból és acélból készült, egyes varrat nélküli csövek behozatalára vonatkozó dömpingellenes eljárás megindításáról	3
--------------	--	---

A VERSENYPOLITIKA VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

Európai Bizottság

2013/C 45/04	Állami támogatás – Szlovákia – SA.34369 (13/C) (ex 12/N) számú állami támogatás – Állami tulajdonban lévő intermodális szállítási terminálok építése és üzemeltetése – Felhívás észrevételek benyújtására az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (2) bekezdése értelmében ⁽¹⁾	13
--------------	--	----



⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg

IV

(Tájékoztatások)

AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL, SZERVEITŐL, HIVATALAITÓL ÉS
ÜGYNÖKSÉGEITŐL SZÁRMAZÓ TÁJÉKOZTATÁSOK

EURÓPAI BIZOTTSÁG

Euroátváltási árfolyamok ⁽¹⁾

2013. február 15.

(2013/C 45/01)

1 euro =

Pénznem	Átváltási árfolyam	Pénznem	Átváltási árfolyam	
USD	USA dollár	1,3325	AUD Ausztrál dollár	1,2895
JPY	Japán yen	124,03	CAD Kanadai dollár	1,3360
DKK	Dán korona	7,4589	HKD Hongkongi dollár	10,3330
GBP	Angol font	0,86040	NZD Új-zélandi dollár	1,5703
SEK	Svéd korona	8,4557	SGD Szingapúri dollár	1,6487
CHF	Svájci frank	1,2303	KRW Dél-Koreai won	1 440,15
ISK	Izlandi korona		ZAR Dél-Afriai rand	11,7457
NOK	Norvég korona	7,3945	CNY Kínai renminbi	8,3044
BGN	Bulgár leva	1,9558	HRK Horvát kuna	7,5860
CZK	Cseh korona	25,386	IDR Indonéz rúpia	12 885,30
HUF	Magyar forint	292,38	MYR Maláj ringgit	4,1228
LTL	Litván litász/lita	3,4528	PHP Fülöp-szigeteki peso	54,159
LVL	Lett lats	0,6996	RUB Orosz rubel	40,1550
PLN	Lengyel zloty	4,1906	THB Thaiföldi baht	39,802
RON	Román lej	4,3885	BRL Brazil real	2,6075
TRY	Török líra	2,3572	MXN Mexikói peso	16,9221
			INR Indiai rúpia	72,3550

⁽¹⁾ Forrás: Az Európai Központi Bank (ECB) átváltási árfolyama.

V

(Hirdetmények)

KÖZIGAZGATÁSI ELJÁRÁSOK

EURÓPAI BIZOTTSÁG

A nemzeti bírák képzése az EU versenyjogban és igazságügyi együttműködés a nemzeti bírák között

(2013/C 45/02)

A nemzeti bírák képzése az EU versenyjogban és igazságügyi együttműködés a nemzeti bírák között új pályázati felhívás került meghirdetésre a

http://ec.europa.eu/competition/calls/proposals_open.html oldalon.

Jelentkezési határidő: 2013. április 30.

A KÖZÖS KERESKEDELEMPOLITIKA VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

EURÓPAI BIZOTTSÁG

Értesítés a Kínai Népköztársaságból származó, 406,4 mm-t meghaladó külső átmérőjű, vasból és acélból készült, egyes varrat nélküli csövek behozatalára vonatkozó dömpingellenes eljárás megindításáról

(2013/C 45/03)

Az Európai Közösségben tagsággal nem rendelkező országokból érkező dömpingelt behozattal szembeni védelemről szóló, 2009. november 30-i 1225/2009/EK tanácsi rendelet (a továbbiakban: alaprendelet) ⁽¹⁾ 5. cikke alapján az Európai Bizottsághoz (a továbbiakban: Bizottság) panaszt nyújtottak be, amely szerint a Kínai Népköztársaságból származó, 406,4 mm-t meghaladó külső átmérőjű, egyes varrat nélküli vas- és acélcsovek behozatala dömpingelt formában történik, és ezáltal jelentős kárt okoz az uniós gazdasági ágazatnak.

1. A panasz

A panaszt 2013. január 3-án nyújtotta be az Unió kör keresztmetszetű és 406,4 mm-t meghaladó külső átmérőjű, varrat nélküli vasból és acélból, de nem rozsdamentes acélból készült csövek gyártásának több mint 25 %-át képviselő gyártók nevében az Európai Unió varrat nélküli csőgyártás gazdasági ágazatának védelmi bizottsága (a továbbiakban: panaszos).

2. A vizsgált termék

A vizsgálat tárgyát képező termék kör keresztmetszetű és 406,4 mm-t meghaladó külső átmérőjű, varrat nélküli vasból és acélból, de nem rozsdamentes acélból készült csövek (a továbbiakban: a vizsgált termék).

3. A dömpingre vonatkozó állítás

Az állítólag dömpingelt termék a Kínai Népköztársaságból (a továbbiakban: érintett ország) származó, jelenleg a 7304 19 90, 7304 29 90, 7304 39 98 és 7304 59 99 KN-kód alá tartozó vizsgált termék. Ezek a KN-kódok csak tájékoztató jellegűek.

Mivel – az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének rendelkezéseit tekintve – a Kínai Népköztársaság nem minősül piacgazdasági berendezkedésű országnak, a panaszos a Kínai Népköztársaságból érkező behozatalra vonatkozó rendes értéket egy piacgazdasági berendezkedésű harmadik országhoz, ebben az esetben az

Amerikai Egyesült Államok által alkalmazott ár alapján állapította meg. A dömpingre vonatkozó állítás az így megállapított rendes érték és a vizsgált termék Unióba irányuló exportja során alkalmazott (gyártelepi szinten számított) exportár összehasonlításán alapul.

Ennek alapján az érintett ország vonatkozásában kiszámított dömpingkülönbözet jelentős.

4. A kárra és az okozati kapcsolatra vonatkozó állítás

A panaszos bizonyítékokkal szolgált arról, hogy a vizsgált termék behozatala az érintett országból mind abszolút értékben, mind pedig a piaci részesedést tekintve összességében megnövekedett.

A panaszos által benyújtott *prima facie* bizonyíték azt mutatja, hogy a behozott vizsgált termék mennyisége és árai – egyéb következmények mellett – kedvezőtlenül hatottak az uniós gazdasági ágazat által kialakított árszintre és a piaci részesedésre, és ezáltal jelentős mértékben rontották az uniós gazdasági ágazat összteljesítményét és foglalkoztatási helyzetét.

5. Az eljárás

Minthogy a tanácsadó bizottsággal folytatott konzultációt követően megállapítást nyert, hogy a panaszt az uniós gazdasági ágazat részéről vagy nevében nyújtották be, és hogy elegendő bizonyíték áll rendelkezésre az eljárás megindításához, a Bizottság az alaprendelet 5. cikke alapján vizsgálatot indít.

A vizsgálat azt hivatott megállapítani, hogy az érintett országból származó vizsgált termék behozatala dömpingelt formában történik-e, és ha igen, a dömpingelt behozatok okoztak-e kárt az uniós gazdasági ágazatnak. Amennyiben a dömping és a kár megerősítést nyer, a vizsgálat azt is fel fogja tárni, hogy nem ellentétes-e az Unió érdekeivel, ha intézkedések elrendelésére kerül sor.

⁽¹⁾ HL L 343., 2009.12.22., 51. o.

5.1. A dömping megállapítására irányuló eljárás

A Bizottság felkéri a vizsgált termék érintett országbeli exportáló gyártóit ⁽¹⁾, hogy vegyenek részt a Bizottság által folytatott vizsgálatban.

5.1.1. Az exportáló gyártókra irányuló vizsgálat

5.1.1.1. Az érintett ország megvizsgálható exportáló gyártóinak kiválasztására irányuló eljárás

a) Mintavétel

Tekintettel az eljárásban érintett exportáló gyártók esetlegesen nagy számára az érintett országban, valamint a vizsgálatnak a jogilag előírt határidőn belül való lezárása érdekében a Bizottság a vizsgálatot az exportáló gyártók ésszerű számára korlátozhatja egy minta kiválasztásával (mintavétel). A mintavételre az alaprendelet 17. cikkének megfelelően kerül sor.

A Bizottság – annak érdekében, hogy eldönthesse, szükséges-e a mintavétel, és ha igen, kiválaszthassa a mintát – felkéri valamennyi exportáló gyártót, illetve a nevükben eljáró képviselőket, hogy jelentkezzenek. A feleknek – eltérő rendelkezés hiányában – ezen értesítésnek az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételétől számított 15 napon belül kell jelentkezniük, és vállalatukról vagy vállalataikról az ezen értesítés A. mellékletében kért információkat kell a Bizottság rendelkezésére bocsátaniuk.

Az exportáló gyártók mintájának kiválasztásához szükségesnek tartott információk beszerzése érdekében a Bizottság az érintett ország hatóságaival is kapcsolatba lép, továbbá felveheti a kapcsolatot az exportáló gyártók bármely ismert szövetségével is.

Amennyiben az érdekelt felek a minta kiválasztásával kapcsolatban – a fentiekben igényeltektől eltérő – releváns információt kívánnak benyújtani, azt – eltérő rendelkezés hiányában – az ennek az értesítésnek az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételének napjától számított 21 napon belül kell megtenniük.

Amennyiben mintavételre van szükség, az exportáló gyártókat az Unióba irányuló exportnak azon legnagyobb reprezentatív mennyisége alapján választhatják ki, amely a rendelkezésre álló idő alatt megfelelően megvizsgálható. A Bizottság – adott esetben az érintett ország hatóságain keresztül – valamennyi ismert exportáló gyártót, az érintett

ország hatóságait és az exportáló gyártók szövetségeit tájékoztatja arról, hogy mely vállalatok kerültek bele a mintába.

Az exportáló gyártókkal kapcsolatos vizsgálatához szükségesnek tartott információk beszerzése érdekében a Bizottság kérdőíveket küld a mintába felvett exportáló gyártóknak, az exportáló gyártók valamennyi ismert szövetségének és az érintett exportáló ország hatóságainak.

Eltérő rendelkezés hiányában a mintába felvétellel kerülő valamennyi exportáló gyártónak a minta kiválasztásáról szóló értesítéstől számított 37 napon belül kell benyújtania a kitöltött kérdőívet.

A kérdőív információkat kér többek között az exportáló gyártó vállalatának/vállalatainak struktúrájáról, a vállalat/vállalatok tevékenységeiről a vizsgált termék vonatkozásában, az előállítás költségéről, valamint a vizsgált terméknek az érintett ország belföldi piacán való értékesítéséről és a vizsgált termék Unióba irányuló értékesítéséről.

Az alaprendelet 18. cikke lehetséges alkalmazásának sérelme nélkül a mintába való lehetséges felvételükbe beleegyező, de a mintába fel nem vett vállalatok együttműködőnek minősülnek (a továbbiakban: a mintába fel nem vett együttműködő exportáló gyártók). Az alábbi b) szakasz sérelme nélkül, a mintába fel nem vett együttműködő exportáló gyártókra kivethető dömpingellenes vám nem haladhatja meg a mintában szereplő exportáló gyártókra nézve megállapított dömpingkülönbözlet súlyozott átlagát ⁽²⁾.

b) A mintába fel nem vett vállalatokra vonatkozó egyéni dömpingkülönbözlet

Az alaprendelet 17. cikkének (3) bekezdése alapján a mintába fel nem vett együttműködő exportáló gyártók kérhetik, hogy a Bizottság egyéni dömpingkülönbözletet állapítson meg számukra (a továbbiakban: egyéni dömpingkülönbözlet). Az egyéni dömpingkülönbözlet megállapítását igényelni kívánó exportáló gyártóknak kérdőívet és egyéb igénylőlapokat kell kérniük, amelyeket a következő mondatban és az alábbi 5.1.2.2. szakaszban megállapított határidőkön belül kell megfelelően kitöltve benyújtaniuk. A kitöltött kérdőívet – eltérő rendelkezés hiányában – a mintába való felvételtől szóló értesítés napjától számított 37 napon belül kell benyújtani. Ahhoz, hogy a Bizottság a piacgazdasággal nem rendelkező ország exportáló gyártóira egyéni dömpingkülönbözletet állapíthasson meg, bizonyítani kell, hogy azok eleget tesznek a piacgazdasági elbánáshoz szükséges feltételeknek. A Bizottság megvizsgálja továbbá, hogy az alaprendelet 9. cikke (5) bekezdésével összhangban megállapítható-e számukra egyedi vám.

⁽¹⁾ Exportáló gyártó az érintett országbeli bármely olyan vállalat, amely a vizsgálat tárgyát képező terméket előállítja és – közvetlenül vagy harmadik félen, így például a vizsgálat tárgyát képező termék gyártásában, belföldi értékesítésében vagy exportjában részt vevő, vele kapcsolatban álló vállalaton keresztül – az Unió piacára exportálja.

⁽²⁾ Az alaprendelet 9. cikkének (6) bekezdése alapján a Bizottság figyelmen kívül hagy minden nulla, csekély mértékű, valamint az alaprendelet 18. cikkének értelmében megállapított különbözletet.

Az egyéni dömpingkülönbözetest igénylő exportáló gyártóknak azonban tudniuk kell, hogy a Bizottság határozhat úgy, hogy nem állapít meg egyéni dömpingkülönbözetest, például ha az exportáló gyártók száma olyan nagy, hogy az egyéni dömpingkülönbözetest meghatározása túlzott terhet jelentene, és akadályozná a vizsgálat megfelelő időben történő befejezését.

5.1.2. A piacgazdasággal nem rendelkező érintett ország exportáló gyártóira vonatkozó további eljárás

5.1.2.1. Piacgazdasággal rendelkező harmadik ország kiválasztása

Az alábbi 5.1.2.2. szakasz rendelkezései alapján – az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének a) pontja szerint – a Kínai Népköztársaságból származó behozatal esetében a rendes értéket egy piacgazdasági berendezkedésű harmadik országban alkalmazott ár vagy számtanilag képzett érték alapján határozzák meg. Ennek érdekében a Bizottságnak megfelelő, piacgazdasággal rendelkező harmadik országot kell kiválasztania. A Bizottság ideiglenesen az Amerikai Egyesült Államokat választotta ki erre a célra. A Bizottság felkéri az érdekelt feleket, hogy az ennek az értesítésnek az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételétől számított 10 napon belül jelezzék, alkalmasnak találják-e az említett országot e célra.

5.1.2.2. A piacgazdasággal nem rendelkező érintett ország exportáló gyártóira alkalmazott elbánás

Az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének b) pontja alapján az érintett országban működő egyes exportáló gyártók, amelyek úgy vélik, hogy esetükben a vizsgált termék gyártása és értékesítése tekintetében piacgazdasági feltételek érvényesülnek, megfelelően indokolt, ilyen irányú kérelmet nyújthatnak be (a továbbiakban: piacgazdasági elbánás iránti kérelem). Egy vállalat akkor részesíthető piacgazdasági elbánásban, ha a fent említett kérelem értékelése alapján teljesülnek az alaprendelet (1) 2. cikke (7) bekezdésének c) pontjában megállapított kritériumok. Az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének b) pontja alapján a piacgazdasági elbánásban részesülő exportáló gyártók dömpingkülönbözetest – a lehetséges mértékben és az alaprendelet 18. cikke alapján rendelkezésre álló tények felhasználásának sérelme nélkül – a saját rendes értékük és exportáruk felhasználásával kell kiszámítani.

a) Piacgazdasági elbánás

A Bizottság piacgazdasági elbánás igénylésére szolgáló űrlapokat küld a Kínai Népköztársaságban működő, a mintavételre kiválasztott exportáló gyártók mindegyikének, valamint

(1) Az exportáló gyártóknak különösen a következőket kell igazolniuk: i. a piaci feltételeknek megfelelően születnek az üzleti döntések és alakulnak a költségek, jelentős állami beavatkozás nélkül; ii. a vállalkozás egyetlen, átlátható, alapvető könyvelést vezet, melyet a nemzetközi számviteli standardoknak megfelelően független könyvvizsgálatnak vetnek alá, és minden célra azt alkalmazzák; iii. a vállalkozás termelési költségeit és pénzügyi helyzetét nem érintik a korábbi, nem piacgazdasági rendszerből áthozott jelentős torzulások; iv. a csődre és tulajdonra vonatkozó jogszabályok stabilitást és jogbiztonságot garantálnak; és v. a valutaváltás piaci árfolyamon történik.

a mintába fel nem vett, egyéni dömpingkülönbözetest igényelni kívánó valamennyi együttműködő exportáló gyártónak, az exportáló gyártók minden ismert szövetségének, valamint a Kínai Népköztársaság hatóságainak.

Eltérő rendelkezés hiányában a piacgazdasági elbánást igénylő valamennyi exportáló gyártónak a mintavételről, illetve a mintavétel elmaradásáról szóló értesítés napjától számított 21 napon belül be kell nyújtania a kitöltött igénylőlapot.

5.1.3. A független importőrök vizsgálata (2) (3)

A Bizottság felkéri a vizsgált termék érintett országbeli független importőreit, hogy vegyenek részt ebben a vizsgálatban.

Tekintettel az eljárásban érintett független importőrök esetlegesen nagy számára, valamint a vizsgálatnak a jogilag előírt határidőn belül való lezárása érdekében a Bizottság a megvizsgálendő független importőrök számát egy minta kiválasztásával ésszerű mértékűre korlátozhatja („mintavétel”). A mintavételre az alaprendelet 17. cikkének megfelelően kerül sor.

A Bizottság – annak érdekében, hogy eldönthesse, szükséges-e a mintavétel, és ha igen, kiválaszthassa a mintát – felkéri valamennyi független importőrt, illetve a nevükben eljáró képviselőiket, hogy vegyék fel vele a kapcsolatot. A feleknek – eltérő rendelkezés hiányában – az ezen értesítésnek az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételétől számított 15 napon belül kell jelentkezniük, és vállalatukról vagy vállalataikról az értesítés B. mellékletében kért információkat kell a Bizottság rendelkezésére bocsátaniuk.

A független importőrök mintájának kiválasztásához szükségesnek tartott információk beszerzése érdekében a Bizottság emellett kapcsolatba léphet az importőrök ismert szövetségeivel.

(2) Kizárólag exportáló gyártókkal kapcsolatban nem álló importőrök vehetők fel a mintába. Azoknak az importőröknek, akik exportáló gyártókkal kapcsolatban állnak, ki kell tölteniük a kérdőív 1. mellékletét ezen exportáló gyártók vonatkozásában. A Közösségi Vámkódex végrehajtásáról szóló 2454/93/EGK bizottsági rendelet 143. cikke értelmében személyek kizárólag abban az esetben tekinthetők egymással kapcsolatban állónak, ha: a) egymás üzleti vállalkozásainak tisztségviselői vagy igazgatói; b) jogilag elismert üzlettársak; c) alkalmazotti viszonyban állnak egymással; d) bármely személy közvetlenül vagy közvetve tulajdonában tartja, ellenőrzi vagy birtokolja mindkettejük kibocsátott, szavazati jogot biztosító részvényeinek vagy egyéb részesedéseinek legalább 5 %-át; e) egyikük közvetlenül vagy közvetve ellenőrzi a másikat; f) harmadik személy közvetlenül vagy közvetve mindkettőjüket ellenőrzi; g) közvetve vagy közvetlenül együtt ellenőriznek egy harmadik személyt; vagy h) ugyanannak a családnak a tagjai. A személyek kizárólag akkor minősülnek ugyanazon család tagjainak, ha az alábbi rokonok kapcsolatuk valamelyikében állnak egymással: i. férj és feleség, ii. szülő és gyermek, iii. fivér és lánytestvér (akár vér szerinti, akár féltestvér), iv. nagyszülő és unoka, v. nagybácsi vagy nagynéni és unokaöcs vagy unokahúg, vi. após vagy anyós és vő vagy meny, vii. sógor és sógornő. (HL L 253., 1993.10.11., 1. o.). Ebben az összefüggésben a „személy” természetes vagy jogi személyt jelent.

(3) A független importőrök által szolgáltatott adatok a dömping meghatározásán kívüli vizsgálati szempontok elemzéséhez is felhasználhatók.

Amennyiben az érdekelt felek a minta kiválasztásával kapcsolatban – a fentiekben igényeltektől eltérő – releváns információt kívánnak benyújtani, azt – eltérő rendelkezés hiányában – az ennek az értesítésnek az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételének napjától számított 21 napon belül kell megtenniük.

Ha mintavételre van szükség, az importőröket a vizsgált termék uniós értékesítésének azon legnagyobb reprezentatív mennyisége alapján választják ki, amely a rendelkezésre álló idő alatt ésszerűen megvizsgálható. A Bizottság valamennyi ismert független importőrt és importőrszövetséget tájékoztat arról, hogy mely vállalatokat választotta ki a mintába való felvételre.

A vizsgálathoz szükségesnek tartott információk beszerzése érdekében a Bizottság kérdőíveket küld ki a mintába felvett független gyártóknak és az importőrök ismert szövetségeinek. E feleknek a kitöltött kérdőíveket – eltérő rendelkezés hiányában – a mintába való felvételről szóló értesítés napjától számított 37 napon belül kell benyújtaniuk.

A kérdőív többek között a vállalatuk (vállalataik) struktúrájára, a vállalatnak (vállalatoknak) a vizsgált termék vonatkozásában folytatott tevékenységeire, valamint a vizsgált termék értékesítésére vonatkozóan kér információt.

5.2. A kár megállapítására irányuló eljárás és az uniós gyártókra vonatkozó vizsgálat

A kár megállapítása egyértelmű bizonyítékokon alapul, és magában foglalja emellett a dömpingelt behozatalok mennyisége, az uniós piac árait érintő hatásuk, valamint az uniós gazdasági ágazatra kifejtett ebből következő hatásuk tárgyilagos vizsgálatát. Annak megállapítása érdekében, hogy az uniós gazdasági ágazatot jelentős kár érte-e, a vizsgált termék uniós gyártóit felkéri a Bizottság által folytatott vizsgálatban való részvételre.

Tekintettel az eljárásban érintett uniós gyártók nagy számára, a vizsgálatnak a jogilag előírt határidőn belül való lezárása érdekében a Bizottság úgy döntött, hogy egy minta kiválasztásával a vizsgálandó uniós gyártók számát ésszerű mértékűre korlátozza („mintavétel”). A mintavételre az alaprendelet 17. cikkének megfelelően kerül sor.

A Bizottság ideiglenesen kiválasztott egy uniós gyártókból álló mintát. Ennek részletei az érdekelt felek számára betekintésre összeállított aktában található. A Bizottság felkéri az érdekelt feleket, hogy tekintsenek bele az aktába (e célból lépjenek kapcsolatba a Bizottsággal az alábbi 5.6. szakaszban megadott elérhetőségen). Azoknak az uniós gyártóknak, illetve a nevükben eljáró képviselőknak, akik úgy vélik, hogy indokolt a mintába való felvételük, ezen értesítésnek az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételétől számított 15 napon belül kapcsolatba kell lépniük a Bizottsággal.

Amennyiben az érdekelt felek a minta kiválasztásával kapcsolatban további releváns információt kívánnak benyújtani, azt – eltérő rendelkezés hiányában – legkésőbb ezen értesítésnek az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételét követő 21 napon belül kell megtenniük.

A Bizottság értesíti valamennyi ismert uniós gyártót és/vagy az uniós gyártók szövetségeit arról, hogy mely vállalatok kerültek be végül a mintába.

A vizsgálathoz szükségesnek tartott információk beszerzése érdekében a Bizottság kérdőíveket küld a mintába felvett uniós gyártóknak és az uniós gyártók minden ismert szövetségének. Eltérő rendelkezés hiányában e feleknek a minta kiválasztásáról kapott értesítést követő 37 napon belül be kell nyújtaniuk a kitöltött kérdőívet.

A kérdőívben többek között a vállalatuk (vállalataik) struktúrájára és a vállalat(ok) pénzügyi és gazdasági helyzetére vonatkozóan kérnek információkat.

5.3. Az uniós érdek vizsgálatára irányuló eljárás

Az alaprendelet 21. cikkének megfelelően és abban az esetben, ha a dömpingre és az általa okozott kárra vonatkozó állítások bizonyítást nyernek, határozni kell arról, hogy nem ellentétes-e az uniós érdekekkel, ha dömpingellenes intézkedések elfogadására kerül sor. A Bizottság felkéri az uniós gyártókat, importőröket és képviselői szervezeteiket, továbbá a felhasználókat, valamint a felhasználói és fogyasztói képviselői szervezeteket, hogy eltérő rendelkezés hiányában ezen értesítésnek az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételétől számított 15 napon belül vegyék fel vele a kapcsolatot. A vizsgálatban való részvételhez a fogyasztói képviselői szervezeteknek ugyanezen határidőn belül bizonyítaniuk kell, hogy tevékenységeik és a vizsgált termék között objektív kapcsolat áll fenn.

A fenti határidőn belül jelentkező felek – eltérő rendelkezés hiányában – ezen értesítésnek az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételét követő 37 napon belül információt szolgáltathatnak a Bizottság részére az uniós érdekre vonatkozóan. Ezeket az információkat vagy szabadon választott formában, vagy a Bizottság által összeállított kérdőíven lehet benyújtani. Mindazonáltal a 21. cikk alapján benyújtott információk csak akkor vehetők figyelembe, ha azokat benyújtásukkor tényszerű bizonyítékokkal támasztják alá.

5.4. Egyéb írásos beadványok

A Bizottság felkéri az érdekelt feleket, hogy ezen értesítés rendelkezéseinek megfelelően ismertessék álláspontjukat, szolgáltatassanak információkat, és állításait támasszák alá bizonyítékokkal. Ezeknek az információknak és az alátámasztó bizonyítékoknak eltérő rendelkezés hiányában az ezen értesítésnek az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételét követő 37 napon belül kell beérkezniük a Bizottsághoz.

5.5. A vizsgálattal megbízott bizottsági szolgálatok előtti meghallgatás lehetősége

Valamennyi érdekelt fél kérheti, hogy a Bizottság vizsgálattal megbízott szolgálatai meghallgassák. A meghallgatás iránti kérelmet írásban kell benyújtani, és annak tartalmaznia kell a

kérelem indokait. A vizsgálat kezdeti szakaszára vonatkozó kérdésekben kért meghallgatások esetében a kérelmet az ezen értesítésnek az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételét követő 15 napon belül kell benyújtani. Ezt követően a meghallgatásra vonatkozó kérelmet a Bizottság által a felekkel folytatott kommunikáció során kitűzött határidőkön belül kell benyújtani.

5.6. Az írásbeli beadványok benyújtására, valamint a kitöltött kérdőívek és levelek elküldésére vonatkozó utasítások

Az érdekelt felek valamennyi bizalmas írásos beadványát – beleértve az ezen értesítésben kért információkat, a kitöltött kérdőíveket és a leveleket – „*Limited*” (korlátozott hozzáférés) jelöléssel kell ellátni⁽¹⁾.

A „*Limited*” jelöléssel ellátott információkat benyújtó érdekelt feleknek az alaprendelet 19. cikke (2) bekezdésének megfelelően ezekhez nem bizalmas jellegű összefoglalókat is a Bizottság rendelkezésére kell bocsátaniuk, melyeket „*For inspection by interested parties*” (az érdekelt felek számára, betekintésre) jelöléssel kell ellátni. Ezeknek az összefoglalóknak kellően részletesnek kell lenniük ahhoz, hogy a benyújtott bizalmas információk lényege érthető legyen. Amennyiben a bizalmas információt benyújtó érdekelt fél nem a kért formában és minőségben készíti el a nem bizalmas jellegű összefoglalót, a Bizottság figyelmen kívül hagyhatja a bizalmas információt.

Az érdekelt feleknek minden beadványukat és kérelmüket elektronikus formában kell benyújtaniuk (a nem bizalmas beadványokat e-mailben, a bizalmasakat CD-R/DVD lemezen), és fel kell tüntetniük nevüket, címüket, e-mail címüket, telefon- és faxszámukat. A piacgazdasági elbánás kérelmezésére szolgáló igénylőlapokhoz, a kitöltött kérdőívekhez csatolt minden meghatalmazást és aláírt tanúsítványt, valamint azok frissített változatait azonban papíron kell benyújtani, levélben vagy személyesen, az alábbiakban megadott címen. Az alaprendelet 18. cikke (2) bekezdésének megfelelően, amennyiben egy érdekelt fél beadványait és kérelmeit nem tudja elektronikus formában benyújtani, azonnal fel kell vennie a kapcsolatot a Bizottsággal. Az érdekelt felek további információkat találhatnak a Bizottsággal való levelezésről a Kereskedelmi Főigazgatóság weblapjának vonatkozó oldalain: <http://ec.europa.eu/trade/tackling-unfair-trade/trade-defence>

A Bizottság levelezési címe:

European Commission
Directorate-General for Trade
Directorate H
Office: N105 08/020
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Fax +32 22994405
E-mail: trade-lspt-dumping@ec.europa.eu
trade-lspt-injury@ec.europa.eu

⁽¹⁾ A „*Limited*” jelöléssel ellátott dokumentum az 1225/2009/EK tanácsi rendelet (HL L 343., 2009.12.22., 51. o.) 19. cikke és az 1994. évi GATT VI. cikkének végrehajtásáról szóló WTO-Egyezmény (dömpingellenes megállapodás) 6. cikke szerint bizalmas dokumentumnak minősül. A dokumentum az 1049/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 145., 2001.5.31., 43. o.) 4. cikke értelmében is védelem alatt áll.

6. Az együttműködés hiánya

Azokban az esetekben, ha az érdekelt felek valamelyike megtagadja a szükséges információkhoz való hozzáférést, vagy nem szolgáltat információkat határidőn belül, illetve ha a vizsgálatot jelentősen hátráltatja, az alaprendelet 18. cikkének megfelelően átmeneti vagy végleges, megerősítő vagy nemleges megállapítások tehetők a rendelkezésre álló tények alapján.

Ha megállapítást nyer, hogy az érdekelt felek valamelyike hamis vagy félrevezető adatokat szolgáltatott, ezeket az információkat figyelmen kívül kell hagyni, és a rendelkezésre álló tényekre lehet támaszkodni.

Ha valamelyik érdekelt fél nem, vagy csak részben működik együtt, és ezért a megállapítások alapjául az alaprendelet 18. cikkével összhangban a rendelkezésre álló tények szolgálnak, az eredmény kedvezőtlenebb lehet e fél számára, mint ha együttműködött volna.

7. Meghallgató tisztviselő

Az érdekelt felek kérhetik a Kereskedelmi Főigazgatóság meghallgató tisztviselőjének közbenjárását. A meghallgató tisztviselő összekötő szerepet tölt be az érdekelt felek és a Bizottság vizsgálati megbízott szolgálatai között. Áttekinti az aktához való hozzáférésre irányuló kérelmeket, az iratok bizalmas kezelését érintő vitákat, a határidők meghosszabbítására vonatkozó kérelmeket, valamint a harmadik felek által benyújtott meghallgatási kérelmeket. A meghallgató tisztviselő meghallgatást szervezhet egy adott érdekelt fél számára, és közbenjárhat annak biztosítása érdekében, hogy az érdekelt felek maradéktalanul gyakorolhassák a védelemhez való jogukat.

A meghallgató tisztviselő általi meghallgatás iránti kérelmet írásban, a kérelem indokainak megadásával együtt kell benyújtani. A vizsgálat kezdeti szakaszára vonatkozó kérdésekben kért meghallgatások esetében a kérelmet az ezen értesítésnek az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételét követő 15 napon belül kell benyújtani. Ezt követően a meghallgatás iránti kérelmet a Bizottság által a felekkel folytatott kommunikáció során meghatározott határidőn belül kell benyújtani.

A meghallgató tisztviselő lehetőséget biztosít a felek részvételével történő meghallgatásra is, melynek során a felek ismertethetik eltérő álláspontjaikat, és előadhatják – többek között – a dömpinggel, a kárral, az okozati összefüggéssel és az uniós érdekekkel kapcsolatos ellenérveiket. Ilyen meghallgatásra rendszerint legkésőbb az ideiglenes megállapítások nyilvánosságra hozatalától számított negyedik hét végén kerül sor.

További információk, valamint a meghallgató tisztviselő elérhetősége és weboldala a Kereskedelmi Főigazgatóság honlapján található: http://ec.europa.eu/trade/tackling-unfair-trade/hearing-officer/index_en.htm

8. A vizsgálat ütemterve

A vizsgálat az alaprendelet 6. cikke (9) bekezdésének megfelelően ezen értesítésnek az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételétől számított 15 hónapon belül lezárul. Az alaprendelet 7. cikke (1) bekezdésének megfelelően ideiglenes intézkedéseket ezen értesítésnek az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételétől számított legkésőbb 9 hónapon belül lehet elrendelni.

9. Személyes adatok feldolgozása

A Bizottság a vizsgálat során gyűjtött valamennyi személyes adatot a személyes adatok közösségi intézmények és szervek által történő feldolgozása tekintetében az egyének védelméről, valamint az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló 45/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ⁽¹⁾ megfelelően kezeli.

⁽¹⁾ HL L 8., 2001.1.12., 1. o.

A. MELLÉKLET

<input type="checkbox"/>	„Limited” version (Korlátozott változat) ⁽¹⁾
<input type="checkbox"/>	Version „For inspection by interested parties” (Az érdekelt felek számára, betekintésre)
(Jelölje meg a megfelelő rovatot!)	

A KÍNAI NÉPKÖZTÁRSASÁGBÓL SZÁRMAZÓ, KÖR KERESZTMETSZETŰ, 406,4 MM-T MEGHALADÓ KÜLSŐ ÁTMÉRŐJŰ, VASBÓL ÉS ACÉLBÓL, DE NEM ROZSDAMENTES ACÉLBÓL KÉSZÜLT, VARRAT NÉLKÜLI CSÖVEK BEHOZATALÁRA VONATKOZÓ DÖMPINGELLENES ELJÁRÁS

INFORMÁCIÓK AZ EXPORTÁLÓ GYÁRTÓK MINTÁJÁNAK KIVÁLASZTÁSÁHOZ A KÍNAI NÉPKÖZTÁRSASÁGBAN

Ez a nyomtatvány arra szolgál, hogy segítséget nyújtson a Kínai Népköztársaság exportáló gyártóinak az eljárás megindításáról szóló értesítés 5.1.1.1. pontjában kért mintavételi információk megadásában.

Mind a „Limited” (korlátozott) megjelölésű változatot, mind a „For inspection by interested parties” (az érdekelt felek számára, betekintésre) megjelölésű változatot vissza kell küldeni a Bizottságnak, az értesítésben foglaltak szerint.

1. NÉV ÉS KAPCSOLATTARTÁSI ADATOK

Kérjük, adja meg vállalatáról a következő adatokat:

A vállalat neve	
Cím	
Kapcsolattartó személy	
E-mail cím	
Telefon	
Faxszám	

2. FORGALOM ÉS ÉRTÉKESÍTÉSI MENNYISÉG

Kérjük, adja meg a vállalat elszámolási pénznemében a 2012. január 1. és december 31. közötti időszakra vonatkozóan az eljárás megindításáról szóló értesítésben meghatározott kör keresztmetszetű és 406,4 mm-t meghaladó külső átmérőjű, vasból és acélból, de nem rozsdamentes acélból készült, varrat nélküli csövek értékesítéséből származó forgalmat (az Unió 27 tagállamába ⁽²⁾ irányuló exportértékesítés külön-külön lebontva, illetve összesítve és a belföldi értékesítés) és az annak megfelelő súlyt, illetve mennyiséget. Kérjük, adja meg a súly vagy a mennyiség mértékegységét és az alkalmazott pénznemet.

	Tonnában		Érték az elszámolási pénznemben Kérjük, adja meg a használt pénznemet
A vállalata által gyártott vizsgált termék uniós értékesítésére vonatkozó adatok a 27 tagállamra, országonkénti bontásban és összesítve	Összesen		
	A tagállamok egyenkénti felsorolása ⁽³⁾		
A vállalata által gyártott vizsgált termék belföldi értékesítésére vonatkozó adatok			

⁽¹⁾ Csak belső használatra szolgáló dokumentum. A dokumentumnak az 1049/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 145., 2001.5.31., 43. o.) 4. cikke értelmében védelmet kell biztosítani. Az 1225/2009/EK tanácsi rendelet 19. cikke (HL L 343., 2009.12.22., 51. o.) és az 1994. évi GATT VI. cikkének végrehajtásáról szóló WTO-egyezmény (dömpingellenes megállapodás) 6. cikke szerint bizalmas dokumentumnak minősül.

⁽²⁾ Az Európai Unió 27 tagállama a következő: Belgium, Bulgária, Cseh Köztársaság, Dánia, Németország, Észtország, Írország, Görögország, Spanyolország, Franciaország, Olaszország, Ciprus, Lettország, Litvánia, Luxemburg, Magyarország, Málta, Hollandia, Ausztria, Lengyelország, Portugália, Románia, Szlovénia, Szlovákia, Finnország, Svédország és az Egyesült Királyság.

⁽³⁾ Szükség esetén illesszen be további sorokat.

3. AZ ÖN ÁLTAL KÉPVISELT VÁLLALAT ÉS AZ AZZAL KAPCSOLATBAN ÁLLÓ VÁLLALATOK TEVÉKENYSÉGEI ⁽¹⁾

Kérjük, adja meg a vállalat, valamint a vizsgált termék előállításában és/vagy (exportra történő és/vagy belföldi) értékesítésében érintett, a vállalattal kapcsolatban álló valamennyi vállalat tevékenységének pontos leírását (kérjük, sorolja fel őket, és adja meg, hogy milyen viszonyban állnak a vállalatokkal). Ilyen tevékenység lehet többek között a vizsgált termék beszerzése vagy alvállalkozás keretében történő gyártása, illetve a vizsgált termék feldolgozása vagy az azzal való kereskedés.

A vállalat neve és székhelye	Tevékenységek	Kapcsolat jellege

4. EGYÉB INFORMÁCIÓK

Kérjük, adjon meg minden olyan egyéb információt, amely vállalata szerint segítheti a Bizottságot a minta kiválasztásában.

5. EGYÉNI DÖMPINGKÜLÖNBÖZET

A vállalat kijelenti, hogy – amennyiben nem kerül be a mintába – szeretne kérdőívet, illetve egyéb igénylőlapot kapni, melyet kitöltve egyéni dömpingkülönbözet megállapítását kérelmezheti az eljárás megindításáról szóló értesítés 5.1.1.1. szakaszának b) pontja szerint.

Igen

Nem

6. NYILATKOZAT

A fenti információk megadásával a vállalat hozzájárul a mintába történő esetleges felvételéhez. A mintába való felvétel esetén a vállalatnak kérdőívet kell kitöltenie, és hozzá kell járulnia ahhoz, hogy válaszában hitelességét a vállalat telephelyein tett látogatás keretében ellenőrizték. Ha a vállalat úgy nyilatkozik, hogy nem járul hozzá a mintába való esetleges felvételéhez, akkor a vizsgálat során együtt nem működő vállalatnak kell tekinteni. Az együtt nem működő exportáló gyártók esetében a Bizottság megállapításainak alapjául a rendelkezésre álló tények szolgálnak, és az eredmény kedvezőlenebb lehet e vállalat számára, mintha együttműködött volna.

A meghatalmazott tisztviselő aláírása:

A meghatalmazott tisztviselő neve és beosztása:

Dátum:

⁽¹⁾ A Közöségi Vámkódex végrehajtásáról szóló 2454/93/EGK bizottsági rendelet 143. cikke értelmében személyek kizárólag abban az esetben tekinthetők egymással kapcsolatban állónak, ha: a) egymás üzleti vállalkozásainak tisztségviselői vagy igazgatói; b) jogilag elismert üzlettársak; c) alkalmazotti viszonyban állnak egymással; d) bármely személy közvetlenül vagy közvetve tulajdonában tartja, ellenőrzi vagy birtokolja mindkettőjük kibocsátott, szavazati jogot biztosító részvényeinek vagy egyéb részesedéseinek legalább 5 %-át; e) egyikük közvetlenül vagy közvetve ellenőrzi a másikat; f) harmadik személy közvetlenül vagy közvetve mindkettőjüket ellenőrzi; g) közvetve vagy közvetlenül együtt ellenőriznek egy harmadik személyt; vagy h) ugyanannak a családnak a tagjai. A személyek kizárólag akkor minősülnek ugyanazon család tagjainak, ha az alábbi rokoni kapcsolatok valamelyikében állnak egymással: i. férj és feleség, ii. szülő és gyermek, iii. fivér és lánytestvér (akár vér szerinti, akár féltestvér), iv. nagyszülő és unoka, v. nagybácsi vagy nagynéni és unokaöcs vagy unokahúg, vi. após vagy anyós és vő vagy meny, vii. sógor és sógornő. (HL L 253., 1993.10.11., 1. o.). Ebben az összefüggésben a „személy” természetes vagy jogi személyt jelent.

B. MELLÉKLET

<input type="checkbox"/>	„Limited version” (Korlátozott változat) ⁽¹⁾
<input type="checkbox"/>	Version „For inspection by interested parties” (Az érdekelt felek számára, betekintésre)
(Jelölje meg a megfelelő rovatot!)	

A KÍNAI NÉPKÖZTÁRSASÁGBÓL SZÁRMAZÓ, KÖR KERESZTMETSZETŰ, 406,4 MM-T MEGHALADÓ KÜLSŐ ÁTMÉRŐJŰ, VASBÓL ÉS ACÉLBÓL, DE NEM ROZSDAMENTES ACÉLBÓL KÉSZÜLT, VARRAT NÉLKÜLI CSÖVEK BEHOZATALÁRA VONATKOZÓ DÖMPINGELLENES ELJÁRÁS

INFORMÁCIÓK A FÜGGETLEN IMPORTŐRÖK MINTÁBA VALÓ FELVÉTELÉHEZ

Ez a nyomtatvány arra szolgál, hogy segítséget nyújtson a független importőröknek az értesítés 5.1.3. pontjában kért, a minta kiválasztásához szükséges információk megadásában.

Mind a „Limited” (korlátozott) megjelölésű változatot, mind a „For inspection by interested parties” (az érdekelt felek számára, betekintésre) megjelölésű változatot vissza kell küldeni a Bizottságnak, az értesítésben foglaltak szerint.

1. NÉV ÉS KAPCSOLATTARTÁSI ADATOK

Kérjük, adja meg vállalatáról a következő adatokat:

A vállalat neve	
Cím	
Kapcsolattartó személy	
E-mail cím	
Telefon	
Faxszám	

2. FORGALOM ÉS ÉRTÉKESÍTÉSI MENNYISÉG

Kérjük, adja meg a vállalat teljes forgalmát, valamint a vállalatnak az eljárás megindításáról szóló értesítésben meghatározott, kör keresztmetszetű, 406,4 mm-t meghaladó külső átmérőjű, vasból és acélból, de nem rozsdamentes acélból készült, varrat nélküli csövek Unióba ⁽²⁾ történő behozatalával, valamint a Kínai Népköztársaságból történő behozatalt követően az uniós piacon történő továbbértékesítésével a 2012. január 1. és december 31. közötti időszakban elért forgalmát euróban, valamint az ennek megfelelő tömeget, illetve mennyiséget. Kérjük, adja meg a súly vagy a mennyiség mértékegységét.

	Tonnában	Érték euróban (EUR)
A vállalat teljes forgalma euróban (EUR)		
A vizsgált termék Unióba történő behozatala		
A vizsgált terméknek az Unió piacán való továbbértékesítése a Kínai Népköztársaságból való behozatalt követően		

⁽¹⁾ Csak belső használatra szolgáló dokumentum. A dokumentumnak az 1049/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 145., 2001.5.31., 43. o.) 4. cikke értelmében védelmet kell biztosítani. Az 1225/2009/EK tanácsi rendelet 19. cikke (HL L 343., 2009.12.22., 51. o.) és az 1994. évi GATT VI. cikkének végrehajtásáról szóló WTO-egyezmény (dömpingellenes megállapodás) 6. cikke szerint bizalmas dokumentumnak minősül.

⁽²⁾ Az Európai Unió 27 tagállama a következő: Belgium, Bulgária, Cseh Köztársaság, Dánia, Németország, Észtország, Írország, Görögország, Spanyolország, Franciaország, Olaszország, Ciprus, Lettország, Litvánia, Luxemburg, Magyarország, Málta, Hollandia, Ausztria, Lengyelország, Portugália, Románia, Szlovénia, Szlovákia, Finnország, Svédország és az Egyesült Királyság.

3. AZ ÖN ÁLTAL KÉPVISELT VÁLLALAT ÉS AZ AZZAL KAPCSOLATBAN ÁLLÓ VÁLLALATOK TEVÉKENYSÉGEI ⁽¹⁾

Kérjük, adja meg a vállalat, valamint a vizsgált termék előállításában és/vagy (exportra történő és/vagy belföldi) értékesítésében érintett, a vállalattal kapcsolatban álló valamennyi vállalat tevékenységének pontos leírását (kérjük, sorolja fel őket, és adja meg, hogy milyen viszonyban állnak a vállalatokkal). Ilyen tevékenység lehet többek között a vizsgált termék beszerzése vagy alvállalkozás keretében történő gyártása, illetve a vizsgált termék feldolgozása vagy az azzal való kereskedés.

A vállalat neve és székhelye	Tevékenységek	Kapcsolat jellege

4. EGYÉB INFORMÁCIÓK

Kérjük, adjon meg minden olyan egyéb információt, amely vállalata szerint segítheti a Bizottságot a minta kiválasztásában.

5. NYILATKOZAT

A fenti információk megadásával a vállalat hozzájárul a mintába történő esetleges felvételéhez. A mintába való felvétel esetén a vállalatnak kérdőívet kell kitöltenie, és hozzá kell járulnia ahhoz, hogy válaszában hitelességét a vállalat telephelyein tett látogatás keretében ellenőrizték. Ha a vállalat úgy nyilatkozik, hogy nem járul hozzá a mintába való esetleges felvételéhez, akkor a vizsgálat során együtt nem működő vállalatnak kell tekinteni. Az együtt nem működő importőrök esetében a Bizottság megállapításai a rendelkezésre álló tényeken alapulnak, így az eredmény kedvezőtlenebb lehet e vállalat számára, mint ha együttműködött volna.

A meghatalmazott tisztviselő aláírása:

A meghatalmazott tisztviselő neve és beosztása:

Dátum:

⁽¹⁾ A Közösségi Vámkódex végrehajtásáról szóló 2454/93/EGK bizottsági rendelet 143. cikke értelmében személyek kizárólag abban az esetben tekinthetők egymással kapcsolatban állónak, ha: a) egymás üzleti vállalkozásainak tisztségviselői vagy igazgatói; b) jogilag elismert üzlettársak; c) alkalmazotti viszonyban állnak egymással; d) bármely személy közvetlenül vagy közvetve tulajdonában tartja, ellenőrzi vagy birtokolja mindkettőjük kibocsátott, szavazati jogot biztosító részvényeinek vagy egyéb részesedéseinek legalább 5 %-át; e) egyikük közvetlenül vagy közvetve ellenőrzi a másikat; f) harmadik személy közvetlenül vagy közvetve mindkettőjüket ellenőrzi; g) közvetve vagy közvetlenül együtt ellenőrzik egy harmadik személyt; vagy h) ugyanannak a családnak a tagjai. A személyek kizárólag akkor minősülnek ugyanazon család tagjainak, ha az alábbi rokoni kapcsolatok valamelyikében állnak egymással: i. férj és feleség, ii. szülő és gyermek, iii. fivér és lánytestvér (akár vér szerinti, akár féltestvér), iv. nagyszülő és unoka, v. nagybácsi vagy nagynéni és unokaöcs vagy unokahúg, vi. após vagy anyós és vő vagy meny, vii. sógor és sógornő. (HL L 253., 1993.10.11., 1. o.). Ebben az összefüggésben a „személy” természetes vagy jogi személyt jelent.

A VERSENYPOLITIKA VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

EURÓPAI BIZOTTSÁG

ÁLLAMI TÁMOGATÁS – SZLOVÁKIA

SA.34369 (13/C) (ex 12/N) számú állami támogatás – Állami tulajdonban lévő intermodális szállítási terminálok építése és üzemeltetése

Felhívás észrevételek benyújtására az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (2) bekezdése értelmében

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2013/C 45/04)

2013. január 23-án kelt levelével, amelynek hiteles nyelvi változata megtalálható ezen összefoglaló végén, a Bizottság értesítette Szlovákiát arról, hogy a fent említett intézkedéssel kapcsolatosan az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott.

Az érdekeltek az észrevételeiket az alábbi összefoglaló és az annak végén található levél közzétételét követően három héten belül tehetik meg az alábbi címen:

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

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

Az észrevételeket a Bizottság továbbítja Szlovákiának. Az észrevételek benyújtói kérésüket megindokolva, írásban kérhetik adataik bizalmas kezelését.

ELJÁRÁSOK

2011. április 6-án elektronikus levélben panasz érkezett a Bizottsághoz a METRANS/Danubia/, a.s. (a továbbiakban: Metrans) vállalkozástól az állami tulajdonban lévő intermodális szállítási terminálok építéséhez nyújtott állítólagos állami támogatásról (a továbbiakban: a panasz). A szlovák hatóságokkal folytatott konzultációt követően úgy tűnik, hogy az állítólagos állami támogatás nyújtására ez idáig nem került sor. A Bizottság következőképpen lezárta a panasszal kapcsolatos ügyet és arról értesítette a Metrans vállalkozást. 2012. július 12-én a Metrans elektronikus levélben megküldte a Bizottságnak a Green Integrated Logistics (Slovakia) s.r.o. támogató levelét.

2012. július 17-én Szlovákia az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése értelmében elektronikus úton bejelentette az intézkedést. A bejelentés tartalmazta a DHL Express (Slovakia), s.r.o., a GEFCO SLOVAKIA, s.r.o., a Bohemiakombi, s.r.o. és a Kombiverkehr támogató levelét.

A BIZOTTSÁG ÁLTAL INDÍTOTT ELJÁRÁS TÁRGYÁT KÉPEZŐ INTÉZKEDÉS ISMERTETÉSE

Szlovákia a fontos kombinált nemzetközi szállítási vonalakról és ezek létesítményeiről szóló európai megállapodásnak megfelelően négy szállítósemleges, állami tulajdonban lévő intermodális szállítási terminált tervez építeni. A megépíteni tervezett terminálok a következők: Pozsony–Pálenisko trimodális terminál, Leopoldov–Hlohovec, Zsolna–Teplička és Kassa–Bočiar.

Az intézkedés a szlovákiai kombinált szárazföldi szállítás fejlesztésére, valamint arra irányul, hogy a teherszállítás a közútról mindinkább a vasútra terelődhessen. Ennek eredményeképpen a közúti közlekedésben 1,79 milliárd EUR értékben takaríthatók meg külső költségek az utak túlterheltségének, a balesetek, a kibocsátás, az éghajlati és zajterhelés csökkentése révén.

A beruházás 135,51 millió EUR összegű eredeti költségeit 85 %-ban a Kohéziós Alapból, 15 %-ban pedig állami saját forrásokból finanszírozzák. A terminálok üzemeltetőjét ugyanakkor 15 évig – összességében a beruházási költségek legalább 15 %-ának megfelelő – koncessziós díj fizetésére kötelezik.

AZ INTÉZKEDÉS ÉRTÉKELÉSE

[...] (*) nem zárható ki, hogy a későbbi kiválasztási eljárásban való részvétel nagyon korlátozott lesz, illetve hogy a kiválasztási eljárás nem teljesíti majd a versenytárgyalás feltételeit. Ennél fogva, továbbá tekintettel a verseny tenderejérsébeli elégtelen szintjére nem zárható ki, hogy az üzemeltető ily módon gazdasági előnyhöz jut. Az intézkedést szelektív jellegűnek kell tekinteni, mivel az kizárólag a terminálok üzemeltetőjének előnyét szolgálja. Az intézkedés erősíteni fogja az új szállítási terminálok versenyhelyzetét a már meglévő szlovákiai és külföldi terminálokkal szemben, ezért potenciálisan torzító hatásokat gyakorol az Unión belüli versenyre és kereskedelemre. Ennek következtében a Bizottság előzetesen arra az álláspontra helyezkedik, hogy az intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatás.

Az összeegyeztethetőséget az EUMSZ 93. cikke alapján kell értékelni, mivel az intézkedés célja a közlekedés összehangolása és a kedvezményezett nem fuvarozási vállalkozás.

A Bizottság szerint az összes felhasználó számára egyenlő hozzáférést biztosító intermodális terminálok építése irányulhat közös érdekű célkitűzés megvalósítására, mivel a multimodális szállítás fokozása és a közútról a vasútra és a belvízi hajózásra történő modális átcsoportosítás ösztönzése révén csökkenti a közúti szállításból fakadó túlterheltséget, baleseteket, kibocsátást, valamint éghajlati és zajterhelést.

A költség-haszon elemzés rávilágított arra, hogy a terminálok belső megtérülési rátája csak a beruházási költségek teljes egészében állami forrásokból történő finanszírozása mellett éri el a szlovákiai hosszú lejáratú államadósság kamatát. A finanszírozás ennél fogva ösztönző hatást gyakorolhat az állami tulajdonban lévő intermodális szállítási terminálok építésére és üzemeltetésére, és adott esetben szükséges ahhoz.

Mivel azonban a Metrans érvei szerint a terminálok építése önmagában nem generál keresletet és egyben szállítási volumen, valamint az intézkedés hiányában a magánbefektetők az egyre növekvő keresletet az intézkedésnél megfelelőbben kielégítő új kapacitásokat létesítenének, a Bizottságnak ebben a szakaszban kétségei vannak azzal kapcsolatban, hogy az állami tulajdonban lévő intermodális terminálok építése szükséges-e a szlovákiai multimodális szállítás fejlesztéséhez.

A külső költségek megtakarításától várt előnyök jóval magasabbak az intézkedés állami finanszírozásánál, a támogatás kedvezményezettjét közbeszerzési pályázati eljárás útján

választják ki, továbbá az állami terminálok kezelési díját oly módon állapítják majd meg, hogy a közúti fuvarozói ágazattal szemben fenntartsák a vasúti fuvarozás versenyképességét. A fentieket figyelembe véve a Bizottság úgy véli, hogy amennyiben az intézkedés szükségessége megerősíthető, úgy a szlovák hatóságok alátámasztották, hogy a támogatás arányos az általa elérni kívánt céllal.

A terminálokhoz való megkülönböztetésmentes hozzáférés biztosítása, valamint a kiválasztott terminálüzemeltető és a fuvarozási vállalkozások közötti összeférhetlenség elkerülése érdekében a terminálok üzemeltetője nem lehet fuvarozási vállalkozás, így az nem áll majd versenyben a terminálokat használó fuvarozási, illetve intermodális szállítással foglalkozó vállalkozásokkal. A Bizottság ennél fogva arra a következtetésre jutott, hogy a szóban forgó infrastruktúrához való hozzáférés megkülönböztetéstől mentes módon minden felhasználó számára fennáll.

A szlovák hatóságok szerint a meglévő terminálok csaknem kizárólag tengeri kikötőkből érkező és oda irányuló tengeri konténereket kezelnek. E terminálok nincsenek felszerelve a szárazföldi kombinált szállítás szempontjából nélkülözhetetlen intermodális egységek kezelésére. Ezen túlmenően az intermodális terminálok jelenlegi üzemeltetői egyidejűleg intermodális szállítással foglalkozó vállalkozások, és némelyikük – például a Metrans vállalkozás mint panaszos – egyben fuvarozási vállalkozás is. Intermodális szállítással foglalkozó független vállalkozások nem használják a jelenlegi terminálokat (a Sládkovičovo terminál kivételével). A szlovák hatóságok ily módon azzal érvelnek, hogy az intézkedés főként a meglévő termináloktól eltérő piaci szegmensre és a gyorsan növekvő keresletre irányul.

A Metrans másrészt azzal érvel, hogy a szlovák hatóságok növekedési várakozásai nem számolnak a jelenlegi válsággal és azzal, hogy az ipari termelés nem produkál olyan új jelentős növekedést, amely szükségessé tenné a teherszállítás növelését. Ezen túlmenően a Metrans úgy véli, hogy az intézkedés nem hoz létre új keresletet és újabb teheráru sem csoportosít át a közútról a vasútra, hanem a támogatott infrastruktúrának köszönhetően agresszív árpolitika révén főként a meglévő terminálokról vonzza majd el az intermodális teheráru. A Metrans szerint az intézkedés ily módon azzal jár majd, hogy néhány meglévő magánüzemeltető kiszorul a piacról, a potenciális magánbefektetőket pedig elrettenti attól, hogy növeljék kapacitásukat.

A Bizottságnak következőképpen kétségei vannak azzal kapcsolatosan, hogy a verseny intézkedésből adódó torzulása megfelelő-e a közös érdeknek.

A Bizottság felkéri a harmadik feleket, hogy az alábbi levél teljes szövegének végén felvetett kérdésekkel kapcsolatosan nyújtsák be információikat.

(*) Bizalmas információ.

A LEVEL SZÖVEGE

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

1. POSTUP

- (1) Elektronickou poštou zo 6. apríla 2011 dostala Komisia sťažnosť od spoločnosti METRANS /Danubia/, a.s. (ďalej len „Metrans“) v súvislosti s údajnou štátnou pomocou poskytnutou na výstavbu verejných terminálov intermodálnej dopravy (ďalej len „sťažnosť“). Elektronickou poštou z 9. júna 2011 dostala Komisia od spoločnosti Metrans ďalšie informácie. Táto sťažnosť bola zaregistrovaná ako vec SA.32828.
- (2) Listom zo 6. októbra 2011 Komisia predložila túto sťažnosť Slovensku spolu so žiadosťou o informácie, na ktorú Slovensko odpovedalo listom zo 6. decembra 2011, v ktorom sa píše, že predmetné opatrenie sa stále nachádza v prípravnej fáze a zatiaľ neboli poskytnuté žiadne finančné prostriedky. Komisia o tejto odpovedi informovala spoločnosť Metrans listom z 12. decembra 2011, v ktorom uviedla svoje predbežné zistenie, že opatrenie nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“) a následne vec SA.32828 uzatvorila.
- (3) Dňa 16. februára 2012 Slovensko elektronicky predbežne oznámilo opatrenie predpokladajúce výstavbu a prevádzku verejných terminálov intermodálnej dopravy. Elektronickou poštou z 5. júna, 12. júna, 12. júla a 16. júla 2012 Slovensko poskytlo ďalšie informácie týkajúce sa tohto opatrenia vrátane podporných listov od podnikov pôsobiacich v oblasti dopravy a logistiky DHL a GEFCO.
- (4) Elektronickou poštou z 12. júla 2012 predložila spoločnosť Metrans Komisii podporný list od spoločnosti Green Integrated Logistics (Slovakia), s.r.o. (ďalej len „GIL“), ktorá prevádzkuje dopravný terminál v Sládkovičove. Komisia predložila tento list Slovensku listom z 18. júla 2012 a následne dostala odpoveď elektronickou poštou zo 14. augusta 2012, v ktorej sa opäť uvádzalo, že na tento projekt zatiaľ neboli poskytnuté žiadne finančné prostriedky.
- (5) Dňa 17. júla 2012 Slovensko elektronicky oznámilo toto opatrenie v súlade s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ. Súčasťou uvedeného oznámenia boli podporné listy od spoločností DHL Express (Slovakia), s.r.o., GEFCO SLOVAKIA, s.r.o., Bohemiakombi, s.r.o. a Kombiverkehr. Elektronickou poštou z 3. septembra, 18., 22., 24., 26. a 29. októbra, 6., 9., 13. a 14. novembra 2012 a 6. decembra 2012 Slovensko predložilo ďalšie informácie.

2. OPIS OPATRENIA

2.1. Terminály intermodálnej dopravy

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

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

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

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

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

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

2.2. Právny základ opatrenia

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

2.3. Rozpočet

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

2.4. Príjemca opatrenia

- (15) Príjemcom tohto opatrenia je prevádzkovateľ terminálov, keďže bude využívať infraštruktúru, za ktorú bude platiť koncesionárske poplatky, ktoré pokryjú len malú časť celkových nákladov na vybudovanie terminálov.
- (16) ŽSR sa nepovažuje za príjemcu opatrenia, keďže bude len uplatňovať vlastnícke práva v mene štátu. O koncesionárske poplatky, ktoré bude ŽSR vyberať v mene štátu, sa potom znížia dotácie, ktoré ŽSR dostáva od štátu za vykonávanie verejnej úlohy správcu vnútroštátnej železničnej infraštruktúry.

2.5. Kumulácia a povinnosť pozastaviť prevádzku

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

2.6. Sťažnosť

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

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

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

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

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

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

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

2.7. Stanovisko slovenských orgánov

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

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

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

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

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

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

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

(¹) Predtým: LORINCZ s.r.o.

(*) Dôverné informácie.

Súhrn z oznámenia slovenských orgánov.

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

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

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

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

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

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

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

1. DHL Express (Slovakia), s.r.o., ktorej oddelenie DHL Freight poskytuje na Slovensku služby medzinárodnej cestnej a železničnej dopravy. Spoločnosť DHL Express tvrdí, že existujúce intermodálne terminály na Slovensku nie sú vhodné na rozvoj kombinovanej dopravy. Podporuje oznámené opatrenie, pretože zaručí neutrálny a nediskriminačný prístup k terminálom intermodálnej dopravy.
2. GEFCO SLOVAKIA, s.r.o., logistická dcérska spoločnosť spoločnosti PSA Peugeot/Citroen, ktorá podporuje opatrenie, pretože by malo zlepšiť kvalitu, efektívnosť a rozvoj kombinovanej dopravy na Slovensku. Jej klienti na Slovensku majú záujem o alternatívnu dopravu, podľa spoločnosti GEFCO je však vďaka obmedzenému počtu intermodálnych terminálov na Slovensku jej poskytovanie ťažšie.
3. Bohemiakombi, s.r.o., prevádzkovateľ kontinentálnej kombinovanej dopravy medzi Talianskom, Nemeckom a Českou republikou. Spoločnosť Bohemiakombi tvrdí, že na Slovensku chýbajú terminály, ktoré prevádzkovateľom kombinovanej železničnej dopravy a ich zákazníkom, cestným dopravcom, zaručujú dlhodobý nediskriminačný prístup. Dopravní prevádzkovatelia okrem toho nie sú ochotní využívať terminály patriace ich konkurentom pre riziko zmeny podmienok prístupu. Keďže organizácia vlakov kontinentálnej kombinovanej dopravy je spojená s rizikom výrazných počiatočných strát, prevádzkovatelia intermodálnej dopravy nemôžu využívať terminály, pokiaľ súkromný prevádzkovateľ nezaručí dlhodobé konštantné podmienky prístupu, ale namiesto toho ponúka voľnú kapacitu, ktorú sám bezprostredne nevyužíva pre vlastné vlaky.
4. Kombiverkehr, najväčší európsky prevádzkovateľ kontinentálnej kombinovanej dopravy a predseda UIRR (Medzinárodná únia spoločností kombinovanej železničnej a cestnej dopravy) uvádza, že dopyt po kombinovanej doprave vo východnej a juhovýchodnej Európe rastie rýchlejšie ako priemer. Rast možno dosiahnuť iba ak existuje dostatočná kapacita terminálov. Pre spoločnosť Kombiverkehr a jej klientov je teda dôležité, aby boli terminály pri poskytovaní svojich služieb neutrálne.

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

3. POSÚDENIE OPATRENIA

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

- (31) V článku 107 ods. 1 ZFEÚ sa stanovuje: „Ak nie je zmluvami ustanovené inak, pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narušia hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.“
- (32) Kvalifikácia opatrenia ako štátnej pomoci v zmysle tohto ustanovenia si teda vyžaduje splnenie týchto kumulatívnych podmienok: i) opatrenie musí byť financované zo štátnych prostriedkov, ii) opatrenie musí pre príjemcu predstavovať výhodu, iii) táto výhoda musí byť selektívna a iv) opatrenie musí narušovať alebo predstavovať hrozbu narušenia hospodárskej súťaže a mať potenciál ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.
- (33) Podľa judikatúry Súdneho dvora Európskej únie (ďalej len „SDEÚ“) môže výstavba a prevádzka infraštruktúry predstavovať hospodársku činnosť⁽¹⁾. Keďže oznámené opatrenie sa týka investičnej podpory na infraštruktúru, ktorá sa komerčne využíva, výstavba a prevádzka takejto infraštruktúry sa musí považovať za hospodársku činnosť, a opatrenie teda patrí do rozsahu pôsobnosti článku 107 ods. 1 ZFEÚ
- (34) Štát bude realizovať výstavbu terminálov a vyberať koncesionára na jeho prevádzku. Tieto počiatočné investičné náklady budú financované z Kohézneho fondu (85 %) a vlastných zdrojov štátu (15 %). Vzhľadom na to, že zdroje z Kohézneho fondu sa prevádzajú na príslušný národný orgán, považujú sa za zdroje, ktoré sú k dispozícii slovenským orgánom a predstavujú štátne zdroje.
- (35) Výhoda: [...] (*) nemožno vylúčiť, že účasť na budúcom výberovom procese bude veľmi obmedzená a že výberový proces nebude spĺňať kritériá verejnej súťaže. Na základe toho a vzhľadom na vysokú pravdepodobnosť nedostatočnej miery konkurencie v súťaži nemožno vylúčiť poskytnutie hospodárskej výhody prevádzkovateľovi.
- (36) Selektivita: keďže opatrenie zvýhodňuje výlučne vybraného prevádzkovateľa terminálov, malo by sa považovať za opatrenie selektívneho charakteru.
- (37) Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod v rámci EÚ: ak pomoc poskytnutá členskými štátmi posilňuje postavenie určitého podniku vo vzťahu k inému podniku konkurujúcemu v rámci obchodu v Únii, tento obchod sa musí považovať za obchod, ktorý je touto pomocou ovplyvnený⁽²⁾. Stačí, aby príjemca pomoci konkuroval

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

(*) Dôverné informácie.

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

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

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

3.2. Zákonnosť opatrenia

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

3.3. Posúdenie zlučiteľnosti

- (40) Komisia predtým posudzovala pomoc na infraštruktúrne projekty priamo na základe článku 93 ZFEÚ⁽²⁾ a po rozhodnutí SDEÚ vo veci Altmark⁽³⁾, na základe ktorého sa vylúčilo priame uplatňovanie článku 93 ZFEÚ, na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ v prípade intermodálnych terminálov⁽⁴⁾. Po nadobudnutí účinnosti nariadenia (ES) č. 1370/2007⁽⁵⁾ sa článok 93 ZFEÚ stal priamo uplatniteľný ako právny základ na stanovenie zlučiteľnosti pomoci v prípade vnútrozemskej dopravy, na ktorú sa toto nariadenie nevzťahuje, a najmä v prípade pomoci na koordináciu dopravy.
- (41) V článku 93 ZFEÚ sa stanovuje, že pomoc, ktorá spĺňa potreby koordinácie dopravy, je zlučiteľná so zmluvami. Pojem „koordinácia dopravy“ použitý v uvedenom ustanovení má význam, ktorý presahuje jednoduchú skutočnosť uľahčiť rozvoj ekonomickej činnosti. Zahŕňa zásah verejných orgánov, ktorého cieľom je usmerniť rozvoj odvetvia dopravy v spoločnom záujme. SDEÚ rozhodol, že v tomto článku sa „uznáva, že pomoc na dopravu je zlučiteľná so Zmluvou len v presne vymedzených prípadoch, ktoré neohrozujú všeobecné záujmy Spoločenstva“⁽⁶⁾.
- (42) Pokrok, ktorý sa dosiahol liberalizáciou odvetvia pozemnej dopravy, v niektorých ohľadoch značne znížil potrebu koordinácie. V účinne liberalizovanom odvetví môže koordinácia v zásade vyplývať z pôsobenia trhových síl. Dokonca aj po liberalizácii odvetvia však môže dochádzať

k rozličným zlyháním trhu. Tieto zlyhania opodstatňujú zásah verejných orgánov v tejto oblasti.

- (43) Odvetvie dopravy sa môže stretnúť s ťažkosťami pri „koordinácii“ v ekonomickom zmysle, napríklad pri prepojeniach medzi jednotlivými dopravnými sieťami. Komisia už z týchto dôvodov povolila štátnu pomoc na základe článku 93 ZFEÚ⁽⁷⁾.
- (44) Na to, aby sa určité opatrenie pomoci považovalo za pomoc „splňajúcu potreby“ koordinácie dopravy, musí byť nevyhnutné a primerané sledovanému cieľu. Okrem toho, narušenie hospodárskej súťaže, ktoré je spojené s poskytnutím pomoci, nesmie ohroziť všeobecné záujmy Spoločenstva.
- (45) Komisia preto v súlade s bežnou praxou rozhodovania považuje pomoc za zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe článku 93 ZFEÚ, ak sú splnené nasledujúce podmienky:

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

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

3.3.1. Cieľ spoločného záujmu

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

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

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

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

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

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

⁽⁵⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70, Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1.

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

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

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

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

(49) Multimodálna politika je navyše v súlade so závermi zasadnutia Európskej rady v Göteborgu v júni 2001, na ktorom sa deklarovalo, že opatrenia pomáhajúce prechodu od cestnej dopravy k spôsobom dopravy šetrnejším k životnému prostrediu sú stredobodom politiky udržateľnej dopravy.

(50) Komisia si uvedomuje, že zlepšovanie multimodálnej dopravy na trhoch s voľným prístupom, na ktorých sa dodržiavajú pravidlá voľnej hospodárskej súťaže a ponuky a dopytu, je v prvom rade úlohou prevádzkovateľov na trhu. Na plné rozvinutie potenciálu multimodálnej dopravy však môže byť potrebné stimulovať ochotu prijať riziká súvisiace s prechodom od cestnej dopravy na iné spôsoby dopravy.

(51) Dôraz na multimodálne možnosti navyše čoraz viac odôvodňuje aj to, že priemysel Európy zachováva alebo zvyšuje konkurencieschopnosť svojej európskej výroby do veľkej miery prostredníctvom pokročilej logistiky, optimalizácie výroby a distribúcie a vytváraním hodnoty v rámci procesu. Tieto sofistikované dodávateľské reťazce sú čoraz viac ohrozené klesajúcou spoľahlivosťou a rastúcimi nákladmi cestnej nákladnej dopravy. Multimodálna logistika sa preto bude musieť stať prvoradým cieľom európskeho výrobného priemyslu.

(52) Komisia na záver pripomína potrebu urýchliť investície do infraštruktúry, najmä do spôsobov dopravy šetrných k životnému prostrediu, ktoré sú súčasťou transeurópskych dopravných sietí (TEN) a vysokorýchlostných sietí informačných a komunikačných technológií⁽¹⁾.

(53) Výstavba intermodálnych terminálov, ktoré zabezpečujú rovnaký prístup všetkým používateľom sa podporuje niekoľkými nástrojmi EÚ. Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EÚ⁽²⁾ vyžaduje vytvorenie transeurópskej dopravnej siete, ktorá musí byť pokiaľ možno interoperabilná v rámci rôznych spôsobov dopravy a musí podporovať intermodalitu medzi rôznymi spôsobmi dopravy. Projekt spoločného záujmu má podľa tohto rozhodnutia prispievať k udržateľnému rozvoju dopravy zvyšovaním bezpečnosti a znižovaním poškodenia životného prostredia spôsobeného dopravou, a to najmä podporou prechodu na železničnú dopravu, intermodálnu dopravu, vnútrozemské vodné cesty a námornú dopravu. Článok 10 smernice Rady 91/440 z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva⁽³⁾ vyžaduje, aby členské štáty zaistili prístup železničných podnikov z iných členských štátov k infraštruktúre za rovnakých podmienok na účely prevádzkovania služieb medzinárodnej kombinovanej nákladnej dopravy. Komisia navyše vo svojom návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete⁽⁴⁾ navrhla, aby prevádzkovatelia termi-

nálov nákladnej dopravy zabezpečili, aby každý terminál nákladnej dopravy bol otvorený pre všetkých prevádzkovateľov a aby sa tento prístup poskytoval nediskriminačným spôsobom a uplatňovali sa transparentné poplatky.

(54) Komisia sa teda domnieva, že výstavba intermodálnych terminálov, ktoré zabezpečujú rovnaký prístup všetkým používateľom, môže smerovať k dosiahnutiu cieľa spoločného záujmu, pretože prispieva k zlepšeniu multimodálnej dopravy, k podpore prechodu z cestnej dopravy na železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu, a tým k zníženiu dopravného preťaženia, nehodovosti, emisií, hluku a negatívneho vplyvu cestnej dopravy na klímu.

3.3.2. Nevyhnutnosť a stimulačný účinok pomoci

(55) V minulosti⁽⁵⁾ Komisia schválila investičnú pomoc na intermodálne terminály v intenzite pomoci až 50 %. Nedávno, keď členské štáty preukázali hospodársku potrebu vyššej intenzity pomoci, Komisia bola ochotná tieto vyššie intenzity pomoci v riadne odôvodnených prípadoch schváliť⁽⁶⁾. V tomto prípade slovenské orgány oznámili opatrenie, v ktorom sa predpokladá výrazne vyššia intenzita pomoci. Komisia preto bude musieť zvážiť, či túto vyššiu intenzitu pomoci možno výnimočne považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom.

(56) Pokiaľ ide o nevyhnutnosť pomoci, v analýze nákladov a výnosov, ktorú predložili slovenské orgány, sa v prípade plánovaných dopravných terminálov bez verejnej podpory predpokladá negatívna miera vnútornej návratnosti. Naopak, keď sa zoberie do úvahy počiatočný investičný grant vo výške 135,51 milióna EUR, miera vnútornej návratnosti je mierne nižšia ako 5 %, čo je porovnateľné s návratnosťou dlhodobého verejného dlhu na Slovensku⁽⁷⁾ a čistá aktuálna hodnota projektu (pri diskontnej sadzbe 5 %) je mierne negatívna na úrovni – 0,45 milióna EUR. V nasledujúcej tabuľke sú zhrnuté investičné náklady, prevádzkové náklady, očakávaná návratnosť investície a výška pomoci podľa terminálov, ktorých výstavba sa v rámci opatrenia plánuje, ako aj pre všetky štyri terminály spolu, uvedené v analýze nákladov a výnosov predloženej slovenskými orgánmi.

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

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 204, 5.8.2010, s. 1.

⁽³⁾ Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25.

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

⁽⁵⁾ Pozri rozhodnutie Komisie z 31.1.2001 vo veci N 597/2000, Holandsko – *Subsidieregeling voor bijzondere bedrijfsaansluitingen op vaarwegen*, rozhodnutie Komisie zo 14.9.2001 vo veci N 208/2000, Holandsko – *SOIT*, rozhodnutie Komisie z 15.11.2000 vo veci N 755/1999, Taliansko – *Bolzano* a rozhodnutie Komisie z 20.12.2010 vo veci N 490/2010, Belgicko – *Verlenging van steunregeling N 550/2001 inzake publiek-private samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties langs de waterwegen in het Vlaams Gewest*.

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

⁽⁷⁾ V septembri 2012 bol úrok z dlhodobého verejného dlhu na Slovensku 4,2 %, pozri údaje ECB, <http://www.ecb.int/stats/money/long/html/index.en.html>.

v miliónoch EUR

Terminál	Investičné náklady	Prevádzkové náklady	Celkové náklady	Príjmy	Štátna pomoc	Očakávaný zisk	NPV po štátnej pomoci (5 %)
Košice	27.51	26.41	53.92	30.31	27.51	3.89	- 0.18
Bratislava	41.66	27.78	69.45	29.94	41.66	2.15	- 0.31
Leopoldov	41.3	27.78	69.08	29.94	41.3	2.16	- 0.25
Žilina	25.04	24.81	49.85	28.79	25.04	3.98	0.29
Spolu	135.51	106.78	242.3	118.98	135.51	12.18	- 0.45

Zdroj: slovenské orgány, analýza nákladov a výnosov.

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

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

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

3.3.3. Primeranosť pomoci

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

zaorúhlené

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

Zdroj: oznámenie.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

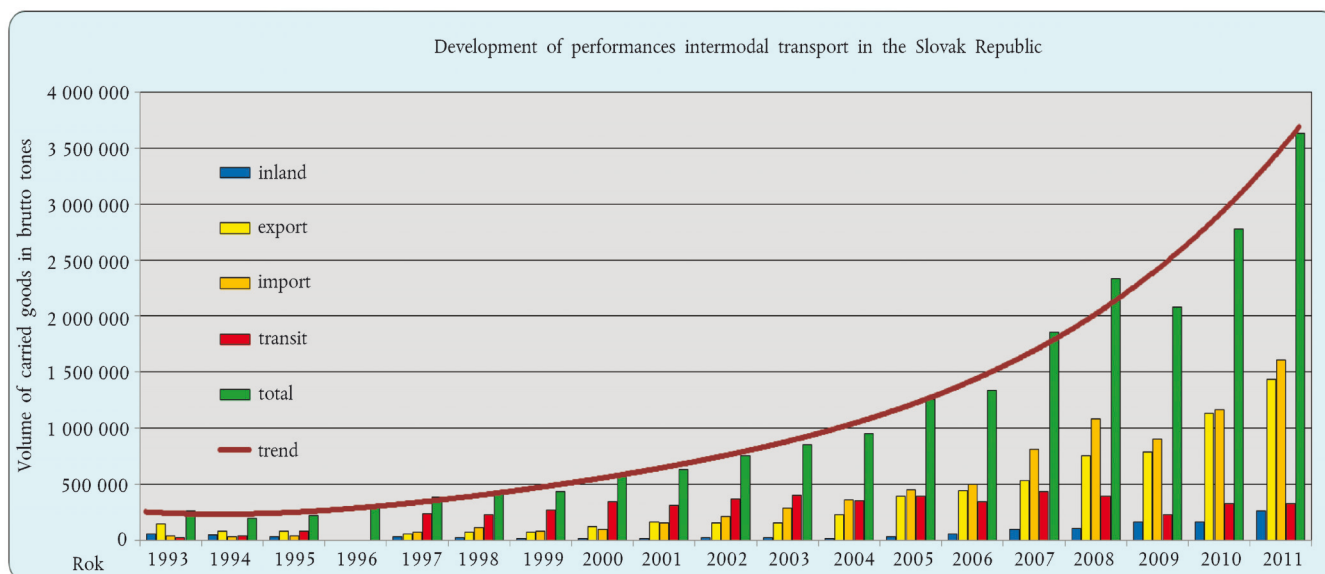
Zdroj: Štatistický úrad Slovenskej republiky, Ministerstvo financií, Európska Komisia, Národná banka Slovenska.

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

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

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

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



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

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

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

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

3.4. Vyjadrenie pochybností Komisie

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

4. ROZHODNUTIE

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

(*) Dôverné informácie.

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

(2) Uverejní sa v Úradnom vestníku EÚ.

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

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

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

Komisia vyzýva najmä Slovensko, aby poskytlo tieto informácie:

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

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

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

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

2013-as előfizetési díjak (áfa nélkül, rendes szállítási költségeket beleértve)

Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	Az EU 22 hivatalos nyelvén	1 300 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, nyomtatott kiadvány + éves DVD	Az EU 22 hivatalos nyelvén	1 420 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	Az EU 22 hivatalos nyelvén	910 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, havi DVD (összevont)	Az EU 22 hivatalos nyelvén	100 EUR/év
A Hivatalos Lap Kiegészítő Kiadványa (S sorozat), közbeszerzés és ajánlati felhívások, DVD, heti egy kiadvány	Többnyelvű: az EU 23 hivatalos nyelvén	200 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, C sorozat – versenyvizsga-kiírások	A vizsgakiírás szerinti nyelv(ek)en	50 EUR/év

Az *Európai Unió Hivatalos Lapjának*, amely az Európai Unió hivatalos nyelvein jelenik meg, 22 nyelvi változatára lehet előfizetni. Az L (jogsabályok) és a C (tájékoztatások és közlemények) sorozatot foglalja magában.

Valamennyi nyelvi változatra külön kell előfizetni.

A 920/2005/EK tanácsi rendelet értelmében, amelyet a Hivatalos Lap 2005. június 18-i L 156. száma tett közzé, és amely előírja, hogy az Európai Unió intézményei nem kötelesek minden jogi aktust ír nyelven is megszövegezni, illetve ezen a nyelven kihirdetni, az ír nyelven kiadott Hivatalos Lapok értékesítése külön történik.

A Hivatalos Lap Kiegészítő Kiadványára (S sorozat – közbeszerzés és ajánlati felhívások) történő előfizetés mind a 23 hivatalos nyelvi változatot magában foglalja egyetlen többnyelvű DVD-n.

Kérésére az *Európai Unió Hivatalos Lapjára* történő előfizetéssel a Hivatalos Lap különféle mellékleteit is megkaphatja. Az előfizetők a mellékletek megjelenéséről az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közölt „Az olvasóhoz” című közleménynek köszönhetően értesülnek.

Értékesítés és előfizetés

A különböző, térítés ellenében kapható kiadványokra – például az *Európai Unió Hivatalos Lapjára* – való előfizetés a Kiadóhivatal forgalmazó partnereitől szerezhető be. A forgalmazó partnerek listája a következő címen található:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_hu.htm

Az EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) közvetlen és ingyenes hozzáférést biztosít az Európai Unió jogához. Erről a honlapról elérhető az *Európai Unió Hivatalos Lapja*, valamint tartalmazza a szerződéseket, a jogszabályokat, a jogeseteket és az előkészítő dokumentumokat is.

További információt az Európai Unióról a <http://europa.eu> internetcímen találhat.

