

Europeiska unionens officiella tidning

L 238



Svensk utgåva

Lagstiftning

femtiosjunde årgången

9 augusti 2014

Innehållsförteckning

II Icke-lagstiftningsakter

FÖRORDNINGAR

- ★ **Kommissionens förordning (EU) nr 865/2014 av den 8 augusti 2014 om rättelse av den spanska versionen av förordning (EU) nr 10/2011 om material och produkter av plast som är avsedda att komma i kontakt med livsmedel⁽¹⁾** 1
- ★ **Kommissionens förordning (EU) nr 866/2014 av den 8 augusti 2014 om ändring av bilagorna III, V och VI till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1223/2009 om kosmetiska produkter⁽¹⁾** 3
- Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 867/2014 av den 8 augusti 2014 om fastställande av schablonimportvärden för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker 8

BESLUT

2014/524/EU:

- ★ **Kommissionens Beslut av den 17 juli 2013 om den åtgärd/den stödordning/det statliga stöd SA.34369 (2013/C) (ex 2012/N) – Uppförande och drift av offentliga intermodala transportterminaler, som Slovakien planerar att genomföra (delgivet med C(2013)4423)⁽¹⁾** 11

Rättelser

- ★ **Rättelse till Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/62/ES av den 8 juni 2011 om ändring av direktiv 2001/83/EG om upprättande av gemenskapsregler för humanläkemedel vad gäller att förhindra att förfälskade läkemedel kommer in i den lagliga försörjningskedjan (EUT L 174, 1.7.2011)** 31

⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

SV

De rättsakter vilkas titlar är tryckta med fin stil är sådana rättsakter som har avseende på den löpande handläggningen av jordbrukspolitiska frågor. De har normalt begränsad giltighetstid.

Beträffande alla övriga rättsakter gäller att titlarna är tryckta med fet stil och föregås av en asterisk.

II

(Icke-lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 865/2014**av den 8 augusti 2014****om rättelse av den spanska versionen av förordning (EU) nr 10/2011 om material och produkter av plast som är avsedda att komma i kontakt med livsmedel****(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1935/2004 av den 27 oktober 2004 om material och produkter avsedda att komma i kontakt med livsmedel och om upphävande av direktiven 80/590/EEG och 89/109/EEG ⁽¹⁾, särskilt artikel 5.1 a, c, d, e, f, h, i och j, och

av följande skäl:

- (1) Det finns ett fel i den spanska versionen av kommissionens förordning (EU) nr 10/2011 av den 14 januari 2011 om material och produkter av plast som är avsedda att komma i kontakt med livsmedel ⁽²⁾. Därför måste den spanska versionen rättas. De övriga språkversionerna påverkas inte.
- (2) Förordning (EU) nr 10/2011 bör därför rättas i enlighet med detta.
- (3) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från ständiga kommittén för livsmedelskedjan och djurhälsa, och varken Europaparlamentet eller rådet har motsatt sig dem.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1**Avser endast den spanska versionen.*⁽¹⁾ EUT L 338, 13.11.2004, s. 4.⁽²⁾ EUT L 12, 15.1.2011, s. 1.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 1 maj 2011.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i medlemsstaterna i enlighet med fördragen.

Utfärdad i Bryssel den 8 augusti 2014.

På kommissionens vägnar
José Manuel BARROSO
Ordförande

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 866/2014**av den 8 augusti 2014****om ändring av bilagorna III, V och VI till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1223/2009 om kosmetiska produkter****(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1223/2009 av den 30 november 2009 om kosmetiska produkter ⁽¹⁾, särskilt artikel 31.2, och

av följande skäl:

- (1) De ämnen som identifieras med beteckningarna alkyl(C12-2₂)trimetylammoniumbromid och klorid regleras som konserveringsmedel i post nr 44 i bilaga V till förordning (EG) nr 1223/2009 med en maximal koncentration på 0,1 %.
- (2) Vetenskapliga kommittén för konsumentprodukter, som senare ersattes av vetenskapliga kommittén för konsumentssäkerhet (nedan kallad *kommittén*) enligt kommissionens beslut 2008/721/EG ⁽²⁾, bedömde säkerheten hos alkyl(C₁₆, C₁₈, C₂₂)trimetylammoniumklorid (cetrimonium chloride, steartrimonium chloride och behentrimonium chloride) för annan användning än som konserveringsmedel 2005, 2007 och 2009.
- (3) Kommittén konstaterade i sitt yttrande av den 8 december 2009 ⁽³⁾ att användning av cetrimonium chloride, steartrimonium chloride och behentrimonium chloride inte utgör någon hälsorisk för konsumenterna när koncentrationerna ligger under vissa gränser, om man bortser från att beredningar av kvartära ammoniumderivat kan orsaka hudirritation, särskilt när kombinationer av de berörda föreningarna används. De nämnda gränserna anges uttryckligen i kommitténs yttrande.
- (4) Eftersom kombinationerna av ovannämnda beredningar av kvartära ammoniumderivat kan orsaka hudirritation, anser kommissionen att summan av dessa ämnen bör begränsas till den maximala koncentration som kommittén anger för individuella ämnen, samtidigt som användningen av ämnena kan tillåtas för andra ändamål än som konserveringsmedel i högre koncentrationer.
- (5) De maximala koncentrationer som enligt kommittén är riskfria för ansiktskrämer som lämnas kvar på huden bör tillämpas på alla ansiktsprodukter som lämnas kvar, eftersom det inte finns någon anledning att begränsa godkännandet av dessa ämnen till ansiktskrämer som lämnas kvar.
- (6) Nya poster bör därför införas i bilaga III till förordning (EG) nr 1223/2009 för att avspegla ovannämnda överväganden, och i post nr 44 i bilaga V bör det införas hänvisningar till de nya posterna i bilaga III, så att dessa bilagor anpassas till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen.
- (7) Kommittén bedömde säkerheten hos blandningen citric acid (and) silver citrate. I sitt yttrande av den 13 oktober 2009 ⁽⁴⁾ konstaterade den, på grundval av de uppgifter som lämnats in, att användningen av blandningen som konserveringsmedel i kosmetiska produkter där koncentrationen inte överstiger 0,2 % (motsvarande en silverkoncentration på 0,0024 %) inte utgör någon hälsorisk för konsumenten. Kommittén angav att ämnet var säkert om det användes i samma maximala koncentration i deodoranter och antiperspiranter, som konserveringsmedel och/eller aktiv beståndsdel. Dess användning i munprodukter och ögonprodukter uteslöts dock uttryckligen eftersom endast hudexponeringen bedömdes.
- (8) En ny post bör läggas till i bilaga V till förordning (EG) nr 1223/2009 för att avspegla ovannämnda överväganden och anpassa förordningen till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen.

⁽¹⁾ EUT L 342, 22.12.2009, s. 59.⁽²⁾ EUT L 241, 10.9.2008, s. 21.⁽³⁾ SCCS/1246/09 http://ec.europa.eu/health/scientific_committees/consumer_safety/docs/sccs_s_012.pdf⁽⁴⁾ SCCS/1274/09, http://ec.europa.eu/health/scientific_committees/consumer_safety/docs/sccs_o_004.pdf

- (9) Kommittén bedömde tris-biphenyl triazine, som är ett UV-filter och ett nanomaterial. I sitt yttrande av den 20 september 2011 ⁽¹⁾ konstaterade den att hudexponering för beredningar som innehåller tris-biphenyl triazine med en medelpartikelstorlek (median primärpartikelstorlek) på 81 nm leder till låg absorption av ämnet. Även efter exponering via munnen är absorptionen av tris-biphenyl triazine låg. Inga systemiska effekter observeras vid exponering via munnen eller huden med upp till 500 mg/kg kroppsvikt/dag. De uppgifter som kommittén analyserat leder till slutsatsen att användningen av 10 % tris-biphenyl triazine, inklusive som nanomaterial, som UV-filter i kosmetiska produkter kan betraktas som säker när det gäller applicering på huden.
- (10) Kommittén klargjorde emellertid att det vid tidpunkten för riskbedömningen rådde för stor osäkerhet för att man skulle kunna dra några slutsatser om säker användning av 10 % tris-biphenyl triazine i sprayer, på grund av farhågor om eventuell exponering genom inandning. Därför konstaterade kommittén att sprayprodukter som innehåller tris-biphenyl triazine inte kan rekommenderas förrän ytterligare information om säkerhet vid upprepad inandning finns att tillgå.
- (11) Mot bakgrund av kommitténs yttrande och med beaktande av att användningen av nanomaterial kan bidra till att förbättra effektiviteten i UV-filter bör bilaga VI till förordning (EG) nr 1223/2009 ändras för att anpassas till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen.
- (12) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från ständiga kommittén för kosmetiska produkter.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilagorna III, V och VI till förordning (EG) nr 1223/2009 ska ändras i enlighet med bilagan till den här förordningen.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 8 augusti 2014.

På kommissionens vägnar
José Manuel BARROSO
Ordförande

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

Bilagorna III, V och VI till förordning (EG) nr 1223/2009 ska ändras på följande sätt:

1. I bilaga III ska följande uppgifter 265 och 266 läggas till:

Referensnummer	Ämnesidentifiering				Villkor			Anvisningar för användning och varningstext
	Kemiskt namn/INN	Beteckning enligt ordlistan över generiska namn på beståndsdelar	CAS-nummer	EG-nummer	Produkttyp, kroppsdel	Maximal koncentration i bruksklar beredning	Övrigt	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
265	C ₁₆ -alkyltrimetylammoniumklorid	Cetrimoniumchloride (1)	112-02-7	203-928-6	a) Hårprodukter som sköljs av	a) 2,5 % för de individuella koncentrationerna eller summan av de individuella koncentrationerna av cetrimoniumklorid och steartrimoniumklorid	För andra syften än att förhindra tillväxt av mikroorganismer i produkten. Detta syfte måste framgå av presentationen av produkten.	
	C ₁₈ -alkyltrimetylammoniumklorid	Steartrimoniumchloride (1)	112-03-8	203-929-1	b) Hårprodukter som lämnas kvar	b) 1,0 % för de individuella koncentrationerna eller summan av de individuella koncentrationerna av cetrimoniumklorid och steartrimoniumklorid		
					c) Ansiktsprodukter som lämnas kvar	c) 0,5 % för de individuella koncentrationerna eller summan av de individuella koncentrationerna av cetrimoniumklorid och steartrimoniumklorid		
266	C ₂₂ -alkyltrimetylammoniumklorid	Behentrimoniumchloride (1)	17301-53-0	241-327-0	a) Hårprodukter som sköljs av	a) 5,0 % för den individuella koncentrationen av behentrimoniumklorid eller summan av de individuella koncentrationerna av cetrimoniumklorid, steartrimoniumklorid och behentrimoniumklorid, samtidigt som den aktuella maximala koncentration för summan av cetrimoniumklorid och steartrimoniumklorid som anges i nr 265 beaktas.	För andra syften än att förhindra tillväxt av mikroorganismer i produkten. Detta syfte måste framgå av presentationen av produkten.	
					b) Hårprodukter som lämnas kvar	b) 3,0 % för den individuella koncentrationen av behentrimoniumklorid eller summan av de individuella koncentrationerna av cetrimoniumklorid, steartrimoniumklorid och behentrimoniumklorid, samtidigt som den aktuella maximala koncentration för summan av cetrimoniumklorid och steartrimoniumklorid som anges i nr 265 ska beaktas.		

Referens- nummer	Ämnesidentifiering				Villkor			Anvisningar för användning och varningstext
	Kemiskt namn/INN	Beteckning enligt ordlistan över generiska namn på beståndsdelar	CAS-nummer	EG-nummer	Produkttyp, kroppsdelen	Maximal koncentration i bruksklar beredning	Övrigt	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
					c) Ansikts- produk- ter som lämnas kvar	c) 3,0 % för den individuella koncentrationen av behen- trimoniumklorid eller summan av de individuella koncentrationerna av cetrimoniumklorid, steartrimo- niumklorid och behen-trimoniumklorid, samtidigt som den aktuella maximala koncentration för summan av cetrimoniumklorid och steartrimoniumklorid som anges i nr 265 ska beaktas.		

(¹) Som konserveringsmedel, se nr 44 i bilaga V.”

2. Bilaga V ska ändras på följande sätt:

a) Post nr 44 ska ersättas med följande:

Referens- nummer	Ämnesidentifiering				Villkor			Anvisningar för användning och varningstext
	Kemiskt namn/INN	Beteckning enligt ordlistan över generiska namn på beståndsdelar	CAS-nummer	EG-nummer	Produkttyp, kroppsdelen	Maximal koncentration i bruksklar beredning	Övrigt	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
”44	Alkyl(C ₁₂₋₂₂)trimety- lammoniumbromid och klorid	Behen-trimonium chloride (¹), cetrimonium bromide, cetrimonium chloride (²), laurtrimonium bromide, laurtrimonium chloride, steartrimonium bromide, steartrimonium chloride (²)	17301-53-0, 57-09-0, 112-02-7, 1119-94-4, 112-00-5, 1120-02-1, 112-03-8	241-327-0, 200-311-3, 203-928-6, 214-290-3, 203-927-0, 214-294-5, 203-929-1		0,1 %		

(¹) För annan användning än som konserveringsmedel, se nr 266 i bilaga III.

(²) För annan användning än som konserveringsmedel, se nr 265 i bilaga III.”

b) Följande post ska läggas till som nr 59:

Referens-nummer	Ämnesidentifiering				Villkor			Anvisningar för användning och varningstext
	Kemiskt namn/INN	Beteckning enligt ordlistan över generiska namn på beståndsdelar	CAS-nummer	EG-nummer	Produkttyp, kroppsdel	Maximal koncentration i bruksklar beredning	Övrigt	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
"59	1,2,3-Propantrikarboxylsyra, 2-hydroxi-, monohydrat och 1,2,3-Propantrikarboxylsyra, 2-hydroxi-, silver(1+)salt, monohydrat	Citric acid (and) Silver citrate	—	460-890-5		0,2 %, motsvarande 0,0024 % silver	Får inte användas i munprodukter och ögonprodukter"	

3. I bilaga VI ska en ny post läggas till som nr 29:

Referens-nummer	Ämnesidentifiering				Villkor			Anvisningar för användning och varningstext
	Kemiskt namn/INN	Beteckning enligt ordlistan över generiska namn på beståndsdelar	CAS-nummer	EG-nummer	Produkttyp, kroppsdel	Maximal koncentration i bruksklar beredning	Övrigt	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
"29	1,3,5-Triazin, 2,4,6-tris [1,1'-bifenyl]-4-yl-, inklusive som nanomaterial	Tris-biphenyl triazine Tris-biphenyl triazine (nano)	31274-51-8	—		10 %	Får inte användas i sprayer. Endast nanomaterial som uppfyller följande villkor är tillåtna: — Median primärpartikelstorlek > 80 nm. — Renhetsgrad ≥ 98 % — Utan beläggning."	

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 867/2014**av den 8 augusti 2014****om fastställande av schablonimportvärden för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1234/2007 av den 22 oktober 2007 om upprättande av en gemensam organisation av jordbruksmarknaderna och om särskilda bestämmelser för vissa jordbruksprodukter ("förordningen om en samlad marknadsordning") ⁽¹⁾,

med beaktande av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 543/2011 av den 7 juni 2011 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EG) nr 1234/2007 vad gäller sektorn för frukt och grönsaker och sektorn för bearbetad frukt och bearbetade grönsaker ⁽²⁾, särskilt artikel 136.1, och

av följande skäl:

- (1) I genomförandeförordning (EU) nr 543/2011 fastställs, i enlighet med resultatet av de multilaterala handelsförhandlingarna i Uruguayrundan, kriterierna för kommissionens fastställande av schablonvärden vid import från tredjeländer, för de produkter och de perioder som anges i del A i bilaga XVI till den förordningen.
- (2) Varje arbetsdag fastställs ett schablonimportvärde i enlighet med artikel 136.1 i genomförandeförordning (EU) nr 543/2011 med hänsyn till varierande dagliga uppgifter. Denna förordning bör därför träda i kraft samma dag som den offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De schablonimportvärden som avses i artikel 136 i genomförandeförordning (EU) nr 543/2011 fastställs i bilagan till denna förordning.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft samma dag som den offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 8 augusti 2014.

På kommissionens vägnar

För ordföranden

Jerzy PLEWA

Generaldirektör för jordbruk och landsbygdsutveckling

⁽¹⁾ EUT L 299, 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 157, 15.6.2011, s. 1.

BILAGA

Schablonimportvärden för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker

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

(euro/100 kg)		
KN-nummer	Kod för tredjeland ⁽¹⁾	Schablonimportvärde
0809 30	MK	64,5
	TR	138,7
0809 40 05	ZZ	101,6
	BA	47,2
	MK	78,6
	TR	127,6
	ZA	206,8
	ZZ	115,1

⁽¹⁾ Landsbeteckningar som fastställs i kommissionens förordning (EG) nr 1833/2006 (EUT L 354, 14.12.2006, s. 19). Koden ZZ står för "övrigt ursprung".

BESLUT

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 17 juli 2013

om den åtgärd/den stödordning/det statliga stöd SA.34369 (2013/C) (ex 2012/N) – Uppförande och drift av offentliga intermodala transportterminaler, som Slovakien planerar att genomföra

(delgivet med C(2013)4423)

(Endast den slovakiska versionen är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2014/524/EU)

EUROPISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig ⁽¹⁾ och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

- (1) Den 6 april 2011 mottog kommissionen per e-post ett klagomål från METRANS /Danubia/, a.s. (nedan kallat *Metrans*) om statligt stöd som påstods ha beviljats för uppförande av offentliga intermodala transferterminaler (nedan kallat *klagomålet*). Genom en e-skrivelse av den 9 juni 2011 mottog kommissionen kompletterande upplysningar från Metrans. Klagomålet registrerades som ärende SA.32828.
- (2) Genom en skrivelse av den 6 oktober 2011 överlämnade kommissionen klagomålet till Slovakien tillsammans med en begäran om upplysningar. I en skrivelse av den 6 december 2011 svarade Slovakien att den aktuella åtgärden fortfarande befann sig på förberedelsestadiet och att ingen finansiering dittills hade beviljats. Kommissionen informerade Metrans om detta svar i en skrivelse av den 12 december 2011, i vilken den meddelade sin preliminära slutsats att åtgärden inte utgjorde statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, och avslutade därefter ärende SA.32828.
- (3) Den 16 februari 2012 föranmälde Slovakien på elektronisk väg en åtgärd till förmån för planerna på att uppföra och driva offentliga intermodala transportterminaler. Genom e-skrivelser av den 5 juni, den 12 juni, den 12 juli och den 16 juli 2012 tillhandahöll Slovakien ytterligare upplysningar, inklusive skrivelser från transport- och logistikföretagen DHL och GEFCO i vilka de gav åtgärden sitt stöd.

⁽¹⁾ EUT C 45, 16.2.2013, s. 13.

- (4) Den 12 juli 2012 översände Metrans per e-post en skrivelse från Green Integrated Logistics (Slovakia) s.r.o (nedan kallat *GIL*), som driver transferterminalen i Sládkovičovo, till kommissionen i vilken företaget gav åtgärden sitt stöd. Kommissionen översände skrivelsen till Slovakien genom en skrivelse av den 18 juli 2012. Slovakien besvarade skrivelsen genom en e-skrivelse av den 14 augusti 2012, i vilket Slovakien upprepade att ingen finansiering dittills hade beviljats för projektet.
- (5) Den 17 juli 2012 anmälde Slovakien på elektronisk väg åtgärden i enlighet med artikel 108.3 i EUF-fördraget. Till anmälan bifogade Slovakien skrivelser från DHL Express (Slovakia), s.r.o. (nedan kallat *DHL*), GEFCO SLOVAKIA, s.r.o., Bohemiakombi, s.r.o. och Kombiverkehr i vilka företagen gav åtgärden sitt stöd. Slovakien inkom med ytterligare upplysningar genom e-skrivelser av den 3 september, den 18, 22, 24, 26 och 29 oktober, den 6, 9, 13 och 14 november och den 6 december 2012.
- (6) Genom en skrivelse av den 23 januari 2013 underrättade kommissionen Slovakien om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i EUF-fördraget. Kommissionen mottog Slovakiens synpunkter på beslutet att inleda förfarandet den 12 februari 2013.
- (7) Beslutet om att inleda förfarandet offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* ^(?) den 16 februari 2013. Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter om åtgärden i fråga senast en månad från dagen för offentliggörandet.
- (8) Den 18 februari 2013 översände kommissionen beslutet att inleda förfarandet till de enheter som under den preliminära undersökningen hade uttryckt sitt intresse för detta, nämligen Bohemiakombi, s.r.o., DHL, GEFCO SLOVAKIA, s.r.o., Kombiverkehr, Metrans och dess juridiske rådgivare SCHWARZ advokáti s.r.o., och GIL samt till andra parter som enligt kommissionen kunde tänkas vara intresserade, nämligen universitetet i Žilina – ordförande för järnvägstransport och ZCHFP SR – ChemLog (företagssammanslutning inom den slovakiska kemi- och läkemedelsindustrin).
- (9) Kommissionen har mottagit synpunkter på beslutet att inleda förfarandet från följande berörda parter vid följande datum:
- a) Sammanslutningen av företag inom den slovakiska kemi- och läkemedelsindustrin, den 22 februari 2013.
 - b) Bohemiakombi, den 4 mars 2013.
 - c) Kombiverkehr, den 6 mars 2013.
 - d) DHL, den 8 mars 2013.
 - e) SCHWARZ advokáti, på Metrans vägnar, den 11 mars 2013.
 - f) Den 6 mars 2012 begärde WienCont Container Terminal Gesellschaft m.b.H. (nedan kallat *WienCont*) en förlängning av fristen för att inkomma med synpunkter. Den 7 mars 2013 förlängde kommissionen WienConts frist till den 18 mars 2013. Kommissionen mottog WienConts synpunkter på beslutet att inleda förfarandet den 18 mars 2013.
- (10) Genom skrivelser av den 19 och 20 mars 2013 tillsände kommissionen Slovakien de synpunkter som kommissionen mottagit från de berörda parterna. Slovakien översände sitt svar på synpunkterna den 5 april 2013.
- (11) Genom en e-skrivelse av den 29 april 2013 ställde kommissionen ytterligare frågor till Metrans. Genom en e-skrivelse av den 6 maj 2013 översände Metrans sina svar, inklusive en icke-konfidentiell version.
- (12) Genom en e-skrivelse av den 8 maj 2013 tillsände kommissionen Slovakien de icke-konfidentiella upplysningar som kommissionen hade mottagit från Metrans. Slovakien översände sina kommentarer den 16 maj 2013.
- (13) Genom e-skrivelser av den 8 och 17 maj 2013 ställde kommissionen ytterligare frågor till Slovakien. Slovakien besvarade dessa genom e-skrivelser av den 17 och 29 maj 2013.
- (14) Genom en e-skrivelse av den 21 maj 2013 ställde kommissionen ytterligare frågor till WienCont. Genom en e-skrivelse av den 7 juni 2013 besvarade WienCont frågorna.

^(?) Se fotnot 1.

- (15) Den 6 juni höll kommissionen och Slovakien ett möte i Bryssel.
- (16) Genom en e-skrivelse av den 10 juni 2013 tillsände kommissionen Slovakien de icke-konfidentiella upplysningar som kommissionen hade mottagit från Metrans och WienCont.
- (17) Genom en skrivelse av den 10 juni 2013 begränsade Slovakien anmälan till en terminal i Žilina.
- (18) Slovakien översände sina kommentarer till upplysningarna från Metrans och WienCont den 14 juni 2013.
- (19) Genom en e-skrivelse av den 18 juni 2013 begärde kommissionen kompletterade upplysningar, som den mottog genom en e-skrivelse av den 19 juni 2013.

2. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN OCH DE SYNPUNKTER SOM MOTTOGS FÖRE BESLUTET ATT INLEDA GRANSKNINGSFÖRFARANDET

2.1 DE INTERMODALA TRANSFERTERMINALERNA

- (20) Den ursprungliga anmälan avsåg uppförandet och driften av ett nät av offentliga intermodala transferterminaler lämpade för kontinentala kombinerade transporter av varor. Slovakien planerade ursprungligen att finansiera uppförandet av fyra allmänt tillgängliga intermodala transferterminaler i Bratislava–Pálenisko, Leopoldov–Hlohovec, Žilina–Teplická och Košice–Bočiar.
- (21) Slovakien fattade sitt beslut om det ursprungliga antalet terminaler och deras placering utifrån en marknadsundersökning som Intraco Consulting, ett belgienbaserat konsultföretag för kombinerade transporter och logistiksamordning, genomförde 2007. Terminalernas antal och placering fastställdes med hänsyn till följande faktorer:
 - Terminalerna bör betjäna en så stor del av Slovakien som möjligt.
 - Terminalernas fulla kapacitet bör kunna utnyttjas.
 - Den bör placeras på huvudjärnvägslinjerna, som motsvarar de paneuropeiska transportkorridorer som utgör en del av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och placeringen på de järnvägsförbindelser som ingår i det europeiska avtalet om viktiga internationella förbindelser för kombinerad transport och därmed förbundna anläggningar (nedan kallat AGTC-avtalet).
 - Det bör finnas anslutningsmöjligheter för de industriparter som planeras i Slovakien.
- (22) Eftersom den anmälda åtgärden enligt beslutet att inleda förfarandet kunde leda till snedvridning av konkurrensen, beslutade Slovakien att begränsa finansieringen till uppförandet och driften av en enda offentlig intermodal transferterminal i Žilina–Teplická, lämpad för kontinentala kombinerade transporter av varor. Tanken är att terminalen ska vara ett pilotprojekt för ett eventuellt uppförande av ett nät av offentliga intermodala transferterminaler över hela Slovakien.
- (23) Terminalen kommer att bli en allmänt tillgänglig intermodal transferterminal som är förenlig med AGTC-avtalet och Internationella järnvägsunionens (IUC) bestämmelser.
- (24) Placeringen av pilotprojektet valdes eftersom den aktuella platsen ligger längst från de nuvarande moderna och stora terminalerna samtidigt som den uppfyller villkoren i skäl 21.
- (25) Terminalerna kommer att kunna utnyttja en spårlängd på 750 meter under två portalkranar utrustade med lyftdon för kombitrafik, som kan hantera de avtagbara överbyggnader och påhängsvagnar som används för kontinental transport, samt intermodala sjöcontainrar (ISO-containrar). Det kommer även att finnas vinkelparkeringssplatser under kranarna för optimal hantering av påhängsvagnar och ett utrymme under kranarna för korttidsförvaring av avtagbara överbyggnader som inte kan staplas. Den nya terminalen kommer att ha en årskapacitet på 450 000 bruttoton. Uppförandet av terminalen bör slutföras under 2015.
- (26) Terminalen kommer också fortsättningsvis att vara i statlig ägo. Den statliga järnvägens infrastrukturförvaltare, Železnice Slovenskej republiky (nedan kallad ŽSR), kommer att utöva statens äganderätt. ŽSR kommer framför allt att anförtros uppgiften att samla in koncessionsavgifterna från terminalens operatör.

- (27) Driften av terminalen kommer att läggas ut på entreprenad för en period av 30 år till en operatör som ska väljas på grundval av ett icke-diskriminerande öppet anbudsförfarande. För att garantera ett diskrimineringsfritt tillträde till terminalen och för att förhindra intressekonflikter mellan den utvalda terminaloperatören och transportföretagen får terminaloperatören inte vara ett transportföretag som utnyttjar terminalen, så att operatören inte konkurrerar med de transportföretag och kombinerade transportoperatörer som kommer att utnyttja terminalen. Om den utvalda operatören inte uppfyller de villkor som överenskommits i koncessionsavtalet får staten återkalla koncessionen och låta den bli föremål för ett nytt anbudsförfarande.
- (28) Allmänt tillträde till terminalen kommer att garanteras genom införandet av en bestämmelse i koncessionsavtalet med den utvalda terminaloperatören om att tjänsterna ska tillhandahållas utan diskriminering och till öppna marknadsmässiga taxor. Även själva stödbeslutet kommer att innehålla en klausul som garanterar allmänt tillträde till infrastrukturen utan diskriminering.

2.2 RÄTTSLIG GRUND FÖR ÅTGÄRDEN

- (29) Finansieringen av åtgärden kommer att beviljas i enlighet med avsnitt 4.2 m i lagen om statligt stöd nr 231/99, i dess ändrade lydelse, och lag nr 523/2004 om budgetregler för den offentliga förvaltningen, som ändrar vissa lagar.

2.3 BUDGET

- (30) Slovakien planerar en inledande finansiering på 25,04 miljoner euro för att uppföra terminalen, som kommer att byggas och ägas av staten. Detta belopp, som kommer att finansieras med medel från Sammanhållningsfonden (85 %) och statens egna medel (15 %), kommer att täcka 100 % av de inledande investeringskostnaderna. Under en period på 15 år ska terminaloperatören dock betala koncessionsavgifter motsvarande minst 15 % av investeringskostnaderna.

2.4 STÖDMOTTAGARE

- (31) Stödmottagare är terminaloperatören eftersom operatören kommer att gynnas av en infrastruktur för vilken operatören betalar koncessionsavgifter som bara täcker en bråkdel av de totala kostnaderna för att uppföra terminalen.
- (32) ŽSR betraktas inte som stödmottagare, eftersom detta organ endast kommer att förvalta äganderättigheterna för statens räkning. De koncessionsavgifter som ŽSR kommer att ta ut för statens räkning kommer i sin tur att minska den ersättning organisationen får från staten för att utföra sitt offentliga uppdrag som den statliga järnvägens infrastrukturförvaltare.

2.5 KUMULERING OCH GENOMFÖRANDEFÖRBUD

- (33) Åtgärden får inte motta stöd från andra källor för samma stödberättigande kostnader.
- (34) Stödet ska beviljas efter det att kommissionen har gett sitt samtycke.

2.6 SKÄL TILL ATT INLEDA FÖRFARANDET

- (35) När kommissionen inledde förfarandet i artikel 108.2 i EUF-fördraget avseende den ursprungliga anmälan gjorde den en bedömning av
- a) huruvida det fanns behov av att uppföra de intermodala transferterminalerna och utveckla kontinentala kombinerade transporter i Slovakien för att uppmuntra en övergång från väg till järnväg och inre vattenvägar, och
- b) huruvida den snedvridning av konkurrensen som följer av åtgärden strider mot det gemensamma intresset.

3. SLOVAKIENS KOMMENTARER TILL BESLUTET ATT INLEDA GRANSKNINGSFÖRFARANDET

- (36) Vad gäller stödbehovet har Slovakien upprepat sin uppfattning – som grundas på de studier och analyser som har överlämnats till kommissionen samt de framtida terminalanvändarnas synpunkter – att det inte skulle ske någon

större övergång från väg till järnväg och inre vattenvägar framöver om det inte uppförs några offentliga, neutrala terminaler. Slovakien delar Kombiverkehrs uppfattning att det finns en starkt växande efterfrågan på kombinerade transporter i Slovakien, särskilt på den östra och södra europeiska axeln, men att efterfrågan bara kan mötas om det finns tillgång till välplacerade och fungerande terminaler med tillräcklig kapacitet som tillhandahåller helt neutrala tjänster, vilket är vad som planeras i det tyska programmet för uppförande av terminalerna.

- (37) Vad gäller kommissionen farhågor om att snedvridningen av konkurrensen skulle kunna strida mot det gemensamma intresset, förklarar Slovakien för det första att projektets mål är att utveckla kontinentala intermodala transporter som, eftersom det rör sig om ett helt nytt segment inom intermodala transporter, för närvarande inte används alls eller endast används i mycket begränsad omfattning. För det andra beräknas de förväntade besparingarna när det gäller externa kostnader vara 13 gånger större än investeringskostnaderna, och de flesta av dessa besparingar kommer att göras på andra håll i EU än i Slovakien. Snedvridningen av konkurrensen minimeras slutligen av villkoret att operatörerna av de nya terminalerna ska betala 15 % av de totala investeringskostnaderna i form av koncessionsavgifter, samtidigt som priserna på de erbjudna tjänsterna kommer att regleras och kontrolleras.
- (38) Som svar på de farhågor som uttrycktes i beslutet att inleda förfarandet har Slovakien förklarat att de nya terminalerna kommer att stå för 16 % av den totala teoretiska kapaciteten för intermodala terminaler i Slovakien uttryckt i omlastningskapacitet i intermodala transportenheter (ITU), i enlighet med nedanstående tabell.

Kapaciteten hos intermodala transportterminaler i Slovakien		
Intermodala transportterminaler	Omlastningskapacitet i ITU	
	Teoretisk kapacitet	Procentandel
Bratislava - ÚNS	30 000	
Bratislava - Prístav	20 000	
Sládkovičovo	20 000	
Žilina - Intrans	60 000	
Dunajská Streda	600 000	
Košice - Intrans	45 000	
Košice - Haniska	100 000	
Dobrá	75 000	
Ružomberok	30 000	
Befintliga - totalt	980 000 (*)	84 %
Bratislava - Prístav	40 000	
Leopoldov	40 000	
Žilina - Teplica	40 000	
Košice - Bočiar	40 000	
Nya - totalt	180 000 (**)	16 %
Alla terminaler - totalt	1 160 000	100 %

(*) Teoretiskt omlastningsresultat med befintliga utgifter och användning av hanteringstekniker och processteknik.

(**) Teoretiskt omlastningsresultat för de nya terminalerna efter slutförandet av den första byggetappen.

Källa: Slovakiens ministerium för transport, byggnation och regional utveckling, grundat på uppgifter från ägare och terminaloperatörer.

- (39) Slovakien tillhandahöll dessutom nedanstående sifferuppgifter om utvecklingen av internationella godstransporter på väg i Slovakien.

År	Internationella godstransporter på väg (tusen ton)	Årlig tillväxt	Akkumulerad tillväxt
2007	27 202		
2008	30 931	13,7	13,7
2009	28 879	– 3,4	9,8
2010	30 866	3,3	13,5
2011	33 585	8,8	23,5

Källa: Slovakiens statistikkontor.

- (40) Slovakien har avslutningsvis förklarat att man kommer att tillämpa artikel 31 och artikel 56.9 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU ⁽³⁾ på sin intermodala transportterminal. Detta direktiv ska ha införlivats med den nationella lagstiftningen senast den 16 juni 2015. Enligt de slovakiska myndigheterna kommer dessa bestämmelser att tillhandahålla ett lämpligt regelverk som kommer att minska effekten av övertagandet av befintliga kunder från befintliga terminaler.

4. SYNUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

4.1 SAMMANSLUTNINGEN AV FÖRETAG INOM DEN SLOVAKISKA KEMI- OCH LÄKEMEDELSINDUSTRIN

- (41) Företagssammanslutningen inom den slovakiska kemi- och läkemedelsindustrin (nedan kallad ZCHFP SR) har intresse av säkra och miljövänliga transporter för den kemiska industrin. Den deltog därför i ChemLog-projektet, som hade till syfte att kartlägga, analysera och stödja kombinerade transporter och offentliga intermodala terminaler i Slovakien.
- (42) Till sina synpunkter bifogade ZCHFP SR två studier från ChemLog, ett samarbetsprojekt mellan regionala myndigheter, företagssammanslutningar inom den kemiska industrin och forskningsinstitutioner i Tyskland, Polen, Tjeckien, Slovakien, Ungern och Italien, som ZCHFP SR deltar i: *The Strategy of Combined Transport Development of Chemicals in Central Europe* (strategin för utvecklingen av kombinerade transporter av kemikalier i Europa) och *Feasibility Study – Development of railway transport of chemicals in Slovakia in relation to adjacent countries and prepared combined transport terminals* (genomförbarhetsstudie – utveckling av järnvägstransporter av kemikalier i Slovakien i förhållande till grannländerna och förberedda kombinerade transportterminaler).
- (43) ZCHFP SR:s slutsats är att de offentliga terminalerna i Slovakien kommer att ge ett positivt bidrag till framför allt kontinentala kombinerade transporter, eftersom de nuvarande terminalerna endast transporterar ISO-containrar. Enligt ZCHFP SR transporteras endast ett fåtal avtagbara överbyggnader och påhängsvagnar från Slovakien på järnväg eftersom de nuvarande operatörerna inte är intresserade av dessa transporter och det för närvarande inte finns några reguljära förbindelser från Slovakien till en intermodal knutpunkt i Västeuropa.

4.2 BOHEMIAKOMBI

- (44) Bohemiakombi är en operatör av kombinerade transporter som är verksam i Slovakien, där den huvudsakligen bedriver verksamhet från företags sidospår. Enligt Bohemiakombi är de vanligaste användarna av kontinentala linjer i Europa små och medelstora åkerier och speditörer. De erbjuder transporter från dörr till dörr, och för att kunna använda sig av kombinerade transporter behöver de utnyttja de tjänster som erbjuds på neutrala terminaler och av operatörer av kombinerade transporter. De små och medelstora företagen kan inte investera i egna terminaler och behöver därför den offentliga omlastningsinfrastrukturen. I avsaknad av sådan infrastruktur använder sig dessa företag enbart av transporter på väg.

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32).

- (45) Bohemiakombi hävdar att de privata terminalerna endast i mycket begränsad omfattning kan användas för kontinentala transporter eftersom de företag som driver dessa terminaler också erbjuder transporter från dörr till dörr och därför direkt konkurrerar med åkerierna. Användningen av privata terminaler är således kopplad till risken att den transport som överförs från väg till järnväg kan tas över av den privata terminaloperatören, som har tillgång till all information om sändningarna och som erbjuder konkurrerande tjänster.
- (46) Bohemiakombi uppger att den vanliga avgiften för intermodal omlastning i Slovakien är 45–50 euro per omlastningsenhet, vilket är dubbelt så dyrt som på offentliga terminaler på andra håll i EU. Enligt Bohemiakombi hindrar detta övergången från väg- till järnvägstransporter. Bohemiakombi tror att de offentliga intermodala terminaler som uppförs med hjälp av offentliga medel kommer att erbjuda billigare tjänster och därmed göra det lättare att ställa om till järnvägstransporter.
- (47) Bohemiakombis slutsats är att statligt stöd kommer att stärka konkurrensen när det gäller intermodala terminaltjänster.

4.3 KOMBIVERKEHR

- (48) Kombiverkehr konstaterar att företaget transporterar ytterst få kontinentala enheter till Slovakien – färre än 1 000 per år. Kombiverkehr hävdar att detta framför allt beror på de höga omlastningskostnaderna, som överstiger 45 euro per enhet som överförs från lastbil till tåg eller vice versa, eller omkring dubbelt så dyrt som på de offentligt medfinansierade terminalerna i Tyskland. De enheter som för närvarande transporteras kommer främst från den kemiska industrin, för vilken vägtransporter är dyrare och förknippade med högre miljörisker. Den kemiska industrins transportenheter kan dessutom ofta hanteras ovanifrån med hjälp av samma lyftok som används vid kombinerade sjötransporter.
- (49) Enligt Kombiverkehr utgörs majoriteten av alla internationella transporter i Slovakien av allmänt gods, såsom förpackade produkter, fordonsindustriprodukter, maskiner och konsumtionsvaror, som kommer i påhängsvagnar och delvis i avtagbara överbyggnader. De slovakiska terminalerna saknar emellertid den utrustning som krävs för att lasta om sådana enheter.
- (50) Enligt Kombiverkehr kräver utvecklingen av hållbara kontinentala kombinerade transporter följande:
- a) Terminaler med följande tekniska specifikationer:
 - 700 m användbart spår
 - direkt spårförbindelse till huvudspårkorridoren
 - lyftok och lyftdon för kombitrafik
 - tillräckligt förvaringsutrymme eftersom enheterna inte kan staplas
 - tillräckligt med sidospår för uppställning av tåg på eller i närheten av terminalen.
 - b) Omlastningsavgifter som kan konkurrera med vägtransporter – upp till 20–25 euro per omlastning från väg till järnväg.
 - c) Oberoende terminalchefer som kan garantera icke-diskriminerande tillträde. Även om de nuvarande terminalerna får användas av tredje part hävdar Kombiverkehr att villkoren för tredje part är otrygga. Eftersom terminaloperatörerna även är transportörer riskerar alltid tredjepartsoperatörer som ägnar sig åt kombinerade transporter att deras kunder kommer att tas över av terminaloperatören. Dessutom är terminaloperatörerna bara intresserade av tredje part så länge som operatörerna har fri terminalkapacitet. Så snart de har tillräckligt stora egna transportvolymen försvinner deras intresse av att ge tredje part tillträde. Slutligen finns det många sätt för en oreglerad terminaloperatör att göra användningen av dennes terminal svårare eller ekonomiskt ofördelaktig för tredje part, exempelvis genom prissättning, servicekvalitet och tilldelning av terminalplatser.
- (51) För Kombiverkehr leder utvecklandet av nya åtkomstpunkter för att ge sina kunder åtkomst till kombinerade transporter till stora inledande förluster som bara kan vinnas tillbaka efter ett eller två års reguljär drift. Därför har företaget inte råd att erbjuda nya produkter på terminalerna utan långsiktig säkerhet.
- (52) Kombiverkehr stöder därför Slovakiens planer på att låta oberoende företag driva den nya terminalen. Samtidigt anser Kombiverkehr att de operatörer som bedriver kombinerade transporter skulle vara mer intresserade av att utveckla terminalen om de har egna intressen i driften av den. För att driften av terminalen ska vara neutral och ske utan diskriminering förespråkar Kombiverkehr följande villkor:
- Terminaloperatören bör vara ett oberoende företag med en oberoende ledning.

- Ingen operatör av kombinerade transporter bör äga mer än 50 % av det bolag som driver terminalen.
 - Tydliga regler för terminaloperatören om exempelvis tilldelning av platser och villkor.
 - Ett oberoende tillsynsorgan och järnvägsregulatorn bör utöva tillsyn över terminaloperatören.
- (53) Enligt Kombiverkehr finns det en stor potential för en övergång från väg till järnväg, särskilt på rutter till Tyskland (Rhein-Ruhr-området och Hamburg/Hannover) och till Nederländerna och Belgien. Dessa rutter trafikeras för närvarande av omkring 1 000 lastbilar i veckan.
- (54) Kombiverkehr hävdar att det endast är intresserat av kontinentala godstransporter, som för närvarande går på väg. Genom att använda den nya terminalen skulle det därför inte sänka sina omlastnings- och godsvolymer på de befintliga terminaler i Slovakien där man redan använder kombinerade transporter.

4.4 DHL

- (55) DHL hävdar att de nuvarande intermodala terminalerna i Slovakien inte är allmänt tillgängliga och inte tillhandahåller liberaliserad tillgång till omlastning mellan den offentliga väg- och järnvägsinfrastrukturen. DHL stöder de slovakiska myndigheterna i deras strävan att liberalisera kombinerade transporter med hjälp av uppförandet av fyra nya intermodala terminaler för omlastning mellan väg och järnväg.

4.5 METRANS

- (56) Metrans gör gällande att de argument som Slovakien anför för att motivera det statliga stödet för att uppföra terminalerna saknar stöd, är inkorrekta eller på annat sätt saknar relevans. Företaget sammanfattar sina argument mot den ursprungligen anmälda åtgärden på följande sätt:

De befintliga terminalernas neutralitet

- (57) Enligt Metrans stämmer inte Slovakiens påstående att de nuvarande terminaloperatörerna tillhandahåller de neutrala tjänster som krävs, och Slovakien har hittills inte lyckats styrka detta påstående. Metrans driver sina terminaler på neutral grund och tillhandahåller sina tjänster även till oberoende transportföretag. Metrans tillåter transporter som använder andra tåg. Vid Interports terminal i Košice, som Metrans driver, tillhandahåller Metrans exempelvis uteslutande terminalrelaterade tjänster, medan alla andra transporter hanteras av andra parter. Såvitt Metrans känner till gäller samma förhållande på andra allmänt tillgängliga terminaler. Slovakien har aldrig riktat något officiellt eller inofficiellt klagomål mot Metrans beträffande påstådd brist på neutralitet, och konkurrensmyndigheterna har inte heller inlett någon undersökning eller på annat sätt behandlat Metrans i detta sammanhang. Enligt Metrans kan Slovakien inte heller hindra operatörer av offentliga terminaler från att även bedriva transportverksamhet, vilket gör att de skulle förlora sin påstådda neutralitet. Slutligen hävdar Metrans att man genom att samla alla tjänster på ett ställe får effektivare teknik och lägre priser (där hela transport- och hanteringsprocessen styrs av datorer och där kvaliteten på tjänsterna är högre). Tillsammans med tjänsternas kvalitet kan terminalerna tack vare detta på ett bättre sätt konkurrera med vägtransporterna. Beträffande frågan huruvida de befintliga intermodala terminaloperatörerna i Slovakien erbjuder intermodala terminaltjänster till oberoende kombitransportoperatörer och hur man offentligt gör reklam för dessa tjänster, pekade Metrans på den del av sin webbplats som erbjuder lagertjänster och tillhandahöll en förteckning över oberoende transportoperatörer, transportörer, rederier och leasingföretag som hade använt dess tjänster. Metrans hänvisar även till fyra bolag som använder dess terminal och som erbjuder intermodala transporttjänster.

Kontinentala transporter

- (58) Enligt Metrans är det fel att säga de befintliga terminalerna inte hanterar kontinentala transporter. Metrans hävdar att av de totalt 127 tåg i veckan som företaget hanterar skickas tolv tåg till Duisburg och tolv tåg till Rotterdam som uteslutande används för kontinentala transporter. Dessutom faller 10 % av alla tåg som hanteras inom kategorin kontinentala transporter. Omkring 50 % av de volymer som hanteras vid företagets terminal i Košice Haniska avser kontinentala transporter. På sina terminaler har Metrans den utrustning som krävs för att hantera alla kontinentala enheter, t.ex. staplare och avtagbara kombilyftok för hantering av kontinentala enheter som avtagbara överbyggnader och överbyggnader till påhängsvagnar, och kan vid behov bygga ramper för att köra lastbil på tåg. Metrans konstaterar dock att det inte finns någon efterfrågan på sådana tjänster. Metrans hävdar att användningen av avtagbara överbyggnader, påhängsvagnar eller lastbilar är ineffektiv i jämförelse med de 45 fot (13,7 meter) breda ISO-pallcontainrar som har utformats just för kombinerade transporter, eftersom

transportkostnaden för dessa containrar är 30 % lägre än för transporter av lastbilssläp. Omkring 25 % av bolagets omsättning kommer dessutom från tjänster i samband med kontinentala transporter. Den relevanta marknaden sträcker sig utanför Slovakiens gränser, med terminaler i grannländerna som bedriver effektiv konkurrens och utför tjänster i samband med kontinentala transporter. Metrans hävdar att de offentliga terminalerna inte kommer att vara skraddarsydda för kontinentala transporter.

Huruvida de befintliga terminalerna uppfyller villkoren i AGTC-avtalet

- (59) Enligt Metrans är investeringar i terminaler med parametrar som är förenliga med AGTC-avtalet (spårlängd på 750 meter) kommersiellt ineffektiva och utgör icke-återvinningsbara kostnader. På grund av järnvägsstrukturen i Slovakien och i grannländerna (t.ex. Tjeckien och Ungern) går det inte att använda tåg som är längre än 550 meter. Situationen kommer sannolikt inte att förändras de närmaste 5–7 åren, men flera terminaler, inklusive Metrans båda terminaler, kan utöka sin terminalspårlängd till 750 meter inom 1–2 år och kan således reagera så snart som järnvägsinfrastrukturens kapacitet gör det möjligt att använda så långa tåg.

Uppförande och drift av neutrala terminaler är möjligt utan statligt stöd

- (60) Metrans hävdar att detta i sig är det bästa beviset på att den intermodala terminalmarknaden är attraktiv för privata investerare och att dessa terminaler kan vara kommersiellt gångbara. Utöver sin egen investering i Slovakiens största terminal i Dunajská Streda öppnade Metrans en ny terminal i Košice 2012. Varje sådan investering är oerhört känslig för alla ändringar av lagstiftningen som sker efter det att investeringen har gjorts och för statligt stöd till kombinerade transporter. Slovakiens planer på att investera statliga medel i terminaler (tillsammans med en ineffektiv statlig transportpolitik) avskräcker redan privata investerare från att göra ytterligare finansieringar för att uppgradera befintliga terminaler eller från att göra ytterligare egna investeringar på nya marknader.

Den ursprungligen anmälda åtgärden snedvrider konkurrensen

- (61) Enligt Metrans kommer operatörer av offentliga terminaler att få en betydande konkurrensfördel eftersom de kommer att få en subvention på 85 % av de totala kapitalutgifterna. Slovakien kan i praktiken inte hindra operatörer från att dumpa priserna (mot varje priskartell i koncessionsavtalet skulle vid någon tidpunkt kunna riktas invändningar om att den utgör en olaglig och allvarlig konkurrensbegränsning). Metrans tillbakavisar Slovakiens argument att de offentliga terminalerna kommer att ha en prisnivå som är jämförbar med de befintliga terminalernas priser. Den inre marknaden (som sträcker sig bortom Slovakiens gränser) kommer i hög grad att påverkas, exempelvis Storbratislava som redan betjänas av två terminaler i Wien. Metrans uppgav för kommissionen vilka priser som det på begäran erbjuder varje intresserad kund. Enligt denna taxetabell tar bolaget ut betydligt lägre avgifter per operation än den planerade åtgärden för varje typ av enhet. Slutligen kommer terminalen i Košice att ligga bara en kilometer från Metrans nya terminal. I området kring Bratislava, där en annan ny terminal ska byggas, finns det redan två terminaler i Wien, två i Budapest och en i Dunajská Streda.

Uppförandet av nya offentliga terminaler kommer inte att dra till sig nya volymer från väg till kombinerade transporter

- (62) Metrans uppger att terminaltjänsterna (hantering, omlastning osv.) bara utgör omkring 2 % av totalkostnaderna för kombinerade transporter. Avgifterna för att använda järnvägsinfrastrukturen utgör 40–50 % av de totala transportkostnaderna. Nya terminaler lockar därför bara till sig kunder som redan använder kombinerade transporter. Det är bara effektivt statligt stöd till kombinerade transporter som kan bidra till att öka volymerna.

Besparingar av externa kostnader

- (63) De besparingar av externa kostnader som Slovakien har påstått är möjliga kan endast göras om mer transport lockas över från väg till järnväg och, till och med då, inte bara genom att uppföra offentliga terminaler. Metrans gör gällande att uppförandet av nya terminaler inte kommer att medföra någon betydande ökning av kombitransportvolymerna, och man kommer därför inte att göra de förväntade besparingarna av externa kostnader.

Den befintliga kapaciteten räcker och växande efterfrågan kan tillfredsställas av marknaden

- (64) Enligt Metrans utnyttjar de befintliga terminalerna endast omkring 50 % av sin verkliga kapacitet. De totala godstransportvolymerna i Slovakien har dessutom sjunkit stadigt de senaste åren. Till stöd för sitt påstående anför Metrans statistik om godstransporter i Slovakien, som visar att 203 miljoner ton gods transporterades 2009, 191 miljoner ton 2010 och 179 miljoner ton 2011. De ekonomiska prognoser som Slovakien har anfört till stöd för sitt påstående är därför felaktiga och inaktuella. Även om växande efterfrågan på kombinerade transporter inte skulle gå att möta med hjälp av den befintliga överkapaciteten kan den mötas till relativt låg kostnad på kort eller medellång sikt genom att man antingen uppgraderar och utökar den befintliga kapaciteten eller genom att privata investerare bygger ny kapacitet. Metrans uppger att den totala volymen för alla intermodala terminaler i Slovakien 2010 var 1,9 miljoner ton. Den nya offentliga terminalens planerade kapacitet är 1,8 miljoner ton om året, vilket motsvarar nästan 100 % av marknaden.
- (65) Metrans slutsats är att under de nuvarande ekonomiska och marknadsmässiga omständigheterna (befintlig överkapacitet, stadigt minskade godstransportvolym, instabil transportpolitik) är de fyra offentliga terminalerna inte lönsamma projekt. Om de byggs kommer de att leda till ytterligare överkapacitet, som bara kommer att snedvrider konkurrensen och driva ut privata operatörer, som måste bedriva sin verksamhet på en nivå som inte bara täcker deras rörliga utan även deras fasta kostnader.

4.6 WIENCONT

- (66) WienCont äger och driver en stor terminal i Wien för tre olika transportsätt. WienCont gör gällande att det statliga stödet för uppförandet av fyra offentliga intermodala terminaler i Slovakien inte är nödvändigt för att utveckla intermodala transporter i Slovakien och att uppförandet kommer att snedvrider konkurrensen på ett icke försumbart sätt. WienCont gör gällande att ett stöd på 135,5 miljoner euro och en stödnivå på 85/100 % är fullständigt onödigt, med tanke på att WienCont sedan 2006 har drivit och utökat sin terminal med drifts- och investeringsstöd från Wiens stad på 11,6 miljoner euro och en stödnivå på 31 %.
- (67) WienCont tvivlar även på den tillväxtprognos för intermodala transporter som Slovakien har tillhandahållit och pekar på statistik som visar att industritillväxten i Slovakien bara vara 13 % mellan 2010 och 2012. WienCont citerar även en nyare prognos från Snizek & Partner (2011), som uppskattar att godstransporterna utan medföljande personal kommer att växa från 300 000 intermodala transportenheter 2008 till 440 000 intermodala transportenheter 2030. Enligt denna prognos skulle hela marknaden kunna täckas med hjälp av kapaciteten på WienConts terminaler. De österrikiska myndigheterna stöder trots det uppförandet av en annan stor intermodal terminal i stadsdelen Inzersdorf i Wien, som precis har påbörjats.
- (68) WienCont hävdar att uppförandet av en andra terminal i regionen, i Bratislava, skulle försvaga Wiens ställning som transportnav. WienCont hävdar dessutom att uppförandet av nya terminaler skulle leda till en övergång från väg- till järnvägstransporter.
- (69) Under 2011 och 2012 var WienConts kapacitet 250 000 intermodala transportenheter. Företaget hanterade 72 541 intermodala transportenheter 2012 och 71 369 intermodala transportenheter 2011, av vilka transporterna från Slovakien stod för 2 968 intermodala transportenheter 2012 och 2 148 intermodala transportenheter 2011, medan transporterna till Slovakien var 0 intermodala transportenheter 2012 och 59 intermodala transportenheter 2011. WienConts hanteringsavgifter per container på sin terminal är jämförbara med avgifterna för en container på terminalen i åtgården, men högre när det gäller användning av lager och för att hantera ett släp.

5. SLOVAKIENS KOMMENTARER TILL DE BERÖRDA PARTERNAS SYNPUNKTER

- (70) Slovakien har konstaterat att fyra av de sex parter som visade intresse för ärendet har ställt sig bakom stödet till förmån för uppförandet och driften av offentliga terminaler. Nedan följer Slovakiens reaktioner på Metrans och WienConts synpunkter.

5.1 REAKTION PÅ METRANS SYNPUNKTER**De befintliga terminalernas neutralitet**

- (71) Slovakien upprepar att Metrans inte är en neutral terminaloperatör eftersom Metrans i sig är en transportoperatör. Slovakien framhåller synpunkterna från Bohemiakombi och Kombiverkehr, som nämner risken för att Metrans kan hamna i en intressekonflikt eftersom företaget verkar både som terminaloperatör och som operatör av kombinerade transporter och transporter från dörr till dörr. Slovakien hänvisar även till det villkor i EU-lagstiftningen enligt vilket en järnvägsinfrastrukturoperatör inte får konkurrera med det transportföretag som utnyttjar

den järnvägsinfrastrukturen. Slovakien upprepar att det kan garantera neutraliteten hos den operatör som det kommer att utse till att driva de offentliga terminalerna. När det gäller de transportörer som använder Metrans terminaler noterar Slovakien att det inte känner till att någon av dem bedriver transporter på en reguljär kombi-transportrutt.

- (72) När det gäller effektiviteten hos tjänster som samlas på ett ställe konstaterar Slovakien att den omständigheten att ett transportföretag äger infrastruktur leder till en monopolistisk ställning, och ägaren till infrastrukturen bör därför inte också utnyttja infrastrukturen som en transportoperatör. I detta sammanhang påpekar Slovakien att Metrans har en marknadsandel på 55–60 %.
- (73) Slovakien noterar att Metrans webbplats, på vilken Metrans hävdar att företaget gör reklam för sina omlastningstjänster, inte erbjuder intermodala terminaltjänster till operatörer av intermodala transporter, utan till rederier och leasingföretag.

Kontinentala transporter

- (74) Slovakien hävdar att det inte finns någon statistik som visar att de kontinentala transporter som Metrans har hävdat verkligen förekommer. Slovakien har aldrig mottagit någon information som visar att Metrans äger den utrustning som krävs för att hantera kontinentala intermodala transportenheter. Slovakien förmodar att Metrans anser att kontinentala transporter innefattar sjöcontainrar som lastades utanför Europa, men som lastades om på en av terminalerna i EU.
- (75) Slovakien gör gällande att Metrans påstående att det inte finns någon marknad för påhängsvagnar och avtagbara överbyggnader motsägs av statistiken från UIRR (*).
- (76) Slovakien förklarar också att utformningen av de planerade terminalerna är särskilt lämpad för kontinentala transporter. Omlastningsutrustningen kommer att kunna hantera påhängsvagnar och avtagbara överbyggnader. Utrymmet under kranen kommer att utformas just för att kunna betjäna kontinentala intermodala transportenheter, genom nödvändiga utrymmen mellan de intermodala transportenheter för hantering med lyftdon för kombitrafik och genom vinkelparkeringsplatser för påhängsvagnar, som gör det möjligt för lastbilar att direkt hantera dessa. Till skillnad från andra terminaler som är specialiserade på containrar kommer dessa intermodala transportenheter att kunna hanteras i ett enda steg. Detta kommer att sänka omlastningspriset för kontinentala intermodala transportenheter på de offentliga terminalerna.

Huruvida de befintliga terminalerna uppfyller villkoren i AGTC-avtalet

- (77) I linje med EU:s prioriteringar för järnvägstransportpolitiken investerar Slovakien i infrastruktur som kommer att göra det möjligt att genomföra transporter med 750 meter långa tåg. Slovakien anser dessutom att Metrans terminal i Dunajská Streda inte kan utökas, eftersom terminalen på ena sidan begränsas av Europaväg 575 (E575) och på andra sidan av det kurvspår som förbinder terminalen med huvudjärnvägsnätet.

Uppförande och drift av neutrala terminaler är möjligt utan statligt stöd

- (78) Enligt Slovakien visar de ekonomiska studier som har tagits fram för de offentliga terminalerna att uppförandet och driften av terminalerna inte enbart kan finansieras med intäkter från terminalernas verksamhet. Slovakien förmodar att Metrans korsfinansierar uppförandet av terminalerna med hjälp intäkterna från sin transportverksamhet.
- (79) Slovakien erbjöd sig även att samarbeta med Metrans för att uppföra de offentliga terminalerna, men Metrans var inte villigt att uppfylla Slovakiens villkor i fråga om icke-diskriminerande tillträde.

Konkurrensen kommer att snedvridas

- (80) Slovakien påpekar att det i direktiv 2012/34/EU fastställs principer för hur avgifterna för att använda terminaltjänsterna ska sättas och att en oberoende järnvägsregulator är skyldig att bedöma dessa avgifter och reglera dem i händelse av klagomål.

(*) Internationella unionen för kombinerad järnvägs- och landsvägstransport: <http://www.uirr.com/en/media-centre/annual-reports/annual-reports/mediacentre/516-annual-report-2011.html>

- (81) Slovakien uppger att man även stöder utvecklingen av kombinerade transporter som utförs av privata bolag. Man har bland annat investerat i den ökning av kapaciteten på järnvägslinjen Bratislava–Dunajská Streda som krävdes på grund av Metrans växande behov.
- (82) Slovakien noterar att Metrans har markerat sin prislista för terminaltjänster som konfidentiell, vilket visar att priserna inte har offentliggjorts.

Uppförandet av nya offentliga terminaler kommer inte att dra till sig nya volymer från väg till kombinerade transporter

- (83) Som svar på detta ostyrkta påstående hänvisar Slovakien till Kombiverkehrs synpunkt att kontinentala kombinerade transporter kommer att utvecklas om oberoende terminaloperatörer garanterar icke-diskriminerande tillträde sina tjänster och om priset per hantering inte överstiger 20–25 euro per omlastad enhet.
- (84) Slovakien hävdar dessutom att enligt statistik från UIC ⁽⁵⁾ utgör kontinentala kombinerade transporter 47,14 % av de totala kombinerade transporterna. Eftersom övergången från väg till järnväg ännu inte har nått dessa nivåer i Slovakien är potentialen fortfarande stor för andra kontinentala intermodala transporter än enbart sjöcontainrar.

Kombinerade transporter utan medföljande personal: TEU 2011 (TEU är branschens standardförkortning för "tjugofotsenheter", som avser containrarnas storlek)

Marknadssegmentet kombinerade transporter	Kontinentala transporter	Sjötransporter	Totalt
	(TEU)		
Inrikes kombinerade transporter	3 863 110	7 065 030	10 928 140
Internationella kombinerade transporter	4 678 050	2 510 730	7 188 780
Totalt kombinerade transporter	8 541 160	9 575 760	18 116 920

- (85) Slovakien gör gällande att eftersom omlastningskostnaderna, enligt Metrans, utgör omkring 2 % av de totala transportkostnaderna och eftersom, enligt Kombiverkehr, startkostnaden för en ny kontinental rutt kan vinnas tillbaka först efter ett eller två år, är det högst osannolikt att operatörer som trafikerar nya rutter skulle införa nya rutter till destinationer där det redan finns en rutt. Slovakien hävdar att medan en majoritet av Metrans kunder är rederier, och Metrans främst transporterar sjöcontainrar, kommer den nya terminalen att vara inriktad på överföring av gods från väg till järnväg. Terminalen är ämnad för en annan kundgrupp och erbjuder sina tjänster inom andra marknadssegment.

Besparingar av externa kostnader, den befintliga kapaciteten räcker och växande efterfrågan kan tillfredsställas av marknaden

- (86) Slovakien gör gällande att de minskade transportvolymerna i Slovakien saknar relevans för bedömningen av potentialen för att utveckla kontinentala transporter, eftersom minskningen främst beror på fallande nationella transportvolym. Därför sätter Slovakien mer tilltro till den statistik (se ovan) som visar att vägtransporternas volym ökar, eftersom det är dessa volymer som det är relevant att rikta in sig på vid övergången från väg till järnväg.
- (87) Slovakien gör gällande att den nya terminalen bara kommer att stå för 16 % av den framtida kapaciteten hos Slovakiens intermodala terminaler.
- (88) Som svar på Metrans kommentarer om snedvridning av konkurrensen, oförmåga att dra till sig nya volymer från vägtransporter och påståendet att ny efterfrågan kan täckas av befintlig kapacitet, hänvisar Slovakien till synpunkterna från Kombiverkehr, som bedömer att det finns betydande potential för kontinentala kombinerade transporter till och från Slovakien. Kombiverkehr uppger att transportvolymerna från norra Tyskland, Belgien och Nederländerna till Slovakien och vice versa uppgår till 1 000 lastbilar i veckan. Kombiverkehr planerar endast att ställa om en liten del av de nuvarande godstransporterna på väg till andra transportsätt. Företaget siktar därför inte in sig på några av de befintliga terminalernas nuvarande inkomstkällor.

⁽⁵⁾ Internationella järnvägsunionen: http://www.uic.org/IMG/pdf/2012_report_on_combined_transport_in_europe.pdf

5.2 REAKTION PÅ SYNPUKTERNA FRÅN WIENCONT

- (89) Som svar på WienConts påstående att företaget endast hade en stödnivå på 31 % när det utökade sin terminal, medan Slovakien erbjuder 100 % stöd för den inledande investeringen, noterar Slovakien att den österrikiska staten är majoritetsägare i WienCont. Den järnvägsinfrastruktur WienCont utnyttjar ägs dessutom av järnvägsinfrastrukturförvaltaren, och den mark WienCont utnyttjar ägs av Wiens stad. Kostnaden för att uppföra de nya slovakiska terminalerna inkluderar både markförvärv och uppförande av järnvägsinfrastruktur, samt uppförandet av en helt ny terminal. Slovakien uppger att de totala investeringarna i samband med uppförandet av WienConts terminal, inklusive spåren och marken, till mer än 90 % finansierades med offentliga medel. Enligt Slovakien strider WienConts invändning dessutom mot syftet med Sammanhållningsfonden, som har till mål att minska skillnaderna mellan medlemsstaterna genom att finansiera infrastruktur och miljöskydd.
- (90) Som svar på påståendet att WienCont täcker all efterfrågan i Wienområdet och att Bratislavaterminalen skulle hota dess affärsverksamhet, noterar Slovakien vidare att endast 4,6 % av de totala volymer som WienCont hanterar kommer från Slovakien. Även om WienCont skulle förlora alla dessa volymer, vilket Slovakien betvivlar, skulle bolaget inte skadas så mycket att detta skulle utgöra ett motiv för att inte uppföra en modern terminal för tre transportsätt i Bratislava.

6. UPPFÖLJNING AV INFORMATIONSUTBYTET MED METRANS, WIENCONT OCH SLOVAKIEN

- (91) Kommissionens uppföljning av informationsutbytet med Slovakien, Metrans och WienCont förtydligade ett antal oklarheter i de upplysningar som dessa parter hade tillhandahållit.
- (92) Även om Metrans inte kunde visa i vilken utsträckning företaget tillhandahåller kontinentala kombinerade transporter, kunde det visa att det faktiskt tillhandahåller sådana transporter och att dess nuvarande kontinentala transportvolym inte är försumbara. För de kontinentala transporterna använder Metrans containrar, särskilt de 45 fot (13,7 m) breda containrarna och tankcontainrar. Metrans har även visat att det äger viss utrustning som lämpar sig för omlastning av andra intermodala transportenheter än containrar. Slovakien tillhandahöll kommissionen statistiska faktablad som man hade fått från Metrans, som visar att Metrans inte transporterade några lastbilar, avtagbara överbyggnader eller påhängsvagnar.
- (93) För att bemöta Metrans argument att det inte finns någon efterfrågan på kombinerade transporter av andra intermodala transportenheter än containrar tar Slovakien som exempel den neutrala terminalen i Lovosice i Tjeckien – som togs i drift 2006 med reguljära rutter som främst transporterar containrar – där mängden transporterade intermodala transportenheter ökade med 81 % under perioden 2007–2012, och där avtagbara överbyggnader och påhängsvagnar stod för 75 % av omlastningarna 2012. Som ett annat exempel anför Slovakien den neutrala terminalen i Wuppertal-Langerfeld, som för närvarande nästan uteslutande transporterar avtagbara överbyggnader och påhängsvagnar. Även på WienConts terminal, som är en betydande omlastningsplats för sjöcontainrar, står avtagbara överbyggnader för 21 % av omlastningarna.
- (94) WienCont har tillhandahållit en presentation från Snizek & Partner i vilken det hävdades att i en terminal som använder 88 % av sin kapacitet blir driftskvaliteten klart sämre.
- (95) För att undanröja eventuell oro för omfattningen av en eventuell snedvridning av konkurrensen och för att pröva sina antaganden om överföringen av gods från väg till järnväg gick Slovakien slutligen med på att bara uppföra en terminal i form av ett pilotprojekt. Slovakien begränsade därför sin ursprungliga anmälan till att endast omfatta terminalen i Žilina–Teplička. Denna terminal kommer att ligga mer än 200 km från Metrans terminaler i Dunajská Streda och Košice respektive från WienConts terminal. Slovakien underrättade dessutom kommissionen om att Intrans befintliga terminal i Žilina snart skulle stängas. Nedan följer en redogörelse av kommissionens bedömning av åtgärden.

7. BEDÖMNING AV STÖDET

- (96) I artikel 107.1 i EUF-fördraget anges att "stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, [är] oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna."

- (97) Kriterierna i artikel 107.1 i EUF-fördraget är kumulativa. För att fastställa huruvida åtgärden utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget måste alla nedanstående villkor vara uppfyllda. Det ekonomiska stödet bör närmare bestämt
- a) ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel,
 - b) ge stödmottagaren en fördel,
 - c) gynna vissa företag eller viss produktion (selektivitetskriteriet),
 - d) snedvrida eller hota att snedvrida konkurrensen, och påverka handeln mellan medlemsstaterna.
- (98) Enligt rättspraxis från Europeiska unionens domstol kan uppförandet och driften av infrastruktur utgöra en ekonomisk verksamhet. ⁽⁶⁾ Eftersom den anmälda åtgärden avser investeringsstöd för infrastruktur som används för kommersiellt utnyttjande måste uppförandet och driften av sådan infrastruktur anses utgöra en ekonomisk verksamhet, och den omfattas därför av tillämpningsområdet för artikel 107.1 i EUF-fördraget.
- (99) Genom den anmälda åtgärden kommer de slovakiska myndigheterna att uppföra terminalen och välja ut koncessionshavaren, som ska ansvara för driften av terminalen. Denna inledande investering kommer att finansieras av Sammanhållningsfonden (85 %) och statens egna medel (15 %). Eftersom Sammanhållningsfondens resurser överförs till den relevanta nationella myndigheten anses de stå till den slovakiska statens förfogande och anses därmed utgöra statliga resurser.
- (100) Fördel: Utifrån den preliminära marknadsundersökning som de slovakiska myndigheterna har gjort kan det inte uteslutas att underlaget för den kommande urvalsprocessen kommer att utgöras av ett mycket begränsat antal deltagare och att urvalsprocessen inte kommer att uppfylla kriterierna för ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. Eftersom det råder stor sannolikhet för att anbudsförfarandet inte kommer att bli tillräckligt konkurrensutsatt kan det inte uteslutas att operatören kommer att ges en ekonomisk fördel.
- (101) Selektivitet: Eftersom åtgärden uteslutande gynnar den utvalda terminaloperatören bör den anses ha en selektiv karaktär.
- (102) Snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln mellan medlemsstaterna: Om en förmån som en medlemsstat har beviljat stärker en företagskategoris ställning vad gäller handeln inom unionen i jämförelse med andra konkurrerande företag, ska denna handel anses påverkas genom denna förmån ⁽⁷⁾. Det räcker att stödmottagaren konkurrerar med andra företag på en konkurrensutsatt marknad ⁽⁸⁾. I det aktuella ärendet kommer det anmälda stödet att stärka de nya transferterminalernas ställning i förhållande till befintliga terminaler, och det har därför en potentiellt snedvridande effekt eftersom den berörda marknaden är konkurrensutsatt. Stödet kommer därför troligen att snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.
- (103) Mot bakgrund av ovanstående är kommissionens slutsats att åtgärden utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

7.1 ÅTGÄRDENS LAGENLIGHET

- (104) De slovakiska myndigheterna har uppfyllt den skyldighet att anmäla stödet innan det genomförs som föreskrivs i artikel 108.3 i EUF-fördraget. Kommissionen noterar att stödet inte kommer att beviljas förrän det har godkänts av kommissionen.

7.2 BEDÖMNING AV FÖRENLIGHETEN

- (105) Kommissionen har tidigare grundat sin bedömning av stöd till infrastrukturprojekt direkt på artikel 93 i EUF-fördraget ⁽⁹⁾ och, efter EU-domstolens dom i målet Altmark ⁽¹⁰⁾, som hindrade direkt tillämpning av artikel 93 i

⁽⁶⁾ Se, bland annat, dom av den 24 oktober 2002 i mål C-82/01 P, Aéroports de Paris, REG 2002, s. I-9297, och dom av den 24 mars 2011 i de förenade målen T-443/08 och T-445/08, Freistaat Sachsen och Land Sachsen-Anhalt mot kommissionen, ännu ej offentliggjord i rättsfallssamlingen.

⁽⁷⁾ Se, framför allt, dom av den 17 september 1980 i mål 730/79, Philip Morris mot kommissionen, REG 1980, s. 2671; svensk specialutgåva, volym 5, s. 303, punkt 11, dom av den 22 november 2001 i mål C-53/00, Ferring, REG 2001, s. I-9067, punkt 21, och dom av den 29 april 2004 i mål C-372/97, Italien mot kommissionen, REG 2004, s. I-3679, punkt 44.

⁽⁸⁾ Dom av den 30 april 1998 i mål T-214/95, Vlaamse Gewest mot kommissionen, REG 1998, s. II-717.

⁽⁹⁾ Se kommissionens beslut av den 31 januari 2001 i ärende N 597/2000 EGT C 102, 31.3.2001, s. 8; kommissionens beslut av den 14 september 2001 i ärende N 208/2000, EGT C 315, 4.1.2000, s. 21; kommissionens beslut av den 15 november 2000 i ärende N 755/1999, EGT C 71, 3.3.2001, s. 17 och s. 19; kommissionens beslut av den 11 november 2001 i ärende N 550/2001, EGT C 24, 26.1.2002, s. 2.

⁽¹⁰⁾ Dom av den 24 juli 2003 i mål C-280/00, Altmark Trans GmbH, REG 2003, s. I-7747.

EUF-fördraget, på artikel 107.3 c i EUF-fördraget för intermodala terminaler ⁽¹¹⁾. Efter ikraftträdandet av förordning Europaparlamentets och rådets (EG) nr 1370/2007 ⁽¹²⁾ har artikel 93 i EUF-fördraget blivit direkt tillämplig som rättslig grund för att fastställa huruvida vägtransporter som inte omfattas av den förordningen är förenliga med fördragsbestämmelserna, och i synnerhet samordning av transporter.

- (106) I artikel 93 i EUF-fördraget anges att stöd som tillgodoser behovet av samordning av transporter är förenligt med fördragen. Begreppet "samordning av transporter" som används i den artikeln har större betydelse än att bara underlätta utvecklingen av en ekonomisk verksamhet. Det innefattar offentliga myndigheters ingripande i syfte att styra utvecklingen av transportsektorn i det gemensamma intresset. EU-domstolen har slagit fast att tillämpningen av denna artikel innebär att "stöd till transporter endast är förenliga med fördraget i klart fastställda fall samt under förutsättning att dessa stöd inte skadar gemenskapens allmänna intressen" ⁽¹³⁾.
- (107) De framsteg som har gjorts i fråga om liberaliseringen av sektorn för landtransporter har till viss del lett till att behovet av samordning kraftigt har minskat. På en effektivt liberaliserad marknad kan marknadskrafternas agerande i princip i sig resultera i en samordning. Även efter liberaliseringen av denna sektor kan det emellertid fortfarande finnas kvar olika former av marknadsstörningar. Störningarna motiverar ingripanden från de offentliga myndigheterna på detta område.
- (108) Transportsektorn kan uppleva svårigheter med "samordningen" i ekonomisk mening, exempelvis när det gäller förbindelserna mellan olika transportnät. Därför har kommissionen redan tillåtit statligt stöd som grundas på artikel 93 i EUF-fördraget ⁽¹⁴⁾.
- (109) För att en viss stödåtgärd ska anses "tillgodose behovet" av samordning av transporter måste den vara nödvändig och proportionerlig i förhållande till det eftersträfvade målet. Den snedvridning av konkurrensen som finns inbyggt i stöd får inte heller äventyra unionens allmänna intressen.
- (110) Enligt kommissionens praxis är därför ett stöd som grundas på artikel 93 i EUF-fördraget förenligt med den inre marknaden om följande villkor är uppfyllda:
- a) Stödet bidrar till ett mål av gemensamt intresse.
 - b) Stödet är nödvändigt.
 - c) Stödet är proportionerligt.
 - d) Infrastrukturen är tillgänglig för alla användare utan diskriminering.
 - e) Stödet leder inte till sådan snedvridning av konkurrensen som strider mot det gemensamma intresset.
- (111) För att avgöra huruvida stödet ska anses förenligt med den inre marknaden i enlighet med artikel 93 i EUF-fördraget kommer kommissionen därför att bedöma huruvida dessa fem kriterier är uppfyllda i det aktuella ärendet.

7.2.1 Mål av gemensamt intresse

- (112) EU har sedan en tid tillbaka fört en politik för att få till stånd ett balanserat system av kombinerade transporter, och att främja kombinerade transporters konkurrenskraft gentemot vägtransporter är en del av denna politik. Målet för EU:s politik för kombinerade transporter är att åstadkomma en övergång från vägtransporter till andra transportsätt.
- (113) Unionsinstrument som rådets direktiv 92/106/EEG ⁽¹⁵⁾ av den 7 december 1992 syftar till att främja utvecklingen av kombinerade transporter. Vitboken om transportpolitik ⁽¹⁶⁾ uppmuntrar användningen av järnväg och andra miljövänliga transportsätt för att utveckla konkurrenskraftiga alternativ till vägtransporter.

⁽¹¹⁾ Se kommissionens beslut av den 11 februari 2009 i ärende N 651/2008 – *Combinant multimodal container terminal (EFRO)*, EUT C 60, 14.3.2009, s. 4.

⁽¹²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EUT L 315, 3.12.2007, s. 1).

⁽¹³⁾ Dom av den 12 oktober 1978 i mål C-156/77, kommissionen mot Belgien, REG 1978, s. I-1881; svensk specialutgåva, volym 4, s. 179, punkt 10.

⁽¹⁴⁾ Se kommissionens beslut av den 20 juli 2010 i ärende C 17/2010, *Firmin srl*, EUT C 278, 15.10.2010, s. 28.

⁽¹⁵⁾ Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 368, 17.12.1992, s. 38; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 148).

⁽¹⁶⁾ Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem, KOM(2011) 144, 28.3.2011.

- (114) Politiken för kombinerade transporter ligger dessutom i linje med slutsatserna från Europeiska rådets möte i Göteborg i juni 2001, där det förklarades att åtgärder som bidrar till övergången från vägtransporter till miljövänligare transporter utgör kärnan i politiken för hållbara transporter.
- (115) Kommissionen medger att det främst är marknadsaktörernas sak att förbättra kombinerade transporter på marknader där det råder fritt tillträde och där reglerna om fri konkurrens och utbud och efterfrågan gäller. För att utnyttja den fulla potentialen hos kombinerade transporter kan det vara nödvändigt att stimulera viljan att utsätta sig för de risker som ligger i att ställa om från vägtransporter till alternativa transportsätt.
- (116) Dessutom motiveras inriktningen på kombinerade transportalternativ i allt högre grad av följande: Det är i hög grad tack vare avancerad logistik, som optimerar produktionen och distributionen och skapar mervärde i processen, som Europas industri kan upprätthålla eller öka konkurrenskraften hos sin europabaserade produktion. I takt med att vägtransporternas tillförlitlighet minskar och transportkostnaderna ökar blir dessa sofistikerade leverantörskedjor alltmer sårbara. De kombinerade transporternas logistik måste därför bli ett prioriterat mål för Europas tillverkningsindustri.
- (117) Avslutningsvis hänvisar kommissionen till behovet av att skynda på investeringarna i infrastruktur, i synnerhet i miljövänliga transporter via de transeuropeiska näten (TEN) och höghastighetsnät för IKT ⁽¹⁷⁾.
- (118) Uppförandet av intermodala terminaler som garanterar lika tillträde för alla användare har fått stöd i flera EU-rättsakter. Europaparlamentets och rådets beslut nr 661/2010/EU ⁽¹⁸⁾ innehåller ett krav på införandet av ett transeuropeiskt transportnät som i så stor utsträckning som möjligt ska vara driftskompatibelt inom de olika transportsätten. Enligt detta beslut måste projekt av gemensamt intresse bidra till hållbar utveckling av transporterna genom att förbättra säkerheten och minska den transportrelaterade miljöförstörelsen, bland annat genom att främja att trafik styrs över till järnväg, intermodala transporter och transporter på inre vattenvägar och till sjöss. I artikel 10 i rådets direktiv 91/440/EEG ⁽¹⁹⁾ av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar åläggs medlemsstaterna att se till att järnvägsföretag från andra medlemsstater på skäliga villkor beviljas tillträde till infrastrukturen för att utföra internationella kombinerade godstransporter. I sitt förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet ⁽²⁰⁾ föreslog kommissionen dessutom att godsterminaloperatörer ska se till att alla godsterminaler är öppna för alla operatörer, tillhandahålla sådan tillgång på ett icke-diskriminerande sätt och tillämpa transparenta avgifter.
- (119) Uppförandet av intermodala terminaler som garanterar lika tillträde för alla användare syftar till att nå ett mål av gemensamt intresse genom att det bidrar till att främja kombinerade transporter och uppmuntrar övergång från vägtransporter till transporter på järnväg och de inre vattenvägarna, och därigenom bidrar till att minska trängsel, olyckor, utsläpp, buller och negativ miljöpåverkan som beror på vägtransporterna. Inte i någon av de synpunkter som har inkommit till följd av inledandet av förfarandet bestrids det att åtgärdens syfte, dvs. att stödja övergången från vägtransporter till transporter på järnväg och de inre vattenvägarna, är ett mål av gemensamt intresse.
- (120) När det gäller planerna på att uppföra och driva terminalen i Žilina–Teplička är, enligt de uppgifter som de slovakiska myndigheterna har tillhandahållit, förmånerna i form av besparingar när det gäller de externa kostnaderna 15 gånger större än kostnaderna för att uppföra den planerade infrastrukturen. Merparten av de förväntade besparingarna på 339 miljoner euro kommer dessutom att göras i andra delar av EU än i Slovakien, eftersom man vid transporter mellan Slovakien och resten av EU färdas en längre sträcka utanför Slovakien än i Slovakien.

(euro)

Miljöbesparingar under 30 år för terminalen i Žilina

Trängselbesparingar	107 117 951
Olycksbesparingar	32 175 502
Utsläppsbesparingar	223 748 276

⁽¹⁷⁾ Kommissionens meddelande *En ekonomisk återhämtningsplan för Europa*, KOM(2008) 800 final, 26.11.2008.

⁽¹⁸⁾ Europaparlamentets och rådets beslut nr 661/2010/EU av den 7 juli 2010 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (EUT L 204, 5.8.2010, s. 1).

⁽¹⁹⁾ Rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (EGT L 237, 24.8.1991, s. 25; svensk specialutgåva, område 2, volym 8, s. 5).

⁽²⁰⁾ KOM(2011) 650 final, EUT C 37, 10.2.2012, s. 16.

(euro)

Miljöbesparingar under 30 år för terminalen i Žilina

Bullerbesparingar	7 338 003
Klimatbesparingar	16 390 770
Totala besparingar	386 770 502

Källa: De slovakiska myndigheternas kostnads–nyttoanalys för terminalen i Žilina.

- (121) Kommissionen anser därför att uppförandet av den intermodala terminalen i Žilina–Teplička kan bidra till att nå ett mål av gemensamt intresse eftersom det bidrar till att stärka de multimodala transporterna och uppmuntrar en övergång från transporter på väg till transporter på järnväg och de inre vattenvägarna, och därigenom bidrar till att minska trängsel, olyckor, utsläpp, buller och negativ miljöpåverkan som beror på vägtransporterna.

7.2.2 Nödvändighet och proportionalitet

- (122) Kommissionen har tidigare ⁽²¹⁾ tillåtit investeringsstöd till intermodala terminaler med en stödnivå på 50 %. Om medlemsstaterna har visat att de har ett ekonomiskt behov av en högre stödnivå har kommissionen i vederbörligen motiverade fall varit villig att godta sådana högre stödnivåer ⁽²²⁾.
- (123) I det aktuella ärendet har de slovakiska myndigheterna anmält en åtgärd som tillhandahåller en stödnivå på minst 85 % till förmån för den framtida koncessionshavaren. Detta projekt skiljer sig från Metrans privata terminaler, som bolaget byggde utan något stöd från Slovakien, och från WienConts närbelägna terminal (som ägs av Wiens stad), som sedan 2006 har mottagit stöd till en genomsnittlig stödnivå på 31 % för inköp av kompletterande utrustning. I WienConts fall bestod investeringen inte i en inledande investering för byggandet av ny terminal från grunden, vilket fallet är med terminalen i Žilina–Teplička. WienCont använder dessutom infrastrukturförvaltarens järnvägsspår och staden Wiens mark, för vilket bolaget betalar en hyra som inte nödvändigtvis motsvarar vad det skulle kosta att köpa dessa resurser.
- (124) Eftersom stödnivån i Slovakiens fall i alla händelser är högre än 50 % måste kommissionen ta ställning till huruvida denna högre stödnivå i undantagsfall kan anses förenlig med den inre marknaden.
- (125) När det gäller frågan huruvida stödet är nödvändigt är prognosen i de slovakiska myndigheternas kostnads–nyttoanalys att den planerade transportterminalen i Žilina–Teplička kommer att ge en negativ internränta utan offentligt stöd. När Slovakien beaktar hela den inledande investeringen, inklusive kostnaden för att förvärva marken, motsvarar projektets finansieringsbehov vid en diskonteringsränta på 5 % den inledande investeringen på 25,04 miljoner euro. En diskonteringsränta på 5 % är jämförbar med avkastningen på långa statsobligationer i Slovakien ⁽²³⁾.
- (126) I tabellen nedan görs en sammanfattning av investeringskostnaderna, driftskostnaderna, förväntad avkastning på investeringar och stödbelopp som planeras för uppförandet av terminalen i Žilina. Sammanfattningen grundas på beräkningarna i den kostnads–nyttoanalys som de slovakiska myndigheterna har överlämnat.

⁽²¹⁾ Se kommissionens beslut av den 31 januari 2001 i ärende N 597/2000, Nederländerna – *Subsidieregeling voor bijzondere bedrijfsaansluitingen op vaarwegen*, kommissionens beslut av den 14 september 2001 i ärende N 208/2000, Nederländerna – *SOIT*, kommissionens beslut av den 15 november 2000 i ärende N 755/1999, Italien – *Bolzano*, och kommissionens beslut av den 20 december 2010 i ärende N 490/2010, Belgien – *Verlenging van steunregeling N 550/2001 inzake publiek-private samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties langs de waterwegen in het Vlaams Gewest*.

⁽²²⁾ Se kommissionens beslut av den 20 december 2011 i ärende SA.33434, Frankrike – *Aide au financement d'un chantier multimodal sur le Grand port maritime du Havre*, kommissionens beslut av den 23 november 2011 i ärende SA.33486, Tyskland – *Förderprogramm Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr* (ännu ej offentliggjort), och kommissionens beslut av den 17 oktober 2012 i ärende SA.34501, Tyskland – *Ausbau des Binnenhafens Königs Wusterhausen/Wildau*.

⁽²³⁾ I september 2012 var räntan på långa statsobligationer i Slovakien 4,2 %, se ECB, <http://www.ecb.int/stats/money/long/html/index.en.html>.

							Miljoner euro
Terminal	Investeringskostnader	Driftskostnader	Summakostnader	Intäkter	Statligt stöd	Förväntad vinst	Nettonuvärde efter statligt stöd (5 %)
Žilina	25,04	24,81	49,85	24,81	25,04	0	0,00

Källa: Slovakiska myndigheternas kostnads-nyttoanalys.

- (127) Eftersom den inledande investeringen är begränsad till att täcka projektets finansieringsbehov, konstaterar kommissionen att stödet är nödvändigt för att säkerställa uppförandet av den internationella transferterminalen och utvecklandet av kombinerade transporter i Slovakien. Kommissionen anser dessutom att stödet begränsas till vad som är absolut nödvändigt, eftersom det är större än finansieringsbehovet och därmed proportionerligt för att nå det mål av gemensamt intresse som säkerställandet av övergången från vägtransporter till järnvägstransporter utgör.

7.2.3 Tillträdet till den berörda infrastrukturen är öppet för alla användare utan diskriminering

- (128) Syftet med åtgärden är att uppföra offentliga intermodala transferterminaler för kontinentala kombinerade transporter, särskilt påhängsvagnar och avtagbara överbyggnader, för att på så sätt stödja övergången från transport på väg till transport på järnväg. För att nå detta mål kommer terminalerna att
- a) drivas av företag som är oberoende i förhållande till de transportföretag som använder dem,
 - b) vara öppna för alla användare, och
 - c) erbjuda icke-diskriminerande och öppet redovisade villkor.
- (129) För att säkerställa icke-diskriminerande tillträde till terminalerna och för att förhindra att det uppstår intressekonflikter mellan den utvalda terminaloperatören och transportföretagen kommer terminaloperatören att vara oberoende i förhållande till transportföretagen.
- (130) Dessutom kommer den slovakiska staten också fortsättningsvis att äga terminalerna och kommer i varje koncessionsavtal att inkludera terminaloperatörernas skyldighet att garantera icke-diskriminerande och öppet tillträde för alla användare, inklusive transportörer och operatörer av intermodala transportterminaler. Om den utvalda operatören inte uppfyller detta villkor i koncessionsavtalet kommer staten att ha befogenhet att återkalla koncessionen och låta den bli föremål för ett nytt anbudsförfarande.
- (131) Tillträdet till den aktuella infrastrukturen kommer därför att vara öppet för alla användare utan diskriminering.

7.2.4 Stödet leder inte till sådan snedvridning av konkurrensen som strider mot det gemensamma intresset

- (132) Den ursprungligen anmälda åtgärden skulle påverka intermodala terminaltjänster i Slovakien, som även drar till sig gränsöverskridande efterfrågan från Österrike, Tjeckien, Ungern och, i mindre grad, Polen. För att undvika den risk för snedvridning av konkurrensen som angavs i beslutet att inleda förfarandet, och för att pröva sina antaganden om terminalens effekt för övergången från godstransporter på väg till transporter på järnväg, åtog sig de slovakiska myndigheterna att begränsa projektet till byggandet av ett enda pilotprojekt i form av en terminal i Žilina–Teplička. Denna terminal kommer att ligga mer än 200 km från Metrans och WienConts nuvarande terminaler. Terminalens upptagningsområde kommer därför inte att överlappa med Metrans och WienConts upptagningsområden. Detta kommer att begränsa åtgärdens inverkan på konkurrensen ⁽²⁴⁾.

⁽²⁴⁾ I punkt 15 i sitt beslut av den 9 november 2011 i ärende SA.32632 (2011/N) *ETGE*, EUT C 82, 21.3.2012, s. 2, hänvisar kommissionen till en attraktionsradie på 35 km i ett område med en hög terminaldensitet (gränsen mellan Belgien och Nederländerna). De slovakiska myndigheterna räknar med ett upptagningsområde på 100 km. I Pragområdet finns det sju terminaler inom en attraktionsradie på 70 km: två stora terminaler i Prag, två i Mělník (40 km) och tre i Lovosice (70 km).

- (133) Enligt de slovakiska myndigheterna finns det en tillfällig terminal i Žilina som tillhör Intrans. Till skillnad från den planerade terminalen är denna terminal liten och ligger mitt i staden. Terminalens lastramp är endast åtkomlig från ett enda 400 m långt spår som inte kan förlängas. Terminalen är utformad för sjöcontainrar och har inga portalkranar eller utrustning för omlastning av avtagbara överbyggnader eller påhängsvagnar. Av stadsplaneringsskäl kommer terminalen i Žilina i vilket fall som helst snart att stängas.
- (134) De slovakiska myndigheterna har bekräftat att hanteringsavgifterna vid de offentliga terminalerna kommer att motsvara hanteringsavgifterna på de intermodala transportterminaler som redan finns på marknaden. Enligt en undersökning som de slovakiska myndigheterna har gjort ligger hanteringsavgifterna på terminaler i EU i intervallet 16,30–56 euro per enhet, med en genomsnittlig avgift på 30 euro. De slovakiska myndigheternas kostnads–nyttoanalys grundades på antagandet att de framtida hanteringsavgifterna skulle vara 28–29 euro per enhet på alla de fyra offentliga terminalerna. Avgifterna på den offentliga terminalen i Žilina–Teplice kommer därför att ligga på en nivå som upprätthåller järnvägstransporternas konkurrenskraft i förhållande till vägtransportsektorn. Högre avgifter skulle innebära att operatören av de offentliga terminalerna inte skulle kunna dra till sig tillräckligt med gods från vägtransportsektorn för att täcka sina kostnader.
- (135) Kommissionens slutsats är därför att åtgärden inte snedvrider konkurrensen i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset.

8. SLUTSATS

- (136) Mot bakgrund av ovanstående konstaterar kommissionen att alla villkor är uppfyllda och att investeringsstödet på 25,04 miljoner euro för terminalen i Žilina–Teplice är förenligt med den inre marknaden.
- (137) Med tanke på att Slovakien ursprungligen planerade att bygga fyra offentliga intermodala terminaler är kommissionen tvungen att bevaka vad som sker med den terminal som ska byggas grundat på det nu anmälda pilotprojektet. Tack vare bevakningen kommer kommissionen att kunna fatta ett tydligare beslut om stödets nödvändighet om Slovakien vid en senare tidpunkt anmäler stöd till förmån för de återstående tre terminalerna.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det statliga stöd som Slovakien planerar att genomföra för uppförandet av terminalen i Žilina–Teplice i form av ett inledande investeringsstöd på 25,04 miljoner euro är förenligt med den inre marknaden enligt artikel 93 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Genomförandet av detta stöd på 25,04 miljoner euro godkänns följaktligen.

Artikel 2

Efter tre år ska Slovakien tillhandahålla följande upplysningar:

- Den totala volymen intermodala transporter, volymen kontinentala transporter och volymen transporter utan användning av ISO-containrar i Slovakien och vid terminalen i Žilina–Teplice.
- De priser som tas ut vid terminalen i Žilina–Teplice.
- Huruvida de nya terminalernas kunder tidigare använde sig av de befintliga terminalerna och, om så är fallet, en kartläggning av varför de har bytt.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Republiken Slovakien.

Utfärdat i Bryssel den 17 juli 2013.

På kommissionens vägnar
Joaquín ALMUNIA
Vice ordförande

RÄTTELSE

Rättelse till Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/62/ES av den 8 juni 2011 om ändring av direktiv 2001/83/EG om upprättande av gemenskapsregler för humanläkemedel vad gäller att förhindra att förfälskade läkemedel kommer in i den lagliga försörjningskedjan

(Europeiska unionens officiella tidning L 174 av den 1 juli 2011)

På sidan 80, artikel 1, punkt 12, ny artikel 54a, punkt 1, andra stycket, ska det

i stället för: "Läkemedel som inte är receptbelagda ska inte vara märkta med de säkerhetsdetaljer som avses i artikel 54 o, om de inte undantagsvis har förtecknats i enlighet med förfarandet enligt punkt 2 b i denna artikel, efter en bedömning att de löper risk att förfälskas."

vara: "Läkemedel som inte är receptbelagda får inte vara märkta med de säkerhetsdetaljer som avses i artikel 54 o, om de inte undantagsvis har förtecknats i enlighet med förfarandet enligt punkt 2 b i denna artikel, efter en bedömning att de löper risk att förfälskas."

På sidan 80, artikel 1, punkt 12, ny artikel 54a, punkt 2, andra stycket, led b, första meningen, ska det

i stället för: "b) Förteckningar över de läkemedel eller kategorier av läkemedel som, om det rör sig om receptbelagda läkemedel inte ska vara märkta med säkerhetsdetaljerna, och om det rör sig om icke-receptbelagda läkemedel ska vara märkta med de säkerhetsdetaljer som avses i artikel 54 o."

vara: "b) Förteckningar över de läkemedel eller kategorier av läkemedel som, om det rör sig om receptbelagda läkemedel inte får vara märkta med säkerhetsdetaljerna, och om det rör sig om icke-receptbelagda läkemedel ska vara märkta med de säkerhetsdetaljer som avses i artikel 54 o."

ISSN 1977-0820 (elektronisk utgåva)
ISSN 1725-2628 (pappersutgåva)



Europeiska unionens publikationsbyrå
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

SV