

# Επίσημη Εφημερίδα

## της Ευρωπαϊκής Ένωσης

C 45



Έκδοση  
στην ελληνική γλώσσα

Ανακοινώσεις και Πληροφορίες

56ο έτος  
16 Φεβρουαρίου 2013

Ανακοίνωση αριθ.

Περιεχόμενα

Σελίδα

### IV Πληροφορίες

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΚΑΙ ΛΟΙΠΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ  
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

#### Ευρωπαϊκή Επιτροπή

2013/C 45/01

Ισοτιμίες του ευρώ ..... 1

### V Γνωστοποιήσεις

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

#### Ευρωπαϊκή Επιτροπή

2013/C 45/02

Επιμόρφωση εθνικών δικαστών στο ευρωπαϊκό δίκαιο του ανταγωνισμού και δικαστική συνεργασία μεταξύ  
εθνικών δικαστών ..... 2

**EL**

Τιμή:  
3 EUR

(Συνέχεια στην επόμενη σελίδα)

## ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

**Ευρωπαϊκή Επιτροπή**

2013/C 45/03

Ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας αντιντάμπινγκ σχετικά με τις εισαγωγές ορισμένων σωλήνων κάθε είδους χωρίς συγκόλληση από σίδηρο ή χάλυβα, με εξωτερική διάμετρο που υπερβαίνει τα 406,4 mm, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας .....

3

## ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

**Ευρωπαϊκή Επιτροπή**

2013/C 45/04

Κρατική ενίσχυση — Σλοβακία — Κρατική ενίσχυση SA.34369 (13/C) (ex 12/N) — Κατασκευή και λειτουργία δημόσιων τερματικών σταθμών διατροπικών μεταφορών — Πρόσκληση για υποβολή παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης <sup>(1)</sup>

13



(<sup>1</sup>) Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

## IV

(Πληροφορίες)

## ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΚΑΙ ΛΟΙΠΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

## ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ισοτιμίες του ευρώ <sup>(1)</sup>

15 Φεβρουαρίου 2013

(2013/C 45/01)

1 ευρώ =

Νομισματική μονάδα	Ισοτιμία	Νομισματική μονάδα	Ισοτιμία		
USD	δολάριο ΗΠΑ	1,3325	AUD	δολάριο Αυστραλίας	1,2895
JPY	ιαπωνικό γιεν	124,03	CAD	δολάριο Καναδά	1,3360
DKK	δανική κορόνα	7,4589	HKD	δολάριο Χονγκ Κονγκ	10,3330
GBP	λίρα στερλίνα	0,86040	NZD	δολάριο Νέας Ζηλανδίας	1,5703
SEK	σουηδική κορόνα	8,4557	SGD	δολάριο Σιγκαπούρης	1,6487
CHF	ελβετικό φράγκο	1,2303	KRW	ουόν Νότιας Κορέας	1 440,15
ISK	ισλανδική κορόνα		ZAR	νοτιοαφρικανικό ραντ	11,7457
NOK	νορβηγική κορόνα	7,3945	CNY	κινεζικό ρενμινπί γιουάν	8,3044
BGN	βουλγαρικό λεβ	1,9558	HRK	κροατική κούνα	7,5860
CZK	τσεχική κορόνα	25,386	IDR	ρουπία Ινδονησίας	12 885,30
HUF	ουγγρικό φιορίνι	292,38	MYR	μαλαισιανό ρινγκίτ	4,1228
LTL	λιθουανικό λίτας	3,4528	PHP	πέσο Φιλιππινών	54,159
LVL	λετονικό λατς	0,6996	RUB	ρωσικό ρούβλι	40,1550
PLN	πολωνικό ζλότι	4,1906	THB	ταϊλανδικό μπατ	39,802
RON	ρουμανικό λέου	4,3885	BRL	ρεάλ Βραζιλίας	2,6075
TRY	τουρκική λίρα	2,3572	MXN	πέσο Μεξικού	16,9221
			INR	ινδική ρουπία	72,3550

<sup>(1)</sup> Πηγή: Ισοτιμίες αναφοράς που δημοσιεύονται από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα.

V

(Γνωστοποιήσεις)

## ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

## ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

**Επιμόρφωση εθνικών δικαστών στο ευρωπαϊκό δίκαιο του ανταγωνισμού και δικαστική συνεργασία  
μεταξύ εθνικών δικαστών**

(2013/C 45/02)

Μια νέα πρόσκληση υποβολής προτάσεων σε θέματα επιμόρφωση εθνικών δικαστών στο ευρωπαϊκό δίκαιο του ανταγωνισμού και δικαστική συνεργασία μεταξύ εθνικών δικαστών έχει δημοσιευθεί στη διεύθυνση

[http://ec.europa.eu/competition/calls/proposals\\_open.html](http://ec.europa.eu/competition/calls/proposals_open.html)

Προθεσμία υποβολής προτάσεων: 30 Απριλίου 2013

---

## ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

### ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

**Ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας αντιντάμπινγκ σχετικά με τις εισαγωγές ορισμένων σωλήνων κάθε είδους χωρίς συγκόλληση από σίδηρο ή χάλυβα, με εξωτερική διάμετρο που υπερβαίνει τα 406,4 mm, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας**

(2013/C 45/03)

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (στο εξής η «Επιτροπή») έλαβε καταγγελία, σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1225/2009 του Συμβουλίου, της 30ής Νοεμβρίου 2009, για την άμυνα κατά των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ εκ μέρους χωρών μη μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας<sup>(1)</sup> (στο εξής «ο βασικός κανονισμός»), στην οποία υποστηρίζεται ότι οι εισαγωγές ορισμένων σωλήνων κάθε είδους χωρίς συγκόλληση από σίδηρο ή χάλυβα, με εξωτερική διάμετρο που υπερβαίνει τα 406,4 mm, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ και, επομένως, προκαλούν σημαντική ζημία στον κλάδο παραγωγής της Ένωσης.

#### 1. Καταγγελία

Η καταγγελία υποβλήθηκε στις 3 Ιανουαρίου 2013 από την επιτροπή άμυνας της βιομηχανίας σωλήνων χωρίς συγκόλληση της Ευρωπαϊκής Ένωσης («ο καταγγέλλων») για λογαριασμό παραγωγών που αντιπροσωπεύουν ποσοστό άνω του 25 % της συνολικής ενωσιακής παραγωγής σωλήνων κάθε είδους χωρίς συγκόλληση από σίδηρο ή χάλυβα, εκτός από ανοξείδωτο χάλυβα, κυκλικής διατομής, με εξωτερική διάμετρο που υπερβαίνει τα 406,4 mm.

#### 2. Προϊόν που αποτελεί αντικείμενο της έρευνας

Το προϊόν που υπόκειται στην παρούσα έρευνα είναι οι σωλήνες κάθε είδους χωρίς συγκόλληση από σίδηρο ή χάλυβα, εκτός από ανοξείδωτο χάλυβα, κυκλικής διατομής, με εξωτερική διάμετρο που υπερβαίνει τα 406,4 mm («το υπό έρευνα προϊόν»).

#### 3. Ισχυρισμός περί ντάμπινγκ

Το προϊόν το οποίο κατά τους ισχυρισμούς αποτελεί αντικείμενο ντάμπινγκ είναι το προϊόν που αποτελεί αντικείμενο της έρευνας, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (εφεξής «η υπό εξέταση χώρα»), το οποίο σήμερα υπάγεται στους κωδικούς ΣΟ 7304 19 90, 7304 29 90, 7304 39 98 και 7304 59 99. Οι εν λόγω κωδικοί ΣΟ παρατίθενται για πληροφοριακούς και μόνο λόγους.

Δεδομένου ότι, βάσει των διατάξεων του άρθρου 2 παράγραφος 7 του βασικού κανονισμού, η Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας θεωρείται χώρα χωρίς οικονομία της αγοράς, ο καταγγέλλων καθόρισε την

κανονική αξία για τις εισαγωγές από τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας με βάση την τιμή σε μια τρίτη χώρα με οικονομία της αγοράς, συγκεκριμένα τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής. Ο ισχυρισμός περί ντάμπινγκ βασίζεται στη σύγκριση μεταξύ της κανονικής αξίας, που έχει καθοριστεί με τον τρόπο αυτό, και της τιμής εξαγωγής (σε επίπεδο τιμών «εκ του εργοστασίου») του προϊόντος που αποτελεί αντικείμενο της έρευνας, όταν πωλήθηκε για εξαγωγή στην Ένωση.

Με βάση τα ανωτέρω, τα περιθώρια ντάμπινγκ που υπολογίζονται είναι σημαντικά για την οικεία χώρα.

#### 4. Ισχυρισμός περί ζημίας και αιτιώδους συνάφειας

Ο καταγγέλλων υπέβαλε στοιχεία που αποδεικνύουν ότι οι εισαγωγές από την οικεία χώρα του υπό έρευνα προϊόντος αυξήθηκαν συνολικά τόσο σε απόλυτες τιμές όσο και ως προς το μερίδιο της αγοράς.

Τα αποδεικτικά εκ πρώτης όψεως στοιχεία που υπέβαλε ο καταγγέλλων καταδεικνύουν ότι ο όγκος και οι τιμές του εισαγόμενου προϊόντος που αποτελεί αντικείμενο της έρευνας έχουν, μεταξύ άλλων συνεπειών, επηρεάσει αρνητικά το επίπεδο των τιμών και το μερίδιο της αγοράς του κλάδου παραγωγής της Ένωσης, με αποτέλεσμα τη σημαντική επιδείνωση των συνολικών επιδόσεων και της οικονομικής κατάστασης του κλάδου παραγωγής της Ένωσης.

#### 5. Διαδικασία

Η Επιτροπή, αφού κατέληξε στο συμπέρασμα, ύστερα από διαβουλεύσεις με τη συμβουλευτική επιτροπή, ότι η καταγγελία υποβλήθηκε από τον κλάδο παραγωγής της Ένωσης ή εξ ονόματός του και ότι υπάρχουν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία που δικαιολογούν την έναρξη διαδικασίας, ξεκινά τη διαδικασία έρευνας δυνάμει του άρθρου 5 του βασικού κανονισμού.

Η έρευνα θα καθορίσει κατά πόσον το προϊόν που αποτελεί αντικείμενο της έρευνας καταγωγής της οικείας χώρας αποτελεί αντικείμενο ντάμπινγκ και κατά πόσον το ντάμπινγκ αυτό προξένησε ζημία στον κλάδο παραγωγής της Ένωσης. Αν τα συμπεράσματα είναι καταφατικά, η έρευνα θα εξετάσει αν η επιβολή των μέτρων θα είναι αντίθετη προς το συμφέρον της Ένωσης.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 51.

## 5.1. Διαδικασία για τον προσδιορισμό του ντάμπινγκ

Οι παραγωγοί-εξαγωγείς <sup>(1)</sup> του προϊόντος που αποτελεί αντικείμενο της έρευνας από την οικεία χώρα καλούνται να συμμετάσχουν στην έρευνα της Επιτροπής.

### 5.1.1. Έρευνα στους παραγωγούς-εξαγωγείς

#### 5.1.1.1. Διαδικασία για την επιλογή των παραγωγών-εξαγωγέων που θα συμμετάσχουν στην έρευνα στην οικεία χώρα

##### α) Δειγματοληψία

Λόγω του δυνητικά μεγάλου αριθμού παραγωγών-εξαγωγέων στην οικεία χώρα οι οποίοι εμπλέκονται σε αυτή τη διαδικασία και προκειμένου να ολοκληρωθεί η έρευνα εντός των προβλεπόμενων χρονικών ορίων, η Επιτροπή μπορεί να περιορίσει τους παραγωγούς-εξαγωγείς που θα συμμετάσχουν στην έρευνα σε έναν εύλογο αριθμό, επιλέγοντας ένα δείγμα (η διαδικασία αυτή αναφέρεται επίσης ως «δειγματοληψία»). Η δειγματοληψία θα διενεργηθεί σύμφωνα με το άρθρο 17 του βασικού κανονισμού.

Για να μπορέσει η Επιτροπή να αποφασίσει κατά πόσον είναι αναγκαία η δειγματοληψία και, εφόσον είναι αναγκαία, να επιλέξει ένα δείγμα, όλοι οι παραγωγοί-εξαγωγείς ή οι εκπρόσωποί τους που ενεργούν για λογαριασμό τους καλούνται να αναγγεληθούν στην Επιτροπή. Τα εν λόγω μέλη οφείλουν να το πράξουν μέσα σε 15 ημέρες από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά, υποβάλλοντας στην Επιτροπή τις πληροφορίες σχετικά με την εταιρεία ή τις εταιρείες τους που ζητούνται στο παράρτημα Α της παρούσας ανακοίνωσης.

Για να συγκεντρώσει τις πληροφορίες που κρίνει αναγκαίες για την επιλογή του δείγματος των παραγωγών-εξαγωγέων, η Επιτροπή θα έλθει επίσης σε επαφή με τις αρχές της οικείας χώρας και μπορεί να απευθυνθεί σε όλες τις γνωστές ενώσεις παραγωγών-εξαγωγέων.

Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που επιθυμούν να υποβάλουν άλλες σχετικές πληροφορίες για την επιλογή του δείγματος, εκτός από τις πληροφορίες που απαιτούνται παραπάνω, πρέπει να τηρήσουν την προθεσμία των 21 ημερών από τη δημοσίευση αυτής της ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά.

Αν είναι αναγκαίο να επιλεγεί δείγμα, οι παραγωγοί-εξαγωγείς ενδέχεται να επιλεγούν βάσει του μεγαλύτερου αντιπροσωπευτικού όγκου εξαγωγών στην Ένωση, για τον οποίο μπορεί λογικά να διεξαχθεί έρευνα στο χρονικό διάστημα που είναι διαθέσιμο. Η Επιτροπή θα κοινοποιήσει, μέσω των αρχών της οικείας χώρας αν θεωρηθεί σκόπιμο, σε όλους τους γνωστούς παραγωγούς-

εξαγωγείς, στις αρχές της οικείας χώρας και στις ενώσεις των παραγωγών-εξαγωγέων τις εταιρείες που επελέγησαν να συμπεριληφθούν στο δείγμα.

Η Επιτροπή, προκειμένου να συγκεντρώσει τις πληροφορίες που θεωρεί αναγκαίες για την έρευνά της όσον αφορά τους παραγωγούς-εξαγωγείς, θα αποστείλει ερωτηματολόγια στους παραγωγούς-εξαγωγείς που επιλέχθηκαν να συμπεριληφθούν στο δείγμα, σε τυχόν γνωστές ενώσεις παραγωγών-εξαγωγέων και στις αρχές της οικείας χώρας.

Όλοι οι παραγωγοί-εξαγωγείς που επελέγησαν να συμπεριληφθούν στο δείγμα θα πρέπει να υποβάλουν συμπληρωμένο ερωτηματολόγιο εντός 37 ημερών από την ημερομηνία κοινοποίησης της επιλογής του δείγματος, εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά.

Το ερωτηματολόγιο θα περιέχει πληροφορίες, μεταξύ άλλων, σχετικά με τη δομή της εταιρείας/των εταιρειών του παραγωγού-εξαγωγέα, τις δραστηριότητες της εταιρείας/των εταιρειών σχετικά με το υπό εξέταση προϊόν, το κόστος παραγωγής, τις πωλήσεις του προϊόντος που αποτελεί αντικείμενο της έρευνας στην εγχώρια αγορά της οικείας χώρας και τις πωλήσεις του προϊόντος που αποτελεί αντικείμενο της έρευνας στην Ένωση.

Με την επιφύλαξη της ενδεχόμενης εφαρμογής του άρθρου 18 του βασικού κανονισμού, οι εταιρείες που είχαν συμφωνήσει να συμπεριληφθούν ενδεχομένως στο δείγμα αλλά δεν επιλέχθηκαν να συμπεριληφθούν σ' αυτό, θεωρούνται συνεργασθείσες («συνεργασθέντες παραγωγοί-εξαγωγείς που δεν συμπεριλαμβάνονται στο δείγμα»). Με την επιφύλαξη του στοιχείου β) κατωτέρω, ο δασμός αντιντάμπινγκ που μπορεί να εφαρμοστεί στις εισαγωγές από τους συνεργασθέντες παραγωγούς-εξαγωγείς που δεν συμπεριλαμβάνονται στο δείγμα δεν θα υπερβαίνει το σταθμισμένο μέσο περιθώριο ντάμπινγκ που καθορίστηκε για τους παραγωγούς-εξαγωγείς που συμπεριλαμβάνονται στο δείγμα <sup>(2)</sup>.

##### β) Ατομικό περιθώριο ντάμπινγκ για τις εταιρείες που δεν συμπεριλαμβάνονται στο δείγμα

Οι συνεργασθέντες παραγωγοί-εξαγωγείς που δεν συμπεριλαμβάνονται στο δείγμα μπορούν να ζητήσουν, σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού, να καθορίσει η Επιτροπή τα ατομικά τους περιθώρια ντάμπινγκ (στο εξής «ατομικό περιθώριο ντάμπινγκ»). Οι παραγωγοί-εξαγωγείς που επιθυμούν να ζητήσουν ατομικό περιθώριο ντάμπινγκ πρέπει να ζητήσουν ένα ερωτηματολόγιο και άλλα εφαρμοστέα έντυπα αιτήσεων και να τα επιστρέψουν δεόντως συμπληρωμένα εντός των προθεσμιών που καθορίζονται στην επόμενη πρόταση και στο σημείο 5.1.2.2 κατωτέρω. Το συμπληρωμένο ερωτηματολόγιο πρέπει να υποβληθεί εντός 37 ημερών από την ημερομηνία κοινοποίησης της επιλογής του δείγματος, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά. Για να μπορέσει η Επιτροπή να καθορίσει ατομικά περιθώρια ντάμπινγκ για τους εν λόγω παραγωγούς-εξαγωγείς στη χώρα που δεν έχει οικονομία της αγοράς, πρέπει να αποδειχθεί ότι πληρούν τα κριτήρια για να τους αναγνωριστεί καθεστώς οικονομίας αγοράς («ΚΟΑ»). Η Επιτροπή θα εξετάσει επίσης εάν μπορεί να τους χορηγηθεί ατομικός δασμός σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού.

<sup>(1)</sup> Παραγωγός-εξαγωγέας είναι οποιαδήποτε εταιρεία στην οικεία χώρα η οποία παράγει και εξάγει το προϊόν που αποτελεί αντικείμενο της έρευνας στην αγορά της Ένωσης, είτε άμεσα είτε μέσω τρίτου, συμπεριλαμβανομένης οποιασδήποτε από τις συνδεδεμένες με αυτόν εταιρείες που συμμετέχουν στην παραγωγή, τις εγχώριες πωλήσεις ή τις εξαγωγές του προϊόντος που αποτελεί αντικείμενο της έρευνας.

<sup>(2)</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 6 του βασικού κανονισμού, δεν λαμβάνονται υπόψη οποιαδήποτε περιθώρια, είτε είναι μηδενικά, είτε ασήμαντα, είτε έχουν καθοριστεί στις περιπτώσεις που προβλέπει το άρθρο 18 του βασικού κανονισμού.

Ωστόσο, οι παραγωγοί-εξαγωγείς που ζητούν ατομικό περιθώριο ντάμπινγκ πρέπει να γνωρίζουν ότι η Επιτροπή μπορεί εντούτοις να αποφασίσει να μην καθορίσει γι' αυτούς ατομικό περιθώριο ντάμπινγκ αν, για παράδειγμα, ο αριθμός των παραγωγών-εξαγωγέων είναι τόσο μεγάλος ώστε ένας τέτοιος καθορισμός να καθίσταται υπερβολικά επαχθής και να παρεμποδίζει την έγκαιρη ολοκλήρωση της έρευνας.

### 5.1.2. Πρόσθετη διαδικασία όσον αφορά τους παραγωγούς-εξαγωγείς στην οικεία χώρα που δεν έχει οικονομία της αγοράς

#### 5.1.2.1. Επιλογή τρίτης χώρας με οικονομία της αγοράς

Με βάση τις διατάξεις του σημείου 5.1.2.2 κατωτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, στην περίπτωση εισαγωγών από τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας, η κανονική αξία καθορίζεται βάσει της τιμής ή της κατασκευασμένης αξίας σε τρίτη χώρα με οικονομία αγοράς. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα επιλέξει κατάλληλη τρίτη χώρα με οικονομία αγοράς. Η Επιτροπή επέλεξε προσωρινά τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής. Τα ενδιαφερόμενα μέρη καλούνται να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους όσον αφορά την καταλληλότητα αυτής της επιλογής μέσα σε 10 ημέρες από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

#### 5.1.2.2. Αντιμετώπιση των παραγωγών-εξαγωγέων στην οικεία χώρα χωρίς οικονομία αγοράς

Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχείο β) του βασικού κανονισμού, οι επιμέρους παραγωγοί-εξαγωγείς στην οικεία χώρα οι οποίοι θεωρούν ότι γι' αυτούς επικρατούν συνθήκες οικονομίας της αγοράς όσον αφορά την παραγωγή και πώληση του υπό εξέταση προϊόντος μπορούν, εν προκειμένω, να υποβάλουν δεόντως τεκμηριωμένη αίτηση (εφεξής «αίτηση αναγνώρισης ΚΟΑ»). Θα αναγνωριστεί ΚΟΑ αν η αξιολόγηση της αίτησης αναγνώρισης ΚΟΑ αποδείξει ότι πληρούνται τα κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχείο γ) του βασικού κανονισμού<sup>(1)</sup>. Το περιθώριο ντάμπινγκ των παραγωγών-εξαγωγέων στους οποίους αναγνωρίστηκε ΚΟΑ θα υπολογιστεί, κατά το δυνατόν και με την επιφύλαξη της χρησιμοποίησης των διαθέσιμων πραγματικών στοιχείων σύμφωνα με το άρθρο 18 του βασικού κανονισμού, με τη χρήση της δικής τους κανονικής αξίας και τιμών εξαγωγής, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχείο β) του βασικού κανονισμού.

#### α) Αναγνώριση καθεστώτος οικονομίας της αγοράς

Η Επιτροπή θα στείλει έντυπα αιτήσεων αναγνώρισης ΚΟΑ σε όλους τους παραγωγούς-εξαγωγείς της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας οι οποίοι επελέγησαν να συμπεριληφθούν στο δείγμα και στους συνεργασθέντες παραγωγούς-εξαγωγείς που δεν συμπεριλαμβάνονται στο δείγμα οι οποίοι επιθυμούν να υποβάλουν

<sup>(1)</sup> Οι παραγωγοί-εξαγωγείς οφείλουν να αποδείξουν ιδίως ότι: i) οι επιχειρηματικές αποφάσεις και το κόστος καθορίζονται σε συνάρτηση με τις συνθήκες της αγοράς και χωρίς σημαντική κρατική παρέμβαση, ii) οι επιχειρήσεις τηρούν σαφή λογιστικά αρχεία, τα οποία υπόκεινται σε ανεξάρτητο έλεγχο βάσει των διεθνών λογιστικών προτύπων και εφαρμόζονται σε όλες τις περιπτώσεις, iii) δεν υπάρχουν σημαντικές στρεβλώσεις, κατάλοιπα του προηγούμενου συστήματος το οποίο δεν στηρίζεται στην οικονομία της αγοράς, iv) οι νόμοι περί πτωχεύσεως και ιδιοκτησίας εγγυώνται ασφάλεια δικαίου και σταθερότητα, και v) οι μετατροπές των νομισμάτων πραγματοποιούνται στις τιμές συναλλαγματικής ισοτιμίας της αγοράς.

αίτηση για ατομικό περιθώριο ντάμπινγκ, σε κάθε γνωστή ένωση παραγωγών-εξαγωγέων, καθώς και στις αρχές της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας.

Όλοι οι παραγωγοί-εξαγωγείς που ζητούν αναγνώριση ΚΟΑ θα πρέπει να υποβάλουν συμπληρωμένη αίτηση αναγνώρισης ΚΟΑ εντός 21 ημερών από την ημερομηνία κοινοποίησης της επιλογής του δείγματος ή από την ημερομηνία της απόφασης να μην επιλεγεί δείγμα, εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά.

#### 5.1.3. Έρευνα σχετικά με τους μη συνδεδεμένους εισαγωγείς<sup>(2)</sup> (?)

Μη συνδεδεμένοι εισαγωγείς του υπό έρευνα προϊόντος από την οικεία χώρα στην Ένωση καλούνται να συμμετάσχουν στην εν λόγω έρευνα.

Λόγω του δυναμικά μεγάλου αριθμού μη συνδεδεμένων εισαγωγέων οι οποίοι εμπλέκονται σε αυτή τη διαδικασία και με σκοπό να ολοκληρωθεί η έρευνα εντός των προβλεπόμενων χρονικών ορίων, η Επιτροπή μπορεί να περιορίσει τους μη συνδεδεμένους εισαγωγείς που θα συμμετάσχουν στην έρευνα σε έναν εύλογο αριθμό, επιλέγοντας ένα δείγμα (η εν λόγω διαδικασία αναφέρεται επίσης ως «δειγματοληψία»). Η δειγματοληψία θα διενεργηθεί σύμφωνα με το άρθρο 17 του βασικού κανονισμού.

Για να μπορέσει η Επιτροπή να αποφασίσει κατά πόσον είναι αναγκαία η δειγματοληψία και, εφόσον είναι αναγκαία, να επιλέξει ένα δείγμα, όλοι οι μη συνδεδεμένοι εισαγωγείς ή οι εκπρόσωποι τους που ενεργούν για λογαριασμό τους καλούνται να αναγγελθούν στην Επιτροπή. Τα εν λόγω μέρη οφείλουν να αναγγελθούν εντός 15 ημερών από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά, και να υποβάλουν στην Επιτροπή τις σχετικές με την εταιρεία ή τις εταιρείες τους πληροφορίες που ζητούνται σύμφωνα με το παράρτημα Β της παρούσας ανακοίνωσης.

Για να συγκεντρώσει τις πληροφορίες που κρίνει αναγκαίες για την επιλογή του δείγματος μη συνδεδεμένων εισαγωγέων, η Επιτροπή μπορεί επίσης να έλθει σε επαφή με κάθε γνωστή ένωση εισαγωγέων.

<sup>(2)</sup> Μόνον εισαγωγείς που δεν συνδέονται με παραγωγούς-εξαγωγείς μπορούν να συμμετέχουν στο δείγμα. Οι εισαγωγείς που συνδέονται με παραγωγούς-εξαγωγείς πρέπει να συμπληρώσουν το παράρτημα 1 του ερωτηματολογίου που προορίζεται για αυτούς τους παραγωγούς-εξαγωγείς. Σύμφωνα με το άρθρο 143 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2454/93 της Επιτροπής για την εφαρμογή του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα, πρόσωπα θεωρούνται ως συνδεδεμένα μόνον αν: α) το ένα μετέχει στη διεύθυνση ή στο διοικητικό συμβούλιο της επιχείρησης του άλλου και αντιστρόφως, β) έχουν από νομική άποψη την ιδιότητα των εταίρων, γ) το ένα είναι εργοδότης του άλλου, δ) ένα οποιοδήποτε πρόσωπο έχει στην κυριότητά του, ελέγχει ή κατέχει άμεσα ή έμμεσα 5 % ή περισσότερο των μετοχών ή μεριδίων με δικαίωμα ψήφου, του ενός και του άλλου, ε) το ένα από αυτά ελέγχει το άλλο άμεσα ή έμμεσα 7, στ) και τα δύο ελέγχονται άμεσα ή έμμεσα από ένα τρίτο πρόσωπο, ζ) και τα δύο μαζί ελέγχουν άμεσα ή έμμεσα ένα τρίτο πρόσωπο, η) είναι μέλη της ίδιας οικογένειας. Πρόσωπα θεωρούνται ως μέλη της ίδιας οικογένειας μόνον αν συνδέονται μεταξύ τους με μία από τις σχέσεις που αναφέρονται στη συνέχεια: i) σύζυγοι, ii) πρώτου βαθμού ανιόντες και κατιόντες, σε ευθεία γραμμή, iii) αδελφοί ή αδελφές (αμφιθαλείς ή ετεροθαλείς), iv) δεύτερου βαθμού ανιόντες και κατιόντες, σε ευθεία γραμμή, v) θείος ή θεία και ανιψιός ή ανιψιά, vi) γονείς του ετέρου των συζύγων και γαμπρός ή νύφη, vii) αδελφοί ή αδελφές του ή της συζύγου. (EE L 253 της 11.10.1993, σ. 1). Σ' αυτό το πλαίσιο ως «πρόσωπο» νοείται οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο.

<sup>(3)</sup> Τα στοιχεία που παρέχονται από μη συνδεδεμένους εισαγωγείς μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν σε σχέση με πιυχές αυτής της έρευνας διαφορετικές από τον προσδιορισμό του ντάμπινγκ.



Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που επιθυμούν να υποβάλουν άλλες σχετικές πληροφορίες για την επιλογή του δείγματος, εκτός από τις πληροφορίες που απαιτούνται παραπάνω, πρέπει να τηρήσουν την προθεσμία των 21 ημερών από τη δημοσίευση αυτής της ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά.

Αν είναι αναγκαίο να επιλεγεί δείγμα, οι εισαγωγείς είναι δυνατόν να επιλεγούν με βάση τον μεγαλύτερο αντιπροσωπευτικό όγκο πωλήσεων του υπό έρευνα προϊόντος στην Ένωση, για τον οποίο μπορεί λογικά να διεξαχθεί έρευνα στο χρονικό διάστημα που είναι διαθέσιμο. Η Επιτροπή θα κοινοποιήσει σε όλους τους γνωστούς μη συνδεδεμένους εισαγωγείς και στις ενώσεις εισαγωγέων τις εταιρείες που επιλέχθηκαν να συμπεριληφθούν στο δείγμα.

Η Επιτροπή, για να συγκεντρώσει τις πληροφορίες που κρίνει αναγκαίες για την έρευνά της, θα στείλει ερωτηματολόγια στους μη συνδεδεμένους εισαγωγείς που συμμετέχουν στο δείγμα και σε κάθε γνωστή ένωση εισαγωγέων. Τα μέρη αυτά πρέπει να υποβάλουν ένα συμπληρωμένο ερωτηματολόγιο μέσα σε 37 ημέρες από την ημερομηνία κοινοποίησης του δείγματος που επιλέχθηκε, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά.

Το συμπληρωμένο ερωτηματολόγιο θα περιέχει πληροφορίες, μεταξύ άλλων, για τη δομή της εταιρείας ή των εταιρειών τους, τις δραστηριότητες της εταιρείας ή των εταιρειών σχετικά με το προϊόν που αποτελεί αντικείμενο της έρευνας και τις πωλήσεις του.

### 5.2. Διαδικασία για τον προσδιορισμό της ζημίας και έρευνα στους παραγωγούς της Ένωσης

Ο προσδιορισμός της ζημίας στηρίζεται σε θετικά αποδεικτικά στοιχεία και προϋποθέτει αντικειμενική εξέταση του όγκου των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ, της επίδρασής τους στις τιμές της ενωσιακής αγοράς και της επακόλουθης επίπτωσης αυτών των εισαγωγών στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής. Προκειμένου να τεκμηριωθεί κατά πόσον ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής υπέστη σημαντική ζημία, οι παραγωγοί της Ένωσης του υπό έρευνα προϊόντος καλούνται να συμμετάσχουν στην έρευνα της Επιτροπής.

Λόγω του μεγάλου αριθμού των παραγωγών της Ένωσης που εμπλέκονται σε αυτή τη διαδικασία και προκειμένου να ολοκληρωθεί η έρευνα εντός των προβλεπόμενων χρονικών ορίων, η Επιτροπή αποφάσισε να περιορίσει τους παραγωγούς της Ένωσης που θα συμμετάσχουν στην έρευνα σε έναν εύλογο αριθμό, επιλέγοντας ένα δείγμα (η εν λόγω διαδικασία αναφέρεται επίσης ως «δειγματοληψία»). Η δειγματοληψία θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 17 του βασικού κανονισμού.

Η Επιτροπή επέλεξε προσωρινά ένα δείγμα παραγωγών της Ένωσης. Λεπτομέρειες αναφέρονται στον φάκελο προς εξέταση από τα ενδιαφερόμενα μέρη. Τα ενδιαφερόμενα μέρη καλούνται, με την παρούσα ανακοίνωση, να συμβουλευτούν τον φάκελο (συγκεκριμένα, πρέπει να έλθουν σε επαφή με την Επιτροπή στη διεύθυνση που αναφέρεται κατωτέρω στο τμήμα 5.6). Άλλοι παραγωγοί της Ένωσης, ή αντιπρόσωποί τους που ενεργούν για λογαριασμό τους, οι οποίοι εκτιμούν ότι υπάρχουν λόγοι για να συμπεριληφθούν στο δείγμα, πρέπει να επικοινωνήσουν με την Επιτροπή μέσα σε 15 ημέρες από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που επιθυμούν να υποβάλουν άλλες σχετικές πληροφορίες για την επιλογή του δείγματος πρέπει τηρήσουν την προθεσμία των 21 ημερών από τη δημοσίευση της παρούσας ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά.

Η Επιτροπή θα κοινοποιήσει σε όλους τους γνωστούς παραγωγούς ή/και ενώσεις παραγωγών της Ένωσης την τελική επιλογή των εταιρειών που θα συμπεριληφθούν στο δείγμα.

Η Επιτροπή, για να συγκεντρώσει τα στοιχεία που κρίνει αναγκαία για την έρευνα, αποστέλλει ερωτηματολόγια στους παραγωγούς της Ένωσης που συμπεριλαμβάνονται στο δείγμα και σε γνωστές ενώσεις παραγωγών της Ένωσης. Τα μέρη αυτά πρέπει να υποβάλουν συμπληρωμένο ερωτηματολόγιο εντός 37 ημερών από την ημερομηνία κοινοποίησης του δείγματος που επιλέχθηκε, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά.

Στο ερωτηματολόγιο θα ζητούνται πληροφορίες, μεταξύ άλλων, για τη δομή και την οικονομική και χρηματοπιστωτική κατάσταση της εταιρείας/των εταιρειών.

### 5.3. Διαδικασία για την εκτίμηση του συμφέροντος της Ένωσης

Αν διαπιστωθεί η ύπαρξη πρακτικής ντάμπινγκ και ζημίας, θα αποφασιστεί αν η έκδοση μέτρων αντανάμπινγκ δεν αντikeπαια στο συμφέρον της Ένωσης βάσει του άρθρου 21 του βασικού κανονισμού. Οι παραγωγοί, οι εισαγωγείς και οι αντιπροσωπευτικές τους ενώσεις, οι χρήστες και οι αντιπροσωπευτικές τους ενώσεις, καθώς και οι αντιπροσωπευτικές οργανώσεις καταναλωτών της Ένωσης καλούνται να αναγγεθούν εντός 15 ημερών από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά. Για να συμμετάσχουν στην έρευνα, οι αντιπροσωπευτικές οργανώσεις καταναλωτών πρέπει να αποδείξουν, εντός της ίδιας προθεσμίας, ότι υπάρχει αντικειμενική σχέση μεταξύ των δραστηριοτήτων τους και του υπό εξέταση προϊόντος.

Τα μέρη που θα αναγγεθούν μέσα στην ανωτέρω προθεσμία μπορούν να υποβάλουν στην Επιτροπή πληροφορίες σχετικά με το συμφέρον της Ένωσης μέσα σε 37 ημέρες από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά. Αυτά τα στοιχεία παρέχονται είτε σε ελεύθερο μορφότυπο είτε με τη συμπλήρωση ερωτηματολογίου που ετοίμασε η Επιτροπή. Σε κάθε περίπτωση, τα στοιχεία που υποβάλλονται δυνάμει του άρθρου 21 θα ληφθούν υπόψη μόνον εφόσον τεκμηριώνονται με πραγματικά στοιχεία κατά την υποβολή τους.

### 5.4. Άλλες γραπτές παρατηρήσεις

Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρούσας ανακοίνωσης, καλούνται όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να γνωστοποιήσουν τις απόψεις τους, να υποβάλουν πληροφορίες και να προσκομίσουν αποδεικτικά στοιχεία. Οι πληροφορίες και τα αποδεικτικά αυτά στοιχεία θα πρέπει να περιέλθουν στην Επιτροπή εντός 37 ημερών από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

### 5.5. Δυνατότητα ακρόασης από τις υπηρεσίες ερευνών της Επιτροπής

Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να ζητήσουν ακρόαση από τις υπηρεσίες ερευνών της Επιτροπής. Κάθε αίτηση ακρόασης θα πρέπει να υποβάλλεται γραπτώς και να εξηγούνται οι λόγοι υποβολής της. Για ακρόασεις σχετικά με ζητήματα που αφορούν το αρχικό στάδιο της έρευνας, το αίτημα πρέπει να υποβληθεί μέσα σε



15 ημέρες από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Κατόπιν, η αίτηση ακρόασης πρέπει να υποβληθεί εντός των συγκεκριμένων προθεσμιών που θα ορίσει η Επιτροπή κατά την επικοινωνία της με τα μέρη.

#### 5.6. Οδηγίες για την υποβολή γραπτών παρατηρήσεων και την αποστολή συμπληρωμένων ερωτηματολογίων και αλληλογραφίας

Όλες οι γραπτές παρατηρήσεις, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που ζητούνται στην παρούσα ανακοίνωση, καθώς και οι απαντήσεις στα ερωτηματολόγια και η αλληλογραφία των ενδιαφερόμενων μερών, που διαβιβάζονται εμπιστευτικώς, πρέπει να φέρουν την ένδειξη «Limited» («Περιορισμένης διανομής») <sup>(1)</sup>.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη που υποβάλλουν εμπιστευτικές πληροφορίες («Limited») οφείλουν να προσκομίσουν, σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, περιλήψεις μη εμπιστευτικού χαρακτήρα, οι οποίες να φέρουν την ένδειξη «For inspection by interested parties» («Για επιθεώρηση από τα ενδιαφερόμενα μέρη»). Οι εν λόγω περιλήψεις θα πρέπει να είναι αρκετά λεπτομερείς, ώστε να επιτρέπουν την κατανόηση, σε ικανοποιητικό βαθμό, της ουσίας της πληροφορίας που υποβάλλεται εμπιστευτικά. Αν ένα ενδιαφερόμενο μέρος που υποβάλλει εμπιστευτικές πληροφορίες δεν προσκομίσει περίληψη μη εμπιστευτικού χαρακτήρα στην απαιτούμενη μορφή και ποιότητα, οι εν λόγω εμπιστευτικές πληροφορίες μπορεί να μην ληφθούν υπόψη.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη καλούνται να υποβάλουν όλες τις παρατηρήσεις και τα αιτήματά τους σε ηλεκτρονική μορφή (τις παρατηρήσεις μη εμπιστευτικού χαρακτήρα μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και τις παρατηρήσεις εμπιστευτικού χαρακτήρα σε CD-R/DVD) και πρέπει να αναφέρουν την επωνυμία τους, την ταχυδρομική τους διεύθυνση, τη διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου τους, καθώς και τους αριθμούς τηλεφώνου και τηλεομοιοτυπίας τους. Ωστόσο, οποιοσδήποτε εξουσιοδοτήσει, υπογεγραμμένα πιστοποιητικά ή επικαιροποιήσει τους, που συνοδεύουν αιτήσεις για αναγνώριση ΚΟΑ ή απαντήσεις σε ερωτηματολόγια, πρέπει να υποβάλλονται εγγράφως, δηλαδή με το ταχυδρομείο ή με επίδοση στη διεύθυνση που ακολουθεί. Εάν ένα ενδιαφερόμενο μέρος δεν μπορεί να υποβάλει τις παρατηρήσεις και τα αιτήματά του σε ηλεκτρονική μορφή, πρέπει να ενημερώσει αμέσως την Επιτροπή, βάσει του άρθρου 18 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού. Για περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με την αλληλογραφία με την Επιτροπή, τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να συμβουλευθούν την κατάλληλη σελίδα στον δικτυακό τόπο της Γενικής Διεύθυνσης Εμπορίου: <http://ec.europa.eu/trade/tackling-unfair-trade/trade-defence>

Διεύθυνση της Επιτροπής για την αλληλογραφία:

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

Φαξ +32 22994405  
E-mail: [trade-lspt-dumping@ec.europa.eu](mailto:trade-lspt-dumping@ec.europa.eu)  
[trade-lspt-injury@ec.europa.eu](mailto:trade-lspt-injury@ec.europa.eu)

<sup>(1)</sup> Έγγραφο που φέρει την ένδειξη «Limited» («περιορισμένης διανομής») είναι απόρρητο, σύμφωνα με το άρθρο 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1225/2009 του Συμβουλίου (ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 51) και με το άρθρο 6 της συμφωνίας του ΠΟΕ σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου VI της ΓΣΔΕ 1994 (συμφωνία αντιντάμπινγκ). Ένα τέτοιο έγγραφο προστατεύεται επίσης δυνάμει του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 145 της 31.5.2001, σ. 43).

## 6. Άρνηση συνεργασίας

Όταν ένα ενδιαφερόμενο μέρος αρνείται την πρόσβαση σε απαραίτητες πληροφορίες ή γενικότερα δεν τις παρέχει εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας ή παρεμποδίζει σημαντικά την έρευνα, επιτρέπεται να συνάγονται προσωρινά ή τελικά συμπεράσματα, είτε καταφατικά είτε αρνητικά, με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία, όπως προβλέπεται στο άρθρο 18 του βασικού κανονισμού.

Εάν διαπιστωθεί ότι ένα ενδιαφερόμενο μέρος έχει προσκομίσει ψευδή ή παραπλανητικά στοιχεία, τα εν λόγω στοιχεία δεν λαμβάνονται υπόψη και είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν τα διαθέσιμα πραγματικά στοιχεία.

Εάν ένα ενδιαφερόμενο μέρος δεν συνεργάζεται ή συνεργάζεται μόνον εν μέρει και, συνεπώς, τα συμπεράσματα βασίζονται στα διαθέσιμα πραγματικά στοιχεία, σύμφωνα με το άρθρο 18 του βασικού κανονισμού, το αποτέλεσμα ενδέχεται να είναι λιγότερο ευνοϊκό για το εν λόγω μέρος από ό,τι θα ήταν εάν είχε συνεργαστεί.

## 7. Σύμβουλος ακρόασεων

Τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να ζητήσουν την παρέμβαση του συμβούλου ακρόασεων της Γενικής Διεύθυνσης Εμπορίου. Ο σύμβουλος ακρόασεων ενεργεί ως ενδιάμεσος μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών και των υπηρεσιών έρευνών της Επιτροπής. Ο σύμβουλος ακρόασεων εξετάζει τις αιτήσεις πρόσβασης στον φάκελο, τις διαφορές σχετικά με τον εμπιστευτικό χαρακτήρα εγγράφων, τις αιτήσεις για παράταση προθεσμιών και τις αιτήσεις τρίτων να γίνουν δεκτοί σε ακρόαση. Ο σύμβουλος ακρόασεων μπορεί να διοργανώσει ακρόαση με ένα μεμονωμένο ενδιαφερόμενο μέρος και να μεσολαβήσει ώστε να εξασφαλιστεί η πλήρης άσκηση των δικαιωμάτων υπεράσπισης των ενδιαφερομένων μερών.

Οποιαδήποτε αίτηση ακρόασης με τον σύμβουλο ακρόασεων θα πρέπει να υποβάλλεται γραπτώς και να εξηγούνται οι λόγοι υποβολής της. Για ακρόασεις σχετικά με ζητήματα που αφορούν το αρχικό στάδιο της έρευνας, το αίτημα πρέπει να υποβληθεί μέσα σε 15 ημέρες από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Ακολουθώντας, μια αίτηση ακρόασης πρέπει να υποβάλλεται εντός των συγκεκριμένων προθεσμιών που ορίζει η Επιτροπή κατά την επικοινωνία της με τα μέρη.

Ο σύμβουλος ακρόασεων θα παράσχει επίσης ευκαιρίες ακρόασης η οποία θα επιτρέψει στα ενδιαφερόμενα μέρη να παρουσιάσουν διάφορες απόψεις και να προβάλουν επιχειρήματα προς αντίκρουση των ισχυρισμών για θέματα που αφορούν, μεταξύ άλλων, το ντάμπινγκ, τη ζημία, την αιτιώδη συνάφεια και το συμφέρον της Ένωσης. Μια τέτοια ακρόαση κατά κανόνα πραγματοποιείται το αργότερο στο τέλος της τέταρτης εβδομάδας μετά την κοινοποίηση των προσωρινών πορισμάτων.

Για περισσότερες πληροφορίες και στοιχεία επικοινωνίας, τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να ανατρέξουν στις ιστοσελίδες του συμβούλου ακρόασεων στον δικτυακό τόπο της ΓΔ Εμπορίου: [http://ec.europa.eu/trade/tackling-unfair-trade/hearing-officer/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/trade/tackling-unfair-trade/hearing-officer/index_en.htm)

#### 8. Χρονοδιάγραμμα της έρευνας

Η έρευνα θα ολοκληρωθεί σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 9 του βασικού κανονισμού εντός 15 μηνών από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού, μπορούν να θεσπιστούν προσωρινά μέτρα το αργότερο εντός εννέα μηνών από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

#### 9. Επεξεργασία προσωπικών δεδομένων

Η επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που συγκεντρώνονται στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα θεσμικά όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας και σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών <sup>(1)</sup>.

---

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 8 της 12.1.2001, σ. 1.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

<input type="checkbox"/>	Περιορισμένη έκδοση <sup>(1)</sup>
<input type="checkbox"/>	Έκδοση προς εξέταση από τα ενδιαφερόμενα μέρη
(σημειώστε το κατάλληλο τετραγωνίδιο)	

**ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΤΙΤΑΜΠΙΝΓΚ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΣΩΛΗΝΩΝ ΚΑΘΕ ΕΙΔΟΥΣ ΧΩΡΙΣ ΣΥΓΚΟΛΛΗΣΗ ΑΠΟ ΣΙΔΗΡΟ Ή ΧΑΛΥΒΑ, ΜΕ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΜΕΤΡΟ ΠΟΥ ΥΠΕΡΒΑΙΝΕΙ ΤΑ 406,4 ΜΜ, ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ ΛΑΪΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ**

**ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΟΥ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΩΝ-ΕΞΑΓΩΓΩΝ ΣΤΗ ΛΑΪΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ**

Το παρόν έντυπο αποσκοπεί στην παροχή βοήθειας στους παραγωγούς-εξαγωγείς στη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας για να ανταποκριθούν στην απαίτηση υποβολής δειγματοληπτικών στοιχείων που προβλέπεται στο σημείο 5.1.1.1 της ανακοίνωσης για την έναρξη της διαδικασίας.

Τόσο η έκδοση περιορισμένης διανομής («Limited») όσο και η προς εξέταση από τα ενδιαφερόμενα μέρη έκδοση («For inspection by interested parties») πρέπει να επιστραφούν στην Επιτροπή όπως ορίζεται στην ανακοίνωση έναρξης της διαδικασίας.

**1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ**

Παρακαλούμε να συμπληρώσετε τα ακόλουθα στοιχεία σχετικά με την εταιρεία σας:

Επωνυμία εταιρείας	
Διεύθυνση	
Πρόσωπο επαφής	
Διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου	
Τηλέφωνο	
Φαξ	

**2. ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΚΑΙ ΟΓΚΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ**

Αναφέρατε τον κύκλο εργασιών του λογιστικού νομίματος της εταιρείας κατά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2012 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2012, για τις πωλήσεις (εξαγωγικές πωλήσεις στην Ένωση για καθένα από τα 27 κράτη μέλη <sup>(2)</sup> ξεχωριστά και στο σύνολό τους και τις εγχώριες πωλήσεις) των σωλήνων κάθε είδους χωρίς συγκόλληση από σίδηρο ή χάλυβα, εκτός από ανοξειδωτο χάλυβα, κυκλικής διατομής, με εξωτερική διάμετρο που υπερβαίνει τα 406,4 mm, όπως ορίζεται στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας και το αντίστοιχο βάρος ή όγκο. Δηλώστε τη μονάδα βάρους ή όγκου και το νόμισμα που χρησιμοποιήθηκε.

	Τόνοι		Αξία σε νόμισμα λογιστικής Να αναφερθεί το νόμισμα που χρησιμοποιείται
Εξαγωγικές πωλήσεις προς την Ένωση, για καθένα από τα 27 κράτη μέλη ξεχωριστά και συνολικά, του προϊόντος που αποτελεί αντικείμενο της έρευνας, το οποίο κατασκευάζεται από την εταιρεία σας	Σύνολο		
	Ονομασία κάθε κράτους μέλους <sup>(3)</sup>		
Εγχώριες πωλήσεις του υπό εξέταση προϊόντος το οποίο κατασκευάζεται από την εταιρεία σας			

<sup>(1)</sup> Αυτό το έγγραφο προορίζεται μόνο για εσωτερική χρήση. Προστατεύεται δυνάμει του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 145 της 31.5.2001, σ. 43). Πρόκειται για εμπιστευτικό έγγραφο δυνάμει του άρθρου 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1225/2009 του Συμβουλίου (ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 51) και του άρθρου 6 της συμφωνίας του ΠΟΕ για την εφαρμογή του άρθρου VI της ΓΣΔΕ 1994 (συμφωνία αντιντάμπινγκ).

<sup>(2)</sup> Τα 27 κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι τα ακόλουθα: Βέλγιο, Βουλγαρία, Τσεχική Δημοκρατία, Δανία, Γερμανία, Εσθονία, Ιρλανδία, Ελλάδα, Ισπανία, Γαλλία, Ιταλία, Κύπρος, Λετονία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Ουγγαρία, Μάλτα, Κάτω Χώρες, Αυστρία, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Σλοβενία, Σλοβακία, Φινλανδία, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο.

<sup>(3)</sup> Προσθέστε επιπλέον σειρές αν χρειάζεται.

### 3. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΣΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ <sup>(1)</sup>

Να δώσετε λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τις ακριβείς δραστηριότητες της εταιρείας και όλων των συνδεδεμένων εταιρειών (παρακαλούμε να τις παραθέσετε και να περιγράψετε τη σχέση τους με την εταιρεία σας) οι οποίες συμμετέχουν στην παραγωγή και/ή στην πώληση (εξαγωγική και/ή εγχώρια) του υπό έρευνα προϊόντος. Αυτές οι δραστηριότητες είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων την αγορά του υπό έρευνα προϊόντος ή την παραγωγή του με βάση συμβάσεις υπεργολαβίας, καθώς και τη μεταποίηση ή την εμπορία του υπό έρευνα προϊόντος.

Επωνυμία και έδρα της εταιρείας	Δραστηριότητες	Σχέση

### 4. ΆΛΛΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Παρακαλούμε να παράσχετε όλες τις άλλες σχετικές πληροφορίες τις οποίες η εταιρεία σας κρίνει χρήσιμες για την Επιτροπή στην επιλογή του δείγματος.

### 5. ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΠΕΡΙΘΩΡΙΑ ΝΤΑΜΠΙΝΓΚ

Η εταιρεία δηλώνει ότι, σε περίπτωση που δεν επιλεγεί να συμμετάσχει στο δείγμα, θα επιθυμούσε να λάβει ένα ερωτηματολόγιο και άλλα έντυπα αιτήσεων για να τα συμπληρώσει και, κατ' αυτόν τον τρόπο, να ζητήσει ατομικό περιθώριο ντάμπινγκ σύμφωνα με το σημείο 5.1.1.1 στοιχείο β) της ανακοίνωσης για την έναρξη της διαδικασίας.

Ναι  Όχι

### 6. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ

Με την παροχή των ανωτέρω πληροφοριών, η εταιρεία συγκατατίθεται να συμπεριληφθεί ενδεχομένως στο δείγμα. Αν η εταιρεία επιλεγεί να συμπεριληφθεί στο δείγμα, θα πρέπει, στη συνέχεια, να συμπληρώσει ένα ερωτηματολόγιο και να δεχτεί επίσκεψη στις εγκαταστάσεις της προκειμένου να επαληθευτεί η απάντησή της. Η εταιρεία που δηλώνει ότι αρνείται να συμπεριληφθεί ενδεχομένως στο δείγμα θεωρείται ότι δεν έχει συνεργαστεί στην έρευνα. Τα πορίσματα της Επιτροπής σχετικά με τους μη συνεργασθέντες παραγωγούς-εξαγωγείς βασίζονται στα διαθέσιμα πραγματικά στοιχεία και το αποτέλεσμα για την εν λόγω εταιρεία μπορεί να είναι λιγότερο ευνοϊκό από ό,τι αν είχε συνεργαστεί.

Υπογραφή του εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου:

Όνοματεπώνυμο και ιδιότητα του εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου:

Ημερομηνία:

\_\_\_\_\_

<sup>(1)</sup>Σύμφωνα με το άρθρο 143 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2454/93 της Επιτροπής για την εφαρμογή του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα, πρόσωπα θεωρούνται ως συνδεδεμένα μόνον αν: α) το ένα μετέχει στη διεύθυνση ή στο διοικητικό συμβούλιο της επιχείρησης του άλλου και αντιστρόφως, β) έχουν από νομική άποψη την ιδιότητα των εταίρων, γ) το ένα είναι εργοδότης του άλλου, δ) ένα οποιοδήποτε πρόσωπο έχει στην κυριότητα του, ελέγχει ή κατέχει άμεσα ή έμμεσα 5 % ή περισσότερο των μετοχών ή μεριδίων με δικαίωμα ψήφου, του ενός και του άλλου, ε) το ένα από αυτά ελέγχει το άλλο άμεσα ή έμμεσα 7, στ) και τα δύο ελέγχονται άμεσα ή έμμεσα από ένα τρίτο πρόσωπο, ζ) και τα δύο μαζί ελέγχουν άμεσα ή έμμεσα ένα τρίτο πρόσωπο, ή η) είναι μέλη της ίδιας οικογένειας. Πρόσωπα θεωρούνται ως μέλη της ίδιας οικογένειας μόνον αν συνδέονται μεταξύ τους με μία από τις σχέσεις που αναφέρονται στη συνέχεια: i) σύζυγοι, ii) πρώτου βαθμού ανιόντες και κατιόντες, σε ευθεία γραμμή, iii) αδελφοί ή αδελφές (αμφιθαλείς ή ετεροθαλείς), iv) δευτέρου βαθμού ανιόντες και κατιόντες, σε ευθεία γραμμή, v) θείος ή θεία και ανιψιός ή ανιψιά, vi) γονείς του ετέρου των συζύγων και γαμπρός ή νύφη, vii) αδελφοί ή αδελφές του ή της συζύγου. (ΕΕ L 253 της 11.10.1993, σ. 1). Σ' αυτό το πλαίσιο ως «πρόσωπο» νοείται οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

- |                          |   |
|--------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> | Περιορισμένη έκδοση <sup>(1)</sup>            |
| <input type="checkbox"/> | Έκδοση προς εξέταση από τα ενδιαφερόμενα μέρη |
|                          | (σημειώστε το κατάλληλο τετραγωνίδιο)         |

**ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΤΙΝΤΑΜΠΙΝΓΚ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΣΩΛΗΝΩΝ ΚΑΘΕ ΕΙΔΟΥΣ ΧΩΡΙΣ ΣΥΓΚΟΛΛΗΣΗ ΑΠΟ ΣΙΔΗΡΟ Ή ΧΑΛΥΒΑ, ΜΕ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΜΕΤΡΟ ΠΟΥ ΥΠΕΡΒΑΙΝΕΙ ΤΑ 406,4 ΜΜ, ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ ΛΑΪΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ**

**ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΟΥ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΜΗ ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΩΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΩΝ**

Το παρόν έντυπο αποσκοπεί να βοηθήσει τους μη συνδεδεμένους εισαγωγείς να παράσχουν τα δειγματοληπτικά στοιχεία που απαιτούνται σύμφωνα με το σημείο 5.1.3 της ανακοίνωσης για την έναρξη της διαδικασίας.

Τόσο η έκδοση περιορισμένης διανομής («Limited») όσο και η προς εξέταση από τα ενδιαφερόμενα μέρη έκδοση («For inspection by interested parties») πρέπει να επιστραφούν στην Επιτροπή όπως ορίζεται στην ανακοίνωση έναρξης της διαδικασίας.

**1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ**

Παρακαλούμε να συμπληρώσετε τα ακόλουθα στοιχεία σχετικά με την εταιρεία σας:

Επωνυμία εταιρείας	
Διεύθυνση	
Πρόσωπο επαφής	
Διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου	
Τηλέφωνο	
Φαξ	

**2. ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΚΑΙ ΟΓΚΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ**

Αναφέρατε τον συνολικό κύκλο εργασιών σε ευρώ (EUR) της εταιρείας, και τον κύκλο εργασιών και το βάρος ή τον όγκο των εισαγωγών στην Ένωση <sup>(2)</sup> και των μεταπωλήσεων στην αγορά της Ένωσης μετά την εισαγωγή από τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας, κατά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2012 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2012 των σωλήνων κάθε είδους χωρίς συγκόλληση από σίδηρο ή χάλυβα, εκτός από ανοξείδωτο χάλυβα, κυκλικής διατομής, με εξωτερική διάμετρο που υπερβαίνει τα 406,4 mm, όπως ορίζεται στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας και το αντίστοιχο βάρος ή όγκο. Δηλώστε τη μονάδα βάρους ή όγκου και το νόμισμα που χρησιμοποιήθηκε.

	Τόνοι	Αξία σε ευρώ (EUR)
Συνολικός κύκλος εργασιών της εταιρείας σας σε ευρώ		
Εισαγωγές προς της Ένωση του προϊόντος που αποτελεί αντικείμενο της έρευνας		
Μεταπωλήσεις στην αγορά της Ένωσης ύστερα από εισαγωγή του υπό εξέταση προϊόντος από την Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας		

<sup>(1)</sup> Αυτό το έγγραφο προορίζεται μόνο για εσωτερική χρήση. Προστατεύεται δυνάμει του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 145 της 31.5.2001, σ. 43). Πρόκειται για εμπιστευτικό έγγραφο δυνάμει του άρθρου 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1225/2009 του Συμβουλίου (ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 51) και του άρθρου 6 της συμφωνίας του ΠΟΕ για την εφαρμογή του άρθρου VI της ΓΣΔΕ 1994 (συμφωνία αντιντάμπινγκ).

<sup>(2)</sup> Τα 27 κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι τα ακόλουθα: Βέλγιο, Βουλγαρία, Τσεχική Δημοκρατία, Δανία, Γερμανία, Εσθονία, Ιρλανδία, Ελλάδα, Ισπανία, Γαλλία, Ιταλία, Κύπρος, Λετονία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Ουγγαρία, Μάλτα, Κάτω Χώρες, Αυστρία, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Σλοβενία, Σλοβακία, Φινλανδία, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο.



### 3. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΣΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ <sup>(1)</sup>

Να δώσετε λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τις ακριβείς δραστηριότητες της εταιρείας και όλων των συνδεδεμένων εταιρειών (παρακαλούμε να τις παραθέσετε και να περιγράψετε τη σχέση τους με την εταιρεία σας) οι οποίες συμμετέχουν στην παραγωγή και/ή στην πώληση (εξαγωγική και/ή εγχώρια) του υπό έρευνα προϊόντος. Αυτές οι δραστηριότητες είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων την αγορά του υπό έρευνα προϊόντος ή την παραγωγή του με βάση συμβάσεις υπεργολαβίας, καθώς και τη μεταποίηση ή την εμπορία του υπό έρευνα προϊόντος.

Επωνυμία και έδρα της εταιρείας	Δραστηριότητες	Σχέση

### 4. ΑΛΛΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Παρακαλούμε να παράσχετε όλες τις άλλες σχετικές πληροφορίες τις οποίες η εταιρεία σας κρίνει χρήσιμες για την Επιτροπή στην επιλογή του δείγματος.

### 5. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ

Με την παροχή των ανωτέρω πληροφοριών, η εταιρία συγκατατίθεται να συμπεριληφθεί ενδεχομένως στο δείγμα. Αν η εταιρεία επιλεγεί να συμπεριληφθεί στο δείγμα, θα πρέπει, στη συνέχεια, να συμπληρώσει ένα ερωτηματολόγιο και να δεχτεί επίσκεψη στις εγκαταστάσεις της προκειμένου να επαληθευτεί η απάντησή της. Η εταιρεία που δηλώνει ότι αρνείται να συμπεριληφθεί ενδεχομένως στο δείγμα θεωρείται ότι δεν έχει συνεργαστεί στην έρευνα. Τα πορίσματα της Επιτροπής σχετικά με τους μη συνεργασθέντες εισαγωγείς βασίζονται στα διαθέσιμα πραγματικά στοιχεία και το αποτέλεσμα για την εταιρεία μπορεί να είναι λιγότερο ευνοϊκό απ' ό,τι αν είχε συνεργαστεί.

Υπογραφή του εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου:

Όνοματεπώνυμο και ιδιότητα του εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου:

Ημερομηνία:

---

<sup>(1)</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 143 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2454/93 της Επιτροπής για την εφαρμογή του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα, πρόσωπα θεωρούνται ως συνδεδεμένα μόνον αν: σ) το ένα μετέχει στη διεύθυνση ή στο διοικητικό συμβούλιο της επιχείρησης του άλλου και αντιστρόφως, β) έχουν από νομική άποψη την ιδιότητα των εταιρών, γ) το ένα είναι εργοδότης του άλλου, δ) ένα οποιοδήποτε πρόσωπο έχει στην κυριότητα του, ελέγχει ή κατέχει άμεσα ή έμμεσα 5 % ή περισσότερο των μετοχών ή μεριδίων με δικαίωμα ψήφου, του ενός και του άλλου, ε) το ένα από αυτά ελέγχει το άλλο άμεσα ή έμμεσα 7, στ) και τα δύο ελέγχονται άμεσα ή έμμεσα από ένα τρίτο πρόσωπο, ζ) και τα δύο μαζί ελέγχουν άμεσα ή έμμεσα ένα τρίτο πρόσωπο, ή η) είναι μέλη της ίδιας οικογένειας. Πρόσωπα θεωρούνται ως μέλη της ίδιας οικογένειας μόνον αν συνδέονται μεταξύ τους με μία από τις σχέσεις που αναφέρονται στη συνέχεια: i) σύζυγοι, ii) πρώτου βαθμού ανιόντες και καπόντες, σε ευθεία γραμμή, iii) αδελφοί ή αδελφές (αμφιθαλείς ή ετεροθαλείς), iv) δευτέρου βαθμού ανιόντες και καπόντες, σε ευθεία γραμμή, v) θείος ή θεία και ανιψιός ή ανιψιά, vi) γονείς του ετέρου των συζύγων και γαμπρός ή νύφη, vii) αδελφοί ή αδελφές του ή της συζύγου. (ΕΕ L 253 της 11.10.1993, σ. 1). Σ' αυτό το πλαίσιο ως «πρόσωπο» νοείται οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο.



**ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ  
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ****ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ****ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ — ΣΛΟΒΑΚΙΑ****Κρατική ενίσχυση SA.34369 (13/C) (ex 12/N) — Κατασκευή και λειτουργία δημόσιων τερματικών σταθμών διατροπικών μεταφορών****Πρόσκληση για υποβολή παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης****(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

(2013/C 45/04)

Με επιστολή της 23ης Ιανουαρίου 2013, που αναδημοσιεύεται στην αυθεντική γλώσσα στις σελίδες που ακολουθούν την παρούσα περίληψη, η Επιτροπή κοινοποίησε στη Σλοβακία την απόφασή της να κινηθεί τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με το ανωτέρω μέτρο ενίσχυσης.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους εντός τριών εβδομάδων από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας περίληψης και της επιστολής που ακολουθεί, στην ακόλουθη διεύθυνση:

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

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

Οι παρατηρήσεις αυτές θα κοινοποιηθούν στη Σλοβακία. Το απόρρητο της ταυτότητας του ενδιαφερόμενου μέρους που υποβάλλει τις παρατηρήσεις μπορεί να ζητηθεί γραπτώς, με μνεία των σχετικών λόγων.

**ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ**

Με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο της 6ης Απριλίου 2011, η Επιτροπή έλαβε καταγγελία από τη METRANS/Danubia/, a.s. (εφεξής «Mettrans») σχετικά με εικαζόμενη κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε για την κατασκευή δημόσιων διατροπικών τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης (στο εξής «η καταγγελία»). Κατόπιν διαβουλεύσεων με τις σλοβακικές αρχές, διαπιστώθηκε ότι η εικαζόμενη κρατική ενίσχυση δεν είχε χορηγηθεί μέχρι τότε. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή περάτωσε την καταγγελθείσα υπόθεση και ενημέρωσε σχετικά τη Metrans. Με ηλεκτρονικό μήνυμα της 12ης Ιουλίου 2012, η Metrans διαβίβασε στην Επιτροπή επιστολή υποστήριξης της Green Integrated Logistics (Σλοβακία) s.r.o.

Στις 17 Ιουλίου 2012, η Σλοβακία κοινοποίησε ηλεκτρονικά το μέτρο σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Μέρος της κοινοποίησης αποτελείται από επιστολές υποστήριξης από την DHL Express (Σλοβακία), s.r.o., τη GEFCO SLOVAKIA, s.r.o., τη Bohemiakombi, s.r.o. και την Kombiverkehr.

**ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΟΠΟΙΟ Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ  
ΚΙΝΕΙ ΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ**

Η Σλοβακία σκοπεύει να χρηματοδοτήσει την κατασκευή τεσσάρων δημόσιων διατροπικών τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης, ουδέτερων ως προς τους μεταφορείς, οι οποίοι θα πληρούν την Ευρωπαϊκή Σύμβαση για Σημαντικές Διεθνείς Συνδυασμένες Γραμμές Μεταφοράς και τις Σχετικές Εγκαταστάσεις. Οι τερματικοί σταθμοί που έχουν προγραμματιστεί για κατασκευή είναι ο τερματικός σταθμός τριών τρόπων μεταφοράς της Μπρατισλάβας - Pálenisko, ο Leopoldov - Hlohovec, ο Žilina - Terpíčka και ο Košice - Bočiar.

Το μέτρο αποσκοπεί στην ανάπτυξη των ηπειρωτικών συνδυασμένων μεταφορών στη Σλοβακία και στο να δοθεί η δυνατότητα σε περισσότερα φορτία να στραφούν από τις οδικές στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Τούτο θα επιτρέψει τη μείωση του εξωτερικού κόστους των οδικών μεταφορών σε ό,τι αφορά τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, των ατυχημάτων, των εκπομπών, του θορύβου και της κλιματικής επιβάρυνσης, κατά 1,79 δισεκατ. EUR.

Οι αρχικές επενδυτικές δαπάνες ύψους 135,51 εκατ. EUR θα χρηματοδοτηθούν από το Ταμείο Συνοχής (85 %) και από τους ίδιους πόρους του κράτους (15 %). Ωστόσο, από τον φορέα εκμετάλλευσης των τερματικών σταθμών θα ζητηθεί να καταβάλει τέλη παραχώρησης που θα ανέρχονται σε τουλάχιστον 15 % του κόστους της επένδυσης, κατά τη διάρκεια δεκαπέντε ετών.

#### ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ

[...] (\*) δεν μπορεί να αποκλειστεί ότι η συμμετοχή στη μελλοντική διαδικασία επιλογής θα είναι ιδιαίτερα περιορισμένη και ότι η διαδικασία επιλογής δεν θα πληροί τα κριτήρια ενός διαγωνισμού με περισσότερους υποψηφίους. Κατά συνέπεια, και δεδομένου του ανεπαρκούς βαθμού ανταγωνισμού κατά τον διαγωνισμό, δεν μπορεί να αποκλειστεί ότι ο φορέας εκμετάλλευσης θα λάβει οικονομικό πλεονέκτημα. Δεδομένου ότι το μέτρο θα ωφελεί αποκλειστικά τον μελλοντικό φορέα εκμετάλλευσης των τερματικών σταθμών, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι έχει επιλεκτικό χαρακτήρα. Με τον τρόπο αυτό θα ενισχυθεί η θέση των νέων τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης, που θα συναγωνίζονται τους υφιστάμενους τερματικούς σταθμούς στη Σλοβακία και στο εξωτερικό, και κατά συνέπεια, ενδέχεται να νοθεύουν τον ανταγωνισμό και το εμπόριο στο εσωτερικό της Ένωσης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κρίνει προκαταρκτικά ότι το μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

Επειδή το μέτρο έχει ως στόχο τον συντονισμό των μεταφορών και ο δικαιούχος δεν θα είναι επιχείρηση μεταφορών, το συμβιβασμό του μέτρου θα αξιολογηθεί βάσει του άρθρου 93 της ΣΛΕΕ.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η κατασκευή των τερματικών σταθμών διατροπικών μεταφορών που εγγυώνται την ίση πρόσβαση σε όλους τους χρήστες μπορεί να αποσκοπεί στην επίτευξη ενός στόχου κοινού συμφέροντος, δεδομένου ότι συμβάλλει στην ενίσχυση των πολυτροπικών μεταφορών, την ενθάρρυνση (για στροφή) από τις οδικές στις σιδηροδρομικές και στις εσωτερικές πλωτές μεταφορές και συνεπώς στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, των ατυχημάτων, των εκπομπών, του θορύβου και της κλιματικής επιβάρυνσης, που απορρέουν από τις οδικές μεταφορές.

Η ανάλυση κόστους-οφέλους καταδεικνύει ότι μόνο με χρηματοδότηση του κόστους της επένδυσης από κρατικούς πόρους κατά 100 %, ο εσωτερικός συντελεστής απόδοσης των τερματικών σταθμών θα είναι συγκρίσιμος με την απόδοση του μακροπρόθεσμου δημόσιου χρέους στη Σλοβακία. Επομένως, η χρηματοδότηση θα μπορούσε να αποτελέσει κίνητρο για την κατασκευή και την εκμετάλλευση των δημόσιων διατροπικών τερματικών σταθμών και θα μπορούσε να είναι απαραίτητη για τον σκοπό αυτόν.

Ωστόσο, επειδή η Metrans διατείνεται ότι η κατασκευή τερματικών σταθμών αφ' εαυτής δεν θα δημιουργήσει ζήτηση ούτε όγκο μεταφορών και ότι οι ιδιώτες επενδυτές εν απουσία του μέτρου θα δημιουργήσουν νέες ικανότητες που θα ανταποκρίνονται καλύτερα στην αυξανόμενη ζήτηση από ό,τι αυτό το μέτρο, η Επιτροπή τρέφει στο παρόν στάδιο αμφιβολίες για το κατά πόσον η κατασκευή των δημόσιων διατροπικών τερματικών σταθμών είναι απαραίτητη για να επιτευχθεί η ανάπτυξη των πολυτροπικών μεταφορών στη Σλοβακία.

Τα αναμενόμενα οφέλη από άποψη εξοικονόμησης εξωτερικού κόστους είναι πολύ υψηλότερα από τη δημόσια χρηματοδότηση

του μέτρου, ο δικαιούχος της ενίσχυσης θα επιλεγεί μέσω διαδικασίας δημόσιου διαγωνισμού και τα τέλη εξυπηρέτησης των δημόσιων τερματικών σταθμών θα καθοριστούν κατά τρόπο ώστε να διατηρηθεί η ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών σε σύγκριση με τις οδικές μεταφορές. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω στοιχείων, η Επιτροπή θεωρεί ότι, εάν η αναγκαιότητα του μέτρου επιβεβαιωθεί, οι σλοβακικές αρχές έχουν αποδείξει ότι η ενίσχυση είναι αναλογική προς τον επιδιωκόμενο στόχο.

Προκειμένου να εξασφαλιστεί η χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στους τερματικούς σταθμούς και να αποφευχθεί η σύγκρουση συμφερόντων που προκύπτει μεταξύ του επιλεγθέντος φορέα εκμετάλλευσης του τερματικού σταθμού και των επιχειρήσεων μεταφορών, ο φορέας εκμετάλλευσης των τερματικών σταθμών δεν μπορεί να είναι επιχείρηση μεταφορών και, ως εκ τούτου, δεν θα ανταγωνίζεται τις επιχειρήσεις μεταφορών και τους φορείς εκμετάλλευσης διατροπικών μεταφορών που θα κάνουν χρήση των τερματικών σταθμών. Συνεπώς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η πρόσβαση στην εν λόγω υποδομή θα είναι ανοικτή σε όλους τους χρήστες, αδιακρίτως.

Σύμφωνα με τις σλοβακικές αρχές, οι υφιστάμενοι τερματικοί σταθμοί εξυπηρετούν σχεδόν αποκλειστικά εμπορευματοκιβώτια θαλάσσης που προέρχονται από ή προορίζονται για θαλάσσιους λιμένες και δεν είναι εξοπλισμένοι για την εξυπηρέτηση διατροπικών μονάδων που είναι απαραίτητες για τις ηπειρωτικές συνδυασμένες μεταφορές. Επιπλέον, οι υπάρχοντες φορείς εκμετάλλευσης διατροπικών τερματικών σταθμών είναι ταυτόχρονα φορείς εκμετάλλευσης διατροπικών μεταφορών και ορισμένοι από αυτούς, όπως η καταγγέλτωση Metrans, είναι επίσης επιχειρήσεις μεταφορών. Οι υφιστάμενοι τερματικοί σταθμοί δεν χρησιμοποιούνται από ανεξάρτητους φορείς εκμετάλλευσης διατροπικών μεταφορών (με εξαίρεση τον τερματικό σταθμό Sládkovičovo). Ως εκ τούτου, οι σλοβακικές αρχές ισχυρίζονται ότι το μέτρο αποσκοπεί, κατά κύριο λόγο, σε ένα διαφορετικό τμήμα της αγοράς από εκείνο που εξυπηρετούν οι υφιστάμενοι τερματικοί σταθμοί, καθώς και στην ταχέως αυξανόμενη ζήτηση.

Αφετέρου, η Metrans υποστηρίζει ότι οι προσδοκίες για ανάπτυξη των σλοβακικών αρχών δεν λαμβάνουν υπόψη την τρέχουσα κρίση και το γεγονός ότι δεν υπάρχει νέα μείζον αύξηση της βιομηχανικής παραγωγής που να απαιτεί αύξηση των εμπορευματικών μεταφορών. Επιπλέον, σύμφωνα με τη Metrans το μέτρο δεν δημιουργεί νέα ζήτηση, ούτε και προσελκύει περαιτέρω φορτία από τις οδικές στις σιδηροδρομικές μεταφορές, αλλά θα προσελκύει κυρίως υφιστάμενα διατροπικά φορτία από τον υφιστάμενο τερματικό σταθμό εφαρμόζοντας επιθετική τιμολόγηση χάρη στην επιδοτούμενη υποδομή. Συνεπώς, σύμφωνα με τη Metrans, το μέτρο θα ωθήσει ορισμένους από τις υφιστάμενους ιδιωτικούς φορείς εκμετάλλευσης έξω από την αγορά και θα αποθαρρύνει δυνητικούς ιδιώτες επενδυτές να προβούν σε ενίσχυση του δυναμικού τους.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή έχει αμφιβολίες ως προς το κατά πόσον η στρέβλωση του ανταγωνισμού που προκύπτει από το μέτρο αυτό δεν αντικείται στο κοινό συμφέρον.

Η Επιτροπή καλεί τα τρίτα μέρη να παράσχουν πληροφορίες σχετικά με τα ζητήματα που διατυπώνονται στο τέλος του πλήρους κειμένου της επιστολής που ακολουθεί.

(\*) εμπιστευτική πληροφορία.

## KEIMENO THΣ EΠICTOΛHΣ

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

## 1. POSTUP

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

## 2. OPIS OPATRENIA

## 2.1. Terminály intermodálnej dopravy

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

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

- trimodálny terminál Bratislava – Pálenisko,
- Leopoldov – Hlohovec,
- Žilina – Teplička,
- Košice – Bočiar.

- (8) Slovensko o počte a umiestení terminálov rozhodlo na základe štúdie trhu, ktorú si v roku 2007 nechalo vypracovať od belgickej poradenskej firmy *Intraco Consulting* zaoberajúcej sa intermodálnou dopravou a koordináciou logistiky. Počet a umiestnenie terminálov sa určili na základe týchto faktorov:

- terminály by mali obsluhovať čo najväčšie možné územie Slovenska,
- potenciál plne využiť kapacitu terminálov,
- poloha na hlavných železničných trasách, ktoré zodpovedajú paneurópskym dopravným koridorom v rámci transeurópskej dopravnej siete (TEN-T), a poloha na železničných trasách, ktoré sú súčasťou dohody AGTC,
- prepojenie plánovaných priemyselných parkov na Slovensku.

- (9) Užitočná dĺžka každého terminálu bude 750 m koľajníc pod dvomi portálovými žeriavmi vybavenými kliešťovými závesmi, ktoré dokážu manipulovať s vymeniteľnými nadstavbami a návesmi určenými na kontinentálnu dopravu a intermodálnymi (ISO) kontajnermi určenými na námornú dopravu. Bude tam aj koľaj na nakladanie autovlakov (Ro-La). Terminál Bratislava – Pálenisko bude trimodálny, pretože bude zahŕňať aj dopravu po vnútrozemských vodných cestách na Dunaji. Každý nový terminál bude mať ročnú kapacitu 450 000 brutto ton, takže v prípade štyroch terminálov sa ako výsledok tohto opatrenia vytvorí ročná kapacita v celkovej výške 1,8 milióna brutto ton. Výstavba terminálov sa má dokončiť v priebehu roka 2015.

- (10) Štyri terminály zostanú vo vlastníctve štátu. Národný správca železničnej infraštruktúry Železnice Slovenskej republiky (ďalej len „ŽSR“) bude uplatňovať vlastnícke práva v mene štátu. Úlohou ŽSR bude najmä vyberať koncesionárske poplatky od prevádzkovateľa terminálov.

- (11) Prevádzka terminálov bude zabezpečená formou zmluvy na dobu tridsiatich rokov so subjektom vybraným na základe nediskriminačnej a transparentnej verejnej súťaže. Aby sa zabezpečil nediskriminačný prístup k terminálom a aby sa zabránilo konfliktu záujmov medzi vybraným prevádzkovateľom terminálu a dopravnými podnikmi, prevádzkovateľom terminálov nemôže byť dopravný

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

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

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

## 2.2. Právny základ opatrenia

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

## 2.3. Rozpočet

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

## 2.4. Príjemca opatrenia

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

## 2.5. Kumulácia a povinnosť pozastaviť prevádzku

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

## 2.6. Sťažnosť

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

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

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

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

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

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



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

### 2.7. Stanovisko slovenských orgánov

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

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

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

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

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

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

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

(<sup>1</sup>) Predtým: LORINCZ s.r.o.

(\*) Dôverné informácie.

Súhrn z oznámenia slovenských orgánov.

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

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

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

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

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



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

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

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

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

### 3. POSÚDENIE OPATRENIA

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

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

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

(\*) Dôverné informácie.

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

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

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

### 3.2. Zákonnosť opatrenia

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

### 3.3. Posúdenie zlučiteľnosti

- (40) Komisia predtým posudzovala pomoc na infraštruktúrne projekty priamo na základe článku 93 ZFEÚ<sup>(2)</sup> a po rozhodnutí SDEÚ vo veci Altmark<sup>(3)</sup>, na základe ktorého sa vylúčilo priame uplatňovanie článku 93 ZFEÚ, na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ v prípade intermodálnych terminálov<sup>(4)</sup>. Po nadobudnutí účinnosti nariadenia (ES) č. 1370/2007<sup>(5)</sup> sa článok 93 ZFEÚ stal priamo uplatniteľný ako právny základ na stanovenie zlučiteľnosti pomoci v prípade vnútrozemskej dopravy, na ktorú sa toto nariadenie nevzťahuje, a najmä v prípade pomoci na koordináciu dopravy.

- (41) V článku 93 ZFEÚ sa stanovuje, že pomoc, ktorá spĺňa potreby koordinácie dopravy, je zlučiteľná so zmluvami. Pojem „koordinácia dopravy“ použitý v uvedenom ustanovení má význam, ktorý presahuje jednoduchú skutočnosť uľahčiť rozvoj ekonomickej činnosti. Zahŕňa zásah verejných orgánov, ktorého cieľom je usmerniť rozvoj odvetvia dopravy v spoločnom záujme. SDEÚ rozhodol, že v tomto článku sa „uznáva, že pomoc na dopravu je zlučiteľná so Zmluvou len v presne vymedzených prípadoch, ktoré neohrozujú všeobecné záujmy Spoločenstva“<sup>(6)</sup>.

- (42) Pokrok, ktorý sa dosiahol liberalizáciou odvetvia pozemnej dopravy, v niektorých ohľadoch značne znížil potrebu koordinácie. V účinne liberalizovanom odvetví môže koordinácia v zásade vyplývať z pôsobenia trhových síl. Dokonca aj po liberalizácii odvetvia však môže dochádzať

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

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

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

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

#### 3.3.1. Cieľ spoločného záujmu

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 3.3.2. Nevyhnutnosť a stimulačný účinok pomoci

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

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

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

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ L 204, 5.8.2010, s. 1.

<sup>(3)</sup> Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25.

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

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

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

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

v miliónoch EUR

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

Zdroj: slovenské orgány, analýza nákladov a výnosov.

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

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

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

### 3.3.3. Primeranosť pomoci

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

zaorúhlené

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

Zdroj: oznámenie.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

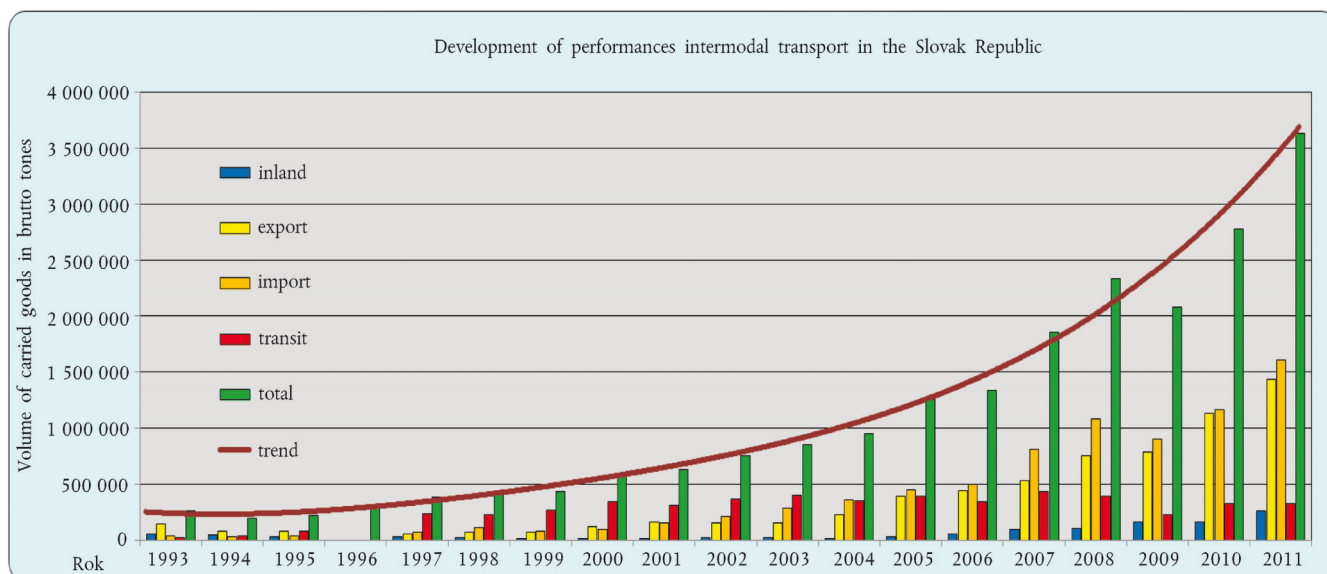
Zdroj: Štatistický úrad Slovenskej republiky, Ministerstvo financií, Európska Komisia, Národná banka Slovenska.

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

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

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

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



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

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

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

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

### 3.4. Vyjadrenie pochybností Komisie

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

## 4. ROZHODNUTIE

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

(\*) Dôverné informácie.

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

(2) Uverejní sa v Úradnom vestníku EÚ.

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

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

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

Komisia vyzýva najmä Slovensko, aby poskytlo tieto informácie:

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

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

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

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



## Τιμή συνδρομής 2013 (χωρίς ΦΠΑ, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων ταχυδρομείου για κανονική αποστολή)

Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	1 300 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, έντυπη έκδοση + ετήσιο DVD	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	1 420 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά L, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	910 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μηνιαίο συγκεντρωτικό DVD	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	100 EUR ετησίως
Συμπλήρωμα της Επίσημης Εφημερίδας (σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί), DVD, μία έκδοση την εβδομάδα	πολύγλωσσο: 23 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	200 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά C — Διαγωνισμοί	γλώσσα(-ες) ανάλογα με τον διαγωνισμό	50 EUR ετησίως

Η συνδρομή στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, που εκδίδεται στις επίσημες γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι δυνατή σε 22 γλωσσικές εκδόσεις. Περιλαμβάνει τις σειρές L (Νομοθεσία) και C (Ανακοινώσεις και Πληροφορίες).

Για κάθε γλωσσική έκδοση απαιτείται ξεχωριστή συνδρομή.

Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 920/2005 του Συμβουλίου, που δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα L 156 της 18ης Ιουνίου 2005, τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν υποχρεούνται, προσωρινά, να συντάσσουν και να δημοσιεύουν στα ιρλανδικά όλες τις πράξεις. Γι' αυτό, η Επίσημη Εφημερίδα στα ιρλανδικά πωλείται ξεχωριστά.

Η συνδρομή για το Συμπλήρωμα της Επίσημης Εφημερίδας (σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί) περιλαμβάνει 23 επίσημες γλωσσικές εκδόσεις σε ένα ενιαίο πολύγλωσσο DVD.

Με απλή αίτηση, οι συνδρομητές της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης* έχουν δικαίωμα να λαμβάνουν διάφορα παραρτήματα της Επίσημης Εφημερίδας. Ενημερώνονται για την έκδοση των παραρτημάτων με «Σημείωση για τον αναγνώστη» που δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

## Πωλήσεις και συνδρομές

Συνδρομές σε διάφορες τιμολογημένες περιοδικές εκδόσεις, όπως η *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, διατίθενται στους εμπορικούς μας αντιπροσώπους. Κατάλογο των εμπορικών μας αντιπροσώπων θα βρείτε στο διαδίκτυο, στη διεύθυνση:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_el.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_el.htm)

Το EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) παρέχει άμεση και δωρεάν πρόσβαση στο δικαίωμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο ιστοχώρος αυτός επιτρέπει την πρόσβαση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* καθώς και στις Συνθήκες, στη νομοθεσία, στη νομολογία και στις προπαρασκευαστικές πράξεις.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την Ευρωπαϊκή Ένωση: <http://europa.eu>

