

# Úradný vestník

## Európskej únie

C 45



Slovenské vydanie

Informácie a oznámenia

Zväzok 56

16. februára 2013

Číslo oznamu

Obsah

Strana

IV *Informácie*

INFORMÁCIE INŠTITÚCIÍ, ORGÁNOV, ÚRADOV A AGENTÚR EURÓPSKEJ ÚNIE

**Európska komisia**

2013/C 45/01

Výmenný kurz eura ..... 1

V *Oznamy*

ADMINISTRATÍVNE POSTUPY

**Európska komisia**

2013/C 45/02

Odborné vzdelávanie sudcov v oblasti práva hospodárskej súťaže EÚ a v oblasti justičnej spolupráce medzi sudcami vnútroštátnych súdov ..... 2

SK

Cena:  
3 EUR

(Pokračovanie na nasledujúcej strane)

## KONANIA TÝKAJÚCE SA VYKONÁVANIA SPOLOČNEJ OBCHODNEJ POLITIKY

**Európska komisia**

2013/C 45/03	Oznámenie o začatí antidumpingového konania týkajúceho sa dovozu určitých bezšvových rúr a rúrok zo železa alebo z ocele s vonkajším priemerom presahujúcim 406,4 mm s pôvodom v Čínskej ľudovej republike .....	3
--------------	--	---

## KONANIA TÝKAJÚCE SA VYKONÁVANIA POLITIKY HOSPODÁRSKEJ SÚŤAŽE

**Európska komisia**

2013/C 45/04	Štátna pomoc – Slovensko – Štátna pomoc SA.34369 (13/C) (ex 12/N) – Výstavba a prevádzka verejných terminálov intermodálnej dopravy – Výzva na predloženie pripomienok v súlade s článkom 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie <sup>(1)</sup> .....	13
--------------	---	----



---

<sup>(1)</sup> Text s významom pre EHP

## IV

(Informácie)

INFORMÁCIE INŠTITÚCIÍ, ORGÁNOV, ÚRADOV A AGENTÚR EURÓPSKEJ  
ÚNIE

## EURÓPSKA KOMISIA

Výmenný kurz eura <sup>(1)</sup>

15. februára 2013

(2013/C 45/01)

## 1 euro =

Mena	Výmenný kurz	Mena	Výmenný kurz		
USD	Americký dolár	1,3325	AUD	Austrálsky dolár	1,2895
JPY	Japonský jen	124,03	CAD	Kanadský dolár	1,3360
DKK	Dánska koruna	7,4589	HKD	Hongkongský dolár	10,3330
GBP	Britská libra	0,86040	NZD	Novozélandský dolár	1,5703
SEK	Švédska koruna	8,4557	SGD	Singapurský dolár	1,6487
CHF	Švajčiarsky frank	1,2303	KRW	Juhokórejský won	1 440,15
ISK	Islandská koruna		ZAR	Juhoafrický rand	11,7457
NOK	Nórska koruna	7,3945	CNY	Čínsky juan	8,3044
BGN	Bulharský lev	1,9558	HRK	Chorvátska kuna	7,5860
CZK	Česká koruna	25,386	IDR	Indonézska rupia	12 885,30
HUF	Maďarský forint	292,38	MYR	Malajzijský ringgit	4,1228
LTL	Litovský litas	3,4528	PHP	Filipínske peso	54,159
LVL	Lotyšský lats	0,6996	RUB	Ruský rubel	40,1550
PLN	Poľský zlotý	4,1906	THB	Thajský baht	39,802
RON	Rumunský lei	4,3885	BRL	Brazílsky real	2,6075
TRY	Turecká líra	2,3572	MXN	Mexické peso	16,9221
			INR	Indická rupia	72,3550

<sup>(1)</sup> Zdroj: referenčný výmenný kurz publikovaný ECB.

## V

*(Oznamy)*

## ADMINISTRATÍVNE POSTUPY

## EURÓPSKA KOMISIA

**Odborné vzdelávanie sudcov v oblasti práva hospodárskej súťaže EÚ a v oblasti justičnej spolupráce medzi sudcami vnútroštátnych súdov***(2013/C 45/02)*

Nová výzva na predkladanie návrhov „odborné vzdelávanie sudcov v oblasti práva hospodárskej súťaže EÚ a v oblasti justičnej spolupráce medzi sudcami vnútroštátnych súdov“ bola uverejnená na internetovej stránke:

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

Lehota na podanie návrhov je 30. apríla 2013.

---

## KONANIA TÝKAJÚCE SA VYKONÁVANIA SPOLOČNEJ OBCHODNEJ POLITIKY

### EURÓPSKA KOMISIA

#### Oznámenie o začatí antidumpingového konania týkajúceho sa dovozu určitých bezšvových rúr a rúrok zo železa alebo z ocele s vonkajším priemerom presahujúcim 406,4 mm s pôvodom v Čínskej ľudovej republike

(2013/C 45/03)

Európskej komisii (ďalej len „Komisia“) bol doručený podnet podľa článku 5 nariadenia Rady (ES) č. 1225/2009 z 30. novembra 2009 o ochrane pred dumpingovými dovozmi z krajín, ktoré nie sú členmi Európskeho spoločenstva<sup>(1)</sup> (ďalej len „základné nariadenie“), v ktorom sa uvádza, že dovoz určitých bezšvových rúr a rúrok zo železa alebo z ocele s vonkajším priemerom presahujúcim 406,4 mm s pôvodom v Čínskej ľudovej republike je dumpingový, a tým spôsobuje značnú ujmu výrobnému odvetviu Únie.

#### 1. Podnet

Podnet podal 3. januára 2013 Výbor na obranu odvetvia bezšvových rúr a rúrok v Európskej únii (ďalej len „navrhovateľ“) v mene výrobcov, ktorých výroba predstavuje viac ako 25 % celkovej výroby bezšvových rúr a rúrok zo železa alebo z ocele inej než nehrdzavejúcej ocele, s kruhovým prierezom a vonkajším priemerom presahujúcim 406,4 mm, v Únii.

#### 2. Výrobok, ktorý je predmetom prešetrovania

Výrobok, ktorý je predmetom tohto prešetrovania, sú bezšvové rúry a rúrkové železo alebo z ocele inej než nehrdzavejúcej ocele s kruhovým prierezom a vonkajším priemerom presahujúcim 406,4 mm (ďalej len „výrobok, ktorý je predmetom prešetrovania“).

#### 3. Tvrdenie o dumpingu

Výrobkom, ktorý je údajne predmetom dumpingu, je výrobok, ktorý je predmetom prešetrovania, s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (ďalej len „príslušná krajina“), v súčasnosti zaradený pod číselné znaky KN 7304 19 90, 7304 29 90, 7304 39 98 a 7304 59 99. Tieto číselné znaky KN sa uvádzajú len pre informáciu.

Keďže vzhľadom na ustanovenia článku 2 ods. 7 základného nariadenia sa Čína ľudová republika považuje za krajinu

s netrhovým hospodárstvom, navrhovateľ stanovil normálnu hodnotu pre dovoz z Čínskej ľudovej republiky na základe ceny v tretej krajine s trhovým hospodárstvom, a to v Spojených štátoch amerických. Tvrdenie o dumpingu je založené na porovnaní takto stanovenej normálnej hodnoty s vývoznou cenou (na úrovni ceny zo závodu) výrobku, ktorý je predmetom prešetrovania, pri jeho predaji na vývoz do Únie.

Na základe toho sú vypočítané dumpingové rozpätia pre príslušnú krajinu značné.

#### 4. Tvrdenie o ujme a príčinná súvislosť

Navrhovateľ poskytol dôkazy, podľa ktorých sa dovoz výrobku, ktorý je predmetom prešetrovania, z príslušnej krajiny celkovo zvýšil v absolútnom vyjadrení aj z hľadiska podielu na trhu.

Dôkazy *prima facie* poskytnuté navrhovateľom dokazujú, že objem a ceny dovezeného výrobku, ktorý je predmetom prešetrovania, okrem iných následkov negatívne ovplyvnili úroveň cien účtovaných výrobným odvetvím Únie a jeho podiel na trhu, čo malo za následok výrazné nepriaznivé účinky na celkovú výkonnosť a zamestnanosť vo výrobnom odvetví Únie.

#### 5. Postup

Keďže Komisia po porade s Poradným výborom usúdila, že podnet bol podaný výrobným odvetvím Únie alebo v jeho mene a že existujú dostatočné dôkazy na odôvodnenie začatia konania, Komisia týmto začína prešetrovanie podľa článku 5 základného nariadenia.

Na základe prešetrovania sa stanoví, či výrobok s pôvodom v príslušnej krajine, ktorý je predmetom prešetrovania, je dumpingový a či jeho dumpingový dovoz spôsobil výrobnému odvetviu Únie ujmu. Ak sa potvrdia také závery, prešetrovaním sa preverí, či by uloženie opatrení nebolo v rozpore so záujmom Únie.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 343, 22.12.2009, s. 51.

### 5.1. Postup stanovenia dumpingu

Vyvážajúci výrobcovia<sup>(1)</sup> výrobku, ktorý je predmetom prešetrovania, z príslušnej krajiny sa vyzývajú na účasť na prešetrovaní Komisiou.

#### 5.1.1. Prešetrovanie vyvážajúcich výrobcov

##### 5.1.1.1. Postup pri výbere vyvážajúcich výrobcov, ktorí sa majú prešetriť v príslušnej krajine

###### a) Výber vzorky

Vzhľadom na možný veľký počet vyvážajúcich výrobcov v príslušnej krajine, ktorých sa toto konanie týka, a s cieľom ukončiť prešetrovanie v rámci predpísaných lehôt môže Komisia obmedziť počet prešetrovaných vyvážajúcich výrobcov na primeraný počet prostredníctvom výberu vzorky (tento proces sa tiež označuje ako „výber vzorky“). Výber vzorky sa vykoná v súlade s článkom 17 základného nariadenia.

S cieľom umožniť Komisii, aby rozhodla o potrebe výberu vzorky a v prípade kladného rozhodnutia k nemu pristúpila, sa od všetkých vyvážajúcich výrobcov alebo zástupcov konajúcich v ich mene týmto vyžaduje, aby sa prihlásili Komisii. Tieto strany tak musia urobiť v lehote do 15 dní odo dňa uverejnenia tohto oznámenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*, pokiaľ nie je uvedené inak, a poskytnúť Komisii informácie o svojej spoločnosti alebo svojich spoločnostiach vyžadované v prílohe A k tomuto oznámeniu.

S cieľom získať informácie, ktoré Komisia považuje za potrebné na účely výberu vzorky vyvážajúcich výrobcov, Komisia osloví aj orgány príslušnej krajiny a môže osloviť každé známe združenie vyvážajúcich výrobcov.

Všetky zainteresované strany, ktoré majú záujem predložiť iné relevantné informácie týkajúce sa výberu vzorky, okrem už uvedených požadovaných informácií, musia tak urobiť do 21 dní od uverejnenia tohto oznámenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*, pokiaľ nie je uvedené inak.

Ak je potrebný výber vzorky, vyvážajúcich výrobcov možno vybrať na základe najväčšieho reprezentatívneho objemu vývozu do Únie, ktorý možno primerane prešetriť v rámci stanovenej lehoty. Všetkým známym vyvážajúcim výrobcom, orgánom príslušnej krajiny a združeniam vyvážajúcich výrobcov Komisia oznámi v prípade potreby prostredníctvom orgánov príslušnej krajiny, spoločnosti, ktoré boli vybrané do vzorky.

<sup>(1)</sup> Vyvážajúci výrobca je každá spoločnosť v príslušnej krajine vyrábajúca a vyvážajúca výrobok, ktorý je predmetom prešetrovania, na trh Únie, priamo alebo prostredníctvom tretej strany vrátane akýchkoľvek s ňou prepojených spoločností, ktoré sú zapojené do výroby, predaja na domácom trhu alebo do vývozu výrobku, ktorý je predmetom prešetrovania.

Komisia v záujme získania informácií, ktoré považuje za potrebné na účely prešetrovania v súvislosti s vyvážajúcimi výrobcami, zašle dotazníky vyvážajúcim výrobcom vybraným do vzorky, všetkým známym združeniam vyvážajúcich výrobcov a orgánom príslušnej krajiny.

Pokiaľ nie je uvedené inak, všetci vyvážajúci výrobcovia vybraní do vzorky budú musieť predložiť vyplnený dotazník do 37 dní odo dňa oznámenia o výbere vzorky.

V dotazníku sa budú vyžadovať okrem iného informácie o štruktúre spoločnosti(-í) vyvážajúceho výrobcu, činnostiach spoločnosti(-í) vo vzťahu k výrobku, ktorý je predmetom prešetrovania, o výrobných nákladoch, predaji výrobku, ktorý je predmetom prešetrovania, na domácom trhu príslušnej krajiny a o predaji výrobku, ktorý je predmetom prešetrovania, do Únie.

Bez toho, aby bolo dotknuté prípadné uplatňovanie článku 18 základného nariadenia, spoločnosti, ktoré súhlasili so svojim prípadným zaradením do vzorky, ale neboli do nej vybrané, sa budú považovať za spolupracujúce (ďalej len „spolupracujúci vyvážajúci výrobcovia nezarazení do vzorky“). Bez toho, aby bolo dotknuté ďalej uvedené písmeno b), antidumpingové clo, ktoré môže byť uplatnené na dovoz realizovaný spolupracujúcimi vyvážajúcimi výrobcami nezarazenými do vzorky, nepresiahne vážené priemerné dumpingové rozpätie stanovené pre vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky<sup>(2)</sup>.

###### b) Individuálne dumpingové rozpätie pre spoločnosti nezaražené do vzorky

Spolupracujúci vyvážajúci výrobcovia nezarazení do vzorky môžu podľa článku 17 ods. 3 základného nariadenia požiadať, aby Komisia stanovila ich individuálne dumpingové rozpätia (ďalej len „individuálne dumpingové rozpätie“). Vyvážajúci výrobcovia, ktorí majú záujem požiadať o individuálne dumpingové rozpätie, si musia vyžiadať dotazník a iné uplatniteľné formuláre žiadostí a vrátiť ich riadne vyplnené v lehotách stanovených v nasledujúcej vete a v bode 5.1.2.2. (ďalej). Pokiaľ nie je uvedené inak, vyplnený dotazník je potrebné predložiť do 37 dní odo dňa oznámenia o výbere vzorky. Na to, aby Komisia mohla stanoviť individuálne dumpingové rozpätia pre uvedených vyvážajúcich výrobcov v krajine s nethovým hospodárstvom, je potrebné dokázať, že spĺňajú kritériá na priznanie trhovo-hospodárskeho zaobchádzania (ďalej len „THZ“). Komisia takisto prešetrí, či im môže byť uložené individuálne clo v súlade s článkom 9 ods. 5 základného nariadenia.

<sup>(2)</sup> Podľa článku 9 ods. 6 základného nariadenia sa do úvahy nebudú brať žiadne nulové rozpätia, rozpätia *de minimis*, ani rozpätia stanovené za okolností uvedených v článku 18 základného nariadenia.

Vyvážajúci výrobcovia, ktorí žiadajú o individuálne dumpingové rozpätie, by však mali vziať na vedomie, že Komisia môže napriek tomu rozhodnúť o tom, že nestanoví ich individuálne dumpingové rozpätie, napríklad v prípade, keď je počet vyvážajúcich výrobcov taký veľký, že takéto stanovenie by bolo nadmieru zložité a bránilo by včasnému ukončeniu prešetrovania.

### 5.1.2. Ďalší postup v súvislosti s vyvážajúcimi výrobcami v príslušnej krajine s netrhovým hospodárstvom

#### 5.1.2.1. Výber tretej krajiny s trhovým hospodárstvom

V súlade s ustanoveniami uvedenými v bode 5.1.2.2 (ďalej) a v súlade s článkom 2 ods. 7 písm. a) základného nariadenia sa v prípade dovozu z Čínskej ľudovej republiky normálna hodnota stanoví na základe ceny alebo vytvorenej hodnoty v tretej krajine s trhovým hospodárstvom. Na tento účel Komisia vyberie vhodnú tretiu krajinu s trhovým hospodárstvom. Komisia predbežne vybrala Spojené štáty americké. Zainteresované strany sa týmto vyzývajú na pripomienkovanie vhodnosti tohto výberu do 10 dní odo dňa uverejnenia tohto oznámenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

#### 5.1.2.2. Zaobchádzanie s vyvážajúcimi výrobcami v príslušnej krajine s netrhovým hospodárstvom

V súlade s článkom 2 ods. 7 písm. b) základného nariadenia individuálni vyvážajúci výrobcovia v príslušnej krajine, ktorí sú toho názoru, že u nich pri výrobe a predaji výrobku, ktorý je predmetom prešetrovania, prevládajú podmienky trhového hospodárstva, môžu na tento účel predložiť riadne odôvodnenú žiadosť o trhovohospodárske zaobchádzanie (ďalej len „žiadosť o THZ“). THZ im bude priznané, ak z posúdenia žiadosti o THZ vyplynie, že sú splnené kritériá uvedené v článku 2 ods. 7 písm. c) základného nariadenia<sup>(1)</sup>. Dumpingové rozpätie vyvážajúcich výrobcov, ktorým bolo priznané THZ, sa vypočíta v maximálnej možnej miere a bez toho, aby tým bolo dotknuté využitie dostupných skutočností podľa článku 18 základného nariadenia, použitím ich vlastnej normálnej hodnoty a vývozných cien v súlade s článkom 2 ods. 7 písm. b) základného nariadenia.

#### a) Trhovohospodárske zaobchádzanie

Komisia zašle formuláre žiadosti o THZ všetkým vyvážajúcim výrobcom v Čínskej ľudovej republike vybraným do vzorky a spolupracujúcim vyvážajúcim výrobcom nezara-

(<sup>1</sup>) Vyvážajúci výrobcovia musia preukázať predovšetkým, že: i) obchodné rozhodnutia sa prijímajú a náklady sa stanovujú na základe trhových podmienok a bez výrazného zasahovania štátu; ii) firmy majú jeden prehľadný súbor základných účtovných záznamov, ktoré sú predmetom nezávislého auditu v súlade s medzinárodnými účtovnými štandardmi a ktoré sa používajú na všetky účely; iii) neexistujú žiadne závažné deformácie prenesené z bývalého systému netrhového hospodárstva; iv) zákonmi o konkurze a vlastníctve sa zaručuje právna istota a stabilita a v) prepočty výmenných kurzov sa vykonávajú pri trhových sadzbách.

deným do vzorky, ktorí majú záujem požiadať o individuálne dumpingové rozpätie, ako aj všetkým známym združeniam vyvážajúcich výrobcov a orgánom Čínskej ľudovej republiky.

Všetci vyvážajúci výrobcovia žiadajúci o THZ musia predložiť vyplnený formulár žiadosti o THZ do 21 dní odo dňa oznámenia o výbere vzorky alebo rozhodnutia o tom, že sa výber vzorky neuskutoční, pokiaľ nie je uvedené inak.

#### 5.1.3. Prešetrovanie neprepojených dovozcov<sup>(2)</sup> (<sup>3</sup>)

Neprepojení dovozcovia výrobku, ktorý je predmetom prešetrovania, z príslušnej krajiny do Únie sa vyzývajú na účasť na tomto prešetrovaní.

Vzhľadom na možný veľký počet neprepojených dovozcov, ktorých sa toto konanie týka, a s cieľom dokončiť prešetrovanie v rámci predpísaných lehôt môže Komisia obmedziť počet neprepojených dovozcov, ktorí sa budú prešetrovať, na primeraný počet prostredníctvom výberu vzorky (tento proces sa tiež nazýva „výber vzorky“). Výber vzorky sa vykoná v súlade s článkom 17 základného nariadenia.

S cieľom umožniť Komisii, aby rozhodla o potrebe výberu do vzorky a v prípade kladného rozhodnutia k nemu pristúpila, sa týmto od všetkých neprepojených dovozcov alebo zástupcov konajúcich v ich mene vyžaduje, aby sa Komisii prihlásili. Tieto strany tak musia urobiť do 15 dní odo dňa uverejnenia tohto oznámenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*, pokiaľ nie je uvedené inak, a poskytnúť Komisii informácie o svojej spoločnosti alebo spoločnostiach vyžadované v prílohe B k tomuto oznámeniu.

S cieľom získať informácie, ktoré Komisia považuje za potrebné na výber vzorky neprepojených dovozcov, Komisia môže osloviť aj každé známe združenie dovozcov.

(<sup>2</sup>) Do vzorky môžu byť zaradení iba dovozcovia neprepojení s vyvážajúcimi výrobcami. Dovožcovia, ktorí sú prepojení s vyvážajúcimi výrobcami, musia v súvislosti s týmito vyvážajúcimi výrobcami vyplniť prílohu 1 k dotazníku. V súlade s článkom 143 nariadenia Komisie (EHS) č. 2454/93 o vykonávaní Colného kódexu Spoločenstva sa osoby považujú za prepojené len vtedy, ak: a) jedna z nich je predstaviteľom alebo riaditeľom podniku druhej osoby alebo naopak; b) sú právne uznanými spoločníkmi; c) sú zamestnávateľom a zamestnancom; d) akákoľvek osoba vlastní, kontroluje alebo má priamo alebo nepriamo v držbe 5 % alebo viac hodnoty akcií alebo podielov s hlasovacím právom jednej aj druhej osoby; e) jedna z nich priamo alebo nepriamo kontroluje druhú; f) obe sú priamo alebo nepriamo kontrolované treťou osobou; g) obe spoločne priamo alebo nepriamo kontrolujú tretiu osobu alebo h) sú členmi jednej rodiny. Osoby sa považujú za členov jednej rodiny, ak majú medzi sebou nasledovné vzťahy: i) manžel a manželka, ii) rodič a dieťa, iii) brat a sestra (vlastní aj nevlastní súrodenci), iv) starý rodič a vnuk, v) strýc alebo teta a synovec alebo neter, vi) svokor a svokra a zať alebo nevesta, vii) švagor a švagriná. (Ú. v. ES L 253, 11.10.1993, s. 1). V tomto kontexte „osoba“ znamená akúkoľvek fyzickú alebo právnickú osobu.

(<sup>3</sup>) Údaje poskytnuté neprepojenými dovozcami môžu byť použité aj v súvislosti s inými aspektmi tohto prešetrovania, ako je stanovenie dumpingu.



Všetky zainteresované strany, ktoré majú záujem predložiť iné relevantné informácie týkajúce sa výberu vzorky, okrem už uvedených požadovaných informácií, tak musia urobiť do 21 dní od uverejnenia tohto oznámenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*, pokiaľ nie je uvedené inak.

Ak je potrebný výber vzorky, dovozcov možno vybrať na základe najväčšieho reprezentatívneho objemu predaja výrobku, ktorý je predmetom prešetrovania, v Únii, ktorý možno v rámci lehoty, ktorá je k dispozícii, primerane prešetriť. Všetkým známym neprepojeným dovozcom a združeniam dovozcov Komisia oznámi spoločnosti, ktoré boli vybrané do vzorky.

S cieľom získať informácie, ktoré považuje za potrebné na účely prešetrovania, Komisia zašle dotazníky neprepojeným dovozcom zaradeným do vzorky a všetkým známym združeniam dovozcov. Tieto strany musia predložiť vyplnený dotazník do 37 dní odo dňa oznámenia o výbere vzorky, pokiaľ nie je uvedené inak.

V dotazníku sa budú vyžadovať okrem iného údaje o štruktúre ich spoločnosti(-í), činnostiach spoločnosti(-í) vo vzťahu k výrobku, ktorý je predmetom prešetrovania, a o predaji výrobku, ktorý je predmetom prešetrovania.

### 5.2. *Postup na stanovenie ujmy a prešetrovanie výrobcov z Únie*

Stanovenie ujmy je založené na nesporných dôkazoch a zahŕňa objektívne preskúmanie objemu dumpingového dovozu, jeho účinkov na ceny na trhu Únie a následný vplyv takéhoto dovozu na výrobné odvetvie Únie. V záujme stanovenia, či výrobné odvetvie Únie utrpelo značnú ujmu, sa výrobcovia výrobku, ktorý je predmetom prešetrovania, z Únie, vyzývajú, aby sa zúčastnili na prešetrovaní, ktoré uskutočňuje Komisia.

Vzhľadom na veľký počet výrobcov z Únie, ktorých sa toto konanie týka, a s cieľom ukončiť prešetrovanie v rámci predpísaných lehôt, sa Komisia rozhodla obmedziť počet prešetrovaných výrobcov z Únie na primeraný počet prostredníctvom výberu vzorky (tento proces sa tiež nazýva „výber vzorky“). Výber vzorky sa vykoná v súlade s článkom 17 základného nariadenia.

Komisia predbežne vybrala vzorku výrobcov z Únie. Podrobné údaje je možné nájsť v spise, ktorý je k dispozícii na nahliadnutie zainteresovaným stranám. Zainteresované strany sa týmto vyzývajú, aby sa so spisom oboznámili (na tento účel by sa mali obrátiť na Komisiu s využitím kontaktných údajov uvedených v bode 5.6). Ostatní výrobcovia z Únie alebo zástupcovia konajúci v ich mene, ktorí sa domnievajú, že existujú dôvody, na základe ktorých by mali byť zaradení do vzorky, sa musia obrátiť na Komisiu do 15 dní odo dňa uverejnenia tohto oznámenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Všetky zainteresované strany, ktoré majú záujem predložiť akékoľvek iné relevantné informácie týkajúce sa výberu vzorky, tak musia urobiť do 21 dní od uverejnenia tohto oznámenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*, pokiaľ nie je uvedené inak.

Všetkým známym výrobcom z Únie a/alebo združeniam výrobcov z Únie Komisia oznámi spoločnosti, ktoré boli napokon vybrané do vzorky.

S cieľom získať informácie, ktoré Komisia považuje za potrebné na účely prešetrovania, Komisia zašle výrobcom z Únie zaradeným do vzorky a všetkým známym združeniam výrobcov z Únie dotazníky. Tieto strany musia predložiť vyplnený dotazník do 37 dní odo dňa oznámenia o výbere vzorky, pokiaľ nie je uvedené inak.

V dotazníku sa budú vyžadovať okrem iného informácie o štruktúre ich spoločnosti(-í), a finančnej a hospodárskej situácii spoločnosti(-í).

### 5.3. *Postup posudzovania záujmu Únie*

Ak sa týmto preukáže existencia dumpingu a spôsobenej ujmy, rozhodne sa v zmysle článku 21 základného nariadenia o tom, či by prijatie antidumpingových opatrení nebolo v rozpore so záujmom Únie. Výrobcovia z Únie, dovozcovia a ich zastupujúce združenia, používatelia a ich zastupujúce združenia a organizácie zastupujúce spotrebiteľov sa vyzývajú, aby sa prihlásili do 15 dní odo dňa uverejnenia tohto oznámenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*, ak nie je uvedené inak. Aby sa organizácie zastupujúce spotrebiteľov mohli zúčastniť na prešetrovaní, musia v rámci rovnakej lehoty preukázať objektívnu súvislosť medzi svojimi činnosťami a výrobkom, ktorý je predmetom prešetrovania.

Strany, ktoré sa prihlásia v rámci uvedenej lehoty, môžu Komisii poskytnúť informácie týkajúce sa záujmu Únie do 37 dní odo dňa uverejnenia tohto oznámenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*, pokiaľ nie je uvedené inak. Tieto informácie môžu byť poskytnuté v ľubovoľnom formáte alebo prostredníctvom vyplnenia dotazníka vyhotoveného Komisiou. V každom prípade sa informácie predložené podľa článku 21 zohľadnia len vtedy, ak budú v čase ich predloženia podložené konkrétnymi dôkazmi.

### 5.4. *Iné písomné podania*

S výhradou ustanovení tohto oznámenia sa týmto všetky zainteresované strany vyzývajú, aby oznámili svoje stanoviská, predložili informácie a poskytli podporné dôkazy. Ak nie je uvedené inak, tieto informácie a podporné dôkazy musia byť Komisii doručené do 37 dní odo dňa uverejnenia tohto oznámenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

### 5.5. *Možnosť vypočutia útvarmi Komisie vykonávajúcimi prešetrovanie*

Všetky zainteresované strany môžu požiadať o vypočutie útvarmi Komisie vykonávajúcimi prešetrovanie. Každá žiadosť o vypočutie by mala byť podaná písomne a mali by sa v nej uvádzať dôvody žiadosti. Žiadosť o vypočutie vo veciach týkajúcich sa začiatkovej fázy prešetrovania musí byť predložená do



15 dní odo dňa uverejnenia tohto oznámenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Neskoršie sa žiadosť o vypočutie musí predložiť v rámci osobitných lehôt stanovených Komisiou pri jej komunikácii so stranami.

#### 5.6. Pokyny na predkladanie písomných podaní a zasielanie vyplnených dotazníkov a korešpondencie

Všetky písomné podania vrátane informácií požadovaných v tomto oznámení, vyplnených dotazníkov a korešpondencie, ktoré zainteresované strany poskytujú ako dôverné, sa označia ako „Limited“<sup>(1)</sup>.

Od zainteresovaných strán, ktoré poskytujú informácie označené ako „Limited“, sa vyžaduje, aby predložili súhrn týchto informácií podľa článku 19 ods. 2 základného nariadenia, ktoré nemajú dôverný charakter a ktoré budú označené ako „For inspection by interested parties“. Tieto súhrny by mali byť dostatočne podrobné, aby umožňovali primerané pochopenie podstaty dôverne poskytnutých informácií. Ak zainteresovaná strana poskytujúca dôverné informácie nepredloží ich súhrn, ktorý nemá dôverný charakter, v požadovanom formáte a vyžadovanej kvalite, nemusí sa na takéto dôverné informácie prihladať.

Od zainteresovaných strán sa požaduje, aby všetky podania a žiadosti predkladali v elektronickej forme (podania, ktoré nemajú dôverný charakter, prostredníctvom e-mailu, podania, ktoré majú dôverný charakter, na CD-R/DVD), pričom musia uviesť svoj názov, adresu, e-mailovú adresu, telefónne a faxové číslo. Všetky splnomocnenia, podpísané osvedčenia a všetky ich aktualizácie pripojené k žiadostiam o THZ alebo k vyplneným dotazníkom sa však musia podať v papierovej forme, t. j. poštou alebo osobne na ďalej uvedenej adrese. Ak zainteresovaná strana nemôže poskytnúť svoje podania a žiadosti v elektronickej forme, musí sa bezodkladne obrátiť na Komisiu v súlade s článkom 18 ods. 2 základného nariadenia. Ďalšie informácie týkajúce sa korešpondencie s Komisiou môžu zainteresované strany nájsť na príslušnej webovej stránke webovej lokality Generálneho riaditeľstva pre obchod: <http://ec.europa.eu/trade/tackling-unfair-trade/trade-defence>

Korešpondenčná adresa Komisie:

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

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

<sup>(1)</sup> Dokument označený ako „Limited“ je dokument, ktorý sa považuje za dôverný v zmysle článku 19 nariadenia Rady (ES) č. 1225/2009 (Ú. v. EÚ L 343, 22.12.2009, s. 51) a článku 6 Dohody WTO o implementácii článku VI dohody GATT z roku 1994 (antidumpingová dohoda). Tento dokument je chránený aj podľa článku 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 (Ú. v. EÚ L 145, 31.5.2001, s. 43).

## 6. Nespolupráca

V prípade, ak ktorákoľvek zo zainteresovaných strán odmietne sprístupniť potrebné informácie, alebo ich neposkytne v príslušných lehotách alebo významnou mierou bráni v prešetrovaní, je možné v súlade s článkom 18 základného nariadenia dospieť k dočasným alebo konečným zisteniam potvrdzujúcim alebo vyvracajúcim tvrdenia na základe dostupných skutočností.

Ak sa zistí, že niektorá zainteresovaná strana poskytla nesprávne alebo zavádzajúce informácie, tieto informácie sa nemusia zohľadniť a môžu sa použiť dostupné skutočnosti.

Ak zainteresovaná strana nespolutracuje alebo spolupracuje iba čiastočne, a zistenia sú preto založené na dostupných skutočnostiach v súlade s článkom 18 základného nariadenia, výsledok môže byť pre túto stranu menej priaznivý ako v prípade, keby bola spolupracovala.

## 7. Úradník pre vypočutie

Zainteresované strany sa môžu obrátiť na úradníka pre vypočutie z Generálneho riaditeľstva pre obchod. Úradník pre vypočutie pôsobí ako kontaktná osoba medzi zainteresovanými stranami a útvarmi Komisie vykonávajúcimi prešetrovanie. Úradník pre vypočutie skúma žiadosti o nahliadnutie do spisu, spory týkajúce sa dôvernosti dokumentov, žiadosti o predĺženie lehôt a žiadosti tretích strán o vypočutie. Úradník pre vypočutie môže usporiadať vypočutie konkrétnej zainteresovanej strany a pôsobiť ako sprostredkovateľ s cieľom zabezpečiť, aby sa v plnej miere uplatňovali práva zainteresovaných strán na obhajobu.

Žiadosť o vypočutie úradníkom pre vypočutie by sa mala podať písomne a mali by sa v nej uviesť dôvody žiadosti. Žiadosť o vypočutie vo veciach týkajúcich sa začiatkovej fázy prešetrovania musí byť predložená do 15 dní odo dňa uverejnenia tohto oznámenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Neskoršie sa žiadosť o vypočutie musí predložiť v rámci osobitných lehôt stanovených Komisiou pri jej komunikácii so stranami.

Úradník pre vypočutie tiež umožní usporiadanie vypočutia s účasťou strán, na ktorom bude možné predložiť rôzne stanoviská a protiargumenty týkajúce sa otázok súvisiacich okrem iného s dumpingom, ujmou, príčinnou súvislosťou a záujmom Únie. Takéto vypočutie sa spravídla koná najneskôr koncom štvrtého týždňa po zverejnení dočasných zistení.

Ďalšie informácie a kontaktné údaje môžu zainteresované strany nájsť na webových stránkach úradníka pre vypočutie na webovej lokalite Generálneho riaditeľstva pre obchod: [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. Harmonogram prešetrovania

V súlade s článkom 6 ods. 9 základného nariadenia sa prešetrovanie ukončí do 15 mesiacov odo dňa uverejnenia tohto oznámenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*. V súlade s článkom 7 ods. 1 základného nariadenia možno uložiť dočasné opatrenia najneskôr deväť mesiacov od uverejnenia tohto oznámenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

### 9. Spracovanie osobných údajov

So všetkými osobnými údajmi zozbieranými počas tohto prešetrovania sa bude zaobchádzať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 o ochrane jednotlivcov so zreteľom na spracovanie osobných údajov inštitúciami a orgánmi Spoločenstva a o voľnom pohybe takýchto údajov <sup>(1)</sup>.

---

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 8, 12.1.2001, s. 1.

## PRÍLOHA A

<input type="checkbox"/>	Verzia „Limited“ <sup>(1)</sup>
<input type="checkbox"/>	Verzia „For inspection by interested parties“ (začiarknite príslušné políčko)

**ANTIDUMPINGOVÉ KONANIE TÝKAJÚCE SA DOVOZU BEZŠVOVÝCH RÚR A RÚROK ZO ŽELEZA ALEBO Z OCELE, INEJ NEŽ NEHRDZAVEJÚCEJ OCELE, S KRUHOVÝM PRIEREZOM A VONKAJŠÍM PRIEMEROM PRESAHUJÚCIM 406,4 MM S PÔVODOM V ČÍNSKEJ LUDOVEJ REPUBLIKE**

INFORMÁCIE TÝKAJÚCE SA VÝBERU VZORKY VYVÁŽAJÚCICH VÝROBCOV V ČÍNSKEJ LUDOVEJ REPUBLIKE

Tento formulár má slúžiť ako pomôcka pre vyvážajúcich výrobcov v Čínskej ľudovej republike pri poskytovaní informácií týkajúcich sa výberu vzorky, ktoré sa požadujú podľa bodu 5.1.1.1. oznámenia o začatí konania.

Obidve verzie, teda verzia „Limited“, ako aj verzia „For inspection by interested parties“ by mali byť vrátené Komisii v súlade s tým, ako to stanovuje oznámenie o začatí konania.

### 1. NÁZOV A KONTAKTNÉ ÚDAJE

Uvedte tieto údaje o vašej spoločnosti:

Názov spoločnosti	
Adresa	
Kontaktná osoba	
E-mailová adresa	
Telefón	
Fax	

### 2. OBRAT A OBJEM PREDAJA

Uvedte obrat spoločnosti v jej účtovnej mene v období od 1. januára 2012 do 31. decembra 2012 dosiahnutý predajom (predaj na vývoz do Únie za každý z 27 členských štátov <sup>(2)</sup> osobitne a spolu a domáci predaj) bezšvových rúr a rúrok zo železa a z ocele, inej než nehrdzavejúcej ocele, s kruhovým prierezom a vonkajším priemerom presahujúcim 406,4 mm podľa vymedzenia v oznámení o začatí konania a zodpovedajúcu hmotnosť alebo objem. Uvedte použitú jednotku hmotnosti alebo objemu a menu.

	Tony		Hodnota v účtovnej mene Uvedte použitú menu
Predaj výrobku, ktorý je predmetom prešetrovania, vyrobeného vašou spoločnosťou, na vývoz do Únie za každý z 27 členských štátov osobitne a spolu	Spolu		
	Vymenujte každý členský štát <sup>(3)</sup>		
Predaj výrobku, ktorý je predmetom prešetrovania, vyrobeného vašou spoločnosťou, na domácom trhu			

<sup>(1)</sup> Tento dokument je určený výlučne na interné použitie. Je chránený podľa článku 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 (Ú. v. ES L 145, 31.5.2001, s. 43). Ide o dôverný dokument podľa článku 19 nariadenia Rady (ES) č. 1225/2009 (Ú. v. EÚ L 343, 22.12.2009, s. 51) a článku 6 Dohody WTO o implementácii článku VI dohody GATT z roku 1994 (antidumpingová dohoda).

<sup>(2)</sup> Európsku úniu tvorí týchto 27 členských štátov: Belgicko, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Nemecko, Estónsko, Írsko, Grécko, Španielsko, Francúzsko, Taliansko, Cyprus, Lotyšsko, Litva, Luxembursko, Maďarsko, Malta, Holandsko, Rakúsko, Poľsko, Portugalsko, Rumunsko, Slovinsko, Slovensko, Fínsko, Švédsko a Spojené kráľovstvo.

<sup>(3)</sup> V prípade potreby doplňte ďalšie riadky.

### 3. ČINNOSTI VAŠEJ SPOLOČNOSTI A PREPOJENÝCH SPOLOČNOSTÍ <sup>(1)</sup>

Uved'te podrobné údaje o presných činnostiach spoločnosti a všetkých prepojených spoločností (uved'te, prosím, ich zoznam a ich vzťah k vašej spoločnosti) zapojených do výroby a/alebo predaja (na vývoz a/alebo na domácom trhu) výrobku, ktorý je predmetom prešetrovania. Také činnosti by mohli okrem iného zahŕňať nákup výrobku, ktorý je predmetom prešetrovania, alebo jeho výrobu v rámci subdodávateľských dohôd, resp. spracovanie výrobku, ktorý je predmetom prešetrovania, alebo obchodovanie s ním.

Názov a sídlo spoločnosti	Činnosti	Vzťah

### 4. ĎALŠIE INFORMÁCIE

Uved'te akékoľvek ďalšie závažné informácie, ktoré spoločnosť považuje za užitočné z hľadiska pomoci Komisii pri výbere vzorky.

### 5. INDIVIDUÁLNE DUMPINGOVÉ ROZPÄTIE

Spoločnosť vyhlasuje, že ak nebude vybraná do vzorky, mala by záujem o dotazník a ostatné formuláre žiadosti, aby ich mohla vyplniť a takto požiadať o individuálne dumpingové rozpätie v súlade s bodom 5.1.1.1. písm. b) oznámenia o začatí konania.

Áno  Nie

### 6. OSVEDČENIE

Poskytnutím uvedených informácií spoločnosť súhlasí so svojim prípadným zaradením do vzorky. V prípade, že je spoločnosť vybraná ako súčasť vzorky, musí vyplniť dotazník a súhlasiť s návštevou jej priestorov s cieľom overiť ňou uvedené údaje. Ak spoločnosť uvedie, že nesúhlasí so svojim prípadným zaradením do vzorky, bude to znamenať, že nespolupracuje pri prešetrovaní. Zistenia Komisie týkajúce sa nespolupracujúcich vyvážajúcich výrobcov sa zakladajú na dostupných skutočnostiach a výsledok môže byť pre takúto spoločnosť menej priaznivý než v prípade, keby bola spolupracovala.

Podpis oprávnenej osoby:

Meno a funkcia oprávnenej osoby:

Dátum:

\_\_\_\_\_

<sup>(1)</sup> V súlade s článkom 143 nariadenia Komisie (EHS) č. 2454/93 o vykonávaní Colného kódexu Spoločenstva sa osoby považujú za prepojené len vtedy, ak: a) jedna z nich je predstaviteľom alebo riaditeľom podniku druhej osoby alebo naopak; b) sú právne uznanými spoločníkmi; c) sú zamestnávateľom a zamestnancom; d) akákoľvek osoba vlastní, kontroluje alebo má priamo alebo nepriamo v držbe 5 % alebo viac hodnoty akcií alebo podielov s hlasovacím právom jednej aj druhej osoby; e) jedna z nich priamo alebo nepriamo kontroluje druhú; f) obe sú priamo alebo nepriamo kontrolované tretou osobou; g) obe spoločne priamo alebo nepriamo kontrolujú tretiu osobu alebo h) sú členmi jednej rodiny. Osoby sa považujú za členov jednej rodiny, ak majú medzi sebou nasledovné vzťahy: i) manžel a manželka, ii) rodič a dieťa, iii) brat a sestra (vlastní aj nevlastní súrodenci), iv) starý rodič a vnuk, v) strýc alebo teta a synovec alebo neter, vi) svokor a svokra a zať alebo nevesta, vii) švager a švagriná. (Ú. v. ES L 253, 11.10.1993, s. 1). V tomto kontexte „osoba“ znamená akúkoľvek fyzickú alebo právnickú osobu.

## PRÍLOHA B

<input type="checkbox"/>	Verzia „Limited“ <sup>(1)</sup>
<input type="checkbox"/>	Verzia „For inspection by interested parties“ (začiarknite príslušné políčko)

**ANTIDUMPINGOVÉ KONANIE TÝKAJÚCE SA DOVOZU BEZŠVOVÝCH RÚR A RÚROK ZO ŽELEZA ALEBO Z OCELE, INEJ NEŽ NEHRDZAVEJÚCEJ OCELE, S KRHOVÝM PRIEREZOM A VONKAJŠÍM PRIEROMEROM PRESAHUJÚCIM 406,4 MM S PŮVODOM V ČÍNSKEJ ĽUDOVEJ REPUBLIKE**

**INFORMÁCIE NA ÚČELY VÝBERU VZORKY NEPREPOJENÝCH DOVOZCOV**

Tento formulár má slúžiť ako pomôcka pre neprepojených dovozcov pri poskytovaní informácií týkajúcich sa výberu vzorky, ktoré sa požadujú podľa bodu 5.1.3 oznámenia o začatí konania.

Obidve verzie, teda verzia „Limited“, ako aj verzia „For inspection by interested parties“ by mali byť vrátené Komisii v súlade s tým, ako to stanovuje oznámenie o začatí konania.

**1. NÁZOV A KONTAKTNÉ ÚDAJE**

Uved'te tieto údaje o vašej spoločnosti:

Názov spoločnosti	
Adresa	
Kontaktná osoba	
E-mailová adresa	
Telefón	
Fax	

**2. OBRAT A OBJEM PREDAJA**

Uved'te celkový obrat spoločnosti v eurách (EUR) a obrat aj hmotnosť alebo objem dovozu bezšvových rúr a rúrok zo železa alebo z ocele, inej než nehrdzavejúcej ocele, s kruhovým prierezom a vonkajším priemerom presahujúcim 406,4 mm podľa vymedzenia v oznámení o začatí konania do Únie<sup>(2)</sup> a ich ďalšieho predaja na trhu Únie po dovoze z Čínskej ľudovej republiky v období od 1. januára 2012 do 31. decembra 2012. Uved'te použitú jednotku hmotnosti alebo objemu.

	Tony	Hodnota v eurách (v EUR)
Celkový obrat vašej spoločnosti v eurách (v EUR)		
Dovoz výrobku, ktorý je predmetom prešetrovania, do Únie		
Ďalší predaj výrobku, ktorý je predmetom prešetrovania, po jeho dovoze z Čínskej ľudovej republiky, na trhu Únie		

<sup>(1)</sup> Tento dokument je určený výlučne na interné použitie. Je chránený podľa článku 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 (Ú. v. ES L 145, 31.5.2001, s. 43). Ide o dôverný dokument podľa článku 19 nariadenia Rady (ES) č. 1225/2009 (Ú. v. EÚ L 343, 22.12.2009, s. 51) a článku 6 Dohody WTO o implementácii článku VI dohody GATT z roku 1994 (antidumpingová dohoda).

<sup>(2)</sup> Európsku úniu tvorí týchto 27 členských štátov: Belgicko, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Nemecko, Estónsko, Írsko, Grécko, Španielsko, Francúzsko, Taliansko, Cyprus, Lotyšsko, Litva, Luxembursko, Maďarsko, Malta, Holandsko, Rakúsko, Poľsko, Portugalsko, Rumunsko, Slovinsko, Slovensko, Fínsko, Švédsko a Spojené kráľovstvo.

### 3. ČINNOSTI VAŠEJ SPOLOČNOSTI A PREPOJENÝCH SPOLOČNOSTÍ (1)

Uved'te podrobné údaje o presných činnostiach spoločnosti a všetkých prepojených spoločností (uved'te, prosím, ich zoznam a ich vzťah k vašej spoločnosti) zapojených do výroby a/alebo predaja (na vývoz a/alebo na domácom trhu) výrobku, ktorý je predmetom prešetrovania. Také činnosti by mohli okrem iného zahŕňať nákup výrobku, ktorý je predmetom prešetrovania, alebo jeho výrobu v rámci subdodávateľských dohôd, resp. spracovanie výrobku, ktorý je predmetom prešetrovania, alebo obchodovanie s ním.

Názov a sídlo spoločnosti	Činnosti	Vzťah

### 4. ĎALŠIE INFORMÁCIE

Uved'te akékoľvek ďalšie závažné informácie, ktoré spoločnosť považuje za užitočné z hľadiska pomoci Komisii pri výbere vzorky.

### 5. OSVEDČENIE

Poskytnutím uvedených informácií spoločnosť súhlasí so svojim prípadným zaradením do vzorky. V prípade, že je spoločnosť vybraná ako súčasť vzorky, musí vyplniť dotazník a súhlasiť s návštevou jej priestorov s cieľom overiť ňou uvedené údaje. Ak spoločnosť uvedie, že nesúhlasí so svojim prípadným zaradením do vzorky, bude to znamenať, že nespolupracuje pri prešetrovaní. Zistenia Komisie týkajúce sa nespolupracujúcich dovozcov sú založené na dostupných skutočnostiach a výsledok môže byť pre takú spoločnosť menej priaznivý ako v prípade, keby bola spolupracovala.

Podpis oprávnenej osoby:

Meno a funkcia oprávnenej osoby:

Dátum:

\_\_\_\_\_

(1) V súlade s článkom 143 nariadenia Komisie (EHS) č. 2454/93 o vykonávaní Colného kódexu Spoločenstva sa osoby považujú za prepojené len vtedy, ak: a) jedna z nich je predstaviteľom alebo riaditeľom podniku druhej osoby alebo naopak; b) sú právne uznanými spoločníkmi; c) sú zamestnávateľom a zamestnancom; d) akákoľvek osoba vlastní, kontroluje alebo má priamo alebo nepriamo v držbe 5 % alebo viac hodnoty akcií alebo podielov s hlasovacím právom jednej aj druhej osoby; e) jedna z nich priamo alebo nepriamo kontroluje druhú; f) obe sú priamo alebo nepriamo kontrolované tretou osobou; g) obe spoločne priamo alebo nepriamo kontrolujú tretiu osobu alebo h) sú členmi jednej rodiny. Osoby sa považujú za členov jednej rodiny, ak majú medzi sebou nasledovné vzťahy: i) manžel a manželka, ii) rodič a dieťa, iii) brat a sestra (vlastní aj nevlastní súrodenci), iv) starý rodič a vnuk, v) strýc alebo teta a synovec alebo neter, vi) svokor a svokra a zať alebo nevesta, vii) švagor a švagriná. (Ú. v. ES L 253, 11.10.1993, s. 1). V tomto kontexte „osoba“ znamená akúkoľvek fyzickú alebo právnickú osobu.



## KONANIA TÝKAJÚCE SA VYKONÁVANIA POLITIKY HOSPODÁRSKEJ SÚŤAŽE

### EURÓPSKA KOMISIA

#### ŠTÁTNA POMOC – SLOVENSKO

**Štátna pomoc SA.34369 (13/C) (ex 12/N) – Výstavba a prevádzka verejných terminálov intermodálnej dopravy**

**Výzva na predloženie pripomienok v súlade s článkom 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie**

(Text s významom pre EHP)

(2013/C 45/04)

Listom z 23. januára 2013, ktorý je uvedený v autentickom jazyku za týmto zhrnutím, Komisia oznámila Dánsku svoje rozhodnutie začať konanie stanovené v článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o uvedené opatrenie.

Zainteresované strany môžu predložiť svoje pripomienky v lehote troch týždňov odo dňa uverejnenia tohto zhrnutia a nasledujúceho listu. Kontaktné údaje:

European Commission  
Directorate-General for Competition  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË  
Fax +32 22961242  
e-mail: stateaidgreffe@ec.europa.eu

Tieto pripomienky sa oznámia Slovensku. Zainteresované strany môžu písomne s uvedením dôvodov požiadať o dôverné zaobchádzanie s údajmi o ich totožnosti.

#### POSTUP

Komisii bola elektronickou poštou zo 6. apríla 2011 doručená sťažnosť firmy METRANS/Danubia/, a. s. (ďalej „Metrans“) v súvislosti s údajnou štátnou pomocou poskytnutou na výstavbu verejných terminálov intermodálnej dopravy (ďalej „sťažnosť“). Po konzultácii so slovenskými orgánmi sa zdá, že údajná štátna pomoc dosiaľ nebola poskytnutá. Komisia preto uzatvorila vec v súvislosti so sťažnosťou a informovala o tejto skutočnosti Metrans. Metrans elektronickou poštou z 12. júla 2012 Komisii zaslal podporný list od firmy Green Integrated Logistics (Slovakia) s. r. o.

Slovenské orgány 17. júla 2012 elektronicky oznámili opatrenie v súlade s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ. Súčasťou oznámenia boli podporné listy od firiem DHL Express (Slovakia), s. r. o., GEFCO SLOVAKIA, s. r. o., Bohemiakombi, s. r. o. a Kombiverkehr.

#### OPIS OPATRENIA/POMOCI, VO VECI KTOREJ KOMISIA ZAČÍNA KONANIE

Slovenské orgány majú v úmysle financovať výstavbu štyroch verejných terminálov intermodálnej dopravy, ktoré budú vyhovovať pravidlám Európskej dohody o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a príslušných objektoch, a budú nezávislé na dopravcovi. Plánuje sa výstavba trimodálneho terminálu Bratislava – Pálenisko, terminálu Leopoldov – Hlohovec, Žilina – Teplička a Košice – Bočiar.

Cieľom opatrenia je podporiť rozvoj kontinentálnej kombinovanej dopravy na Slovensku a umožniť presun vyššieho množstva nákladu z cestnej dopravy na železniciu. Tým sa dosiahnu úspory externých nákladov v cestnej doprave v súvislosti so znížením dopravného preťaženia, nehodovosti, emisií, hluku a negatívneho vplyvu na klímu vo výške 1,79 mld. EUR.



Počiatočné investičné náklady vo výške 135,51 mil. EUR budú financované z Kohézneho fondu (85 %) a štátneho rozpočtu (15 %). Prevádzkovateľ terminálov však bude povinný platiť koncesionárske poplatky vo výške aspoň 15 % investičných nákladov počas obdobia pätnástich rokov.

#### POSÚDENIE OPATRENIA

[...] (\*), 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 nedostatočnej miery konkurencie v súťaži nemožno vylúčiť poskytnutie hospodárskej výhody prevádzkovateľovi. Keďže opatrenie zvyhodňuje výlučne budúceho prevádzkovateľa terminálov, malo by sa považovať za opatrenie selektívneho charakteru. Posilní postavenie nových dopravných terminálov, ktoré budú konkurovať existujúcim terminálom na Slovensku a v zahraničí, a toto opatrenie má preto potenciál narušiť hospodársku súťaž a obchod v rámci Únie. Komisia preto dospela k predbežnému stanovisku, že opatrenie predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

Keďže cieľom opatrenia je koordinovať dopravu a príjemca nie je dopravný podnik, zlučiteľnosť sa posúdi podľa článku 93 ZFEÚ.

Komisia sa 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, neohodvosti, emisií, hluku a negatívneho vplyvu cestnej dopravy na klímu.

Analýza nákladov a výnosov ukazuje, že len prostredníctvom financovania investičných nákladov vo výške 100 % štátneho rozpočtu je miera vnútornej návratnosti terminálov porovnateľná s návratnosťou dlhodobého verejného dlhu na Slovensku. Financovanie by preto mohlo mať stimulačný účinok na výstavbu a prevádzkovanie verejných intermodálnych terminálov a na tento účel môže byť nevyhnutné.

Metrans však argumentuje, že samotná výstavba terminálov nevytvorí dopyt resp. objem dopravy, a okrem toho súkromní investori budú v neprítomnosti tohto opatrenia vytvárať nové kapacity pokrývajúce rastúci dopyt presnejšie ako toto opatrenie. V tejto fáze má Komisia pochybnosti, či je budovanie verejných intermodálnych terminálov nevyhnutné na dosiahnutie rozvoja multimodálnej dopravy na Slovensku.

Očakávané výnosy z hľadiska úspor externých nákladov sú oveľa vyššie ako úroveň verejného financovania tohto opatrenia,

príjemca pomoci bude určený na základe verejného výberového konania a manipulačné poplatky pre verejné terminály budú stanovené spôsobom, ktorý zabezpečí konkurencieschopnosť železničnej dopravy v porovnaní s odvetvím cestnej dopravy. Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že pokiaľ je možné potvrdiť nevyhnutnosť opatrenia, slovenské orgány preukázali primeranosť pomoci zamýšľanému cieľu.

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

Podľa slovenských orgánov sa v existujúcich termináloch manipuluje takmer výlučne s námornými kontajnermi (ISO), ktoré odchádzajú do námorných prístavov a prichádzajú z nich. Nie sú vybavené na manipuláciu s intermodálnymi jednotkami typickými pre kontinentálnu kombinovanú dopravu. Okrem toho prevádzkovatelia existujúcich terminálov sú prevádzkovateľmi intermodálnej dopravy a niektorí z nich, ako napríklad sťažovateľ Metrans, sú takisto dopravnými podnikmi. Existujúce terminály nie sú využívané nezávislými prevádzkovateľmi intermodálnej dopravy (s výnimkou terminálu Sládkovičovo). Slovenské orgány preto tvrdia, že opatrenie je prevažne zamerané na odlišný segment trhu ako je ten, ktorý obsluhujú existujúce terminály, ako aj na rýchlo rastúci dopyt.

Na druhej strane Metrans tvrdí, že očakávaná slovenských orgánov v súvislosti s rastom nezohľadňujú súčasnú krízu a skutočnosť, že v súčasnosti nedošlo k žiadnemu zásadnému zvýšeniu priemyselnej výroby, ktoré by si vyžadovalo zvýšenie objemu nákladnej dopravy. Okrem toho Metrans tvrdí, že opatrenie nevytvára nový dopyt, ani nepriláka, ďalšiu cestnú nákladnú dopravu k presunu na železnicu, ale bude prevažne lákať existujúcu intermodálnu dopravu z existujúcich terminálov prostredníctvom agresívnej cenovej politiky, možnej vďaka subvencovanej infraštruktúre. Podľa Metransu toto opatrenie vytlačí niektorých existujúcich súkromných prevádzkovateľov z trhu a odradí potenciálnych súkromných investorov od zvyšovania ich kapacít.

Komisia má preto pochybnosti, či narušenie hospodárskej súťaže vyplývajúce z tohto opatrenia nie je v rozpore so spoločným záujmom.

Komisia vyzýva tretie strany, aby poskytli informácie v súvislosti s otázkami uvedenými na konci úplného znenia listu uvedeného nižšie.

(\*) Dôverná informácia.

## TEXT LISTU

„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 kapacita 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 Metrtrans predložila Komisii podporný list od spoločnosti GIL, prevádzkovateľa terminálu v Sládkovičove, ktorý podporuje argument spoločnosti Metrtrans, že štát by nemal zasahovať do súkromného trhu s intermodálnymi terminálmi dopravy na Slovensku, kde už je počet terminálov dostatočný.

### 2.7. Stanovisko slovenských orgánov

- (23) Podľa slovenských orgánov je toto opatrenie súčasťou širšieho európskeho úsilia vytvoriť transeurópsku dopravnú sieť <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 prekládanie prázdnych námorných kontajnerov.  Tri koľaje s užitočnou dĺžkou 250 m. Ďalšie rozšírenie a optimalizácia tohto terminálu nie sú možné.  Zvyšuje sa využívanie terminálu na prepravu nebaleného tovaru po Dunaji.
2. Bratislava/ÚNS	SKD INTRANS a.s. Žilina	Tri koľaje s dĺžkou 300 m, ktoré obsluhujú dva čelné nakladače. Terminál nevyhovuje súčasným požiadavkám kontinentálnej intermodálnej dopravy z dôvodu koncepcie vedľajších koľají, ktorá vyžaduje radenie vlakov pozdĺž prekladacej oblasti a ich prekládanie po častiach, čím sa predražuje manipulácia.
3. Sládkovičovo	Green Integrated Logistics (Slovakia) s.r.o. <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 členským štátom 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 zlyhaniam 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 ohrozované 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>(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 riečnej 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>.

<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.

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	Slovensko	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 CONT	Poplatok za skladovanie WAB	Poplatok za skladovanie 40'CONT	Poplatok za skladovanie 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, neprekázali však záujem o prevádzkovanie týchto terminálov ako neutrálni prevádzkovatelia bez toho, aby ich využívali na svoje vlastné dopravné potreby.

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

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

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

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

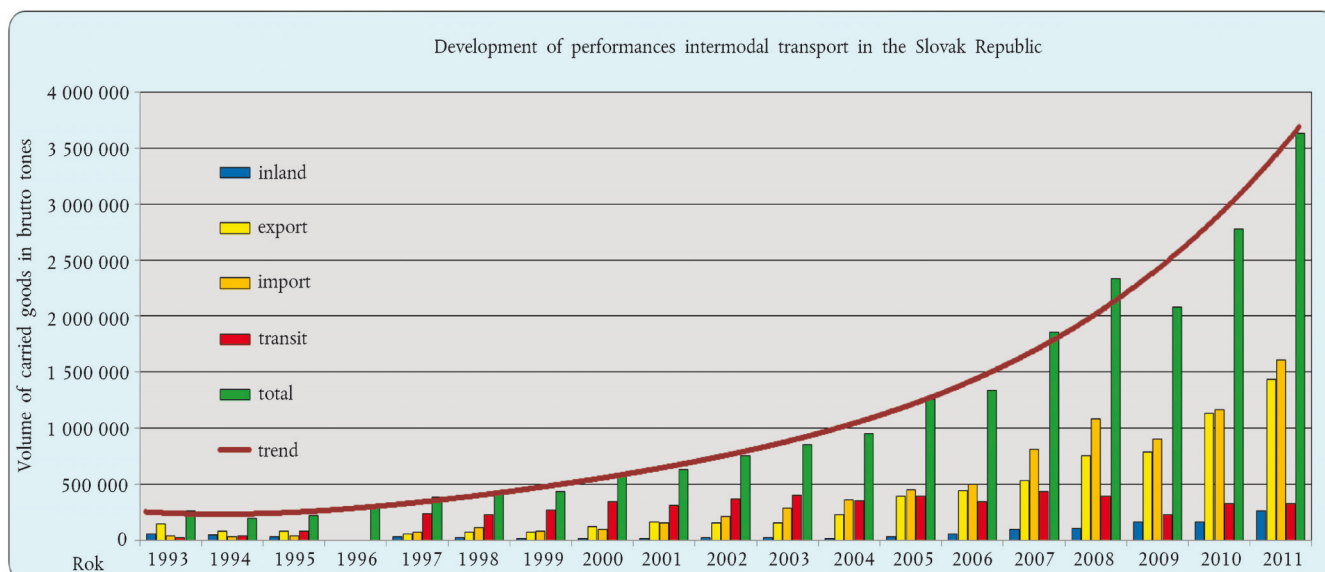
Zdroj: Štatistický úrad Slovenskej republiky, Ministerstvo financií, Európska Komisia, Národná banka Slovenska.

(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>
<b>% rastu priemer</b>	- 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 akejkolvek potenciálnej ďalšej analýze zo strany Komisie v súvislosti s dodržiavaním pravidiel EÚ v oblasti verejného obstarávania.
- (94) Komisia slovenským orgánom pripomína, že hoci tieto štyri terminály nebudú kontrolované ŽSR, po transpozícii smernice 2012/34/ES, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (prepracované znenie)<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, záväzná objednávka 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.“



## Predplatné na rok 2013 (bez DPH, vrátane poštovného)

Úradný vestník EÚ, séria L + C, len tlačené vydanie	22 úradných jazykov EÚ	1 300 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria L + C, tlačené vydanie + ročné DVD	22 úradných jazykov EÚ	1 420 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria L, len tlačené vydanie	22 úradných jazykov EÚ	910 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria L + C, mesačné (súhrnné) DVD	22 úradných jazykov EÚ	100 EUR ročne
Dodatok k úradnému vestníku (séria S), Verejné obstarávanie a výberové konania, DVD, jedno vydanie za týždeň	viacjazyčné: 23 úradných jazykov EÚ	200 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria C – konkurzy	jazyk(-y), v ktorom(-ých) sa konajú konkurzy	50 EUR ročne

Úradný vestník Európskej únie, ktorý vychádza vo všetkých úradných jazykoch Európskej únie, si možno predplatiť v ktoromkoľvek z 22 jazykových znení. Zahŕňa sériu L (Právne predpisy) a C (Informácie a oznámenia).

Každé jazykové znenie má samostatné predplatné.

V súlade s nariadením Rady (ES) č. 920/2005 uverejneným v úradnom vestníku L 156 z 18. júna 2005 a ustanovujúcim, že inštitúcie Európskej únie nie sú viazané povinnosťou vyhotovovať všetky právne akty v írskom jazyku a uverejňovať ich v tomto jazyku, sa úradné vestníky uverejnené v írskom jazyku predávajú osobitne.

Predplatné na dodatok k úradnému vestníku (séria S – Verejné obstarávanie a výberové konania) zahŕňa všetkých 23 úradných jazykových znení na jednom viacjazyčnom DVD.

Predplatitelia Úradného vestníka Európskej únie môžu získať na základe žiadosti rôzne prílohy k úradnému vestníku. O vydaní týchto príloh budú informovaní prostredníctvom oznamov pre čitateľov, ktoré sa vkladajú do Úradného vestníka Európskej únie.

## Predaj a predplatné

Rozličné platené publikácie, rovnako ako aj Úradný vestník Európskej únie, si možno predplatiť a získať u obchodných distribútorov. Zoznam obchodných distribútorov možno nájsť na tejto internetovej adrese:

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

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) poskytuje priamy a bezplatný prístup k právu Európskej únie. Na stránke možno prehliadať Úradný vestník Európskej únie, ako aj zmluvy, právne predpisy, judikáciu a návrhy právnych aktov.**

**Viac sa dozviete na stránke: <http://europa.eu>.**

