ISSN 1725-2415

# Επίσημη Εφημερίδα C 151
## της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Έκδοση στην ελληνική γλώσσα

Ανακοινώσεις και Πληροφορίες

**54ο έτος**

**21 Μαΐου 2011**

Ανακοίνωση αριθ. | Περιεχόμενα | Σελίδα

IV *Πληροφορίες*

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

**Συμβούλιο**

2011/C 151/01 Απόφαση του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 2011, για το διορισμό δεκαπέντε μελών του Διοικητικού Συμβουλίου του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Χημικών Προϊόντων ..... 1

**Ευρωπαϊκή Επιτροπή**

2011/C 151/02 Ισοτιμίες του ευρώ ..... 3

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

2011/C 151/03 Πληροφορίες που διαβιβάζουν τα κράτη μέλη όσον αφορά την απαγόρευση αλιείας ..... 4

EL

**Τιμή:**
**3 EUR**

*(Συνέχεια στην επόμενη σελίδα)*

V *Γνωστοποιήσεις*

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

**Ευρωπαϊκή Επιτροπή**


2011/C 151/04 Κρατική ενίσχυση — Πολωνία — Κρατική ενίσχυση SA.30340 (11/C) (ex N 38/10) — LIP — Fiat Powertrain Technologies Poland — Πρόσκληση υποβολής παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 2 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ([1]) ..... 5

2011/C 151/05 Ανακοίνωση του Υπουργείου Οικονομικών Υποθέσεων, Γεωργίας και Καινοτομίας του Βασιλείου των Κάτω Χωρών βάσει του άρθρου 3 παράγραφος 2 της οδηγίας 94/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τους όρους χορήγησης και χρήσης των αδειών αναζήτησης, εξερεύνησης και παραγωγής υδρογονανθράκων ..... 22

2011/C 151/06 Ανακοίνωση του Υπουργείου Οικονομικών Υποθέσεων, Γεωργίας και Καινοτομίας του Βασιλείου των Κάτω Χωρών βάσει του άρθρου 3 παράγραφος 2 της οδηγίας 94/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τους όρους χορήγησης και χρήσης των αδειών αναζήτησης, εξερεύνησης και παραγωγής υδρογονανθράκων ..... 23

2011/C 151/07 Ανακοίνωση του Υπουργείου Οικονομικών Υποθέσεων, Γεωργίας και Καινοτομίας του Βασιλείου των Κάτω Χωρών βάσει του άρθρου 3 παράγραφος 2 της οδηγίας 94/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τους όρους χορήγησης και χρήσης των αδειών αναζήτησης, εξερεύνησης και παραγωγής υδρογονανθράκων ..... 24

2011/C 151/08 Προηγούμενη γνωστοποίηση συγκέντρωσης (Υπόθεση COMP/M.6237 — Computer Sciences Corporation/iSOFT Group) ([1]) ..... 25


EL

([1]) Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

IV

*(Πληροφορίες)*

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

# ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

## ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**της 17ης Μαΐου 2011**

**για το διορισμό δεκαπέντε μελών του Διοικητικού Συμβουλίου του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Χημικών Προϊόντων**

(2011/C 151/01)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2006, για την καταχώριση, την αξιολόγηση, την αδειοδότηση και τους περιορισμούς των χημικών προϊόντων (REACH) και για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Χημικών Προϊόντων ([1]), και ιδίως το άρθρο 79,

Εκτιμώντας τα εξής:

(1) Σύμφωνα με το άρθρο 79 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006, το Συμβούλιο θα πρέπει να διορίσει, ως μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Χημικών Προϊόντων (Διοικητικό Συμβούλιο), έναν εκπρόσωπο από κάθε κράτος μέλος.

(2) Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου θα πρέπει να διορίζονται με βάση τη σχετική τους πείρα και εμπειρογνωμοσύνη στον τομέα της χημικής ασφάλειας ή της νομοθετικής ρύθμισης των χημικών προϊόντων καθώς και με πρόνοια να υπάρχει σχετική εμπειρογνωμοσύνη μεταξύ των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου όσον αφορά γενικά, χρηματοοικονομικά και νομικά θέματα.

(3) Η διάρκεια της θητείας είναι τετραετής. Θα πρέπει να μπορεί να ανανεωθεί η θητεία άπαξ.

(4) Με απόφαση της 7ης Ιουνίου 2007 ([2]), το Συμβούλιο διόρισε 27 μέλη στο Διοικητικό Συμβούλιο.

(5) Έκτοτε, έχουν αντικατασταθεί τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου από το Βέλγιο ([3]), τη Βουλγαρία ([4]), τη Δανία ([5]), τη Λεττονία ([6]), την Πορτογαλία ([7]), τη Ρουμανία ([8]) και το Ηνωμένο Βασίλειο ([9]).

(6) Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου που επιλέγονται από το Βέλγιο, τη Βουλγαρία, τη Δανία, τη Γερμανία, την Εσθονία, την Ελλάδα, την Κύπρο, τη Λεττονία , τη Λιθουανία, τη Μάλτα, την Πολωνία, τη Ρουμανία, τη Σλοβακία και το Ηνωμένο Βασίλειο διορίστηκαν όλα για την περίοδο έως την 31η Μαΐου 2011. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου από τα εν λόγω κράτη μέλη θα πρέπει συνεπώς να επιλεγούν και να διορισθούν για την περίοδο που αρχίζει την 1η Ιουνίου 2011 και λήγει την 31η Μαΐου 2015.

(7) Όλα τα οικεία κράτη μέλη διαβίβασαν στο Συμβούλιο τους υποψήφιους που υποδεικνύουν για το διορισμό αυτό,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

*Άρθρο 1*

Οι κατωτέρω διορίζονται μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Χημικών Προϊόντων (Διοικητικό Συμβούλιο) για δεύτερη θητεία από την 1η Ιουνίου 2011 έως την 31η Μαΐου 2015 (όνομα, ιθαγένεια, ημερομηνία γεννήσεως):

— κ. Helmut DE VOS, Βέλγος, 25 Φεβρουαρίου 1978

— κ. Boyko Marinov MALINOV, Βούλγαρος, 30 Αυγούστου 1964

([1]) ΕΕ L 396 της 30.12.2006, σ. 1.
([2]) ΕΕ C 134 της 16.6.2007, σ. 6.
([3]) ΕΕ C 16 της 22.1.2010, σ. 5.
([4]) ΕΕ C 125 της 13.5.2010, σ. 6.
([5]) ΕΕ C 282 της 19.10.2010, σ. 4.
([6]) ΕΕ C 320 της 16.12.2008, σ. 4.
([7]) Βλέπε υποσημείωση 5.
([8]) ΕΕ C 73 της 19.3.2008, σ. 23.
([9]) Βλέπε υποσημείωση 3.

— κ. Eskil Toft THUESEN, Δανός, 4 Σεπτεμβρίου 1965

— κ. Alexander NIES, Γερμανός, 27 Ιανουαρίου 1956

— κ. Λέανδρος ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ, Κύπριος, 11 Φεβρουαρίου 1950

— κ. Armands PLĀTE, Λεττονός, 27 Φεβρουαρίου 1962

— κ. Francis E. FARRUGIA, Μαλτέζος, 18 Δεκεμβρίου 1945

— κ. Mário GRÁCIO, Πορτογάλος, 5 Μαΐου 1971

— κα Edita NOVÁKOVÁ, Σλοβάκα, 8 Ιουλίου 1956

— κ. Arwyn DAVIES, Βρετανός, 17 Ιανουαρίου 1957

*Άρθρο 2*

Οι κατωτέρω διορίζονται μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου για πρώτη θητεία από την 1η Ιουνίου 2011 έως την 31η Μαΐου 2015 (όνομα, ιθαγένεια, ημερομηνία γεννήσεως):

— η κα Aive TELLING, Εσθονή, 8 Μαΐου 1974

— η κα Κασσάνδρα ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ, Ελληνίδα, 30 Ιουνίου 1957

— η κα Marija TERIOSINA, Λιθουανή, 4 Νοεμβρίου 1952

— η κα Edyta MIĘGOĆ, Πολωνή, 20 Ιανουαρίου 1976

— ο κ. Ionuț GEORGESCU, Ρουμάνος, 3 Ιουλίου 1976

*Άρθρο 3*

Η παρούσα απόφαση τίθεται σε ισχύ την ημερομηνία έκδοσής της.

Βρυξέλλες, 17 Μαΐου 2011.

*Για το Συμβούλιο*
*Ο Πρόεδρος*
FAZEKAS S.

# ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

**Ισοτιμίες του ευρώ** [1]

**20 Μαΐου 2011**

(2011/C 151/02)

**1 ευρώ =**

| | Νομισματική μονάδα | Ισοτιμία | | Νομισματική μονάδα | Ισοτιμία |
|---|---|---|---|---|---|
| USD | δολάριο ΗΠΑ | 1,4237 | AUD | αυστραλιανό δολάριο | 1,3364 |
| JPY | ιαπωνικό γιεν | 116,27 | CAD | καναδικό δολάριο | 1,3799 |
| DKK | δανική κορόνα | 7,4565 | HKD | δολάριο Χονγκ Κονγκ | 11,0663 |
| GBP | λίρα στερλίνα | 0,87705 | NZD | νεοζηλανδικό δολάριο | 1,7907 |
| SEK | σουηδική κορόνα | 8,9324 | SGD | δολάριο Σιγκαπούρης | 1,7614 |
| CHF | ελβετικό φράγκο | 1,2477 | KRW | νοτιοκορεατικό γουόν | 1 541,57 |
| ISK | ισλανδική κορόνα | | ZAR | νοτιοαφρικανικό ραντ | 9,8288 |
| NOK | νορβηγική κορόνα | 7,8280 | CNY | κινεζικό γιουάν | 9,2429 |
| BGN | βουλγαρικό λεβ | 1,9558 | HRK | κροατικό κούνα | 7,4180 |
| CZK | τσεχική κορόνα | 24,476 | IDR | ινδονησιακή ρουπία | 12 166,50 |
| HUF | ουγγρικό φιορίνι | 268,80 | MYR | μαλαισιανό ρίγκιτ | 4,2974 |
| LTL | λιθουανικό λίτας | 3,4528 | PHP | πέσο Φιλιππινών | 61,528 |
| LVL | λεττονικό λατ | 0,7093 | RUB | ρωσικό ρούβλι | 39,8982 |
| PLN | πολωνικό ζλότι | 3,9266 | THB | ταϊλανδικό μπατ | 43,138 |
| RON | ρουμανικό λέι | 4,1125 | BRL | ρεάλ Βραζιλίας | 2,3079 |
| TRY | τουρκική λίρα | 2,2610 | MXN | μεξικανικό πέσο | 16,5655 |
| | | | INR | ινδική ρουπία | 64,0840 |

[1] *Πηγή*: Ισοτιμίες αναφοράς που δημοσιεύονται από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα.

# ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

## Πληροφορίες που διαβιβάζουν τα κράτη μέλη όσον αφορά την απαγόρευση αλιείας

(2011/C 151/03)

Σύμφωνα με το άρθρο 35 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2009, περί θεσπίσεως κοινοτικού συστήματος ελέγχου της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής ([1]), αποφασίστηκε η απαγόρευση της αλιείας όπως εμφαίνεται στον ακόλουθο πίνακα:

| | |
|---|---|
| Ημερομηνία και ώρα απαγόρευσης | 14.1.2011 |
| Διάρκεια | 14.1.2011-31.12.2011 |
| Κράτος μέλος | Ισπανία |
| Απόθεμα ή ομάδα αποθεμάτων | MAC/2CX14- |
| Είδος | Σκουμπρί (*Scomber scombrus*) |
| Ζώνη | VI, VII, VIIIa, VIIIb, VIIId και VIIIe ύδατα ΕΕ και διεθνή ύδατα της Vb διεθνή ύδατα των IIa, XII και XIV |
| Τύπος(-ι) αλιευτικών σκαφών | — |
| Αριθμός αναφοράς | 9820 |

Διαδικτυακός σύνδεσμος προς την απόφαση του κράτους μέλους:

http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_en.htm

([1]) ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 1.

V

*(Γνωστοποιήσεις)*

# ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

# ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

## ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ — ΠΟΛΩΝΙΑ

## Κρατική ενίσχυση SA.30340 (11/C) (ex N 38/10) — LIP — Fiat Powertrain Technologies Poland

## Πρόσκληση υποβολής παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 2 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

(2011/C 151/04)

Με επιστολή της 9ης Φεβρουαρίου 2011, που αναδημοσιεύεται στην αυθεντική γλώσσα του κειμένου της επιστολής στις σελίδες που ακολουθούν την παρούσα περίληψη, η Επιτροπή κοινοποίησε στην Πολωνία την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 108 παράγραφος 2 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με το ανωτέρω μέτρο ενίσχυσης.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους επί της ενίσχυσης για την οποία η Επιτροπή κινεί τη διαδικασία μέσα σε ένα μήνα από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας περίληψης και της επιστολής που ακολουθεί, στην παρακάτω διεύθυνση:

European Commission
Directorate-General for Competition
State aid Greffe
Rue Joseph II/Jozef II-straat 70
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Φαξ +32 22961242

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

ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗΣ

### ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

Στις 28 Ιανουαρίου 2010, οι πολωνικές αρχές κοινοποίησαν την πρόθεσή τους να χορηγήσουν ενίσχυση περιφερειακού χαρακτήρα δυνάμει των κατευθυντηρίων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα (εφεξής «ΚΓΠΕ») [1] στην Fiat Powertrain Technologies Poland Sp. z o.o. (εφεξής «FPT Poland») για το επενδυτικό της σχέδιο στο Bielsko-Biała στην περιοχή της Σιλεσίας (województwo śląskie) της Πολωνίας, η οποία είναι ενισχυόμενη περιοχή δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο α) της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής «ΣΛΕΕ»), με τυποποιημένο ανώτατο όριο περιφερειακής ενίσχυσης για μεγάλες επιχειρήσεις 40 τοις εκατό του Ακαθάριστου Ισοδύναμου Επιχορήγησης.

Ο στόχος των επενδυτικών σχεδίων είναι η κατασκευή από την FPT νέας εγκατάστασης παραγωγής έως 450 000 μονάδων μικρών βενζινοκινητήρων ετησίως στο Bielsko-Biała. Ο νέος κινητήρας θα εγκαθίσταται σε κατασκευαζόμενα από τον όμιλο Fiat οχήματα των ακόλουθων κατηγοριών: A, B, MPV-B, C και CDV (μικρό φορτηγό αυτοκίνητο προερχόμενο από όχημα επαγγελματικής χρήσεως). Η επένδυση ξεκίνησε το 2008 και προβλέπεται να ολοκληρωθεί το 2013.

Οι συνολικές δαπάνες της προγραμματισθείσας επένδυσης ανέρχονται κατά προσέγγιση σε 250 εκατ. EUR σε ονομαστική αξία, εκ

[1] ΕΕ C 54 της 4.3.2006, σ. 13.

των οποίων ποσό 180 εκατ. EUR (δηλ. 732,7 εκατ. PLN) είναι επιλέξιμο δυνάμει των κανόνων για τις επενδύσεις περιφερειακού χαρακτήρα. Οι πολωνικές αρχές σκοπεύουν να χορηγήσουν συνολική ενίσχυση 40 016 326 EUR (τρέχουσα αξία), η οποία αντιστοιχεί σε ένταση ενίσχυσης 22,2 % AIE, και συνεπώς τηρεί το ισχύον ανώτατο όριο έντασης ενίσχυσης.

Μεγάλο μέρος της ενίσχυσης χορηγείται βάσει των καθεστώτων ενισχύσεων. Η φορολογική ενίσχυση χορηγείται βάσει του φορολογικού καθεστώτος που θεσπίστηκε για τις πολωνικές ειδικές οικονομικές ζώνες («SEZ»), συγκεκριμένα το X 193/09. Η ενίσχυση δυνάμει του επιχειρησιακού προγράμματος για καινοτόμο οικονομία χορηγείται με βάση το καθεστώς ενίσχυσης X 656/09. Η άμεση επενδυτική επιχορήγηση και η βοήθεια για την απασχόληση που χορηγούνται ως πρόσθετη ad hoc ενίσχυση, αντιπροσωπεύουν το 8,9 % της συνολικής δέσμης ενίσχυσης σε ονομαστική αξία.

**ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟΥ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ**

Η Επιτροπή διατηρεί αμφιβολίες σχετικά με το εάν η οριοθέτηση της αγοράς που προτείνει η Πολωνία μπορεί να γίνει αποδεκτή και ότι ο όμιλος Fiat δεν καλύπτει περισσότερο από το 25 % των πωλήσεων του εν λόγω προϊόντος στη σχετική αγορά, καθώς και ότι η παραγωγική ικανότητα που δημιουργείται δεν υπερβαίνει το 5 % στην περίπτωση που η σχετική αγορά είναι υποτονική (σημείο 68 των ΚΓΠΕ).

Η ενισχυθείσα επένδυση πρέπει να αξιολογηθεί στο επίπεδο των επιβατικών οχημάτων, δηλαδή στην αγορά του επόμενου σταδίου παραγωγής των κινητήρων αυτοκινήτων. Η Επιτροπή επισημαίνει τη διαφωνία της με τις πολωνικές αρχές όσον αφορά τον ορισμό της αγοράς σχετικού προϊόντος για τα επιβατικά αυτοκίνητα. Κατά το παρόν στάδιο, η Επιτροπή διατηρεί αμφιβολίες σχετικά με το εάν οι συνδυασμένες κατηγορίες (δηλ. όλες οι επιμέρους κατηγορίες που αφορά η επένδυση συνυπολογισμένες), αντιπαραβαλλόμενες με τις επιμέρους κατηγορίες επιβατικών αυτοκινήτων σύμφωνα με την ταξινόμηση Global Insight ή/και κάθε άλλος συνδυασμός κατηγοριών, μπορούν να θεωρηθούν ως η αγορά σχετικού προϊόντος για τους σκοπούς της εφαρμογής των σημείων 68 α) και 68 β) των ΚΓΠΕ. Εάν ληφθούν υπόψη οι επιμέρους κατηγορίες, σημειώνεται υπέρβαση του ορίου του 25 % για την κατηγορία Α στην αγορά ΕΟΧ. Επιπλέον, η Επιτροπή διατηρεί κατά το παρόν στάδιο αμφιβολίες σχετικά με την από κοινού αντιμετώπιση των επιβατικών οχημάτων και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων (και ειδικότερα των CDV).

Επιπλέον, στο παρόν στάδιο της διαδικασίας, η Επιτροπή αμφιβάλλει αν η παγκόσμια αγορά μπορεί να θεωρηθεί ως η μόνη σχετική γεωγραφική αγορά για τους σκοπούς της εφαρμογής των στοιχείων α) και β) του σημείου 68 των ΚΓΠΕ ή/και ως η μόνη σχετική γεωγραφική αγορά για αυτοκίνητα της κατηγορίας Α.

Εκτός των προαναφερομένων, η Επιτροπή διατηρεί αμφιβολίες ως προς το εάν στην παρούσα υπόθεση η αναμενόμενη από την Πολωνία αύξηση της παραγωγικής ικανότητας για κάθε επιμέρους κατηγορία μπορεί αξιόπιστα να χρησιμοποιηθεί για τις επιμέρους κατηγορίες - ιδίως για την κατηγορία Β — ως η μέγιστη καθαρή αύξηση παραγωγικής ικανότητας που προκύπτει από το σχέδιο. Στο πλαίσιο αυτό η Επιτροπή αμφισβητεί επίσης το κατά πόσο για ορισμένους συνδυασμούς κατηγοριών η πλήρης αύξηση της παραγωγικής ικανότητας (δηλ. 450 000 μονάδες) δεν πρέπει να θεωρείται ότι αντιπροσωπεύει τη μέγιστη καθαρή αύξηση παραγωγικής ικανότητας. Σύμφωνα με ορισμένα σενάρια, η αύξηση της παραγωγικής ικανότητας είναι υψηλότερη του 5 % για ορισμένες επιμέρους κατηγορίες με χαμηλή απόδοση ή και συνδυασμούς κατηγοριών. Πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι για την υποτονική κατηγορία Β η αύξηση της παραγωγικής ικανότητας προσεγγίζει το 5 %, ανερχόμενη σε (0-5) % (*). Τούτο, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι οι πολωνικές αρχές δήλωσαν ότι δεν μπορούν να δεσμευθούν για μη υπέρβαση των προβλεφθέντων ποσοστών/αριθμών μηχανών που θα εγκατασταθούν σε αυτοκίνητα της κάθε επιμέρους κατηγορίας, γεννά αμφιβολίες ως προς το εάν δεν θα σημειωθεί επίσης υπέρβαση και στην κατηγορία Β κατά τον έλεγχο του κατωφλίου της «αύξησης της παραγωγικής ικανότητας σε υποτονική αγορά» [σημείο 68 στοιχείο β) των ΚΓΠΕ].

Εφόσον από τις παρασχεθείσες κατά την επίσημη διαδικασία έρευνας πληροφορίες δεν καταστεί δυνατό να επιβεβαιωθεί η τήρηση των ορίων που προβλέπονται στο σημείο 68 στοιχεία α) και β) των ΚΓΠΕ, η Επιτροπή οφείλει επίσης να ελέγξει εάν η ενίσχυση είναι αναγκαία ως έναυσμα για επενδύσεις και εάν τα οφέλη από την ενίσχυση υπερκαλύπτουν την προκύπτουσα νόθευση του ανταγωνισμού και την επίδραση επί των συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών. Η εμπεριστατωμένη αυτή εκτίμηση θα διενεργηθεί με βάση την ανακοίνωση της Επιτροπής για τα κριτήρια για την αναλυτική αξιολόγηση περιφερειακών ενισχύσεων προς μεγάλα επενδυτικά σχέδια [1].

Ενόψει της εμπεριστατωμένης αυτής εκτίμησης, τα ενδιαφερόμενα μέρη καλούνται, ιδίως, να παράσχουν όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες για να προσδιοριστεί ο χαρακτήρας οικονομικού κινήτρου της ενίσχυσης, δηλαδή, κατά πόσο (1) η ενίσχυση παρέχει κίνητρο για τη λήψη θετικής απόφασης όσον αφορά την πραγματοποίηση της επένδυσης διότι μπορεί να πραγματοποιηθεί στην ενισχυόμενη περιφέρεια μια επένδυση που, σε διαφορετική περίπτωση, δεν θα ήταν κερδοφόρα για την επιχείρηση σε καμία περιοχή, ή (2) η ενίσχυση παρέχει κίνητρο για την πραγματοποίηση μιας προγραμματισμένης επένδυσης στη σχετική περιοχή αντί σε άλλη, διότι με αυτήν αντισταθμίζονται τα καθαρά μειονεκτήματα και το καθαρό κόστος που συνεπάγεται η πραγματοποίηση επένδυσης στην ενισχυόμενη περιοχή. Ανάλογα με το εάν ισχύει το σενάριο (1) ή το σενάριο (2) προσδιορίζεται η αντίστροφη κατάσταση (δηλ. τι θα συνέβαινε εάν υποτεθεί ότι δεν υπάρχει κρατική ενίσχυση) και κατά συνέπεια η πιθανή στρέβλωση του ανταγωνισμού και των εμπορικών συναλλαγών που προκαλείται από την ενίσχυση.

ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ

«Komisja pragnie poinformować Polskę, że po przeanalizowaniu przekazanych przez władze polskie informacji na temat wyżej wymienionego środka pomocy, podjęła decyzję o wszczęciu postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (»TFUE«).

1. **PROCEDURA**

(1) W drodze elektronicznego zgłoszenia, zarejestrowanego przez Komisję dnia 28 stycznia 2010 r. (SANI 4035), władze polskie zgłosiły zamiar przyznania przedsiębiorstwu Fiat Powertrain Technologies Poland Sp. z o.o. pomocy regionalnej zgodnie z Wytycznymi w sprawie krajowej pomocy regionalnej [2] (dalej zwanymi »Wytycznymi«) na sfinansowanie projektu inwestycyjnego tej spółki realizowanego w Bielsku-Białej, w województwie śląskim.

(*) Επαγγελματικό απόρρητο.

[1] Ανακοίνωση της Επιτροπής — Κριτήρια για την αναλυτική αξιολόγηση περιφερειακών ενισχύσεων προς μεγάλα επενδυτικά σχέδια, ΕΕ C 223 της 16.9.2009, σ. 3.

[2] Dz.U. C 54 z 4.3.2006, s. 13.

(2) Pismami z dnia 24 marca 2010 r. (D/6312), 10 sierpnia 2010 r. (D/8641) i 9 listopada 2010 r. (D/9979) Komisja zwróciła się z prośbą o przekazanie dodatkowych informacji na temat zgłoszonego środka pomocy. Polskie władze dostarczyły żądanych informacji pismami zarejestrowanymi przez Komisję odpowiednio dnia 10 czerwca 2010 r. (A/9689), 30 września 2010 r. (A/12850) i 8 grudnia 2010 r.

## 2. **OPIS PROJEKTU I ŚRODKA POMOCY**

(3) Polskie władze zamierzają wspierać rozwój regionalny, udzielając Fiat Powertrain Technologies Poland Sp. z o.o. pomocy regionalnej w postaci bezpośredniej dotacji i zwolnienia podatkowego, przeznaczonej na budowę nowych instalacji produkcyjnych do produkcji silników nowej generacji w Bielsku-Białej, która to miejscowość znajduje się na obszarze objętym pomocą na podstawie art. 107 ust. 3 lit. a) TFUE.

### 2.1. **Beneficjent**

(4) Beneficjentem pomocy jest Fiat Powertrain Technologies Poland (zwane dalej »FPT Poland« lub »beneficjentem«), spółka zależna włoskiego Fiat Powertrain Technologies SpA (»FPT«), które to z kolei jest częścią grupy Fiat. Do dnia 1 stycznia 2011 r. grupa Fiat prowadziła działalność w następujących sektorach: samochody osobowe, samochody ciężarowe i pojazdy użytkowe, maszyny rolnicze i budowlane, komponenty motoryzacyjne oraz systemy produkcyjne, a także wydawnictwo i komunikacja. Dnia 1 stycznia 2011 r. nastąpił podział grupy Fiat i obecnie składa się ona z Fiat Industrial SpA (spółka zarządzająca przemysłową działalnością grupy) oraz z Fiat SpA (obejmująca pozostałe rodzaje działalności). Od dnia 1 stycznia 2011 r. struktura grupowa Fiat SpA (zwanego dalej »Fiat SpA« lub »grupą Fiat«) przedstawia się zatem następująco:

*Tabela 1*

**Nowa struktura organizacyjna grupy Fiat**

| Fiat SpA | | | |
|---|---|---|---|
| Samochody osobowe | Fiat Powertrain Technologies Passenger & Commercial Vehicles (samochody osobowe i pojazdy użytkowe) | Komponenty | Inne składniki majątku |
| 100 % Fiat Group Automobiles | 100 % Fiat Powertrain Technologies | 100 % Magneti Marelli | 100 % Itedi |
| 100 % Maserati | | 84,8 % Teksid | |
| 85 % Ferrari | | 100 % Comau | |
| 25 % Chrysler | | | |

(5) Grupa FIAT posiada następujące marki samochodów: Fiat, Lancia, Alfa Romeo, Abarth oraz Fiat Professional. Marki Maserati i Ferrari także stanowią część grupy FIAT.

(6) Na warunkach zatwierdzonych przez amerykański sąd upadłościowy, oddział w Nowym Jorku, i różne amerykańskie organy regulacyjne i antymonopolowe w 2009 r. przedsiębiorstwo znane dotychczas jako Chrysler LLC sprzedało formalnie wszystkie swoje aktywa (z wyjątkiem niektórych wierzytelności i zobowiązań) nowemu koncernowi, działającemu pod nazwą Chrysler Group LLC.

(7) W nowo powstałej jednostce grupa Fiat otrzymała od Chrysler Group LLC udział w wysokości 20 % w ujęciu po rozwodnieniu. Grupa Fiat zawarła także serię niezbędnych umów o transferze do nowego Chryslera niektórych specjalistycznych technologii, platform i układów napędowych.

(8) Udział własnościowy grupy Fiat będzie rósł do pułapu 35 % pod warunkiem, że pewne cele określone w umowie zostaną osiągnięte. Obecnie udział Fiata w Chryslerze wynosi 25 %, ale posiada on duże uprawnienia decyzyjne.

(9) FPT zajmuje się produkcją części i akcesoriów do pojazdów silnikowych i ich silników. Głównymi produktami FPT są silniki i skrzynie biegów. Poprzez swoje spółki zależne FPT zatrudnia ponad 20 tys. osób i prowadzi działalność w siedmiu krajach. Ponadto rozbudowana sieć dilerów i centrów usługowych zapewnia obecność marki i jej produktów w ponad 100 krajach.

*Tabela 2*

**Przedsiębiorstwa będące w posiadaniu FPT**

| Nazwa | Lokalizacja | Udział |
|---|---|---|
| F.M.A. Fabbrica Motori Automobilistici S.r.l. | Włochy | 100 % |
| Fiat Powertrain Technologies (Shanghai) R&D Co. Ltd. | Chiny | 100 % |
| SAIC Fiat Powertrain Hong Yan Co. Ltd. | Chiny | 30 % |
| Fiat-GM Powertrain Polska Sp. z o.o. | Polska | 50 % |
| Fiat Powertrain Technologies Poland Sp. z o.o. | Polska | 100 % |

(10) Portfel klientów FPT obejmuje podmioty należące do grupy Fiat oraz przedsiębiorstwa niepowiązane z grupą.

(11) FPT Poland zostało włączone do grupy dnia 20 lipca 2008 r. Spółka została zarejestrowana w Krajowym Rejestrze Sądowym w Sądzie Rejonowym w Bielsku-Białej i prowadzi swoją działalność na terenie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

(12) Władze polskie potwierdziły, że FPT Poland nie jest przedsiębiorstwem zagrożonym w rozumieniu Wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw [1].

[1] Dz.U. C 244 z 1.10.2004, s. 2.

## 2.2. **Projekt inwestycyjny**

### 2.2.1. *Zgłoszony projekt*

(13) Projekt inwestycyjny dotyczy budowy linii produkcyjnej do produkcji innowacyjnych małych benzynowych silników spalinowych (zwanych dalej »SGE«). Władze polskie udowadniają, że nowe dwucylindrowe SGE mają fundamentalnie inne charakterystyki niż czterocylindrowe silniki o zapłonie iskrowym obecnie produkowane przez FPT w Termoli (Włochy). Nowe dwucylindrowe SGE będą miały pojemność 900 $cm^3$ i będą, według polskich władz, z punktu widzenia technologicznego najbardziej zaawansowane na świecie. Dzięki zastosowanemu systemowi MULTIAIR moc silnika jest zwiększona w porównaniu z silnikami starszej generacji o 10 %, a zużycie paliwa spada o 10 %. Zmienne fazy rozrządu zastępują przepustnicę.

(14) Małe silniki benzynowe, których produkcja rozpoczęła się dzięki realizacji projektu inwestycyjnego, mogą również być wyposażone w dwojaki system zasilania, łączący benzyną bezołowiową ze sprężonym gazem ziemnym (CNG). Moc tych silników może wynosić 65, 80, 85 lub 105 KM, w zależności od wersji i turbodoładowania. W związku z tym silniki te mogą być łatwo instalowane w samochodach należących do różnych segmentów. Obecnie jednak Fiat planuje instalować opisywane silniki w samochodach z segmentów A, B, MPV-B, C i CDV (segmenty zgodnie z klasyfikacją według Global Insight [1]). Silniki sprzedawane będą wyłącznie wewnątrz grupy i będą instalowane w samochodach produkowanych przez grupę Fiat (tj. samochodach marki Fiat, Lancia i Alfa Romeo).

(15) W okresie realizacji projektu FPT Poland planuje zainwestować, w latach 2008–2014, kwotę około 250 mln EUR i stworzyć 400 nowych miejsc pracy. Inwestycje te przeznaczone będą głównie na zakup trwałych składników majątku, zarówno nowych jak i używanych (używane środki trwałe nie będą stanowiły kwalifikowalnych kosztów projektu). Przedmiotem inwestycji będą w szczególności maszyny oraz wyposażenie zakładu produkcyjnego, typowe wydatki ponoszone przy uruchamianiu nowego zakładu i urządzenia eksploatowane poza zakładem przez podwykonawców spółki (oprzyrządowanie u dostawców). Przedsiębiorstwo planuje zastosować najnowsze rozwiązania w zakresie technologii produkcji, takie jak między innymi: zautomatyzowane procesy wykonania zgrubnej i wykończeniowej obróbki skrawaniem w produkcji głowicy cylindra oraz korpusu silnika, wysokiej klasy maszyny (sterowane komputerowo tokarki, szlifierki, maszyny do wyważania i polerowania) do produkcji wału korbowego.

(16) Oprócz FPT Poland następujące zakłady działają na terenie przemysłowym należącym do Fiat Auto Poland S.A. w Bielsku-Białej i prowadzą działalność w ramach Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (»KSSE«):

— Fiat-GM Powertrain Polska Sp. z o.o.: ta spółka joint-venture Fiata i General Motors produkuje na powierzchni ok. 50 tys. $m^2$ nowoczesny silnik turbo diesel 1.3 SDE. Spółka uzyskała pozwolenie na działalność w KSSE 30.11.2000 r.,

— Fiat Services Polska Sp. z o.o.: firma ta świadczy usługi księgowe i przetwarzania danych. Spółka uzyskała pozwolenie na działalność w KSSE 31.3.2005 r.,

— Magneti Marelli Suspension Systems Bielsko Sp. z o.o.: spółka ta produkuje części i akcesoria do pojazdów samochodowych. Pozwolenie na działalność w KSSE Spółka uzyskała dnia 20 czerwca 2006 r.

FPT kupuje od Fiat Services Polska usługi księgowe i kadrowe a od Fiat-GM Powertrain Polska usługi zarządcze. FPT Poland nie prowadzi współpracy z Magneti Marelli.

(17) Ze względu na fakt, że FPT Poland zamierza prowadzić swoją działalność na terenie należącym do Fiat Auto Poland S.A. (wynajmując budynki i dzierżawiąc teren), projekt nie obejmuje budowy nowych budynków i hal produkcyjnych. Zakład produkcyjny umieszczony ma zostać w hali o oznaczeniu 3D, znajdującej się na terenie nieruchomości przemysłowej mieszczącej się w Bielsku-Białej. Większa część hali 3D nie była wykorzystywana do celów produkcyjnych od 2003 r. Jedynie około 30 % powierzchni wynajętej przez Fiat Powertrain Technologies Poland Sp. z o.o. wykorzystywane było wcześniej przez Magneti Marelli Suspension Systems Bielsko Sp. z o.o. Spółka ta wciąż użytkuje część budynku, ale przeprowadziła reorganizację w celu użytkowania mniejszej powierzchni niż poprzednio.

(18) Ani FPT Poland ani Magnetti Marelli nie otrzymały żadnej pomocy państwa w poprzednich 3 latach. Pomimo że ze względu na pozwolenie prowadzenia działalności w KSSE inne ww. spółki mogłyby korzystać ze zwolnienia podatkowego, Komisja uważa, że ich działalności nie stanowią jednostkowego projektu inwestycyjnego z obecną inwestycją FPT Poland.

### 2.2.2. *Nowe zdolności i strategia Fiata*

(19) Dzięki inwestycji FPT Poland rozpocznie produkcję nowego dwucylindrowego SGE. Ten typ silników będzie produkowany równolegle z czterocylindrowymi silnikami o zapłonie iskrowym o pojemności 1.1, 1.2 i 1.4 litra, produkowanymi przez FPT w Termoli (Włochy). Jednakże nowy typ silnika zastąpi stary typ na rynku EOG, podczas gdy obecnie produkowane silniki o zapłonie iskrowym będą instalowane w samochodach, które w przyszłości będą sprzedawane tylko poza EOG, gdzie normy emisji spalin nie są tak restrykcyjne (m.in. w Turcji, Rosji, Azji i Afryce). Ponadto należy podkreślić, że SGE nie zastąpią małych silników wysokoprężnych produkowanych w Bielsku-Białej przez spółkę joint-venture Fiat-GM Powertrain Polska Sp. z o.o. Polskie władze poinformowały także, że do 10 % produkowanych silników zostanie zainstalowane w samochodach, które będą sprzedawane w Ameryce Południowej.

[1] Global Insight jest obok POLK jedną z największych firm oferujących usługi w zakresie analizy rynku samochodowego.

(20) W świetle powyższego i mając na uwadze fakt, że nowe SGE mogą być instalowane w samochodach należących do różnych segmentów, zgodnie z informacjami przekazanymi przez polskie władze, szacunkowe zestawienie całkowitej liczby silników wyprodukowanych dzięki realizacji projektu z podziałem na poszczególne segmenty pojazdów przedstawia się następująco:

*Tabela 3*

**Zdolności osiągnięte dzięki realizacji projektu**

| Segment/rok | 2007 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|---|---|---|---|---|---|
| A | 0 | […] (*) | […] | […] | 180 000–200 000 |
| B | 0 | […] | […] | […] | 180 000–200 000 |
| MPV-B | 0 | […] | […] | […] | 15 000–20 000 |
| C [1] | 0 | […] | […] | […] | 35 000–50 000 |
| CDV | 0 | […] | […] | […] | 3 500–5 000 |
| Ogółem | 0 | […] | […] | […] | 450 000 |

(*) Informacje poufne, które zostały usunięte, są oznaczone w obecnej decyzji przez [ ].

[1] W omawianym przypadku segment C obejmuje tylko samochody klasy C1 i C2, zgodnie z klasyfikacją według Global Insight.

(21) Polskie władze potwierdziły, że silniki instalowane w pojazdach należących do różnych segmentów są z technicznego punktu widzenia bardzo podobne. Poszczególne zastosowania mają bardzo niewiele odmiennych części składowych, do takich należą zespół sprzęgła oraz wiązki przewodów. Władze polskie potwierdziły tym samym, że mimo tych różnic wolumen silników przeznaczonych dla danego segmentu pojazdów może zostać łatwo zmieniony. Niezależnie od tego faktu, w świetle dostępnych prognoz dotyczących wzrostu na rynku samochodów przygotowanych przez firmę Global Insight, uznaje się, że powyższe wartości stanowią maksymalne pułapy, do wchłonięcia których dany segment jest zdolny.

(22) Jak już wspomniano, produkowane będą dwie wersje silnika SGE – benzynowa oraz *bi-fuel* (przystosowana do zasilania dwoma rodzajami paliwa – benzyną/CNG). Szacuje się, że w okresie 2011–2015 udział silników *bi-fuel* w całkowitej produkcji wyniesie średnio […] %. Ilustruje to poniższa tabela.

*Tabela 4*

**Typy silników**

| Rodzaj zasilania | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|---|---|---|---|---|---|
| Benzyna | […] | […] | […] | […] | […] |
| Bi-fuel: benzyna/CNG | […] | […] | […] | […] | […] |
| Ogółem | […] | […] | 450 000 | 450 000 | 450 000 |

2.2.3. *Termin realizacji nowego projektu inwestycyjnego i wniosek o udzielenie pomocy państwa*

(23) Prace w ramach omawianego projektu inwestycyjnego rozpoczęły się dnia 10 października 2008 r. i powinny zakończyć się do dnia 31 grudnia 2014 r. Maksymalne zdolności produkcyjne zostaną osiągnięte w 2012 r., a pełna produkcja w zakładzie ruszy w 2013 r.

(24) Warunkiem uzyskania pomocy jest utrzymanie przez beneficjenta inwestycji na obszarze objętym pomocą przez okres co najmniej pięciu lat od chwili zakończenia jej realizacji.

(25) Z chwilą włączenia do grupy Fiat FTP Poland otrzymało (po uzyskaniu, dnia 28 lipca 2008 r., zgody właściwej komisji) prawo do prowadzenia działalności w Katowickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej (»KSSE«). Dzięki temu zostało automatycznie objęte zwolnieniem podatkowym.

(26) Dnia 11 sierpnia 2008 r. FTP Poland złożyło wniosek o udzielenie dotacji na podstawie programu pomocy państwa X 136/09 (ze zmianami wprowadzonymi przez X 659/09) w ramach Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka (»PO«). List intencyjny, potwierdzający, że projekt zasadniczo kwalifikuje się do uzyskania pomocy w ramach PO, został wystawiony dnia 1 września 2008 r.

(27) FPT Poland przedstawiło swoje plany inwestycyjne we wniosku o przyznanie pomocy, dostarczonym polskim władzom w dniu 2 września 2008 r. W piśmie z dnia 8 października 2008 r. władze polskie potwierdziły, że zasadniczo FPT Poland będzie uprawnione do otrzymania bezpośredniej dotacji jako zachęty do realizacji inwestycji.

(28) Żadna pomoc nie została jeszcze wypłacona i jej przyznanie jest zawieszone w oczekiwaniu na zgodę Komisji Europejskiej.

### 2.3. **Koszty kwalifikowalne**

(29) Szacunkowe całkowite koszty inwestycji wyniosą około 250 mln EUR w ujęciu nominalnym. Część tych kosztów, która zostanie poniesiona przez FPT Poland, to koszty oprzyrządowania u dostawców. Oprzyrządowanie to pozostanie własnością FPT Poland, ale eksploatowane będzie przez dostawców spółki w użytkowanych przez nich obiektach (na terytorium EOG i poza nim) przy produkcji części do produkowanych nowych silników. Zgodnie z danymi znajdującymi się w posiadaniu polskich władz, dostawcy ci nie korzystają z pomocy państwa.

(30) Całkowite koszty kwalifikowalne inwestycji wynoszą 180 mln EUR (na potrzeby wniosku o przyznanie pomocy państwa kwota ta została przeliczona na PLN według obowiązującego kursu wymiany i wyniosła 732,7 mln PLN ([1])) w ujęciu nominalnym. Do kosztów kwalifikowalnych zalicza się koszty zakupu:

— maszyn i urządzeń do produkcji głowic cylindrów, w wysokości […] mln EUR,

— maszyn i urządzeń do produkcji bloków cylindrów, w wysokości […] mln EUR,

— maszyn i urządzeń do produkcji wałów korbowych, w wysokości […] mln EUR,

— maszyn i wyposażenia linii montażowej, w wysokości […] mln EUR,

— innych maszyn i urządzeń, w wysokości […] mln EUR.

Wszystkie maszyny i urządzenia, jakie mają być zakupione, należące do kategorii kosztów kwalifikowalnych, będą nowe.

(31) Wartość bieżąca ([2]) kosztów kwalifikowalnych wyniesie 179 894 655 EUR (732 261 195 PLN). W tabeli 5 poniżej przedstawiono zestawienie całkowitych kosztów kwalifikowalnych projektu z podziałem na poszczególne lata.

*Tabela 5*

**Koszty kwalifikowalne**

| Koszty | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | Ogółem |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Maszyny i urządzenia (w mln EUR) | […] | […] | […] | […] | […] | 180,0 |
| Maszyny i urządzenia (w mln PLN) ([1]) | […] | […] | […] | […] | […] | 732,7 |

([1]) Koszty kwalifikowalne ustalane były w euro. W umowach dotyczących przyznania pomocy, jakie FPT Poland podpisało z polskimi władzami, przy przeliczaniu EUR na PLN w celach informacyjnych zastosowano kurs wymiany 1 EUR = 3,714 PLN. Polskie władze nie wskazały jednak, aby stosowany kurs wymiany był kursem stałym. W związku z tym w niniejszej decyzji zastosowano kurs wymiany obowiązujący w dniu zgłoszenia, tj. 1 EUR = 4,0705 PLN.

### 2.4. **Finansowanie inwestycji**

(32) Władze polskie potwierdzają, że wkład własny beneficjenta, mający formę wolną od jakiegokolwiek wsparcia publicznego, przekracza 25 % kosztów kwalifikowanych.

### 2.5. **Pułap pomocy regionalnej**

(33) Bielsko-Biała położona jest w województwie śląskim, które jest obszarem Polski objętym pomocą na podstawie art. 107 ust. 3 lit. a) TFUE; standardowy pułap pomocy regionalnej mający zastosowanie do dużych przedsiębiorstw wynosi 40 % ekwiwalentu dotacji brutto (EDB) zgodnie z mapą pomocy regionalnej na okres 2007–2013 dotyczącą Polski ([3]).

### 2.6. **Podstawa prawna**

(34) Bardziej szczegółowy opis podanych krajowych podstaw prawnych dla wsparcia finansowego FPT Poland znajduje się w dalszej części niniejszego pisma.

(35) Podstawą udzielenia *dotacji inwestycyjnej i pomocy w zakresie zatrudnienia* jest umowa dotycząca przyznania pomocy doraźnej, podpisana przez FPT Poland z władzami polskimi.

(36) *Pomoc fiskalna* przyznawana jest na podstawie programu pomocy fiskalnej dla polskich specjalnych stref ekonomicznych (»SSE«). Chodzi tu o program pomocy XR 98/07, wdrażany od dnia 1 stycznia 2007 r. W ciągu 2009 r. w programie wprowadzono zmiany, ponieważ polskie akty wykonawcze zostały zmienione w celu wskazania jako podstawy prawnej rozporządzenia Komisji (WE) nr 800/2008 z dnia 6 sierpnia 2008 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne ze wspólnym rynkiem w zastosowaniu art. 87 i 88 Traktatu (ogólne rozporządzenie w sprawie wyłączeń blokowych) (zamiast rozporządzenia Komisji (WE) nr 1628/2006 ([4])). W związku z tym wdrażanie programu XR 98/07 zakończono dnia 31 grudnia 2008 r., a od dnia 1 stycznia 2009 r. zastąpiono go programem X 193/09.

Krajową podstawę prawną dla programu pomocy fiskalnej (zarówno XR 98/07 jak i X 193/07) stanowią następujące akty:

— (ogólna) ustawa o SSE – Ustawa z dnia 20 października 1994 r. o specjalnych strefach ekonomicznych, z późniejszymi zmianami,

— ustawa z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, z późniejszymi zmianami,

— ustawa z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, z późniejszymi zmianami,

— rozporządzenia Rady Ministrów i Ministra Gospodarki regulujące zasady funkcjonowania poszczególnych SSE.

(37) Ponieważ projekt FPT Poland realizowany ma być w Bielsku Białej, do projektu zastosowanie mają przepisy specyficzne dla katowickiej SSE, tj. rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie katowickiej specjalnej strefy ekonomicznej.

([1]) Zastosowano kurs wymiany obowiązujący w chwili zgłoszenia (1 EUR = 4,0705 PLN).

([2]) Wartość bieżąca w niniejszej decyzji obliczona jest na podstawie stopy dyskontowej 5,49 %, obowiązującej w dniu zgłoszenia. Rokiem referencyjnym stosowanym do celów dyskontowania jest rok 2010, tj. rok zgłoszenia.

([3]) Decyzja Komisji z dnia 13.9.2006 r.: Pomoc państwa N 531/06 – Polska – Krajowa mapa pomocy regionalnej na lata 2007–2013 (Dz.U. C 256 z 24.10.2006, s. 7).

([4]) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1628/2006 z dnia 24 października 2006 r. w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu w odniesieniu do regionalnej pomocy inwestycyjnej (Dz.U. L 302 z 1.11.2006, s. 29).

(38) Pomoc w ramach Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka (»PO«) jest przyznawana na podstawie programu pomocy. Chodzi tu o program pomocy XR 136/09, wdrażany od dnia 14 kwietnia 2008 r. Program został zmieniony w ciągu 2009 r. Zmiany te zostały uwzględnione w programie pomocy X 656/09, okres realizacji którego trwać ma od dnia 20 maja 2009 r. do 31 grudnia 2013 r.

Krajową podstawę prawną dla tego środka pomocy stanowią następujące akty:

— Program Operacyjny »Innowacyjna Gospodarka« 2007–2013, zatwierdzony przez Komisję,

— Szczegółowy opis priorytetów PO, opublikowany przez Ministra Rozwoju Regionalnego dnia 29 stycznia 2009 r.,

— Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, z późniejszymi zmianami,

— Wytyczne Ministra Rozwoju Regionalnego w zakresie kwalifikowania wydatków w ramach Programu Operacyjnego, opublikowane dnia 5 czerwca 2008 r.

(39) Wszelka pomoc przyznana na podstawie programu X 656/09 (a przedtem na podstawie programu X 136/09) musi być zgodna z przepisami rozporządzenia Ministra Gospodarki w sprawie udzielania pomocy finansowej dla nowych inwestycji o dużym znaczeniu dla gospodarki w ramach Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka 2001–2013. Rozporządzenie wydano dnia 2 kwietnia 2008 r. i zmieniono dnia 8 maja 2009 r.

### 2.7. **Kwota pomocy**

(40) Cała pomoc, jaką polskie władze zamierzają przyznać projektowi w Bielsku-Białej, ma mieć postać dotacji i zwolnienia podatkowego. (Doraźna) dotacja inwestycyjna i pomoc w zakresie zatrudnienia zostaną wypłacone w ratach w latach 2011–2013. Pomoc w ramach PO i pomoc fiskalna będą wypłacone w ratach w latach 2010–2014.

*Tabela 6*

**Kwota pomocy**

| Instrumenty pomocy | Wartość nominalna (PLN) | Wartość bieżąca (PLN) |
|---|---|---|
| Dotacja inwestycyjna | 1 346 400 | 13 117 045 |
| Pomoc w zakresie zatrudnienia | 1 240 000 | 1 207 831 |
| Pomoc w ramach PO | 100 277 700 | 100 213 007 |
| Pomoc fiskalna | 51 420 340 | 48 348 572 |
| Ogółem | 166 402 040 | 162 886 455 |

(41) Polskie władze potwierdziły, że zgłoszona kwota pomocy i intensywność pomocy, obliczone w niniejszym piśmie, nie zostaną przekroczone, nawet jeśli koszty kwalifikowalne miałyby okazać się wyższe lub niższe.

(42) Polskie władze potwierdziły także, że przez cały okres realizacji projektu inwestycyjnego zasady dotyczące kumulacji pomocy zawarte w pkt 71 do 75 Wytycznych nie zostaną naruszone.

### 2.8. **Wkład w rozwój regionalny**

(43) Polskie władze poinformowały, że w wyniku realizacji projektu inwestycyjnego w Bielsku-Białej powstanie bezpośrednio 400 nowych miejsc pracy. Dodatkowo w otoczeniu projektu inwestycyjnego powstanie około 110 pośrednich miejsc pracy. Powstałe miejsca pracy będą miały pozytywny wpływ na utrzymanie stopy bezrobocia na terenie województwa śląskiego na niskim poziomie [1].

(44) Ze względu na fakt tworzenia nowych miejsc pracy, utrzymywanie już istniejącej współpracy z lokalnymi partnerami, a także wysokie wymagania środowiskowe projekt wpisuje się w strategiczny plan naprawy gospodarczej, przyjęty przez Komisję.

(45) Projekt jest również zgodny ze Strategią rozwoju kraju 2007–2015, a w szczególności z jej pierwszym celem, jakim jest podniesienie poziomu i jakości życia mieszkańców Polski poprzez wzrost konkurencyjności i innowacyjności gospodarki oraz wzrost zatrudnienia i podniesienie jego jakości, a także poprzez rozwój regionalny i podniesienie spójności terytorialnej. Projekt inwestycyjny FPT Poland pozwoli zatem na zwiększenie konkurencyjności polskich regionów, a w szczególności województwa śląskiego.

### 2.9. **Przepisy ogólne**

(46) Polskie władze zobowiązały się dostarczyć Komisji:

— w ciągu dwóch miesięcy od dnia przyznania pomocy – kopie odnośnych aktów prawnych dotyczących omawianego środka pomocy,

— co pięć lat, począwszy od dnia zatwierdzenia pomocy przez Komisję – sprawozdania okresowe (w tym także informacje dotyczące wysokości wypłaconych kwot, wykonania umowy o udzieleniu pomocy oraz wszelkich innych projektów inwestycyjnych rozpoczętych na terenie tego samego zakładu/fabryki), jeśli realizacja projektu nie zostanie zakończona do końca 2014 r.,

— w terminie sześciu miesięcy od dnia wypłaty ostatniej raty pomocy według zgłoszonego harmonogramu płatności – szczegółowe sprawozdanie końcowe.

## 3. **OCENA ŚRODKA POMOCY I JEGO ZGODNOŚCI Z RYNKIEM WEWNĘTRZNYM**

### 3.1. **Istnienie pomocy państwa**

(47) Wsparcie finansowe, jakiego polskie władze zamierzają udzielić FPT Poland w postaci dotacji bezpośrednich i zwolnień podatkowych, finansowane jest ze środków budżetu państwa. Pomoc tę można zatem uznać za przyznaną przez państwo członkowskie i przy użyciu zasobów państwowych w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

[1] Według danych Głównego Urzędu Statystycznego (GUS), w lipcu 2009 r. stopa bezrobocia w regionie Bielska-Białej wynosiła 8,3 %.

(48) Jako że pomoc przyznawana jest jednemu przedsiębiorstwu, ma ona charakter selektywny.

(49) Wsparcie finansowe przyznane FPT Poland uwalnia przedsiębiorstwo od kosztów, które przedsiębiorstwo normalnie musiałoby ponieść samo przy tworzeniu nowego zakładu produkcyjnego, a więc zyskuje ono przewagę ekonomiczną względem swoich konkurentów.

(50) Pomoc finansowa udzielona przez polskie władze przeznaczona będzie na sfinansowanie inwestycji pozwalającej uruchomić produkcję silników do pojazdów. Ponieważ pojazdy silnikowe są przedmiotem intensywnej wymiany handlowej między państwami członkowskimi, istnieje prawdopodobieństwo, że przyznana pomoc wpłynie na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

(51) Sprzyjanie przez polskie władze FPT Poland i produkcji tego przedsiębiorstwa oznacza, że dochodzi do zakłócenia konkurencji lub że do takiego zakłócenia może dojść.

(52) W związku z tym Komisja uważa, że zgłoszony środek pomocy na rzecz FPT Poland stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

### 3.2. **Ocena legalności środka pomocy i jego zgodności z rynkiem wewnętrznym**

(53) Zgłaszając planowany środek pomocy przed wdrożeniem go oraz nakładając zastrzeżenie, że przyznanie zgłoszonej pomocy uzależnione jest od zatwierdzenia jej przez Komisję, władze polskie wywiązały się ze swoich zobowiązań wynikających z art. 108 ust. 3 TFUE.

(54) Ze względu na fakt, że przedmiotowy środek pomocy stanowi regionalną pomoc inwestycyjną, Komisja zobowiązana jest ocenić jego zgodność z rynkiem wewnętrznym w świetle Wytycznych, a ze względu na fakt, iż omawiana pomoc przekracza progi określone w pkt 64 wytycznych – zgodność w świetle przepisów sekcji 4.3 Wytycznych, dotyczących dużych projektów inwestycyjnych.

### 3.3. **Zgodność z ogólnymi przepisami Wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej**

(55) Komisja zweryfikowała, że projekt obejmuje inwestycję początkową w rozumieniu Wytycznych oraz że nie obejmuje inwestycji odtworzeniowej.

(56) Przez inwestycję początkową, której definicja znajduje się w pkt 34 Wytycznych, rozumie się inwestycję w aktywa materialne oraz aktywa niematerialne i prawne związane z utworzeniem nowego zakładu; rozbudową istniejącego zakładu; dywersyfikacją produkcji zakładu poprzez wprowadzenie nowych dodatkowych produktów oraz zasadniczą zmianą dotyczącą całościowego procesu produkcyjnego istniejącego zakładu.

(57) Komisja zauważa, że w wyniku inwestycji w Bielsku-Białej utworzony zostanie nowy zakład, którego zdolność produkcyjna osiągnie poziom 450 tys. SGE rocznie (od 2013 r.). Komisja uważa zatem, że zgłoszony projekt stanowi inwestycję początkową w rozumieniu Wytycznych (pkt 34).

(58) Pomoc jest w dużej mierze przyznawana na podstawie programów pomocy. Pomoc fiskalna przyznawana jest na podstawie programu pomocy fiskalnej dla polskich specjalnych stref ekonomicznych (»SSE«), tj. programu X 193/09. Pomoc w ramach PO udzielana jest na podstawie programu pomocy X 656/09. Bezpośrednia dotacja inwestycyjna oraz pomoc w zakresie zatrudnienia, które udzielane są jako dodatkowa pomoc doraźna, stanowią 8,9 % łącznej pomocy w ujęciu nominalnym. Projekt będzie miał pozytywny wpływ na obszar Bielska-Białej i województwo śląskie, ponieważ doprowadzi do stworzenia 400 bezpośrednich i 110 pośrednich miejsc pracy. Ze względu na fakt utrzymywania już istniejącej współpracy z lokalnymi partnerami, a także wysokie wymagania środowiskowe, projekt jest zgodny ze strategicznym planem naprawy gospodarczej, przyjętym przez Komisję oraz Strategią rozwoju kraju 2007–2015. Zgłoszony projekt jest zatem zgodny z pkt 10 Wytycznych.

(59) Koszty kwalifikowalne pomocy inwestycyjnej (zob. tabela w pkt 2.3 powyżej) określone zostały zgodnie z pkt 4.1 i 4.2 Wytycznych, a zasady dotyczące kumulacji pomocy nie zostały naruszone.

(60) Ponadto FPT Poland złożyło wniosek o przyznanie pomocy przed rozpoczęciem prac w ramach projektu, a polskie władze wyraziły zgodę na jej udzielenie, pod warunkiem zatwierdzenia zgłoszonego środka przez Komisję, jak zauważono w pkt 53 niniejszego pisma. Takie postępowanie jest zgodne z zapisami pkt 38 wytycznych.

(61) FPT Poland zobowiązane jest także do utrzymania inwestycji w regionie przez okres co najmniej pięciu lat od momentu zakończenia projektu.

(62) Beneficjent pomocy zapewnia wkład własny w wysokości co najmniej 25 % kosztów kwalifikowalnych w formie wolnej od jakiegokolwiek wsparcia publicznego.

(63) FPT Poland nie jest przedsiębiorstwem zagrożonym w rozumieniu Wytycznych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw i w związku z tym nie jest wyłączone z zakresu stosowania Wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej, na podstawie pkt 9 tych wytycznych.

(64) W związku z tym Komisja uważa, że omawiana pomoc jest zgodna z ogólnymi kryteriami zgodności określonymi w Wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej.

### 3.4. **Ocena na podstawie przepisów dotyczących pomocy dla dużych projektów inwestycyjnych**

#### 3.4.1. *Intensywność pomocy (pkt 67 Wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej)*

(65) Wartość bieżąca [1] całkowitych kosztów kwalifikowalnych planowanego projektu w Bielsku-Białej wyniesie 179 894 655 EUR (732 261 195 PLN) [2]. Oznacza to, że dopuszczalna maksymalna intensywność pomocy wynosi 22,72 % ekwiwalentu dotacji brutto (EDB).

(66) Wartość bieżąca całkowitej kwoty planowanej pomocy wyniesie 162 886 455 PLN (40 016 326 EUR) [3]. W związku z tym intensywność pomocy (EDB) wynosi 22,24 %. W przypadku omawianego projektu łączna intensywność pomocy jest niższa niż dopuszczalna maksymalna intensywność pomocy, proponowane wartości intensywności pomocy są zatem zgodne z Wytycznymi.

#### 3.4.2. *Przestrzeganie progów ustalonych w pkt 68 lit. a) i b) Wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej*

(67) Decyzja Komisji o zatwierdzeniu pomocy regionalnej dla dużych projektów inwestycyjnych, której dotyczy pkt 68 Wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej, jest uzależniona od władzy rynkowej, jaką beneficjent posiadał przed inwestycją i jaką osiągnie po jej realizacji, a także od zdolności produkcyjnych powstałych w wyniku realizacji inwestycji. Aby przeprowadzić odpowiednie testy na podstawie pkt 68 lit. a) i b) Wytycznych, Komisja musi najpierw ustalić odpowiednie definicje rynków: produktowego i geograficznego.

Produkt, którego dotyczy postępowanie (»dany produkt«)

(68) Realizacja inwestycji pozwoli FPT Poland na uruchomienie produkcji silników, które instalowane będą w samochodach należących do segmentów A, B, MPV-B, C i CDV (segmenty zgodnie z klasyfikacją według Global Insight).

(69) Zgodnie z pkt 69 Wytycznych dany produkt oznacza z reguły produkt, którego dotyczy projekt inwestycyjny. Jeśli jednak projekt odnosi się do produktu pośredniego, a znacząca część produkcji nie jest zbywana na rynku, dany produkt obejmować może produkty stanowiące następne ogniwo w procesie produkcji. W decyzji 2002/781/WE Komisja stwierdziła, że »w przypadku produkcji silników przez producenta pojazdów właściwym rynkiem jest rynek pojazdów, na użytek których silniki te są budowane« [4]. Jest to również zgodne z podejściem, jakim Komisja kierowała się w swoich decyzjach 2003/647/WE [5], 2008/1613/WE [6] i ostatnio przyjętej 2009/8131/WE [7]. W omawianym przypadku wszystkie silniki wyprodukowane przez FPT Poland sprzedawane będą w obrębie grupy Fiat.

(70) W związku z tym, na potrzeby pkt 69 Wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej, w niniejszej decyzji za produkt, którego dotyczy postępowanie (»dany produkt«), Komisja uważa pojazdy silnikowe (samochody osobowe).

Właściwy rynek produktowy (»odnośny rynek produktów«)

(71) W pkt 69 Wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej określono, że odnośny rynek produktów obejmuje dany produkt i jego substytuty uznawane za takie przez konsumentów (na podstawie cech charakterystycznych produktu, cen lub przeznaczenia) lub przez producentów (dzięki elastyczności wykorzystania linii produkcyjnych).

(72) W swoich decyzjach w sprawie łączenia przedsiębiorstw Komisja uznała, że mimo iż tradycyjnie segmentacja rynku samochodowego przeprowadzana jest na podstawie szeregu obiektywnych kryteriów, takich jak pojemność silnika lub długość samochodu, inne czynniki mogą wpływać na zacieranie granic między segmentami. Należą do nich: cena, wizerunek marki oraz wyposażenie dodatkowe pojazdu. W związku z tym we wszystkich dotychczasowych decyzjach w sprawie łączenia przedsiębiorstw otwartą pozostawiano kwestię, czy w analizie stanu konkurencji segment samochodów osobowych powinien być uważany za jeden rynek produktowy czy też powinien on być poddawany dalszej segmentacji.

(73) Komisja zauważa, że w omawianym przypadku kody PRODCOM [8] nie są stosowne do celów dalszej segmentacji, między innymi ze względu na fakt, że powodowałyby one zbyt duże nakładanie się kategorii i niewykorzystywanie tego systemu klasyfikacji w sektorze przemysłu do celów oceny rynków.

(74) Można rozważyć zastosowanie kilku innych systemów klasyfikacji, takich jak systemy stosowane przez ACEA (Europejskie Stowarzyszenie Producentów Pojazdów), EuroNCAP (Europejski Program Oceny Nowych Samochodów), amerykański Departament Energii czy też systemów innych dużych producentów pojazdów, jakie proponują oni na swoich stronach internetowych.

---

[1] Stawka referencyjna dla wartości bieżącej (28.1.2010): 4,49 % (http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates.html).

[2] Ze względu na fakt, że na potrzeby umów dotyczących przyznania pomocy, jakie FPT Poland podpisało z polskimi władzami, koszty kwalifikowalne określone były w euro i jedynie przeliczone na polską walutę (po kursie wymiany 1 EUR = 3,7140 PLN), w niniejszej decyzji do celów obliczenia intensywności pomocy zastosowano kurs wymiany obowiązujący w dniu zgłoszenia, tj. 1 EUR = 4,0705 PLN.

[3] Zastosowano kurs wymiany obowiązujący w chwili zgłoszenia (1 EUR = 4,0705 PLN).

[4] Decyzja Komisji z dnia 20 grudnia 2001 r. w sprawie pomocy państwa, jaką Niemcy planują wdrożyć na rzecz DaimlerChrysler AG w Kölleda (Dz.U. L 282 z 19.10.2002, s. 23), pkt 35.

[5] Decyzja Komisji z dnia 27 maja 2003 r. w sprawie pomocy państwa, jaką Austria planuje wdrożyć na rzecz BMW Motoren GmbH w Steyr (Dz.U. L 229 z 13.9.2003, s. 23), pkt 61.

[6] Decyzja Komisji z dnia 30 kwietnia 2008 r. (C(2008) 1613) w sprawie N 767/07, Ford Craiova, Dz.U. C 238 z 17.9.2008, s. 4, pkt 76 i 77.

[7] Decyzja Komisji z dnia 28.10.2009 r. (C(2009) 8131) w sprawie C 31/09 (ex N 113/09), Audi Hungaria Motor Kft, Dz.U. C 64 z 16.3.2010, s. 15.

[8] 34.10.12.00, 34.10.13.00, 34.30.11.00 oraz 34.30.12.00.

(75) Systemy te różnią się między sobą, ponieważ wykorzystywane są do różnych celów (np. do testów zderzeniowych), ze względów geograficznych (rynek amerykański jest bardziej zdominowany przez duże samochody) i ponieważ nie istnieje jeden, powszechnie przyjęty system klasyfikacji.

(76) Szereg podmiotów świadczy usługi w zakresie analizy rynku samochodowego. Do najbardziej znanych i uznanych firm w tym sektorze należą Global Insight oraz POLK. Global Insight, duża firma doradcza świadcząca usługi w zakresie prognozowania, proponuje podział rynku samochodów osobowych na 27 segmentów. Idąc od segmentu A do F, średnia cena, pojemność i średnie osiągi silnika samochodów osobowych stopniowo rosną. Według POLK na rynku pojazdów samochodowych wyodrębnić należy 8 segmentów.

(77) W swoim zgłoszeniu władze polskie zastosowały klasyfikację Global Insight, ponieważ wszystkie długofalowe plany strategiczne i analizy konkurencji grupy Fiat opierają się na danych dostarczanych przez ten właśnie podmiot. Na obecnym etapie postępowania Komisja uważa, że klasyfikacja rynku według Global Insight może być uznana za odpowiednią i wystarczająco szczegółową, i przy ocenie przedmiotowego środka pomocy stosuje ten właśnie system klasyfikacji.

(78) Komisja zauważa, że pewne możliwości zastępowalności od strony popytu istnieją na obrzeżach segmentów, np. między pojazdami z segmentu A a pojazdami z segmentu B lub między segmentami pojazdów luksusowych. Rozważano prawdopodobieństwo istnienia łańcucha substytucji [1] od strony popytu między poszczególnymi segmentami. Problematyczne może być jednak podtrzymywanie tezy zastępowalności pojazdów między skrajnymi końcami segmentów, np. najtańsze samochody osobowe nie stanowią bezpośrednich substytutów dla droższych samochodów osobowych.

(79) Producenci samochodów osobowych są zasadniczo obecni w wielu różnych segmentach. Mogą oni produkować zamiennie różne typy samochodów osobowych, bowiem platformy są wspólne dla wielu z nich. Segmenty samochodów osobowych nakładają się na siebie.

(80) W przedmiotowym przypadku silniki będą instalowane w pojazdach, które należą do segmentu A (500, Panda), B (MiTo, Punto, Ypsilon), MPV-B (Idea, Musa) oraz segmentu C i CDV (Fiat Panda Van, Fiat Punto Van). Polskie władze utrzymują, że Fiat Panda Van i Fiat Punto Van (należące do segmentu CDV) są jedynie pochodnymi pojazdów z segmentów A i B. Polskie władze nie określiły natomiast, czy ich zdaniem CDV należą do segmentu samochodów osobowych (PCV), czy też segmentu lekkich pojazdów użytkowych (LCV).

(81) Komisja stwierdza, że segmentacja rynku z podziałem na kategorie PCV i LCV nie jest jasna. Pojazdy posiadające takie samo wyposażenie mogą być zatem w jednym państwie członkowskim uznane za pojazd należący do segmentu PCV, a w innym – LCV. Ponadto producenci pojazdów oferują różne wersje modeli posiadające pewne specyficzne wyposażenie, co pozwala użytkownikom wybrać wersję PCV lub LCV, w zależności od definicji obowiązującej w danym państwie członkowskim. Ich linie produkcyjne skonstruowane są w taki sposób, aby byli oni w stanie wytwarzać wersje PCV oraz LCV z wyposażeniem specyficznym dla danego państwa.

(82) W związku z tym w niniejszej decyzji PCV i LCV nie są rozpatrywane odrębnie, ale przypisane są do odnośnych segmentów pojazdów jako całość. Komisja zwraca się do osób trzecich o przekazanie uwag na ten temat.

(83) Polskie władze proponują uznać za właściwy rynek produktowy połączone segmenty (tj. segmenty A, B, MPV-B, C oraz CDV łącznie) i nie analizować każdego indywidualnego segmentu odrębnie. Podnoszą one, że produkowane silniki mogą być wykorzystywane w każdym z tych segmentów bez konieczności wprowadzania większych modyfikacji, nie generując przy tym znacznych dodatkowych kosztów dla FPT Poland, oraz że ze względu na moc silnika mogą być one z łatwością wykorzystywane w różnych segmentach pojazdów. Ponadto, mimo że FPT Poland podało docelową liczbę pochodzących z produkcji silników, jakie miałyby być zainstalowane w pojazdach z poszczególnych segmentów (określoną na podstawie szacowanego popytu), przedsiębiorstwo nie może zobowiązać się, że ta maksymalna liczba silników na segment (zob. tabela 3 w pkt 20 powyżej) nie zostanie przekroczona.

(84) W świetle wątpliwości już wyrażonych w sprawie Audi Hungaria (zob. przypis 23) Komisja rozważa, czy za właściwy rynek produktowy można uznać połączone segmenty pojazdów, tak jak zaproponowały władze polskie.

(85) Komisja ma wątpliwości, czy właściwy rynek stanowią segmenty A, B, MPV-B, C oraz CDV ze względu na fakt, iż dopiero od 2013 r. [5 %–15 %] silników miałoby być zainstalowane w samochodach przynależnych do segmentu C oraz że pojazdy należące do CDV są jedynie pochodnymi pojazdów z segmentu A i B. Na tym etapie, w omawianym przypadku, Komisja pozostawia dokładną definicję właściwego rynku produktowego otwartą i rozważy wszelkie wiarygodne warianty definicji rynku (w tym opierające się na możliwie najwęższej segmentacji, dla jakiej dane są dostępne), odpowiednio uwzględniając LCV. Takie podejście jest zgodne z następującymi decyzjami Komisji w sprawie pomocy państwa: N 767/07 (Ford Craiova) [2], N 635/08 (Fiat Sicily) [3], N 473/08 (Ford Espana) [4] oraz C 31/09 (Audi Hungaria) [5]. W związku z tym Komisja może uznać za właściwy rynek produktowy również »segmenty A i B łącznie«, ze względu na fakt, iż [80 %–90 %] zakładanej produkcji silników ma być instalowane w pojazdach należących do takiego połączonego segmentu (A + B). Komisja może także uznać za właściwy rynek produktowy segment małych samochodów (tj. segmenty A + B + MPV-B łącznie), ponieważ pojazdy należące do tych segmentów stanowią [85 %–95 %] pojazdów, w których nowe silniki mają być instalowane.

[1] Zob. pkt 57–58 Obwieszczenia Komisji w sprawie definicji rynku właściwego do celów wspólnotowego prawa konkurencji (Dz.U. C 372 z 9.12.1997, s. 5).

[2] Decyzja Komisji z dnia 30 kwietnia 2008 r. (C(2008) 1613) w sprawie N 767/07, Dz.U. C 238 z 17.9.2008, s. 4.

[3] Decyzja Komisji z dnia 29 kwietnia 2009 r. (C(2009) 3051) w sprawie N 635/08, Dz.U. C 219 z 12.9.2009, s. 3.

[4] Decyzja Komisji z dnia 17 czerwca 2009 r. (C(2009) 4530) w sprawie N 473/08, Dz.U. C 19 z 26.1.2010, s. 5.

[5] Decyzja Komisji z dnia 28 października 2009 r. (C(2009) 8131) w sprawie C 31/09 (ex N 113/09), Dz.U. C 64 z 16.3.2010, s. 15.

(86) W związku z powyższym, przy obliczeniach wymaganych na podstawie pkt 68 lit. a) i b) Wytycznych, w kategoriach właściwego rynku produktowego Komisja rozpatrywała wszelkie możliwe segmentacje, w tym możliwie najwęższą, oraz kombinacje segmentów rozpatrywanych łącznie.

Właściwy rynek geograficzny

(87) Według pkt 70 Wytycznych rynki należy zasadniczo określać na poziomie EOG do celów przeprowadzenia testów na podstawie pkt 68 Wytycznych.

(88) Zgodnie z ostatnio przyjętymi decyzjami Komisja jest zdania, że sektor produkcji samochodów obejmuje z punktu widzenia podaży co najmniej EOG, a nawet cały świat. Zważywszy na fakt, że najważniejsi producenci samochodów prowadzą działalność w skali światowej, dysponując zakładami produkcyjnymi i systemem dystrybucji na różnych kontynentach i w różnych krajach, geograficzny zasięg działalności grupy Fiat jest co najmniej europejski.

(89) Z punktu widzenia konsumentów warunki konkurencji w UE znacznie się poprawiły, zwłaszcza w zakresie barier technicznych i systemów dystrybucji, choć różnice cenowe i rozbieżności systemów podatkowych wciąż ograniczają jej rozwój, a wskaźniki penetracji rynku głównych konkurentów różnią się w zależności od państwa członkowskiego i kontynentu. Niskie koszty transportu i obecność wszystkich największych producentów w prawie wszystkich państwach członkowskich i największych państwach na świecie wskazują, że może chodzić o rynek EOG lub nawet rynek światowy.

(90) W przypadku decyzji dotyczących pomocy państwa na rzecz zakładów produkcyjnych, w których ocenia się ryzyko zakłócenia przez środek pomocy konkurencji między producentami i jego wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi, aspekty produkcji mają kluczowe znaczenie.

(91) Polskie władze utrzymywały, że w omawianym przypadku właściwym rynkiem geograficznym dla grupy Fiat jest rynek światowy. Według władz polskich grupa Fiat zamierza wywozić do Ameryki Południowej do 10 % silników produkowanych w Bielsku-Białej, co wskazywałoby na rynek światowy.

(92) Z drugiej strony Polska stwierdziła, że jeśli Komisja pozostanie na stanowisku, że należy zastosować możliwie najwęższą segmentację rynku produktowego, Polska powinna mieć możliwość zastosowania odrębnych właściwych rynków geograficznych dla każdego z omawianych indywidualnych segmentów. W tym kontekście zdaniem Polski bardzo ważne jest, aby uwzględnić wprowadzenie na rynek Stanów Zjednoczonych (a generalnie rynek amerykański) Fiata 500. Decyzja o wprowadzeniu była następstwem analizy biznesowej przeprowadzonej przez grupę Fiat, w ramach której uwzględniono między innymi:

— otwarcie się rynku Stanów Zjednoczonych na »małe« samochody (segment A),

— prowadzoną przez Stany Zjednoczone politykę zachęcania obywateli amerykańskich do ochrony środowiska i zmniejszenia zużycia paliwa,

— aktualną większą widoczność grupy Fiat w Stanach Zjednoczonych, jaką uzyskała ona dzięki umowie zawartej z Chryslerem i jej pierwszym pozytywnym skutkom.

(93) Decyzja o wejściu na rynek Stanów Zjednoczonych jest zatem wynikiem prognoz analityków Fiata, przewidujących znaczny wzrost sprzedaży pojazdów należących do segmentu A w Stanach Zjednoczonych, gdzie tradycyjnie sprzedaż ta była bardzo ograniczona. W związku z powyższym, a także ze względu na fakt, iż 10 % produkowanych silników ma być wywożonych do Ameryki Południowej, władze polskie stoją na stanowisku, że co najmniej w przypadku segmentu A, w którym grupa Fiat uznawana jest za lidera światowego, za właściwy rynek geograficzny należy uznawać nie rynek EOG, ale rynek światowy.

(94) Komisja ma wątpliwości, czy w przedmiotowej sprawie argumenty przedłożone przez władze polskie mogą stanowić uzasadnienie uznania za jedyny właściwy rynek geograficzny rynku światowego.

(95) W decyzji N 635/08 – Włochy – Fiat Sicily Komisja zdefiniowała nawet rynek samochodów osobowych »do celów niniejszej decyzji jako obejmujący terytorium EOG« ([1]). W innych ostatnio przyjętych decyzjach dotyczących pomocy państwa na rzecz przemysłu samochodowego Komisja nie musiała rozstrzygać, czy należy brać pod uwagę rynek EOG czy też rynek światowy ([2]). W tych decyzjach testy na podstawie pkt 68 lit. A) i b) Wytycznych zostały przeprowadzone dla obu wariantów.

(96) Zwłaszcza w ostatnio wydanej decyzji dotyczącej pomocy państwa, N 671/08 – Węgry – Pomoc na rzecz Mercedes Benz Manufacturing Hungary ([3]), Komisja stwierdziła, że z punktu widzenia podaży sektor produkcji samochodów obejmuje co najmniej EOG, a nawet cały świat. Najważniejsi producenci samochodów prowadzą działalność w skali światowej. Dysponują oni zakładami produkcyjnymi i systemem dystrybucji na różnych kontynentach i w różnych krajach. Działalność Daimlera AG ma co najmniej wymiar europejski. Prowadzi on sprzedaż na wszystkich rynkach europejskich, jeśli zaś chodzi o nowy zakład produkcyjny, Daimler AG ocenia, że szacunkowy udział produkcji sprzedawany w krajach EOG wyniesie ok. [65–100] %. Z punktu widzenia konsumentów warunki konkurencji w UE znacznie się poprawiły, zwłaszcza w zakresie barier technicznych i systemów dystrybucji, choć różnice cenowe i rozbieżności systemów podatkowych wciąż ograniczają jej rozwój, a wskaźniki penetracji rynku głównych konkurentów różnią się w zależności od państwa członkowskiego i kontynentu. Niskie koszty transportu i obecność wszystkich największych producentów w prawie wszystkich państwach członkowskich i największych państwach na świecie wskazują, że może chodzić o rynek EOG lub nawet rynek światowy.

([1]) Pomoc państwa N 635/09 – Włochy – LIP – Pomoc na rzecz Fiat Sicily, Dz.U. C 219 z 12.9.2008, s. 3 (pkt 82).

([2]) Pomoc państwa N 767/07 – Rumunia – LIP – Ford Craiova, Dz.U. C 238 z 17.9.2008, s. 4 (pkt 108); pomoc państwa N 473/08 – Hiszpania – LIP – Ford España, Dz.U. C 19 z 26.1.2010, s. 5 (pkt 83); pomoc państwa N 671/08 – Węgry – LIP – Pomoc na rzecz Mercedes-Benz Manufacturing Hungary, Dz.U. C 28 z 4.2.2010, s. 2 (pkt 85).

([3]) Pomoc państwa N 671/08 – Węgry – LIP – Pomoc na rzecz Mercedes-Benz Manufacturing Hungary, Dz.U. C 28 z 4.2.2010, s. 2 (pkt 82 i kolejne).

(97) Z tej decyzji nie wynika natomiast, że Komisja zdecydowała się uznawać za właściwy rynek geograficzny wyłącznie rynek światowy we wszystkich przypadkach dotyczących pomocy państwa na rzecz przemysłu samochodowego. Decyzja wskazuje raczej, że pomimo pewnych przesłanek przemawiających za istnieniem rynku globalnego Komisja zgodnie z pkt 70 Wytycznych nadal uważa, że to rynek EOG powinien zasadniczo być uznawany za właściwy rynek geograficzny.

(98) Ponadto omawiany przypadek nie jest porównywalny z ostatnio przyjętymi decyzjami w sprawie pomocy państwa, w których Komisja uznała rynek światowy za właściwy rynek geograficzny. Na przykład w decyzji o pomocy państwa N 409/06 – pomoc na rzecz HighSi GmbH [1] Komisja uznała, że w przypadku modułów fotowoltaicznych właściwym rynkiem geograficznym jest rynek światowy. W tym przypadku Komisja mogła odwołać się do wyników różnych niezależnych badań sektora energii fotowoltaicznej dotyczących lokalizacji produkcji, danych o przywozie, kosztów transportu, barier w handlu itp. Wreszcie jeśli chodzi o sektor energii fotowoltaicznej, opinia Komisja była również zbieżna z poprzednią decyzją dotyczącą połączenia przedsiębiorstw i pomocy państwa, co nie ma miejsca w omawianym przypadku.

(99) W decyzji o pomocy państwa N 810/06 – AMD Dresden [2] Komisja także przyjęła, że w przypadku produkcji mikroprocesorów rynek światowy jest właściwym rynkiem geograficznym. W decyzji wskazano, że produkcja mikroprocesorów komputerowych i handel nimi odbywa się w skali światowej. Zarówno producenci jak i użytkownicy procesorów znajdują się na całym świecie Żadne przepisy krajowe ani administracyjne nie ograniczają handlu międzynarodowego, a koszty transportu odgrywają zaledwie niewielką rolę w łącznych kosztach produkcji. Poprzednie decyzje w sprawie pomocy państwa i połączenia przedsiębiorstw dotyczące tego sektora potwierdzają stanowisko Komisji.

(100) Różnice między wymienionymi sprawami, a omawianym przypadkiem są ewidentne. Nie tylko wolumen i masa produktów są zupełnie odmienne, ale także rozwój samych rynków. W wymienionych przypadkach ocenie poddawane są bowiem dynamiczne i stosunkowo młode rynki, natomiast w omawianym przypadku oceniany rynek to rynek tradycyjny, którego rozwój odbywa się w dłuższej perspektywie czasowej.

(101) W związku z tym i zgodnie z niedawno przyjętą decyzją w sprawie Audi Hungaria [3] na tym etapie postępowania Komisja ma wątpliwości, czy rynek światowy może być uznawany za jedyny właściwy rynek geograficzny. Dlatego też Komisja obliczyła udziały w rynku dla odnośnych segmentów zarówno na poziomie EOG jak i na poziomie światowym. Natomiast generowany przez inwestycję wzrost zdolności produkcyjnych w przypadku poszczególnych segmentów został obliczony jedynie dla rynku EOG, zgodnie z pkt 68 lit. b) i 70 Wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej i dotychczasową praktyką decyzyjną Komisji [4].

(102) W związku z powyższym Komisja zwraca się do osób trzecich o przekazanie uwag na temat stosowności zaproponowanej przez polskie władze segmentacji rynku pod względem produktowym i geograficznym.

Udziały w rynku

(103) Pkt 68 lit. a) Wytycznych wymaga od Komisji zbadania udziałów w rynku beneficjenta pomocy posiadanych przed realizacją inwestycji i uzyskanych po jej zakończeniu oraz sprawdzenia, czy jego udziały przekraczają 25 %.

(104) Udziały w rynku beneficjenta pomocy ocenia się na poziomie grupy, uwzględniając właściwy rynek produktowy i geograficzny. Ze względu na fakt, że nowy projekt inwestycyjny FPT Poland rozpoczął się w 2008 r., a pełne zdolności produkcyjne zakład osiągnąć ma w 2013 r., Komisja zbada udziały w rynku grupy Fiat (w tym wszystkich marek należących do grupy) na właściwych rynkach w okresie od 2007 do 2014 r.

(105) Jak potwierdziły polskie władze, dostarczone dane nie uwzględniają umów biznesowych i handlowych dotyczących produkcji i sprzedaży pojazdów, jakie grupa Fiat zawarła z przedsiębiorstwem Chrysler LLC, ze względu na fakt, że umowy te nie mają wpływu na właściwe rynki produktowe.

(106) Zważywszy na znaczne różnice w kosztach produkcji i cenach modeli samochodów osobowych oraz trudności z uzyskaniem wiarygodnych wycen, dane dotyczące wielkości udziałów w rynku są tradycyjnie używane w tym sektorze do wyodrębniania rynków i określania następujących na nich zmian. Polskie władze dostarczyły Komisji następujące dane dotyczące wielkości udziałów w rynku:

*Tabela 7*

**Udziały w rynku grupy Fiat dla poszczególnych segmentów samochodów osobowych (w tym LCV)**

Segment A

| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| EOG | 30,1 % | 33,0 % | 29,7 % | 26,9 % | 28,1 % | 27,3 % | 26,9 % | 24,9 % |
| Świat | 6,8 % | 8,3 % | 8,8 % | 6,4 % | 7,1 % | 7,5 % | 7,3 % | 6,7 % |

[1] Pomoc państwa N 409/06 – Niemcy – MSF 2002 – Pomoc na rzecz HighSi GmbH, Dz.U. C 77 z 5.4.2007, s. 4 (pkt 52 i kolejne).

[2] Pomoc państwa N 810/06 – Niemcy – MSF 2002 – AMD Dresden, Dz.U. C 160 z 14.7.2009, s. 1 (pkt 82 i kolejne).

[3] Decyzja Komisji z dnia 6 lipca 2010 r. (C(2010) 4474) w sprawie C 31/09, Dz.U. C 243 z 10.9.2010, s. 4.

[4] Np. decyzja Komisji z dnia 30 kwietnia 2008 r. (C(2008) 1613) w sprawie N 767/07, Dz.U. C 238 z 17.9.2008, s. 4.

Segment B

| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| EOG | 10,8 % | 9,1 % | 9,5 % | 10,0 % | 11,1 % | 13,2 % | 12,8 % | 12,0 % |
| Świat | 10,6 % | 9,6 % | 10,2 % | 10,3 % | 10,5 % | 11,0 % | 10,4 % | 10,2 % |

Segment MPV-B

| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| EOG | 12,9 % | 12,3 % | 10,2 % | 7,0 % | 6,7 % | 8,3 % | 9,6 % | 9,3 % |
| Świat | 8,9 % | 7,0 % | 5,9 % | 5,2 % | 5,1 % | 5,9 % | 6,4 % | 6,1 % |

Segment C

| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| EOG | 4,2 % | 4,4 % | 3,9 % | 5,3 % | 5,0 % | 4,6 % | 4,1 % | 4,4 % |
| Świat | 1,5 % | 1,5 % | 1,5 % | 1,9 % | 1,8 % | 1,9 % | 1,9 % | 2,0 % |

Segment CDV

| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| EOG | 12,9 % | 13,9 % | 13,6 % | 13,2 % | 13,3 % | 12,2 % | 11,4 % | 10,7 % |
| Świat | 14,4 % | 15,8 % | 15,6 % | 15,1 % | 15,6 % | 15,0 % | 14,5 % | 13,8 % |

Połączony segment A + B

| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| EOG | 14,8 % | 15,1 % | 15,2 % | 14,3 % | 15,6 % | 17,0 % | 16,4 % | 15,4 % |
| Świat | 9,3 % | 9,2 % | 9,7 % | 8,9 % | 9,3 % | 9,7 % | 9,4 % | 9,0 % |

Segment małych samochodów osobowych (A + B + MPV-B)

| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| EOG | 21,7 % | 21,0 % | 20,1 % | 22,0 % | 24,2 % | 24,9 % | 23,7 % | 14,9 % |
| Świat | 9,3 % | 9,0 % | 9,4 % | 8,7 % | 9,0 % | 9,5 % | 9,2 % | 8,8 % |

Wszystkie segmenty łącznie (A + B + MPV-B + C + CDV)

| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| EOG | 10,8 % | 11,1 % | 11,3 % | 10,8 % | 11,3 % | 11,9 % | 11,4 % | 11,0 % |
| Świat | 6,2 % | 6,1 % | 6,4 % | 6,0 % | 6,2 % | 6,5 % | 6,2 % | 6,1 % |

(107) Powyższe dane wskazują, że w niektórych przypadkach udziały w rynku przekraczają próg 25 %. Ma to miejsce w przypadku danych dotyczących sprzedaży dla segmentu A na poziomie EOG w okresie 2007–2013, a udziały w rynku w 2014 r. są bardzo bliskie tego progu (24,9 %).

(108) Jak wskazano powyżej, władze polskie zasugerowały, aby wielkość udziałów w rynku obliczać na poziomie połączonych segmentów. Spowodowałoby to, że udziały grupy Fiat w rynku na poziomie EOG (i światowym) nie przekroczyłby progu 25 %.

(109) Polskie władze zasugerowały także, aby za właściwy rynek geograficzny uznać nie EOG, ale rynek światowy, jeśli nie w przypadku połączonych segmentów i każdego indywidualnego segmentu, to co najmniej w przypadku segmentu A. Uznanie za właściwy rynek geograficzny rynku światowego spowodowałoby, że próg 25 % udziałów w rynku nie zostałaby przekroczony dla żadnego z wymienionych powyżej indywidualnych segmentów i połączonych segmentów, w tym segmentu A.

(110) Komisja ma wątpliwości, czy obliczanie wielkości udziałów w rynku jedynie na podstawie połączonych segmentów jest uzasadnione. Praktyka Komisji polegająca na rozważaniu wszelkich wiarygodnych wariantów definicji rynku (w tym opierających się na najwęższej

segmentacji, dla jakiej dostępne są dane) znalazła ostatnio potwierdzenie w decyzjach dotyczących pomocy państwa (N 767/07 Ford Craiova [1], N 635/08 Fiat Sicily [2] oraz N 473/08 Ford España [3]). Projekty będące przedmiotem tych decyzji nie wzbudziły obaw o naruszenie konkurencji nawet w przypadku najwęższego możliwego rynku, tak więc dokładną definicję rynku można było pozostawić otwartą (nawet jeśli, jak przyznano w tych decyzjach, może istnieć pewien stopień zastępowalności między różnymi segmentami). Ponadto, jak wspomniano powyżej, Komisja ma wątpliwości, czy rynek światowy może być uznawany za jedyny właściwy rynek geograficzny.

(111) Na tym etapie postępowania Komisja uważa, że projekt objęty pomocą może mieć wpływ na pozycję grupy Fiat w indywidualnych (najwęższych) segmentach rynku, a zwłaszcza w segmencie A, i w związku z tym wydaje się możliwe i uzasadnione, aby wielkość udziałów w rynku obliczać na najwęższym możliwym poziomie, a nie na poziomie wszystkich grup segmentów rynku samochodowego, dla których przedmiotowe silniki mają być przeznaczone.

(112) Fakt, że Beneficjent pomocy miałby posiadać ponad 25 % udziałów w sprzedaży produktu objętego postępowaniem na jednym z najwęższych możliwych rynków, tj. rynku samochodów z segmentu A, co może stanowić »najbardziej pesymistyczny scenariusz« (zob. powyżej). Należy więc zauważyć, że FTP Poland przekracza progi określone w pkt 68 lit. a) Wytycznych na rynku EOG jedynie w odniesieniu do segmentu A. Komisja zaprasza osoby trzecie do przedstawienia uwag na temat przyjętego w tej kwestii podejścia.

Zdolności produkcyjne

(113) Pkt 68 lit. b) Wytycznych wymaga aby Komisja zbadała, czy zdolności produkcyjne osiągnięte w wyniku realizacji projektu stanowią mniej niż 5 % rynku mierzonego za pomocą danych odzwierciedlających widoczną konsumpcję danego produktu, chyba że w ciągu pięciu ostatnich lat średni roczny wskaźnik wzrostu jego widocznej konsumpcji przekroczył roczną średnią stopę wzrostu PKB Europejskiego Obszaru Gospodarczego.

(114) Komisja musi zatem przede wszystkim ocenić, czy odnośny rynek jest nierentowny w EOG, opierając się na średnim rocznym wskaźniku wzrostu widocznej konsumpcji produktu objętego postępowaniem. Polska przedstawiła dane o widocznej konsumpcji produktu w omawianych segmentach rynku jedynie dla okresu 2003–2008. Zważywszy jednak na fakt, że realizacja projektu inwestycyjnego rozpoczęła się w 2008 r., Komisja powinna obliczyć średnie wskaźniki wzrostu w segmentach, w których nastąpił wzrost zdolności na skutek realizacji projektu, w odniesieniu do okresu 2002–2007. W związku z tym Komisja wykorzystała do tych celów dane, jakimi dysponowała wewnętrznie [4]. Wyniki obliczeń wyglądają następująco:

*Tabela 8*

**Sytuacja na rynku samochodów osobowych w EOG (2002–2007)**

| Segment | Skumulowana roczna stopa wzrostu (CAGR) 2002–2007 | Rynek nierentowny? |
|---|---|---|
| Segment A | 3,19 % | |
| Segment B | 0,14 % | TAK |
| Segment MPV-B | 53,01 % | |
| Segment C | – 1,89 % | TAK |
| Segment CDV | 2,70 % | |
| Połączony segment A + B | 0,73 % | TAK |
| Segment małych samochodów osobowych (A + B + MPV-B) | 2,23 % | TAK |
| Wszystkie segmenty łącznie (A + B + C + MPV-B + CDV) | 0,66 % | TAK |
| | Realny PKB EOG: 2,36 % | |

(115) Na podstawie powyższych danych można zatem wywnioskować, że dwa z indywidualnych segmentów, których dotyczy inwestycja (segmenty B i C), oraz wszystkie połączone segmenty, które potencjalnie mogłyby być uważane za stanowiące właściwy rynek, muszą zostać uznane za nierentowne w zrozumieniu pkt 68 lit. b) Wytycznych.

(116) Jeśli chodzi o zakres utworzonych zdolności, Polska potwierdziła przede wszystkim, że nowe silniki będą produkowane równolegle z małymi silnikami benzynowymi o zapłonie iskrowym, obecnie wytwarzanymi w Termoli (Włochy), oraz małymi silnikami wysokoprężnymi, obecnie wytwarzanymi w Bielsku-Białej (Polska). Polskie władze stwierdziły jednak także, że małe silniki benzynowe o zapłonie iskrowym, obecnie instalowane także w samochodach sprzedawanych w EOG, będą w przyszłości przeznaczone tylko na rynek światowy poza EOG (m.in. Rosja, Turcja, Azja i Ameryka Południowa).

(117) Polska wskazała ponadto, że całkowity wzrost zdolności produkcyjnych netto generowany przez projekt wyniesie (w 2014 r.) 450 tys. sztuk. Komisja zauważa równocześnie, że przewidywany wzrost sprzedaży realizowanej przez grupę Fiat na rynku światowym w omawianych segmentach (według danych Global Insight) w okresie 2007–2014 ma być niższy i wynieść około 380 tys. sztuk. Aby wyjaśnić tę rozbieżność, władze polskie wskazały, że wzrost sprzedaży realizowanej przez grupę Fiat

[1] Decyzja Komisji z dnia 30 kwietnia 2008 r. (C(2008) 1613) w sprawie N 767/07, Dz.U. C 238 z 17.9.2008, s. 4.
[2] Decyzja Komisji z dnia 29 kwietnia 2009 r. (C(2009) 3051) w sprawie N 635/08, jeszcze nieopublikowana.
[3] Decyzja Komisji z dnia 17 czerwca 2009 r. (C(2009) 4530) w sprawie N 473/08, jeszcze nieopublikowana.
[4] Komisja otrzymała dane, o których mowa, od firmy Global Insight, która to firma jest również źródłem danych przekazanych Komisji przez Polskę. Ponadto dane dotyczące odnośnych segmentów w okresie 2003–2007, jakimi dysponowała Komisja, są zbieżne z danymi dostarczonymi przez Polskę w ramach przedmiotowej sprawy w odniesieniu do tego samego okresu.

na rynku światowym w omawianych segmentach ma osiągnąć poziom około 480 tys. sztuk w okresie 2009–2014 (2009 jest rokiem przed faktycznym rozpoczęciem produkcji, instalacji w samochodach nowo produkowanych silników i sprzedaży ich na rynku). W świetle powyższych wyjaśnień dostarczonych przez władze polskie Komisja uważa, że wzrost zdolności produkcyjnych netto generowany przez projekt wyniesie 450 tys. sztuk.

(118) Należy ponadto przypomnieć, że Polska utrzymuje, iż całkowity generowany wzrost zdolności należy rozpatrywać w odniesieniu do ogółu połączonych segmentów (tj. A, B, MPV-B, C oraz CDV rozpatrywanych łącznie), które są właściwym rynkiem produktowym.

(119) Polskie władze potwierdziły, że silniki instalowane w pojazdach należących do różnych segmentów są z technicznego punktu widzenia bardzo podobne. Poszczególne zastosowania mają bardzo niewiele odmiennych części składowych silnika, do takich należą zespół sprzęgła oraz wiązki przewodów. Władze polskie wskazały także, że mimo wymienionych powyżej różnic, wolumen wyprodukowanych silników przeznaczonych dla poszczególnych segmentów może zostać łatwo zmieniony oraz że nie mogą one zobowiązać się, że liczby/wartości procentowe całkowitego wzrostu zdolności produkcyjnych podane dla poszczególnych segmentów nie zostaną przekroczone. Jednakże według władz polskich dane firmy Global Insight dotyczące sprzedaży samochodów uznaje się za maksymalny wolumen pojazdów, do wchłonięcia których dany segment jest zdolny, zwłaszcza w świetle obecnej sytuacji gospodarczej w Europie i na świecie, i w związku z tym podane dla poszczególnych segmentów wartości prawdopodobnie nie zostaną przekroczone.

(120) Komisja pragnie także przypomnieć w tym kontekście, że w sprawie N 767/07 – Rumunia – LIP – Ford Craiova możliwe było wskazanie, jaki szacunkowy odsetek silników produkowanych w zakładzie objętym pomocą będzie instalowany w poszczególnych indywidualnych segmentach pojazdów, a wartości podane przez dane państwo członkowskie były wykorzystywane przez Komisję do celów obliczenia wzrostu zdolności.

(121) W związku z powyższym Komisja zauważa, że uznanie całkowitego wzrostu zdolności (tj. 450 tys. sztuk) za maksymalny potencjalny wzrost zdolności dla każdego z indywidualnych segmentów stanowiłoby »najbardziej pesymistyczny scenariusz«, który nie wydaje się prawdopodobny. Jednakże przeciwnie do powyższych ustaleń Komisja uważa na obecnym etapie postępowania, że wiarygodnym wariantem mogłoby być uznanie, że całkowity wzrost zdolności dotyczy połączonego segmentu A + B lub segmentu małych samochodów (tj. A + B + MPV-B rozpatrywanych łącznie) ze względu na fakt, że zgodnie z prognozami Polski w tym połączonym segmencie instalowanych miałoby być odpowiednio [80 %–90 %] i [85 %–95 %] wyprodukowanych silników. Innym możliwym wariantem byłoby uwzględnienie w odniesieniu do każdego indywidualnego segmentu wyłącznie wolumenu silników, które według prognoz Polski instalowane byłyby w pojazdach należących do poszczególnych indywidualnych segmentów. Ostatnim z możliwych wariantów byłoby wykorzystanie rozwiązania zaproponowanego przez Polskę, tj. rozważanie całkowitego wzrostu zdolności wyłącznie w odniesieniu do połączonych segmentów.

(122) Komisja przeprowadziła odpowiednie obliczenia wzrostu zdolności dla każdego z podanych powyżej scenariuszy i uzyskała następujące rezultaty:

*Tabela 9*

**Wzrost zdolności w nierentownych segmentach rynku sprzedaży samochodów osobowych w EOG (w latach 2002–2007)**

| Segment | Zdolności wszystkich producentów (samochodów) przed rozpoczęciem projektu (2007 r.) | Zdolności generowane przez projekt (silniki – cała produkcja 2014 r.) | Wzrost w stosunku do całej produkcji (%) | Zdolności generowane przez projekt (silniki – zakładane wartości na segment 2014 r.) | Wzrost w stosunku do zakładanych wartości na segment (%) |
|---|---|---|---|---|---|
| Segment B | 4 418 239 | 450 000 | 10,19 % | [180 000–200 000] | [0–5 %] |
| Segment C | 3 829 831 | 450 000 | 11,75 % | [35 000–50 000] | [0–5 %] |
| Połączony segment A + B | 5 582 682 | 450 000 | 8,06 % | [350 000–400 000] | [5 %–10 %] |
| Segment małych samochodów osobowych (A + B + MPV-B) | 6 075 046 | 450 000 | 7,41 % | [350 000–400 000] | [5 %–10 %] |
| Wszystkie segmenty łącznie (A + B + MPV-B + C + CDV) | 10 673 766 | 450 000 | 4,22 % | 450 000 | 4,22 % |

(123) Jeśli za maksymalny możliwy wzrost dla każdego indywidualnego nierentownego segmentu lub połączonych segmentów uzna się całkowity potencjalny wzrost zdolności (tj. 450 tys. sztuk), projekt doprowadziłby do wzrostu zdolności o ponad 5 % w segmentach B, C, połączonym segmencie A + B oraz segmencie małych

samochodów. Warunki testu »wzrostu zdolności na nierentownym rynku« (pkt 68 lit. b) Wytycznych) zakładające wszczęcie formalnego postępowania zostałyby zatem spełnione we wszystkich tych przypadkach.

(124) Z drugiej strony jeśli zakładany przez władze polskie wzrost zdolności w każdym indywidualnym segmencie jest obliczany dla nierentownych rynków, wzrost zdolności byłby wyższy niż 5 % w przypadku połączonego segmentu A + B i segmentu małych samochodów, a zatem próg, o którym mowa w pkt 68 lit. b) Wytycznych, zostałby przekroczony.

(125) Należy także zauważyć, że w przypadku nierentownego segmentu B wzrost zdolności jest bliski progowi 5 % (4,38 %). Fakt ten, w połączeniu z faktem, że polskie władze stwierdziły, iż nie mogą zobowiązać się, że zakładane wartości procentowe/liczby silników przeznaczonych do zainstalowania w poszczególnych indywidualnych segmentach nie zostaną przekroczone, budzi wątpliwości, czy próg w teście »wzrostu zdolności na nierentownym rynku« (pkt 68 lit. b) Wytycznych) nie zostanie także przekroczony w przypadku segmentu B.

(126) W związku z powyższym i ze względu na fakt, że definicja rynku powinna być zasadniczo jednakowa na potrzeby stosowania pkt 68 lit. a) i b) Wytycznych, Komisja zwraca się do zainteresowanych stron o przedstawienie uwag na temat stosowności sugerowanego przez polskie władze podejścia do obliczeń wzrostu zdolności.

### 3.5. **Podnoszone wątpliwości i powody wszczęcia postępowania**

(127) Z podanych powyżej przyczyn, po przeprowadzeniu wstępnej oceny środka Komisja ma wątpliwości, czy inwestycja która ma być wsparta zgłoszoną pomocą respektuje pułapy określone w pkt 68 lit. a) i b) Wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej.

(128) W związku z tym Komisja przypomina wyrażone w niniejszej decyzji wątpliwości, czy zaproponowany przez Polskę podział rynku jest do przyjęcia i czy udziały beneficjenta pomocy w sprzedaży produktu objętego postępowaniem na danym rynku nie przekraczają 25 %, a w przypadku gdy właściwy rynek jest nierentowny – czy powstałe w wyniku realizacji projektu zdolności nie są większe niż 5 %.

(129) Komisja odnotowała, że władze polskie mają odmienną od jej opinię co do definicji właściwego rynku produktowego dla samochodów osobowych. Na tym etapie postępowania Komisja ma wątpliwości, czy połączone segmenty (tj. wszystkie indywidualne segmenty, jakich dotyczy inwestycja) – w przeciwieństwie do indywidualnych segmentów samochodów osobowych według klasyfikacji Global Insight lub wszelkich innych kombinacji odnośnych segmentów – mogą być uznawane za właściwy rynek produktowy na potrzeby stosowania pkt 68 lit. a) i b) Wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej. Ponadto na tym etapie postępowania Komisja ma także wątpliwości co do łącznego traktowania samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych LCV (a zwłaszcza CDV). Poza tym na tym etapie postępowania Komisja ma wątpliwości, czy rynek światowy może być uznawany za jedyny właściwy rynek geograficzny na potrzeby stosowania pkt 68 lit. a) i b) Wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej lub za jedyny właściwy rynek geograficzny w przypadku samochodów należących do segmentu A.

(130) Komisja ma także wątpliwości, czy w omawianym przypadku wartości oczekiwanego przez Polskę wzrostu zdolności w poszczególnych indywidualnych segmentach są wiarygodne i czy mogą być wykorzystywane jako maksymalny wzrost zdolności produkcyjnych netto generowany przez projekt w odniesieniu do indywidualnych segmentów, a zwłaszcza segmentu B. W odniesieniu do tej kwestii Komisja rozważa także, czy w przypadku niektórych kombinacji segmentów za maksymalny wzrost zdolności produkcyjnych netto nie należy uznawać całkowitego potencjalnego wzrostu zdolności (tj. 450 tys. sztuk).

(131) Należy podkreślić, że zgodnie z pkt 70 Wytycznych ciężar dowodu, że sytuacje przedstawione w pkt 68 lit. a) i b) Wytycznych nie mają miejsca, leży po stronie państwa członkowskiego.

(132) W związku z tym Komisja jest zobowiązana do przeprowadzenia wszystkich niezbędnych konsultacji i, w konsekwencji, do wszczęcia postępowania na podstawie art. 108 ust. 2 TFUE, jeśli wstępne postępowanie wyjaśniające nie pozwoli jej ustalić, czy środek pomocy jest zgodny z pkt 68 Wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej. Dałoby to osobom trzecim, których interesy mogłyby ucierpieć na skutek udzielenia pomocy, możliwość przedstawienia uwag na temat przedmiotowego środka pomocy. Na podstawie informacji dostarczonych przez zainteresowane państwo członkowskie i informacji przekazanych przez osoby trzecie Komisja oceni środek i podejmie ostateczną decyzję.

(133) W przypadku gdy informacje dostarczone w trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego nie pozwalają potwierdzić, że progi określone w pkt 68 Wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej nie zostały przekroczone, Komisja musi również zbadać, czy pomoc jest niezbędna do zapewnienia efektu zachęty dla inwestycji i czy korzyści ze środka pomocy przeważają nad wynikającym z jej udzielenia zakłóceniem konkurencji i wpływem na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Komisja wzywa zatem państwo członkowskie i osoby trzecie do przekazania wszelkich dostępnych informacji, na których Komisja będzie mogła się oprzeć przy ocenie środka.

(134) W przypisie 63 do Wytycznych Komisja ogłosiła zamiar opracowania kolejnych wytycznych w sprawie kryteriów, jakie będzie brała pod uwagę w trakcie oceny. Zamiar ten został zrealizowany w drodze komunikatu Komisji w sprawie kryteriów dotyczących szczegółowej oceny pomocy regionalnej dla dużych projektów inwestycyjnych [1], który zostanie wykorzystany do szczegółowej oceny środka pomocy. Pod uwagę brane będą następujące kryteria: cel pomocy, stosowność instrumentu pomocy, efekt zachęty, proporcjonalność pomocy, ryzyko wyparcia z rynku prywatnych inwestycji oraz

[1] Komunikat Komisji w sprawie kryteriów dotyczących szczegółowej oceny pomocy regionalnej dla dużych projektów inwestycyjnych Dz.U. C 223 z 16.9.2009, s. 3.

wpływ na wymianę handlową. Na obecnym etapie postępowania wydaje się, że może dojść do naruszenia konkurencji zwłaszcza w segmencie A, w którym udziały w rynku beneficjenta przekraczają 25 %, oraz w segmentach, w których wzrost zdolności przekroczyłby 5 % na nierentownym rynku, tj. w połączonym segmencie A + B, segmencie małych samochodów osobowych i potencjalnie segmentach B i C.

(135) W związku z tą szczegółową oceną zaprasza się zainteresowane strony do dostarczenia wszelkich informacji koniecznych do ustalenia, czy pomoc wiąże się z efektem zachęty ekonomicznej, tzn. (1) czy pomoc ta stanowi bodziec do podjęcia pozytywnej decyzji inwestycyjnej z tego względu, że inwestycja, która w przeciwnym przypadku nie byłaby opłacalna dla przedsiębiorstwa w jakiejkolwiek lokalizacji, może zostać zrealizowana w regionie otrzymującym pomoc; lub (2) czy pomoc stanowi bodziec do umieszczenia planowanej inwestycji w danym regionie, a nie w innymi miejscu, ponieważ w efekcie kompensuje niedogodności i koszty netto wynikające z lokalizacji w regionie otrzymującym pomoc. Od wyboru scenariusza (1) lub (2) uzależniony jest scenariusz alternatywny (tj. sytuacja, jaka miałaby miejsce w przypadku nieudzielenia pomocy), a co za tym idzie ryzyko zakłócenia przez środek pomocy warunków konkurencji i wymiany handlowej.

(136) Na podstawie dostarczonych informacji dotyczących wyżej wymienionych kwestii Komisja przeprowadzi test bilansujący dla porównania pozytywnych i negatywnych skutków pomocy, dokonując ogólnej oceny wpływu pomocy na każdy z właściwych rynków w taki sposób, by móc zamknąć formalne postępowanie wyjaśniające.

## 4. **DECYZJA**

(137) W świetle powyższych rozważań Komisja, działając w ramach postępowania określonego w art. 108 ust. 2 TFUE, zwraca się do Polski o przedstawienie swoich uwag i dostarczenie wszelkich informacji przydatnych do oceny środka pomocy w terminie jednego miesiąca od daty otrzymania niniejszego pisma. Komisja prosi władze polskie o niezwłoczne przesłanie kopii niniejszego pisma do potencjalnego beneficjenta pomocy.

(138) Komisja pragnie przypomnieć Polsce, że art. 108 ust. 2 TFUE ma skutek zawieszający, i pragnie zwrócić uwagę na art. 14 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999, który stanowi, że wszelka pomoc niezgodna z prawem może zostać odzyskana od beneficjenta.

(139) Komisja uprzedza polskie władze, że udostępni zainteresowanym stronom informacje, publikując niniejsze pismo wraz z jego streszczeniem w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Poinformuje również zainteresowane strony w krajach EFTA, będących sygnatariuszami porozumienia EOG, publikując zawiadomienie w Suplemencie EOG do Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej, oraz poinformuje Urząd Nadzoru EFTA, przesyłając kopię niniejszego pisma. Wszystkie zainteresowane strony zostaną zaproszone do przedstawienia uwag w ciągu jednego miesiąca od dnia publikacji.»

**Ανακοίνωση του Υπουργείου Οικονομικών Υποθέσεων, Γεωργίας και Καινοτομίας του Βασιλείου των Κάτω Χωρών βάσει του άρθρου 3 παράγραφος 2 της οδηγίας 94/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τους όρους χορήγησης και χρήσης των αδειών αναζήτησης, εξερεύνησης και παραγωγής υδρογονανθράκων**

(2011/C 151/05)

Το Υπουργείο Οικονομικών Υποθέσεων, Γεωργίας και Καινοτομίας γνωστοποιεί ότι ελήφθη αίτηση χορήγησης άδειας αναζήτησης υδρογονανθράκων στον τομέα E1, που σημειώνεται στον χάρτη ο οποίος προσαρτάται ως παράρτημα 3 στον κανονισμό περί μεταλλευτικών δραστηριοτήτων (*Mijnbouwregeling*) (*Staatscourant* 2002, αριθ. 245).

Λαμβάνοντας υπόψη την αναφερόμενη στην εισαγωγή οδηγία και το άρθρο 15 του μεταλλευτικού νόμου (*Mijnbouwwet*) (*Staatsblad* 2002, αριθ. 542), το Υπουργείο Οικονομικών Υποθέσεων, Γεωργίας και Καινοτομίας καλεί με την παρούσα τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν ανταγωνιστική αίτηση για άδεια αναζήτησης υδρογονανθράκων στον τομέα E1 της υφαλοκρηπίδας των Κάτω Χωρών.

Το Υπουργείο Οικονομικών Υποθέσεων, Γεωργίας και Καινοτομίας αποτελεί την αρμόδια για την έκδοση αδειών αρχή. Τα κριτήρια, οι προϋποθέσεις και οι απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφοι 1 και 2 και στο άρθρο 6 παράγραφος 2 της προαναφερόμενης οδηγίας ορίζονται στον μεταλλευτικό νόμο (*Mijnbouwwet*) (*Staatsblad* 2002, αριθ. 542).

Οι αιτήσεις είναι δυνατόν να υποβάλλονται εντός προθεσμίας δεκατριών εβδομάδων από τη δημοσίευση της παρούσας ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, απευθύνονται δε στην εξής διεύθυνση:

De minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie
ter attentie van de heer P. Jongerius, directie Energiemarkt
ALP A/562
Bezuidenhoutseweg 30
Postbus 20101
2500 EC Den Haag
NEDERLAND

Αιτήσεις κατατιθέμενες μετά την παρέλευση της προθεσμίας αυτής δεν λαμβάνονται υπόψη.

Η απόφαση επί των αιτήσεων θα ληφθεί εντός δώδεκα μηνών από την ανωτέρω προθεσμία.

Περαιτέρω πληροφορίες μπορούν να ζητηθούν από τον κ. E. J. Hoppel, στον αριθμό τηλεφώνου: +31 703797088.

**Ανακοίνωση του Υπουργείου Οικονομικών Υποθέσεων, Γεωργίας και Καινοτομίας του Βασιλείου των Κάτω Χωρών βάσει του άρθρου 3 παράγραφος 2 της οδηγίας 94/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τους όρους χορήγησης και χρήσης των αδειών αναζήτησης, εξερεύνησης και παραγωγής υδρογονανθράκων**

(2011/C 151/06)

Το Υπουργείο Οικονομικών Υποθέσεων, Γεωργίας και Καινοτομίας γνωστοποιεί ότι ελήφθη αίτηση χορήγησης άδειας αναζήτησης υδρογονανθράκων στον τομέα Ε2, που σημειώνεται στον χάρτη ο οποίος προσαρτάται ως παράρτημα 3 στον κανονισμό περί μεταλλευτικών δραστηριοτήτων (*Mijnbouwregeling*) (*Staatscourant* 2002, αριθ. 245).

Λαμβάνοντας υπόψη την αναφερόμενη στην εισαγωγή οδηγία και το άρθρο 15 του μεταλλευτικού νόμου (*Mijnbouwwet*) (*Staatsblad* 2002, αριθ. 542), το Υπουργείο Οικονομικών Υποθέσεων, Γεωργίας και Καινοτομίας καλεί με την παρούσα τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν ανταγωνιστική αίτηση για άδεια αναζήτησης υδρογονανθράκων στον τομέα Ε2 της υφαλοκρηπίδας των Κάτω Χωρών.

Το Υπουργείο Οικονομικών Υποθέσεων, Γεωργίας και Καινοτομίας αποτελεί την αρμόδια για την έκδοση αδειών αρχή. Τα κριτήρια, οι προϋποθέσεις και οι απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφοι 1 και 2 και στο άρθρο 6 παράγραφος 2 της προαναφερόμενης οδηγίας ορίζονται στον μεταλλευτικό νόμο (*Mijnbouwwet*) (*Staatsblad* 2002, αριθ. 542).

Οι αιτήσεις είναι δυνατόν να υποβάλλονται εντός προθεσμίας δεκατριών εβδομάδων από τη δημοσίευση της παρούσας ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, απευθύνονται δε στην εξής διεύθυνση:

De minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie
ter attentie van dhr. P. Jongerius, directie Energiemarkt
ALP/562
Bezuidenhoutseweg 30
Postbus 20101
2500 EC Den Haag
NEDERLAND

Αιτήσεις κατατιθέμενες μετά την παρέλευση της προθεσμίας αυτής δεν λαμβάνονται υπόψη.

Η απόφαση επί των αιτήσεων θα ληφθεί εντός δώδεκα μηνών από την ανωτέρω προθεσμία.

Περαιτέρω πληροφορίες μπορούν να ζητηθούν από τον κ. E. J. Hoppel, στον αριθμό τηλεφώνου: +31 703797088.

**Ανακοίνωση του Υπουργείου Οικονομικών Υποθέσεων, Γεωργίας και Καινοτομίας του Βασιλείου των Κάτω Χωρών βάσει του άρθρου 3 παράγραφος 2 της οδηγίας 94/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τους όρους χορήγησης και χρήσης των αδειών αναζήτησης, εξερεύνησης και παραγωγής υδρογονανθράκων**

(2011/C 151/07)

Το Υπουργείο Οικονομικών Υποθέσεων, Γεωργίας και Καινοτομίας γνωστοποιεί ότι ελήφθη αίτηση χορήγησης άδειας αναζήτησης υδρογονανθράκων στον τομέα E4, που σημειώνεται στον χάρτη ο οποίος προσαρτάται ως παράρτημα 3 στον κανονισμό περί μεταλλευτικών δραστηριοτήτων (*Mijnbouwregeling*) (*Staatscourant* 2002, αριθ. 245).

Λαμβάνοντας υπόψη την αναφερόμενη στην εισαγωγή οδηγία και το άρθρο 15 του μεταλλευτικού νόμου (*Mijnbouwwet*) (*Staatsblad* 2002, αριθ. 542), το Υπουργείο Οικονομικών Υποθέσεων, Γεωργίας και Καινοτομίας καλεί με την παρούσα τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν ανταγωνιστική αίτηση για άδεια αναζήτησης υδρογονανθράκων στον τομέα E4 της υφαλοκρηπίδας των Κάτω Χωρών.

Το Υπουργείο Οικονομικών Υποθέσεων, Γεωργίας και Καινοτομίας αποτελεί την αρμόδια για την έκδοση αδειών αρχή. Τα κριτήρια, οι προϋποθέσεις και οι απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφοι 1 και 2 και στο άρθρο 6 παράγραφος 2 της προαναφερόμενης οδηγίας ορίζονται στον μεταλλευτικό νόμο (*Mijnbouwwet*) (*Staatsblad* 2002, αριθ. 542).

Οι αιτήσεις είναι δυνατόν να υποβάλλονται εντός προθεσμίας δεκατριών εβδομάδων από τη δημοσίευση της παρούσας ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, απευθύνονται δε στην εξής διεύθυνση:

De minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie
ter attentie van de heer P. Jongerius, directie Energiemarkt
ALP A/562
Bezuidenhoutseweg 30
Postbus 20101
2500 EC Den Haag
NEDERLAND

Αιτήσεις κατατιθέμενες μετά την παρέλευση της προθεσμίας αυτής δεν λαμβάνονται υπόψη.

Η απόφαση επί των αιτήσεων θα ληφθεί εντός δώδεκα μηνών από την ανωτέρω προθεσμία.

Περαιτέρω πληροφορίες μπορούν να ζητηθούν από τον κ. E. J. Hoppel, στον αριθμό τηλεφώνου: +31 703797088.

## Προηγούμενη γνωστοποίηση συγκέντρωσης

## (Υπόθεση COMP/M.6237 — Computer Sciences Corporation/iSOFT Group)

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

(2011/C 151/08)

1. Στις 12 Μαΐου 2011, η Επιτροπή έλαβε γνωστοποίηση σχεδιαζόμενης συγκέντρωσης σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου ([1]) με την οποία η επιχείρηση CSC Computer Sciences Australia Holdings Pty Ltd («CSC Australia», Αυστραλία) που ελέγχεται από την Computer Sciences Corporation («CSC», ΗΠΑ) αποκτά κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κοινοτικού κανονισμού συγκεντρώσεων έλεγχο του συνόλου της επιχείρησης iSOFT Group Limited («iSOFT», Αυστραλία) με αγορά μετοχών.

2. Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες των εν λόγω επιχειρήσεων είναι:

— για την CSC Australia and CSC: υπηρεσίες πληροφορικής·

— για την iSOFT: λογισμικό ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης.

3. Κατόπιν προκαταρκτικής εξέτασης, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η γνωστοποιηθείσα πράξη θα μπορούσε να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κοινοτικού κανονισμού συγκεντρώσεων. Εντούτοις, επιφυλάσσεται να λάβει τελική απόφαση επί του σημείου αυτού.

4. Η Επιτροπή καλεί τους ενδιαφερόμενους τρίτους να υποβάλουν στην Επιτροπή ενδεχόμενες παρατηρήσεις για τη σχεδιαζόμενη συγκέντρωση.

Οι παρατηρήσεις πρέπει να φθάσουν στην Επιτροπή το αργότερο εντός δέκα ημερών από την ημερομηνία της παρούσας δημοσίευσης, με την ένδειξη COMP/M.6237 — Computer Sciences Corporation/iSOFT Group. Οι παρατηρήσεις μπορούν να σταλούν στην Επιτροπή με φαξ (+32 22964301), ηλεκτρονικά στην COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu ή ταχυδρομικά στην ακόλουθη διεύθυνση:

Ευρωπαϊκή Επιτροπή
ΓΔ Ανταγωνισμού
Μητρώο Συγχωνεύσεων
J-70
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

([1]) ΕΕ L 24 της 29.1.2004, σ. 1 («Κοινοτικός κανονισμός συγκεντρώσεων»).

## Τιμή συνδρομής 2011 (χωρίς ΦΠΑ, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων ταχυδρομείου για κανονική αποστολή)

| | | |
|---|---|---|
| Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μόνο έντυπη έκδοση | 22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ | 1 100 EUR ετησίως |
| Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, έντυπη έκδοση + ετήσιο DVD | 22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ | 1 200 EUR ετησίως |
| Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά L, μόνο έντυπη έκδοση | 22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ | 770 EUR ετησίως |
| Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μηνιαίο συγκεντρωτικό DVD | 22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ | 400 EUR ετησίως |
| Συμπλήρωμα της Επίσημης Εφημερίδας, σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί, DVD, μία έκδοση την εβδομάδα | πολύγλωσσο: 23 επίσημες γλώσσες της ΕΕ | 300 EUR ετησίως |
| Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά C — Διαγωνισμοί | γλώσσα(-ες) ανάλογα με το διαγωνισμό | 50 EUR ετησίως |

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

Για κάθε γλωσσική έκδοση απαιτείται ξεχωριστή συνδρομή.

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

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

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

## Πωλήσεις και συνδρομές

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

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

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

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

Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης
2985 Λουξεμβούργο
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

EL