

V

(Anuncios)

PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LA APLICACIÓN DE LA POLÍTICA DE
COMPETENCIA

COMISIÓN EUROPEA

AYUDA ESTATAL — HUNGRÍA

Ayuda estatal C 31/09 — Hungría — LIP — Ayuda a Audi Hungaria Motor Kft.

**Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado de
Funcionamiento de la Unión Europea**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2010/C 243/04)

Por carta de 6 de julio de 2010, reproducida en la versión lingüística auténtica en las páginas siguientes al presente resumen, la Comisión notificó a Hungría su decisión de ampliar el procedimiento establecido en el artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en relación con la ayuda antes citada.

Los interesados podrán presentar sus observaciones sobre la ayuda respecto de la cual la Comisión ha incoado el procedimiento en un plazo de un mes a partir de la fecha de publicación del presente resumen y de la carta que figura a continuación, enviándolas a:

Comisión Europea
Dirección General de Competencia
Registro de Ayudas Estatales
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax +32 22961242

Dichas observaciones serán comunicadas a Hungría. Los interesados que presenten observaciones podrán solicitar por escrito, exponiendo los motivos de su solicitud, que su identidad sea tratada de forma confidencial.

TEXTO DEL RESUMEN

**Razones para la ampliación del procedimiento de
investigación formal**

Por carta de 28 de octubre de 2009 ⁽¹⁾, la Comisión informó a Hungría de que había decidido incoar el procedimiento establecido en el artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea respecto a la ayuda que Hungría iba a conceder, de conformidad con las Directrices sobre las

Ayudas Estatales de Finalidad Regional (en adelante las «DAR») ⁽²⁾, a Audi Hungaria Motor Kft. para su proyecto de inversión en Győr, ciudad situada en la región del Transdanubio Occidental (Nyugat-Dunántúl). La finalidad del proyecto de inversión es fabricar motores de nueva generación y componentes de motor para automóviles de turismo.

En la Decisión de incoación del procedimiento se señala que la Comisión tiene dudas sobre si puede aceptarse la delimitación del mercado propuesta por Hungría y si el grupo

⁽¹⁾ DO C 64 de 16.3.2010, p. 15.

⁽²⁾ DO C 54 de 4.3.2006, p. 13.

Volkswagen-Porsche no supone más del 25 % de las ventas del producto afectado en el mercado de que se trata y la capacidad de producción creada no supera el 5 % en el caso de que el mercado de referencia tenga un rendimiento insuficiente, de acuerdo con el apartado 68 de las DAR. En dicha Decisión se precisa que la Comisión tiene dudas sobre si, en comparación con los segmentos individuales del mercado de automóviles de turismo según la clasificación POLK, determinados grupos de segmentos de dicho mercado pueden considerarse el mercado de productos de referencia a los fines de aplicación del apartado 68. Por otra parte, en la Decisión también se señalan dudas en cuanto al tratamiento conjunto de los automóviles de turismo y de los vehículos industriales ligeros.

En sus observaciones a la decisión de incoación, Hungría informó a la Comisión de los recientes cambios de alcance del proyecto de inversión. Debido a estos cambios, no se superaría el límite del 25 % establecido en el apartado 68, letra i), de las DAR en ninguno de los segmentos individuales de que se trata del mercado de automóviles de turismo si la Comisión aceptaba calcular la cuota de mercado del grupo beneficiario Volkswagen-Porsche basándose en los datos del mercado mundial.

En opinión de Hungría, desde el punto de vista de la producción (oferta), los siguientes aspectos son decisivos para la delimitación del mercado geográfico adecuado: la situación del sector del automóvil, la ubicación de la producción, la distribución, los flujos comerciales, los costes de transporte, la globalización, la integración del mercado, los obstáculos al comercio y la situación específica de la fabricación de componentes.

Dados los recientes cambios anteriormente mencionados y la importancia decisiva de la delimitación del mercado geográfico de referencia, se estima necesario ampliar la decisión de incoación inicial por lo que a ello se refiere.

Evaluación de la compatibilidad de la ayuda modificada

En la fase actual del procedimiento, la Comisión sigue teniendo dudas acerca de si la ayuda notificada se ajusta al apartado 68 de las DAR.

El apartado 70 de las DAR establece que, para efectuar la comprobación contemplada en el punto 68 de las DAR, los mercados deben definirse, por lo general, a nivel delEEE, lo que, en otras palabras, significa que solo en circunstancias excepcionales no se utilizará el mercado delEEE sino el mercado mundial. La Comisión duda de que en el presente caso los argumentos esgrimidos por las autoridades húngaras justifiquen apartarse del principio de que elEEE es el mercado geográfico que debe tomarse en consideración. Así pues, en la actual fase del procedimiento, la Comisión duda de que el mercado mundial sea el único mercado geográfico de referencia de los automóviles de turismo y/o los vehículos industriales ligeros.

Para mayor información, la Comisión remite a lo expuesto en la Decisión de incoación inicial y a los resúmenes correspondientes publicados el 16 de marzo de 2010 ⁽¹⁾.

TEXTO DE LA CARTA

«A Bizottság ezennel értesíti Önt, hogy – további információk benyújtását követően – az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (2) bekezdése szerinti C 31/2009 sz. folyamatban lévő eljárás kiterjesztéséről határozott.

1. ELJÁRÁS ÉS HÁTTÉR

- (1) A Bizottságnál 2009. február 26-án nyilvántartásba vett elektronikus bejelentésükben (SANI 2334) a magyar hatóságok bejelentették azon szándékukat, hogy a nemzeti regionális támogatásokra vonatkozó iránymutatás (a továbbiakban: RTI, regionális támogatási iránymutatás) ⁽²⁾ alapján regionális támogatást nyújtanak az Audi Hungaria Motor Kft. részére a győri üzemben (Nyugat-Dunántúl régió) tervezett beruházási projekthez.
- (2) A 2009. április 21-én (D/51611) és a 2009. augusztus 21-én (D/53595) kelt levelében a Bizottság kiegészítő tájékoztatást kért a bejelentett támogatási intézkedésről. A magyar hatóságok a Bizottságnál 2009. június 29-én (A/15528) és 2009. szeptember 17-én (A/20041) iktatott levelükben bocsátották rendelkezésre a kért kiegészítő információkat.
- (3) A beruházási projekt földterületet, épületeket, gépeket, berendezéseket és gépjárműveket magukban foglaló beruházásokat érint, és személygépkocsikba szánt új generációs benzin- és dízelmotorok, motoralkatrészek, valamint kis mennyiségben jachtmotorok gyártására irányul. A projekt összes támogatható beruházási költsége névértéken 154 092 millió HUF (513,61 millió EUR). A támogatás teljes összege névértéken 18 107,66 millió HUF (60,35 millió EUR).
- (4) A támogatást Magyarország az 1628/2006/EK bizottsági rendelet ⁽³⁾ értelmében mentesítést élvező XR 47/07. sz. támogatási program ⁽⁴⁾ alapján nyújtott közvetlen támogatás és az N 651/06 sz. támogatási program ⁽⁵⁾ szerinti adókedvezmény formájában fogja biztosítani.
- (5) A Bizottság 2009. október 28-án kelt levelében tájékoztatta Magyarországot azon határozatáról, hogy e támogatással kapcsolatban megindítja az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ.) 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárást.
- (6) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában elvégezte az RTI 68. pontjának a) alpontja szerinti tesztet a másodlagos termék (azaz az összes egyedi személygépkocsi-szegmensek ⁽⁶⁾) piaci részesedése tekintetében. Az EGT szintjén számos szegmensben túllépték a 25 %-os küszöböt, de az E szegmens piaci részesedése még világszinten is meghaladta a 25 %-ot. A Bizottság nem követte Magyarországot azon javaslatát, amely szerint a piaci részesedéseket a szegmensek kombinációi (A00-C szegmens, B-D

⁽²⁾ HL C 54., 2006.3.4., 13. o.

⁽³⁾ A Bizottság 1628/2006/EK rendelete (2006. október 24.) a Szerződés 87. és 88. cikkének a nemzeti regionális beruházási támogatásokra való alkalmazásáról, HL L 302., 2006.11.1., 29. o.

⁽⁴⁾ Az XR 47/07. sz. támogatási programra vonatkozó összefoglaló tájékoztató adatlapot közzétették a Hivatalos Lapban: HL C 180., 2007.8.2., 8. o.

⁽⁵⁾ HL C 152., 2007.7.6., 2. o.

⁽⁶⁾ A POLK tanácsadó cég a gépjárműpiacot A000, A00, A0, A, B, C, D és E szegmensek szerint osztja fel, amelyek közül az A000 szegmens a kiskategóriás személygépkocsikat, míg az E szegmens a luxuskategória felső szintjét takarja. Az A000 szegmenstől az E szegmens felé haladva fokozatosan emelkedik a személygépjárművek átlagára, mérete és átlagos motorteljesítménye.

⁽¹⁾ DO C 64 de 16.3.2010, p. 15.

szegmens, B-E szegmens és C-D szegmens) alapján kellene meghatározni. Az RTI 68. pontjának b) alpontja szerinti, termelési kapacitásra vonatkozó tesztet illetően megfogalmazott magyar álláspont – amely alapján csak a szegmens-kombinációkat kellene figyelembe venni – sem győzte meg a Bizottságot.

- (7) Ezen túlmenően az érintett termékpiac meghatározásával összefüggésben a Bizottság a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek együttes kezelésének helyességéről sincs meggyőződve.
- (8) A Bizottság eljárás kezdeményezéséről szóló határozatát kihirdették az Európai Unió Hivatalos Lapjában⁽¹⁾. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be a támogatással kapcsolatos észrevételeiket.
- (9) Magyarország 2010. március 1-jén kelt, a Bizottságnál 2010. március 2-án (A/3725) iktatott levelében nyújtotta be észrevételeit. A Bizottság szolgálatai, a magyar hatóságok és a beruházó között találkozóra került sor 2010. április 13-án.
- (10) 2010. április 15-én és 16-án további harmadik felek juttatták el észrevételeiket a Bizottságnak (nevezetesen Németország, a Volkswagen AG, az Audi Hungaria Motor Kft/Audi AG és a győri Széchenyi István Egyetem). Ezen (a magyar hatóságok által vázolt irányvonalat képviselő) észrevételeket 2010. április 21-én továbbították Magyarországnak.
- (11) Magyarország nem tett észrevételt a harmadik felek ezen észrevételei kapcsán.

2. AZ ELJÁRÁS KITERJESZTÉSÉNEK TÉNYBELI OKAI

- (12) Magyarország az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiben értesítette a Bizottságot a beruházási projekt kiterjedését illetően bekövetkezett újabb változásokról. A bejelentés alapjául azon téves feltételezés szolgált, amely szerint az E szegmensbe tartozó személygépkocsikba építendő motorok gyártása a beruházási projekt tárgyát képezi. A projektet illetően bekövetkezett legutóbbi változások miatt azonban a beruházás a továbbiakban már nem terjed ki e motorokra. Ha a Bizottság elfogadná, hogy a kedvezményezett Volkswagen-Porsche csoport piaci részesedésének számítása kizárólag a világpiacon alapján történjen, az esetben nem lépnek túl az RTI 68. pontjának a) alpontjában előírt 25 %-os küszöböt, és a projekt támogathatónak minősülhetne.
- (13) A magyar hatóságok már bejelentésükben is azt a vélemlényt képviselték, hogy az érintett földrajzi piac világméretű. A Bizottság ezen álláspontot kifejezetten nem fogadta el, illetve nem utasította el, továbbá az eljárás megindításáról szóló határozatban úgy ítélte meg, hogy a kérdéses termékek érintett földrajzi piaca legalább EGT-szintű. Ennélfogva mind EGT-szinten mind pedig világszinten kiszámították a személygépkocsi-szegmensek piaci része-

sedését. A Bizottság határozatában végezetül arra a következtetésre jutott, hogy az E szegmens piaci részesedései nem csak EGT-szinten, hanem világszinten is meghaladják a 25 %-os küszöböt.

- (14) A beruházási projekt kiterjedését illetően bekövetkezett legújabb változások miatt, és tekintettel arra, hogy az érintett földrajzi piac megfelelő meghatározásának kérdése döntő erejű, szükséges kiterjeszteni az eljárás megindításáról szóló első határozatot annak érdekében, hogy az érintett földrajzi piac kapcsán valamennyi érdekelt harmadik fél benyújthassa észrevételét.

3. A MAGYARORSZÁG ÁLTAL MEGFOGALMAZOTT ÉRVEK RÖVID ÖSSZEFOGLALÓJA

- (15) A magyar hatóságok véleményükben kifejtették, hogy csakis a világméretű piac tekinthető érintett földrajzi piacnak⁽²⁾. Véleményükben az alábbi szempontokat és érveket kötötték azon kritériumokhoz, amelyek termelői (kínálati) oldalról nézve döntő fontosságúak az érintett földrajzi piac behatárolásánál: a gépjárműipar helyzete, telephelyek, forgalmazás, kereskedelmi forgalom, szállítási költségek, globalizáció, piaci integráció, kereskedelmi akadályok és az alkatrész-beszállítók különleges helyzete.
- (16) A magyar hatóságok a gépjárműipar helyzetét illetően megállapították, hogy globális fejlemények és tartós változások (mint például a piaci növekedés eltolódása a BRIC- és az ASEAN-országok irányába) határozzák meg a gépjárműipar helyzetét. A jelenlegi helyzetre egyaránt jellemzők az egyre növekvő fejlesztési költségek, a rövidebb termékfejlesztési ciklusok, a termékek életciklusának lerövidülése, a fogyasztói szegmensek növekedése, a széles körű koncentrációs folyamatot kiváltó egyre intenzívebb verseny (a vállalatok felvásárlása, az összefonódások, illetve a stratégiai szövetségek szinergiahatásokat eredményezhetnek), valamint a további értékesítési problémákat kiváltó világméretű pénzügyi és gazdasági válság.
- (17) A telephelyeket, mint az érintett földrajzi piac behatárolásában döntő fontosságú kritériumokat illetően a magyar hatóságok azt állítják, hogy a Bizottság maga is kulcsfontosságú tényezőnek tekintette a telephelyek eloszlását a gépjárműgyártók, mint világpiacon szereplők osztályozásánál⁽³⁾. Magyarország megjegyzi, hogy a járműgyártó telephelyek száma emelkedett világszinten, a személygépkocsikban kifejezett termelési eredmény folyamatos növekedésével egyidejűleg. A gépjárműiparban a telephelyek kiválasztása kapcsán hozott döntések igazolják a világméretű piac létezését. A telephelyek kiválasztásánál a világ-

⁽¹⁾ HL C 64., 2010.3.16., 15. o.

⁽²⁾ A magyar hatóságok az érintett földrajzi piacot illető érvek alátámasztásaként benyújtották az [...] által 2010. február 25-én készített »Analyse zur Bestimmung des für die Automobilindustrie geografisch relevanten Marktes« című tanulmányt.

⁽³⁾ Magyarország az alábbi határozatokra hivatkozik: N 767/07. sz. állami támogatás – Románia – LIP – Ford Craiova, HL C 238., 2008.9.17., 4. o. (109. pont); N 635/08. sz. állami támogatás – Olaszország – LIP – Támogatás a Fiat Sicily részére, HL C 219., 2009.9.12., 3. o. (79. pont); N 473/08. sz. állami támogatás – Spanyolország – LIP – Ford España, HL C 19., 2010.1.26., 5. o. (81. pont); N 671/08. sz. állami támogatás – Magyarország – LIP – Támogatás a Mercedes-Benz Manufacturing Hungary részére, HL C 28., 2010.2.4., 2. o. (88. pont).

legkülönbözőbb helyszíneit is figyelembe veszik. A telep-helyet és az áttelepülést illető csoporton belüli verseny minden gyártót érint, így e folyamat nem csak a Volkswagen csoportra jellemző.

- (18) A magyar hatóságok a személygépkocsik forgalmazása kapcsán megállapítják, hogy a POLK és a Global Insight adataiból kiderül, hogy a tíz legnagyobb eredetialkatrész-gyártó az összes gazdaságilag jelentős piacon értékesíti járműveit és a legkülönbözőbb forgalmazási rendszereket alkalmazza. Azon országok száma, amelyekben az eredetialkatrész-gyártók eladási tevékenységet folytatnak szintén arra utal, hogy az EGT külső határai nem akadályozzák a forgalmazást. Az európai eredetialkatrész-gyártók EGT-n kívüli értékesítései, akárcsak a nem európai eredetialkatrész-gyártók EGT-n belüli kiterjedt forgalmazása is jelentős.
- (19) Ami az érintett földrajzi piac meghatározásánál az import-és exportrátákat, azaz a kereskedelmi forgalom alakulását illeti, a magyar hatóságok azt állítják, hogy az importráta fejlődésével párhuzamosan világszinten az exportráta is emelkedtek. Egyes Európán kívül országok, mint például Kanada (+ 5–10 %) (*), Kína (+ 10–15 %), az Egyesült Államok (+ 10–15 %), Japán (+ 20–25 %) és India (+ 15–20 %) exportrátája jelentősen növekedett, az EGT vonatkozásában a fejlődést az exportráta (15–20 %) százalékpontos emelkedése tükrözi. Az EGT-ben például minden ötödik személygépkocsit importálnak, illetve onnan minden harmadik exportra kerül. Magyarország arra a következtetésre jut, hogy a fenti értékesítési adatok az egyes nemzetek közötti jelentős világszintű kereskedelmi forgalom egyenletes fejlődéséről tanúskodnak.
- (20) A szállítási költségek kritériuma vonatkozásában Magyarország kijelenti, hogy a szállítási költségek átlagosan csupán a jármű eladási árának (2,5–5 %)-át teszik ki. A technikai fejlődés és a logisztikai értékáramlás hatékonyságának növekedése a szállítási költségek csökkenését eredményezte az előző évekhez képest. Ezenkívül a kereskedelmi forgalom folyamatosan növekszik, emiatt a szállítási költségek nem bizonyulnak a kereskedelmet akadályozó tényezőnek.
- (21) A magyar hatóságok úgy vélik, hogy a globalizációs szempont döntő kritériumnak tekintendő az érintett földrajzi piac behatárolásánál. Magyarország rámutat arra is, hogy a Bizottság határozathozatali gyakorlatában a globalizáció megítélése elsősorban két paraméter, azaz a gépjárműgyártók világszintű jelenléte és azok világszintű kereskedelmi tevékenysége alapján történik. A gépjárműipar esetében a termelési folyamat globalizációja az értékesítési folyamat globalizációjával egyszerre megy végbe. Magyarország megemlíti, hogy a 10 eredetialkatrész-gyártó történelmi székhelye hat ország és három kontinens között oszlik meg. A Volkswagen csoport külföldi értékesítései (vagyis a hazai értékesítéseken kívüli értékesítések) és külföldi termelésének aránya az elmúlt években növekedett.
- (22) Magyarország úgy ítéli meg, hogy az érintett földrajzi piac behatárolásánál a piaci integráció is kritérium kell hogy

legyen. A gépjárműgyártók az összefonódások révén már évek óta integrációs folyamaton mennek át. A piaci résztvevők egyre gyakrabban kezdenek szorosabb együttműködésbe, hogy a szövetség révén versenyelőnyökhöz jussanak (a több államot vagy akár kontinenst érintő közös vállalkozások és együttműködések rámutatnak a világszintű összeköttetésekre).

- (23) Magyarország szerint a kereskedelmi akadályokat is figyelembe kell venni az érintett földrajzi piac behatárolásánál. Ezzel összefüggésben Magyarország elsősorban a kereskedelem szabályozásából származó akadályokra hivatkozik. Az elmúlt évtizedek folyamán az ilyen jellegű akadályok politikai szinten »jelentősen csökkentek, különösen a GATT-tárgyalások és később a WTO keretében«. Magyarország másodsorban a műszaki előírásokból fakadó akadályokra is utalást tesz. Megállapítja, hogy a gépjárműipar esetében számos – többek között a műszaki előírások világszintű harmonizálásáról – szabályozás van érvényben.
- (24) Végezetül a magyar hatóságok úgy vélik, hogy a jelen ügyben az alkatrészgyártás tényét kell értékelni. Az említett érvek különösen az alkatrészgyártásra vonatkoznak.
- (25) A harmadik feleltől – Németországtól, a Volkswagen AG-től, az Audi Hungaria Motor Kft/Audi AG-től – beérkezett észrevételek nagymértékben alátámasztják az érintett földrajzi piacot illetően megfogalmazott magyar megfontolásokban kifejtett fenti érveket.

4. ÉRTÉKELÉS

- (26) A közösségi versenyjog alkalmazásában az érintett piac meghatározásáról szóló bizottsági közlemény⁽¹⁾ értelmében az érintett földrajzi piac azt a területet jelenti, ahol az érintett vállalkozások a termékek vagy szolgáltatások nyújtása vagy kereslete tekintetében érdekeltek, ahol a versenyfeltételek kellő mértékben egységesek és amely a szomszédos területektől az érzékelhetően eltérő versenyfeltételek révén különböztethető meg. Meg kell azonban jegyezni, hogy a fenti közlemény állami támogatással kapcsolatos ügyekre való alkalmazhatósága meglehetősen korlátozott⁽²⁾.
- (27) Az RTI 68. pontjának a) alpontja általánosságban meghatározza, hogy az »érintett piacot/piacokat« kell figyelembe venni. Az RTI 70. pontja viszont előírja, hogy az RTI 68. pontja szerinti tesztek elvégzése céljából a piacokat rendszerint EGT-szinten kell meghatározni. Más megfogalmazásban tehát csak kivételes körülmények között lehet az EGT helyett a világméretű piacot figyelembe venni.

⁽¹⁾ HL C 372., 1997.12.9., 5. o.

⁽²⁾ A közösségi versenyjog alkalmazásában az érintett piac meghatározásáról szóló fenti bizottsági közlemény 1. lábjegyzete megállapítja, hogy »Az értékelés középpontjában az állami támogatási esetekben inkább a támogatás kedvezményezettje és az érintett iparág/ágazat, semmint a támogatás kedvezményezettjével szemben fennálló, a verseny által támasztott korlátok meghatározása áll. Amikor bármely konkrét állami támogatási esetben a piaci erő és így az érintett piac vizsgálata merül fel, az itt körvonalazott módszer elemei alapul szolgálhatnak az értékeléshez«.

(*) Üzleti titok.

- (28) A Bizottság kétli, hogy a magyar hatóságok által említett érvek indokolnák a szóban forgó szabálytól – vagyis attól, hogy elsősorban az EGT-t kell érintett földrajzi piacnak tekintetni – való eltérést.
- (29) A Bizottság az N 635/08 – Olaszország – Fiat Sicily határozatában meg is határozta, hogy a személygépkocsi-piac »a határozat alkalmazásában EGT-szintű«⁽¹⁾. A gépjárműipar számára nyújtott állami támogatások tekintetében hozott egyéb újabb keletű határozataiban a Bizottságnak nem kellett azon kérdés tekintetében döntést hoznia, hogy az EGT vagy a világméretű piac közül melyiket kell figyelembe venni⁽²⁾. E határozatokban az RTI 68. pontja szerinti teszteket mindkét alternatíva esetében elvégezték.
- (30) A Bizottság az N 671/08. sz. – Magyarország – Mercedes Benz Manufacturing Hungary állami támogatásról szóló legutóbb elfogadott határozatában⁽³⁾ megállapította, hogy kínálati oldalról nézve a gépjárműipari ágazatban legalább EGT-szintű, de még inkább globális szintű termelés folyik. A legnagyobb gépjárműgyártók világszerte szereplők. Több országban és földrészen rendelkeznek gyártóüzemekkel és forgalmazási rendszerekkel. Fogyasztói szempontból a versenyfeltételek jelentős mértékben javultak az Európai Unióban, különösen a technikai akadályok és forgalmazási rendszerek tekintetében, bár az árkülönbségek és az adórendszerek közötti eltérések továbbra is akadályt jelentenek, és a főbb versenytársak piaci behatolási arányai különbözőek az egyes tagállamok és különösen a kontinensek szerint. Az alacsony szállítási költségek, illetve az, hogy a főbb gyártók szinte valamennyi tagállamban és a világ legnagyobb országaiban jelen vannak, EGT-szintű vagy még inkább világméretű piac meglétére utalnak.
- (31) Az említett határozat nem értelmezhető úgy, hogy a Bizottság elfogadta azon álláspontot, amely szerint az érintett földrajzi piacnak kizárólag a világméretű piac tekinthető. E határozat inkább azt mutatja, hogy a Bizottság a világméretű piacra utaló bizonyos jelek ellenére nem állt készen arra, hogy eltérjen azon elvtől, amely szerint az RTI 70. pontja alapján az EGT-piac a meghatározó.
- (32) Ezen túlmenően a szóban forgó ügy nem vethető össze azon állami támogatási ügyekben hozott újabb keletű határozatokkal, amelyekben a Bizottság a világméretű piacot ismerte el érintett földrajzi piacnak. A Bizottság az N 409/06. sz. – a HighSi GmbH javára nyújtott állami támogatásról szóló határozat⁽⁴⁾ esetében például úgy vélte,
- hogy a napenergia-modulok érintett földrajzi piaca világméretű. A Bizottság ebben az esetben a telephelyek, az importadatok, a szállítási költségek, a kereskedelmi akadályok stb. vonatkozásában a fotovoltaiikus ágazatban végzett különböző független tanulmányokra hivatkozhatott. Végezetül a Bizottság fotovoltaiikus ágazatot illetően megfogalmazott véleménye összhangban állt az összefonódásokra és állami támogatásokra vonatkozó korábbi határozatokkal is, ami a jelen eljárás esetében nem mondható el.
- (33) A Bizottság az N 810/06. sz. – AMD Dresden állami támogatásról szóló határozatban⁽⁵⁾ szintén abból indult ki, hogy a mikroprocesszorok gyártása esetében az érintett földrajzi piac világméretű. A határozat említést tesz arról, hogy a számítógépekbe szánt mikroprocesszorok gyártása és az azokkal való kereskedelem világszinten zajlik. A mikroprocesszorok esetében mind a gyártók mind pedig a fogyasztók a világ minden részén megtalálhatók. A mikroprocesszorok nemzetközi kereskedelmét nem korlátozzák nemzeti jogszabályok vagy adminisztratív előírások, a szállítási költségek pedig jelentéktelen szerepet játszanak az előállítási költségek egészére nézve. Az ágazatot illető összefonódásokra és állami támogatásokra vonatkozó korábbi határozatok alátámasztották a Bizottság álláspontját.
- (34) Nyilvánvaló különbségek mutatkoznak a fenti ügyek és a jelen ügy között. A termék nem csak mennyisége és fontossága alapján különbözik alapvetően, hanem a piacok fejlődése is eltérő. Míg a korábbi ügyekben dinamikus és viszonylag új piacok kerültek értékelésre, jelen esetben egy hagyományos és hosszú ideje kialakult piacot kellett értékelni.
- (35) Ennek megfelelően az eljárás jelen szakaszában a Bizottság kétli, hogy a világméretű piac tekinthető az egyetlen érintett földrajzi piacnak. A Bizottságnak ennél fogva kételyei vannak azt illetően, hogy a bejelentett támogatás megfelel az RTI 68. pontja a) alpontjának.

5. KÖVETKEZTETÉS

- (36) A fenti megfontolások fényében a Bizottság az EUMSZ. 108. cikkének (2) bekezdésében rögzített hivatalos vizsgálati eljárás kiterjesztéséről határozott, és felhívja Magyarországot, hogy e levél kézhezvételétől számított egy hónapon belül nyújtsa be az érintett földrajzi piaccal kapcsolatos észrevételeit, és bocsásson rendelkezésre minden olyan információt, amely segíthet az intézkedés értékelésében.

- (37) A Bizottság emlékeztetni kívánja Magyarországot, hogy az EUMSZ. 108. cikkének (3) bekezdése felfüggesztő hatályú, és szeretné felhívni figyelmét a 659/1999/EK tanácsi rendelet⁽⁶⁾ 14. cikkére, amely úgy rendelkezik, hogy a jogellenes támogatást a kedvezményezettektől vissza lehet követelni.

⁽¹⁾ N 635/08. sz. állami támogatás – Olaszország – LIP – Támogatás a Fiat Sicily részére, HL C 219., 2009.9.12., 3. o. (82. pont).

⁽²⁾ N 767/07. sz. állami támogatás – Románia – LIP – Ford Craiova, HL C 238., 2008.9.17., 4. o. (108. pont); N 473/08. sz. állami támogatás – Spanyolország – LIP – Ford España, HL C 19., 2010.1.26., 5. o. (83. pont); N 671/08. sz. állami támogatás – Magyarország – LIP – Támogatás a Mercedes-Benz Manufacturing Hungary részére, HL C 28., 2010.2.4., 2. o. (89. pont).

⁽³⁾ N 671/08. sz. állami támogatás – Magyarország – LIP – Támogatás a Mercedes-Benz Manufacturing Hungary részére, HL C 28., 2010.2.4., 2. o. (a 86. és az azt követő pontok).

⁽⁴⁾ N 409/06. sz. állami támogatás – Németország – MSF 2002 – Támogatás a HighSi GmbH részére, HL C 77., 2007.4.5., 4. o. (az 52. és az azt követő pontok).

⁽⁵⁾ N 810/06. sz. állami támogatás – Németország – MSF 2002 – AMD Dresden, HL C 160., 2009.7.14., 1. o. (a 82. és az azt követő pontok).

⁽⁶⁾ HL L 83., 1999.3.27., 1. o.

- (38) A Bizottság emlékezteti Magyarországot, hogy az érdekelt feleket e levélnek és érdemi összefoglalójának az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő közzététele útján tájékoztatja. Az *Európai Unió Hivatalos Lapjának* EGT-kiegészítésében való közzététel útján tájékoztatni fogja továbbá az EGT-megállapodást aláíró EFTA-országok érdekelt feleit, valamint e levél másolatának megküldésével az EFTA Felügyeleti Hatóságot is. A Bizottság felhívást intéz minden érdekelt félhez, hogy a közzététel időpontjától számított egy hónapon belül nyújtsa be észrevételeit.»
-