

## PROCEDURY ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

## KOMISJI EUROPEJSKIEJ

## POMOC PAŃSTWA – WĘGRY

## Pomoc państwa C 31/09 (ex N 113/09) – Pomoc dla Audi Hungaria Motor Kft.

## Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 88 ust. 2 Traktatu WE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2010/C 64/08)

Pismem z dnia 28 października 2009, zamieszczonym w autentycznej wersji językowej na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Węgry o swojej decyzji w sprawie wszczęcia postępowania określonego w art. 88 ust. 2 Traktatu WE dotyczącego wyżej wspomnianego środka pomocy.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi na temat środka pomocy, w odniesieniu do którego Komisja wszczyna postępowanie, w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i następującego po nim pisma. Uwagi należy kierować do Kancelarii ds. Pomocy Państwa w Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej na następujący adres lub numer faksu:

European Commission  
Directorate-General for Competition  
State aid Greffe  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË  
Faks +32 22961242

Otrzymane uwagi zostaną przekazane władzom węgierskim. Zainteresowane strony zgłaszające uwagi mogą wystąpić z odpowiednio uzasadnionym pisemnym wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

## TEKST STRESZCZENIA

## OPIS ŚRODKA POMOCY I PROJEKTU INWESTYCYJNEGO

W dniu 26 lutego 2009 r. władze węgierskie zgłosiły zamiar udzielenia pomocy regionalnej zgodnie z wytycznymi w sprawie krajowej pomocy regionalnej (zwanymi dalej wytycznymi KPR) <sup>(1)</sup> dla przedsiębiorstwa Audi Hungaria Motor Kft. na poczet projektu inwestycyjnego w Győr, usytuowanego w regionie Zachodniego Kraju Zadunajskiego (Nyugat-Dunántúl), który na mocy art. 87 ust. 3 lit. a) Traktatu WE stanowi obszar objęty pomocą ze standardowym pułapem pomocy regionalnej wynoszącym dla dużych przedsiębiorstw 30 procent ekwiwalentu dotacji brutto (EDB).

Projekt dotyczy istniejącej fabryki Audi w Győr, gdzie zainstalowana ma zostać nowa linia produkcyjna silników zaawansowanych technologicznie. Dzięki projektowi inwestycyjnemu uruchomiona zostanie produkcja silników nowej generacji oraz komponentów do silników dla szerokiej gamy samochodów osobowych grupy Volkswagen-Porsche. Inwestycja została rozpoczęta w 2006 r., a planowana data jej zakończenia to 2011 r.

Kwalifikowalne koszty inwestycyjne projektu wyrażone według wartości bieżącej wynoszą 153,4 mld HUF (511,3 mln EUR). Suma zaproponowanej pomocy wynosi 14,9 mld HUF (49,5 mln EUR) według wartości bieżącej, zatem intensywność pomocy stanowi 9,69 % i nie przekracza obowiązującego pułapu intensywności pomocy.

Pomoc udzielona będzie w postaci dotacji bezpośredniej na podstawie wyłączenia dla pomocy regionalnej XR 47/07 oraz ulgi podatkowej na podstawie zatwierzonego programu N 651/06.

## OCENA ZGODNOŚCI ŚRODKA POMOCY ZE WSPÓLNYM RYNKIEM

Komisja ma zastrzeżenia dotyczące określenia właściwego rynku, przedstawionego przez władze węgierskie oraz dotyczące ustalenia, czy udział grupy Volkswagen-Porsche w sprzedaży danego produktu na danym ranku nie przewyższa 25 % oraz czy osiągnięte zdolności produkcyjne nie przekroczą 5 % w przypadku nierentownego rynku (ust. 68 wytycznych KPR).

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 54 z 4.3.2006, s. 13.

Wspomagana inwestycja powinna zostać oceniona na poziomie samochodów osobowych, tzn. na rynku niższego szczebla w stosunku do rynku silników samochodowych. Komisja zwraca uwagę na różnicę zdań z władzami węgierskimi co do definicji właściwego rynku produktowego dla samochodów osobowych. Na tym etapie Komisja ma wątpliwości czy niektóre segmenty grupowe, w przeciwieństwie do indywidualnych segmentów samochodów osobowych według klasyfikacji POLK, można uznać za właściwy rynek produktowy, aby zastosować pkt 68 lit. a) i b) wytycznych KPR. Jeśli weźmie się pod uwagę segmenty indywidualne, przekroczony zostaje pułap 25 % udziału w rynku. Ponadto, na tym etapie Komisja ma wątpliwości co do łącznego traktowania samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych.

W przypadku gdy na podstawie informacji przedstawionych w trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego nie będzie możliwe potwierdzenie zgodności z progami określonymi w pkt 68 KPR, Komisja będzie musiała również sprawdzić, czy pomoc jest niezbędna do zapewnienia efektu zachęty dla inwestycji i czy korzyści ze środka pomocy przeważają nad związanym z nim zakłóceniem konkurencji i wpływem na handel pomiędzy państwami członkowskimi. Ocena szczegółowa zostanie przeprowadzona na podstawie Komunikatu Komisji w sprawie kryteriów dotyczących szczegółowej oceny pomocy regionalnej dla dużych projektów inwestycyjnych <sup>(1)</sup>.

W związku z tą szczegółową oceną zachęca się zainteresowane strony do przesłania 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 tej racji, że inwestycja, która w innym przypadku nie byłaby opłacalna dla przedsiębiorstwa w żadnym miejscu, może zostać zrealizowana w regionie kwalifikującym się do pomocy; lub 2) pomoc zachęca do zmiany decyzji odnośnie do lokalizacji planowanej inwestycji w danym regionie, ponieważ kompensuje ograniczenia i koszty netto wynikające z lokalizacji w regionie otrzymującym pomoc. Scenariusz alternatywny (tzn. dotyczący sytuacji, jaka miałaby miejsce w przypadku braku pomocy), pozwoli na określenie, który ze scenariuszy (1 lub 2) będzie wzięty pod uwagę, a tym samym na ustalenie zakresu możliwego zakłócenia konkurencji i wymiany handlowej w wyniku pomocy.

#### TEKST PISMA

„A Bizottság tájékoztatni kívánja Magyarországot, hogy – a fent említett támogatási intézkedéssel kapcsolatban a magyar hatóságok által rendelkezésre bocsátott információk vizsgálatát követően – határozatot hozott az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról.

### 1. ELJÁRÁS

- (1) A Bizottságnál 2009. február 26-án iktatott elektronikus bejelentésükben (SANI 2334) a magyar hatóságok beje-

lentették azon szándékukat, hogy a nemzeti regionális támogatásokra vonatkozó iránymutatás (a továbbiakban: RTI) <sup>(1)</sup> alapján regionális támogatást nyújtanak az Audi Hungaria Motor Kft. részére, annak Magyarországi Nyugat-Dunántúli régiójában, Győrben tervezett beruházási projektjéhez.

- (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.

### 2. A PROJEKT ÉS A TÁMOGATÁSI INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA

- (3) A magyar hatóságok a régió fejlődésének előmozdítása céljából közvetlen támogatás és társaságiadó-kedvezmény formájában regionális támogatást kívánnak nyújtani az Audi Hungaria Motor Kft. (a továbbiakban: Audi Hungaria) részére, új generációs motorokat gyártó létesítmények létrehozására Győrben.

#### 2.1. A kedvezményezett

- (4) A támogatás kedvezményezettje az Audi Hungaria, a Volkswagen-csoport (a továbbiakban: VW-csoport) részét képező, németországi székhelyű Audi AG leányvállalata. A wolfsburgi székhelyű VW-csoport üzleti tevékenysége két divízióra bomlik: a gépjárműipari divízióra és a pénzügyi szolgáltatási divízióra. A gépjárműipari divízió különböző autómárkák gyártásával foglalkozik, míg a pénzügyi szolgáltatási divízióhoz a járműfinanszírozás és a gépjármű-biztosítás tartozik.
- (5) A VW-csoportozz a következő autómárkák tartoznak: Audi, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Seat, Skoda, Volkswagen és Scania. Minden egyes márka önálló egységként, leányvállalati formában van jelen a piacon. A VW-csoport kiskategóriájú autóktól kezdve luxuskategóriás autókig és haszongépjárművekig gyárt autókat.
- (6) A vállalatcsoport összesen 44 gyárat üzemeltet 12 európai és hat amerikai, ázsiai és afrikai országban. 2008-ban 6,44 millió gépjárművet gyártottak, és 369 928 embert foglalkoztattak; teljes bevételük 113 808 millió EUR volt.

<sup>(1)</sup> Komunikat Komisji w sprawie kryteriów dotyczących szczegółowej oceny pomocy regionalnej dla dużych projektów inwestycyjnych Dz.U. C 223 z 16.9.2009, s. 3.

<sup>(1)</sup> HL C 54., 2006.3.4., 13. o.

(7) A VW-csoport mintegy [...] (\*), gyártással és/vagy értékesítéssel foglalkozó közös vállalkozás létrehozásáról szóló megállapodással rendelkezik. A saját értékesítésen és a közös vállalkozásokon keresztül történő értékesítésen kívül a VW-csoport az értékesítések egy korlátozott részét harmadik felekhez szervezi ki. Ennek keretében a VW-csoport [...] marketing-, illetve kereskedelmi megállapodást kötött harmadik felekkel. A magyar hatóságok megerősítik, hogy a piaci részesedésre vonatkozóan átadott adatok a közös vállalkozás, kiszervezés vagy kereskedelmi megállapodás keretében gyártott és/vagy értékesített valamennyi gépjárművet magukban foglalják.

(8) A Volkswagen AG és a Porsche SE felügyelő bizottsága a közelmúltban megállapodást kötött egy integrált személygépjármű-ipari vállalatcsoport megalapításáról (a továbbiakban: VW-PO-csoport) (1). Az összefonódásra, amelyhez mindkét vállalkozás részvényeseinek jóváhagyása szükséges, várhatóan 2011-ben kerül majd sor. Ezt a piaci részesedésre vonatkozó adatok számításakor figyelembe vették, ahogy az alább látható.

(9) Az Audi Hungariát Győrben hozták létre 1993-ban, az Audi AG 100 %-os tulajdonában lévő leányvállalatként, amely azóta az Audi AG egyik, stratégiai szempontból legfontosabb létesítményévé vált. 2008-ban 5 879 embert foglalkoztatott, teljes bevétele 5 607 millió EUR volt. Az Audi Hungaria fő termékei a szinte kizárólag a VW-csoporton belül értékesített személygépjárművekhez gyártott motoralkatrészek és motorok. Az üzemben négy és tíz közötti hengershámú Otto- és dízelmotorokat gyártanak a VW-csoport márkáihoz tartozó szinte valamennyi modellhez.

## 2.2. A beruházási projekt

(10) Az Audi Hungaria új generációs, 4–12 hengeres benzin- és dízelmotorokat fog gyártani. A motorokban olyan fontos újításokat fognak bevezetni, mint például az Audi új szelepemelő rendszere (AVS), a közvetlen dízelbefecskendezés, a kisebb belső súrlódás, a kisebb üzemanyag-fogyasztás és az alacsonyabb kibocsátás. Az itt gyártott motorokat a POLK (2) által meghatározott piacfelosztási rendszer alapján az A00, A0, A, B, C, D és E piaci szegmensbe tartozó személygépjárművekbe fogják beépíteni.

(11) A beruházások eredményeképpen az Audi Hungaria olyan új motoralkatrészek [...] gyártását kezdi meg, amelyekkel ez előtt még nem foglalkozott. Ezeket az alkatrészeket korábban külső beszállítóktól vagy a VW-csoporton belüli egyéb beszállítóktól szereztek be.

(12) Mindemelllett a beruházás eredményeképpen a győri üzem termelési kapacitása megközelítőleg évi [100 000–250 000] új motorral fog bővülni. Különösen a négy- és hathengeres [...] motorok termelési kapacitása bővül majd. Ezen túlmenően bevezetik a négy- és hathengeres [...] motorok, valamint a nyolc- és tízhengeres [...] motorok új generációját is, bár e motortípusok teljes termelési kapacitása nem fog bővülni.

(\*) Üzleti titok.

(1) A hivatalos közleményt lásd a következő internetes oldalon: <http://www.porsche-se.com/pho/en/investorrelations/adhocreleases/>

(2) A POLK – a Global Insight mellett – az egyik legnagyobb olyan szolgáltató, amely a személygépjármű-piac elemzésével foglalkozik.

## I. táblázat

### Kapacitásbővülés

Motor	Napi kapacitás	
	2 006	2 012
[...] négyhengeres [...] motorok	[...]	[...]
[...] négyhengeres [...] motorok	[...]	[...]
V6-hengeres [...]motorok	[...]	[...]
V6-hengeres [...]motorok	[...]	[...]
V8/V10-hengeres [...] motorok	[...]	[...]
V12-hengeres motorok	[...]	[...]
Teljes kapacitás	[...]	[...]

(13) Az Audi Hungaria ezenkívül műszaki szempontból újításnak minősülő alkatrészek gyártását is megkezdi. A műszakilag új alkatrészek tekintetében a legfontosabb és leginnovatívabb újítás az AVS-vezérműtengelyek bevezetése. Ez az első olyan rendszer, amely a teljes szelepemelő mechanizmust a forgó és statikus szeleplevezérlő alkatrészekbe integrálja. Az AVS stratégiai jelentőségű újítás, az egyedi technológia hatással lesz az Audi Hungaria által készített valamennyi benzinmotor gyártására. A technológia eredményeképpen 7 %-kal csökken az üzemanyag-fogyasztás, és alacsonyabb lesz a károsanyag-kibocsátás is. Mindezeket kívül, e beruházás keretében az Audi Hungaria megkezdi a V12-hengeres dízelmotorok gyártását is.

(14) Amíg a termelési paletta a fent leírtaknak megfelelően tovább bővül, a meglévő alkatrészgyártásban olyan új, gépesített megmunkálási technológiákat vezetnek be, amelyek teljesen új tulajdonságokkal rendelkező alkatrészek gyártását teszik lehetővé. [...]

(15) A projekt keretében olyan földterületet, épületeket, gépeket, berendezéseket és gépjárműveket érintő beruházásokat eszközöltek, amelyek lehetővé teszik az új motoralkatrészek és motorok gyártását. A gépeket illetően új gyártósorokat fognak beszerezni, és a meglévő gyártósorokat új szerszámokkal fogják felszerelni, amely alapján megváltoztatja e gyártósorok tulajdonságát, és garantálja az itt készített alkatrészek új jellegzetességeit. Magyarország megerősítette, hogy használt vagy meglévő berendezés nem tartozik az elszámolható költségek hatálya alá. A földterületet magánszemélyektől vásárolták piaci áron, és ez nem minősül állami támogatásnak.

(16) A magyar hatóságok szerint a beruházást két alprojektre lehet osztani: ezek közül az első [...] tartott, amely során beszerelték az újgenerációs 1[...] négyhengeres, a [...] hathengeres benzinmotorokhoz, valamint a [...] hathengeres dízelmotorokhoz szükséges gyártósorokat. [...] A magyar hatóságoknak ezért az az álláspontja, hogy az 1. alprojekt tekinthető egyfajta kísérleti projektnak, amely során alkalom nyílik a szükséges tapasztalatok és know-how megszerzésére a második, nagyobb volumenű projekt megkezdése előtt.

- (17) A [...] tartó második alprojekt keretében a komplexebb és/vagy nagyobb teljesítményű motorok gyártásához szükséges gyártósorokat fogják beépíteni. [...]
- (18) A magyar hatóságok úgy tekintik, hogy a két alprojekt az RTI értelmében vett egyetlen beruházási projektnek a részét képezi.
- (19) A teljes beruházási projekt – amely az 1. és 2. alprojektből áll – végrehajtását 2006 szeptemberében kezdték meg. A befejezés tervezett időpontja 2011 decembere. A projekt által célzott teljes termelési kapacitás várhatóan 2012-re valósul meg. Ezt az ütemtervet mutatja az alábbi táblázat.

## II. táblázat

## A beruházási projekt ütemterve

	Projekt kezdete	Projekt vége	Teljes termelési kapacitás
Projekt	2006.9.17.	2011.12.31.	2012
1. alprojekt	[...]	[...]	
2. alprojekt	[...]	[...]	

- (20) Az Audi Hungaria 2006. szeptember 15-én, vagyis két nappal az 1. alprojekt szerinti beruházás megkezdése

## III. táblázat

## Elszámolható beruházási költségek (millió forint)

Az elszámolható költségek részletes bontása névértéken (millió forint)

	1. alprojekt			2. alprojekt						ÖSSZESEN
	2006	2007	Összesen	2007	2008	2009	2010	2011	Összesen	
Földterület	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Épület	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gépek Berendezések	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gépjárművek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Összesen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	154,092

- (23) A magyar hatóságok megerősítik, hogy használt berendezésekre nem fognak támogatást kérni, és hogy ilyen berendezés nem szerepel a projekt keretében elszámolható kiadások között. E tekintetben meg kell jegyezni, hogy az új gyártósorok részegységei a győri létesítmény meglévő gyártósoraira fognak épülni. A jelen ügyben azonban csak a műszaki átalakítás költségei és a felújítási költségek (például az új kiegészítő részegységek költsége) szerepelnek az elszámolható költségek között, az ismételten felhasznált gyártóselemek költségei nem.
- (24) A magyar hatóságok jelzik, hogy immateriális eszközök nem szerepelnek az elszámolható költségek között.
- (25) Mind a közvetlen támogatás, mind az adókedvezmény esetében a támogatásnyújtás feltétele, hogy

előtt tájékoztatta beruházási terveiről a magyar kormányt egy támogatás iránti általános kérelemben. 2006. szeptember 26-i levelükben a magyar hatóságok megerősítették, hogy az Audi Hungaria elvben jogosult közvetlen támogatásra és a beruházások megvalósításának ösztönzésekként társaságiadó-kedvezményre.

- (21) Hosszas tárgyalások után a magyar hatóságok a kedvezményezettel 2008. december 17-én megkötött támogatási megállapodás alapján döntöttek a közvetlen támogatásról. Az adókedvezmény iránti kérelmet a kedvezményezett 2007. október 31-én nyújtotta be a magyar hatóságokhoz. Az adókedvezményre vonatkozó döntés folyamatban van, a Bizottság engedélyét várják.

## 2.3. A beruházási projekt költségei

- (22) A projekt teljes becsült beruházási költsége névértéken [...] millió forint ([...] millió EUR<sup>(1)</sup>). A projekt összes elszámolható beruházási költsége névértéken 154 092 millió forint (513,61 millió EUR). Jelenértéken<sup>(2)</sup> ez az összeg 153 396 millió forint (511,28 millió EUR). A III. táblázat a projekt és az alprojektek összes elszámolható költségeinek évek és kategóriák szerinti bontását tartalmazza.

a kedvezményezett a beruházási projekt befejezését követően legalább öt éven keresztül fenntartja a beruházást a támogatott régióban.

## 2.4. A beruházás finanszírozása

- (26) A magyar hatóságok megerősítik, hogy a kedvezményezett saját, minden állami támogatástól mentes hozzájárulása meghaladja az elszámolható költségek 25 %-át.

<sup>(1)</sup> Az e határozatban megadott, EUR-ban kifejezett számadatok alapjául szolgáló, a bejelentés időpontjában érvényes átváltási árfolyam 300,02 HUF/EUR.

<sup>(2)</sup> E határozatban a jelenértékeket a bejelentés időpontjában érvényes 11,01 %-os diszkontráta alapján számították ki. A diszkontráta tekintetében a 2009. év, vagyis a bejelentés éve a bázisév.



## 2.5. Regionális támogatás felső határa

(27) Győr a Nyugat-Dunántúl régióban található, amely az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének a) pontja alapján támogatott terület. A nagyvállalkozásokra vonatkozó normál regionális támogatás felső határa 30 % bruttó támogatástartalom (GGE), a 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó magyar regionális támogatási térképpel <sup>(1)</sup> összhangban.

## 2.6. Jogonalap

(28) A meglévő támogatási programok alapján az Audi Hungaria részére a pénzügyi támogatás nyújtása a következő nemzeti jogonalpra tekintettel történik:

- a) A Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztérium az XR 47/2007 támogatási program <sup>(2)</sup> (elődje: HU 1/2003 támogatási program) alapján nyújtja majd a támogatást, amely az 1628/2006/EK bizottsági rendelet <sup>(3)</sup> (a továbbiakban: RTI BER) alapján mentesítést élvez. E program jogonalját a kormány egyedi döntésével megítélhető támogatások nyújtásának szabályairól szóló 8/2007. (I. 24.) GKM-rendelet képezi.
- b) A Pénzügyminisztérium az N 651/06 »fejlesztési adókedvezmény« támogatási program (elődje: HU 3/2004 támogatási program) <sup>(4)</sup> alapján nyújtja majd az adókedvezményt. E programot a társasági adóról és az osztalékadóról szóló 1996. évi LXXXI. törvény és a fejlesztési adókedvezményről szóló 206/2006. (X.16.) korm. rendelet hozta létre.

## 2.7. A támogatás összege

(29) Az Audi Hungaria részére a támogatást a következők szerint nyújtják:

- a közvetlen támogatást éves részletekben fizetik ki 2009 és 2013 között,
- a társaságiadó-kedvezmény (azaz a fejlesztési adókedvezmény) a tervek szerint 2012-ben kerül alkalmazásra.

(30) A támogatás teljes összege névértéken 18 107,66 millió forint (60,35 millió EUR). A magyar hatóságok azt tervezik, hogy a projekt támogatást 2009 és 2013 között fizetik ki. Ennek eredményeképpen a támogatás összege jelenértéken 14 858,15 millió forintnak (49,52 millió EUR-nak) felel meg. A IV. táblázat a támogatás összegét tartalmazza a támogatási eszközök szerinti bontásban, név- és jelenértéken.

<sup>(1)</sup> A Bizottság 2006. szeptember 13-i határozata – N 487/2006 állami támogatás – Magyarország – A 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó regionális támogatási térkép; HL C 256., 2006.10.24., 7. o.

<sup>(2)</sup> Az XR 47/2007 támogatási programra (A kormány egyedi döntésével megítélhető támogatás) vonatkozó összefoglaló tájékoztató adatlapot közzétették a Hivatalos Lapban: HL C 180., 2007.8.2., 6. o.

<sup>(3)</sup> 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.

<sup>(4)</sup> A fejlesztési adókedvezményre vonatkozó N 651/06 ügyben (az N 504/04 módosítása) hozott 2007. május 10-i bizottsági határozat, HL C 152., 2007.7.6., 2. o.

## IV. táblázat

### A támogatás összege név- és jelenértéken (millió forint)

Támogatási eszközök	Névérték	Jelenérték
Közvetlen támogatás	9 009,00	8 207,09
Fejlesztési adókedvezmény	9 098,66	6 651,06
Összesen	18 107,66	14 858,15

(31) A magyar hatóságok megerősítik, hogy az állami támogatás jelenértéken számolt összegét arányosan csökkentik, amennyiben az elszámolható költségek jelenérték szerinti, forintban kifejezett összege az előre jelzett összegnél alacsonyabb.

(32) A magyar hatóságok azt is megerősítik, hogy a projekthez nyújtott támogatás nem kumulálható az azonos elszámolható költségekre más helyi, regionális, nemzeti vagy közösségi forrásból kapott támogatással.

(33) Az Audi Hungaria a Győrben 2003 előtt megkezdett beruházási tevékenységeihez már részesült beruházási támogatásban.

## 2.8. Hozzájárulás a régió fejlődéséhez

(34) A magyar hatóságok jelezték, hogy a beruházási projekt közvetlen következményeként 150 új munkahely fog létesülni.

(35) A technológiai fejlesztés várhatóan a magyar beszállítói hálózat technológiai felszereltségi szintjének fejlődéséhez és bővüléséhez is hozzá fog járulni. Emellett, a szinergiákat kiaknázva, a meglévő gépjárműipari klaszter várhatóan tovább bővül a régióban, és további beszállítók mellett más vállalkozásokat is bevonnak a termelési folyamatba, amelyek csak közvetett módon kapcsolódnak a győri Audi Hungaria termeléséhez.

(36) A magyar hatóságok azt is jelezték, hogy a beruházási projekt kapcsán szerzett ismereteknek és tapasztalatoknak a győri egyetemmel és a budapesti műszaki egyetemmel meglévő együttműködés révén történő hasznosításával a beruházás a régió és a főváros felsőoktatásának minőségi fejlődéséhez és műszaki orientáltságának javításához is hozzájárul.

## 2.9. Általános rendelkezések

(37) A magyar hatóságok kötelezettséget vállaltak arra, hogy benyújtják a Bizottsághoz a következőket:

- a támogatás odaítélését követő két hónapon belül az adott támogatási intézkedésre vonatkozó jogi aktusok,

- a támogatás Bizottság általi jóváhagyásától számítva ötévenként időközi jelentés (amelynek részét képezik a kifizetett támogatási összegre, a támogatási szerződés teljesítésére, valamint az ugyanazon létesítményben/üzemben indított minden más beruházási projektre vonatkozó információk),

— a támogatás utolsó részletének a bejelentett kifizetési ütemterven alapuló kifizetését követő hat hónapon belül részletes záró beszámoló.

### 3. A TÁMOGATÁSI INTÉZKEDÉS ÉRTÉKELÉSE ÉS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE

#### 3.1. Támogatás fennállása

- (38) Az Audi Hungaria részére a pénzügyi támogatást a magyar hatóságok nyújtják (közvetlen támogatás és társaságiadó-kedvezmény formájában), és az állam általános költségvetéséből finanszírozzák. A támogatás ezért az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében tagállam által, állami forrásból nyújtott támogatásnak tekinthető.
- (39) Mivel a támogatást egyetlen vállalat, az Audi Hungaria részére nyújtják, az intézkedés szelektív jellegű.
- (40) Az Audi Hungaria részére közvetlen támogatás és társaságiadó-kedvezmény formájában nyújtott pénzügyi támogatás révén a vállalkozás mentesül azon költségek terhe alól, amelyeket normál körülmények között saját forrásból kellett volna viselnie, ezáltal gazdasági előnyhöz jut versenytársaival szemben.
- (41) A magyar hatóságok által közvetlen támogatás és társaságiadó-kedvezmény formájában nyújtott pénzügyi támogatásban olyan beruházás részesül, amely gépjárműmotorok gyártását célozza. Mivel az említett termék tekintetében intenzív kereskedelem folyik a tagállamok között, a szóban forgó támogatás valószínűleg befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet.
- (42) Az Audi Hungaria és az általa végzett termelési tevékenység magyar hatóságok általi előnyben részesítése torzíja a versenyt, vagy azzal fenyeget.
- (43) Mindezek alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az Audi Hungaria részére közvetlen támogatás és társaságiadó-kedvezmény formájában nyújtott támogatás az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül.

#### 3.2. A támogatási intézkedés jogszerűsége és összeegyeztethetősége

- (44) Azáltal, hogy a tervezett támogatási intézkedést annak végrehajtása előtt bejelentették, a magyar hatóságok eleget tettek az EK-Szerződés 88. cikkének (3) bekezdése szerinti köteletségüknek.
- (45) Mivel az intézkedés regionális beruházási támogatásra vonatkozik, a Bizottság az RTI alapján végezte az értékelést. Az intézkedést olyan támogatásként jelentették be, amely meghaladja az RTI 64. és 67. pontjában meghatározott határértékeket. A Bizottság ezért figyelembe vette az RTI rendelkezéseit, különösen az RTI nagyberuházási projektekre vonatkozó 4.3. szakaszának rendelkezéseit.

#### 3.3. Az RTI általános rendelkezéseivel való összeegyeztethetőség

- (46) Nincs arra utaló jel, hogy általában a VW-csoport vagy különösen az Audi Hungaria nehéz pénzügyi helyzetben lenne, mivel nem felel meg a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatásban<sup>(1)</sup> meghatározott feltételeknek. Következésképpen a támogatás kedvezményezettje jogosult regionális támogatásra.
- (47) A támogatást egy csoportmentességi támogatási program (támogatás az XR 47/2007 támogatási program alapján), és egy jóváhagyott támogatási program (adókedvezmény az N 651/06 támogatási program alapján) alkalmazásában nyújtják, amelyek eleget tesznek az RTI általános megfelelési követelményeinek.
- (48) A projekt az RTI 34. pontja értelmében vett induló beruházás. Tekintettel a beruházás előtt nem gyártott új motoralkatrészek gyártására és néhány motortípus esetében a gyártási kapacitás növelésére, a beruházás meglévő létesítmény bővítésének minősül. Az RTI 34. pontja értelmében a műszaki szempontból új alkatrészek gyártása (mint például az új AVS-vezérműtengely bevezetése) a létesítmény termelésének további, új termékekkel történő diverzifikációjának minősül, az új gépi megmunkálási technológiáknak a meglévő alkatrészek gyártásában történő bevezetése pedig a meglévő létesítmény teljes termelési folyamatának alapvető megváltoztatását eredményezi.
- (49) A beruházási támogatás keretében elszámolható költségek (lásd a fenti III. táblázatot) meghatározása az RTI-vel összhangban, a támogatáshalmazódás szabályainak betartásával történt.
- (50) Az Audi Hungariának ugyancsak kötelezettsége, hogy a projekt befejezését követően legalább öt évig fenntartsa a beruházást a régióban. A kedvezményezett az elszámolható költségek legalább 25 %-át minden állami támogatástól mentes forrásból biztosítja.

- (51) Mivel a támogatást regionális támogatási program keretében nyújtják, a vizsgálat jelen szakaszában nem releváns az RTI 10. pontja, amely az *ad hoc* támogatás értékeléséhez további elemek figyelembevételét is előírja.

##### 3.3.1. Ösztönző hatás

- (52) A kedvezményezett 2006. szeptember 15-én, vagyis két nappal a beruházás megkezdése előtt adta be általános támogatás iránti kérelmét, de a magyar hatóságok csak a 2006. szeptember 26-i levélben erősítették meg, hogy az Audi Hungaria – a beruházás megvalósításának ösztönzése céljából – elvben jogosult közvetlen támogatásra és egy nem számszerűsített, közvetett adókedvezményre.

<sup>(1)</sup> HL C 244., 2004.10.1., 2. o. A megmentésről és szerkezetátalakításról szóló iránymutatás 10. pontjában meghatározott következő feltételek nem teljesülnek: a) korlátolt felelősségi alapon működő társaság esetén törzstőkéjének több mint a fele nincs meg, és annak több mint egynegyede az előző 12 hónap során veszett el; c) a hazai jog szerint az adott vállalkozás – függetlenül a vállalkozási formától – megfelel a kollektív fizetési képességi eljárás kritériumainak.

- (53) A közvetlen támogatást illetően a kedvezményezett a kérelem benyújtásának idején hatályos előző támogatási program, a »HU 1/2003 – Beruházásösztönzési célú irányzat«<sup>(1)</sup> alapján nyújtotta be a támogatás iránti kérelmét, amely program az 1998 és 2006 közötti időszakra vonatkozó nemzeti regionális támogatásokról szóló iránymutatással<sup>(2)</sup> összhangban csak annyit írt elő, hogy a támogatás iránti kérelmet a beruházás megkezdése előtt kell benyújtani.
- (54) Az RTI 107. pontjával összhangban a Bizottság 2006. március 6-i levelében megfelelő intézkedéseket javasolt, és felkérte a tagállamokat, hogy valamennyi meglévő regionális támogatási program alkalmazását időben a 2006. december 31-ig megítélt támogatásokra korlátozzák. Miután Magyarország elfogadta a megfelelő intézkedéseket, a HU 1/2003 program 2006 végén hatályát veszítette, és 2007 januárjától XR 47/2007 néven indult meg újra.
- (55) Mivel a közvetlen támogatást feltételesen csak 2008. december 17-én nyújtották, és 2009. február 26-án jelentették be, a 2007–2013 közötti időszakra szóló RTI<sup>(3)</sup>, az RTI BER és Magyarország 2007–2013-ra szóló regionális támogatási térképe<sup>(4)</sup> alkalmazandó.
- (56) Az RTI BER 5. cikke úgy rendelkezik, hogy a 2007. január 1-je után benyújtott kérelmek vonatkozásában a programot kezelő hatóságnak még a projektmunkálatok megkezdése előtt írásban meg kell erősítenie, hogy a – további részletes vizsgálat tárgyát képező – projekt elvben megfelel a programban meghatározott jogosultsági feltételeknek.
- (57) Meg kell vizsgálni, hogy teljesül-e az ösztönző hatásra vonatkozó feltétel az XR 47/2007 (korábbi HU 1/2003) csoportmentességi támogatási program alapján nyújtott közvetlen támogatás tekintetében.
- (58) Az RTI BER 5. cikke (1) bekezdése kimondja, hogy csak a 2007. január 1-je után benyújtott kérelmek esetében van szükség a jogosultság írásos megerősítésére a beruházás megkezdése előtt. Ezt a Bizottság 2006. június 12-i, a tagállamokhoz intézett levele<sup>(5)</sup> is megerősítette. Mivel a kedvezményezett a kérelem benyújtásának idején hatályos előző támogatási program, a »HU-1/2003 – Beruházásösztönzési célú irányzat« alapján kérelmezte a támogatást, és az említett program végrehajtása folyamatosan, megszakítás nélkül zajlott, a Bizottságnak a 2006. december 31. előtt megkezdett projektekre vonatkozó bevett gyakorlata alapján elegendőnek kell tekinteni, ha a kedvezményezett a munkálatok megkezdése előtt benyújtotta a kérelmet.
- (59) Az RTI 38. pontja úgy rendelkezik, hogy a programot kezelő hatóságnak még a projektmunkálatok megkezdése előtt írásban meg kell erősítenie, hogy a – további részletes vizsgálat tárgyát képező – projekt elvben megfelel a programban meghatározott jogosultsági feltételeknek. E rendelkezés azonban nem vonatkozik azokra a támogatási programokra, amelyek esetében automatikusan adókedvezményt nyújtanak az elszámolható költségekre<sup>(6)</sup>.
- (60) E tekintetben meg kell jegyezni, hogy az N 651/06 támogatási program – amely az N 504/04-gyel módosított HU 3/2004 program<sup>(7)</sup> utódja – automatikus adóintézkedés, ezért a fent leírt ösztönző hatásra vonatkozó feltételnek az Audi Hungaria részére nyújtott fejlesztési adókedvezmény esetében nem kell teljesülnie.

### 3.3.2. Átláthatóság

- (61) A támogatások átláthatóságára vonatkozó szabályok tekintetében az RTI BER 8. cikkének (5) bekezdése és az RTI 108. pontja úgy rendelkezik, hogy a tagállamoknak közzé kell tenniük a regionális támogatási programok teljes szövegét, és kizárja azokat a projekteket, amelyek esetében a támogatási program közzététele előtt merültek fel költségek. Mivel az alkalmazott XR 47/2007 program jogalapját hivatalosan csak 2007. január 24-én fogadták el, és a Bizottság az N 651/06 támogatási programot csak 2007. május 10-én hagyta jóvá, első látásra úgy tűnik, hogy e feltétel nem teljesült.
- (62) A jelen ügyben azonban az átláthatósági követelmény teljesítettnek tekinthető, mivel a kérelem időpontjában már közzétették a regionális támogatási elődprogramokat – HU 1/2003 és HU 3/2004 –, azaz a lehetséges kedvezményezettek és érdekelt felek ismerhették a tartalmukat, az új programokat pedig kifejezetten a meglévő programok utódjaként határozták meg.
- (63) A Bizottság ezenfelül úgy ítéli meg, hogy az RTI BER 5. cikkének (1) bekezdésében és a tagállamokhoz szóló 2006. június 12-i levélben foglalt, a 2007 előtt beadott támogatási kérelmek esetében a jogosultság megerősítésének a munkálatok megkezdése előtt történő benyújtására vonatkozó kötelezettség alóli mentesítést célzó átmeneti szabályok a kérelem pillanatában mentesítenek az utódprogram közzétételére vonatkozó követelmény alól is. Bármely egyéb értelmezés szerint hatástalan lenne az ösztönző hatásra vonatkozó átmeneti szabály.

(1) A HU1/2003 – Beruházásösztönzési célú irányzatot az interim eljárás keretében nyújtották be, és a Bizottság elfogadta azt mint a Cseh Köztársaságnak, Észtországnak, Ciprusnak, Lettországnak, Litvániának, Magyarországnak, Máltának, Lengyelországnak, Szlovéniának és Szlovákiának az Európai Unióhoz történő csatlakozásáról szóló szerződés IV. melléklete 3. fejezete (1) bekezdésének c) pontja szerinti (a 22. cikk alapján) létező támogatást.

(2) Iránymutatás a nemzeti regionális támogatásokról, HL C 74., 1998.3.10., 9. o., 4.2. pont.

(3) Lásd az RTI 63. pontját.

(4) Lásd az RTI 106. pontját.

(5) A tagállamokhoz 2006. június 12-én intézett, D/54908. sz. levél.

(6) Lásd az RTI 41. lábjegyzetét.

(7) A HU 3/2004 – »Fejlesztési adókedvezmény« támogatási programot az interim eljárás keretében nyújtották be, és a Bizottság elfogadta azt mint a Cseh Köztársaságnak, Észtországnak, Ciprusnak, Lettországnak, Litvániának, Magyarországnak, Máltának, Lengyelországnak, Szlovéniának és Szlovákiának az Európai Unióhoz történő csatlakozásáról szóló szerződés IV. melléklete 3. fejezete (1) bekezdésének c) pontja szerinti (a 22. cikk alapján) létező támogatást, majd az N 504/2004 állami támogatás – Magyarország – »A fejlesztési adókedvezmény módosítása« szerint módosították, HL C 131., 2005.5.28., 12. o.



## 3.3.3. Következtetés

- (64) E megfontolások tükrében a Bizottság az ügy jelen szakaszában úgy véli, hogy az általános megfelelőségi követelmények teljesülnek.

### 3.4. A nagyberuházási projekteknek nyújtott támogatásokra vonatkozó rendelkezésekkel való összeegyeztethetőség

## 3.4.1. Egyetlen beruházási projekt (az RTI 60. pontja)

- (65) A magyar hatóságokkal egyetértésben a Bizottság az 1. és 2. alprojektet egyetlen beruházási projektnek tekinti.
- (66) A kedvezményezett 2003 előtt, vagyis az egyetlen beruházási projekt meghatározásában szereplő hároméves időszakon kívül, Győrben megkezdett beruházási tevékenységhez kapott támogatást.

## 3.4.2. A támogatás intenzitása (az RTI 67. pontja)

- (67) A projekt jelenértéken tervezett összes elszámolható költsége 153 396 millió forint (511,28 millió EUR). Az RTI 67. pontjában meghatározott csökkentési mechanizmus alkalmazása után a projekt maximálisan megengedhető támogatási intenzitása 12,61 % GGE (bruttó támogatástartalom).
- (68) Mivel a javasolt támogatás intenzitása (9,69 % GGE) nem haladja meg a maximálisan megengedhető támogatási intenzitást (12,61 % GGE), a projekt tervezett támogatási intenzitása megfelel az RTI-nek.

## 3.4.3. Az RTI 68. pontjának a) és b) alpontjában rögzített szabályokkal való összeegyeztethetőség

- (69) A Bizottság azon határozata, amellyel az RTI 68. pontja alá tartozó nagyberuházási projektek számára regionális támogatás nyújtását engedélyezi, a kedvezményezettnek a beruházás előtti és utáni piaci erejétől és a beruházás által teremtett kapacitástól függ. Az RTI 68. pontjának a) és b) alpontjában foglalt megfelelő tesztek elvégzése érdekében a Bizottságnak először meg kell határoznia az érintett termék- és földrajzi piacot.

## Érintett termék

- (70) A beruházás eredményeképpen az Audi Hungaria a POLK által meghatározott szegmentálási rendszer szerinti A00, A0, A, B, C, D és E szegmensekhez tartozó gépkocsikba beépítendő motoralkatrészeket és motorokat fog gyártani.
- (71) Ezenkívül, bár a beruházási projekt személygépkocsikba szánt motoralkatrészek és motorok gyártását célozza, az Audi Hungaria kis mennyiségben jachtokhoz is gyárt motorokat a VW-csoport hajózási részlege (Volkswagen Marine) számára. Az Audi Hungaria gyártja a motorok alapját, amelyből a Volkswagen Marine elkészíti a hajómotorokat. A hajókba szánt alapmotorokat ugyanazon a gyártósoron készítik, ahol a V6-os és V8-as dízel motorokat gyártják a személygépkocsik számára. A hajómotorokat a Volkswagen Marine Salzgitterben

(Németország) található üzemében fejezik be és szerelik össze.

- (72) Az RTI 69. pontja szerint az érintett termék rendszerint az a termék, amely a beruházási projekt tárgyát képezi. Ha azonban a projekt közbenső termékre vonatkozik, és a termelés jelentős része nem kerül piaci értékesítésre, az érintett termék lehet a másodlagos termék. A 2002/781/EK határozatban a Bizottság úgy ítélte meg, hogy »a járműgyártó által készített motorok érintett piaca az a piac, amely számára a motort gyártják«<sup>(1)</sup>. Ezt a megközelítést követi a 2003/647/EK bizottsági határozat<sup>(2)</sup>, és a legújabb 2008/1613/EK határozat<sup>(3)</sup> is. A szóban forgó ügyben az Audi Hungaria által készített motorok több mint [90-100]% a VW-PO-csoporton belül kerül értékesítésre. Majdnem az összes motoralkatrész közvetlenül autómotorokba építik be. A maradék elhanyagolható mennyiséget a továbbiakban garanciális cserealkatrészként fogják használni, és csak egy nagyon kis részük kerül értékesítésre a VW-PO-csoporton kívül.
- (73) Következésképpen a Bizottság az RTI 69. pontjának alkalmazásában úgy ítéli meg, hogy e határozatban a gépjárművek (személygépkocsik) jelentik az érintett terméket.
- (74) A hajók számára készített alapmotorokat nem a piacon értékesítik, hanem a Salzgitterben található Volkswagen-üzemnek adják el, ahol olyan speciális szerelési műveleteket és kezeléseket végeznek rajtuk, amelyek után azokat a Volkswagen Marine hajómotoroként tudja értékesíteni a piacon. Következésképpen az Audi Hungaria üzemében készített termékek közbenső termékek, és a másodlagos terméket, azaz a kész hajómotorokat, amelyek számára az Audi Hungaria biztosítja az alapot, kell érintett terméknek tekinteni.

## Érintett termékpiac

- (75) Az RTI 69. pontja úgy rendelkezik, hogy az érintett termékpiac magában foglalja az érintett terméket és az azt helyettesítő termékeket, amelyeket vagy a fogyasztó (a termék tulajdonságai, ára és felhasználhatósága alapján), vagy az előállító (a gyártóberendezések rugalmassága miatt) annak tekint.
- (76) Összefonódásra vonatkozó határozataiban a Bizottság elismerte, hogy bár a gépjárműpiac néhány objektív kritérium, például a motor mérete vagy az autó hossza alapján hagyományosan szegmentált, a szegmensek közötti határvonalat egyéb tényezők elmosásák. Ilyen tényező többek között az ár, a termék megítélése és az extrafelszerelések száma. A Bizottság ezért, egészen mostanáig, összefonódásokkal kapcsolatos valamennyi határozatában nyitva hagyta azt a kérdést, hogy a versenyhelyzet elemzése céljából a személygépjárművek piaci szegmensét egy termékpiacnak kell-e tekinteni, vagy további részekre kell bontani.

(1) A Bizottság 2001. december 20-i határozata a Németország által a Daimler Chrysler AG (Köllda) részére nyújtani tervezett állami támogatásról, HL L 282., 2002.10.19., 23. o., (35) preambulumbekzdés.

(2) A Bizottság 2003. május 27-i határozata az Ausztria által a BMW Motoren GmbH (Steyr) részére nyújtani tervezett állami támogatásról, HL L 229., 2003.9.13., 23. o., (61) preambulumbekzdés.

(3) Az N 767/2007 Ford Craiova-ügyben hozott 2008. április 30-i határozat (C(2008) 1613), HL C 238., 2008.9.17., 4. o., (76)-(77) preambulumbekzdés.



- (77) A Bizottság megjegyzi, hogy a Prodcod-kódok<sup>(1)</sup> ebben az esetben nem alkalmazhatók a piac további felosztására, többek között azért, mert túl sok az átfedés, és mert az osztályozást az iparág nem alkalmazza általánosságban a piacok felmérésére.
- (78) Több másik, például az Európai Gépjárműgyártók Szövetsége (ACEA), az európai újautó-értékelési program (NCAP), az USA energiaügyi minisztériuma és nagy autógyártók által internetes oldalukon használt osztályozási rendszert is lehetne alkalmazni.
- (79) Tekintettel a különböző célú alkalmazásra (például törlesztésekre), a földrajzi különbségekre (az USA piacon inkább a nagy autók dominálnak) és egy általánosan elfogadott osztályozási rendszer hiányára, az osztályozási rendszerek eltérnek egymástól.
- (80) Számos szolgáltató foglalkozik a gépjárműpiac elemzésével. Ezek közül a legismertebb és legelismertebb a Global Insight és a POLK. A Global Insight, egy előrejelzésekkel foglalkozó nagy tanácsadó cég, a személygépjármű-piac szűk felosztását javasolja (27 szegmens). A POLK a gépjárműpiacot A000, A00, A0, A, B, C, D és E szegmensek szerint osztja fel, amelyek közül az A000 szegmens a kiskategóriás autókat, 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.
- (81) A magyar hatóságok a támogatás bejelentésében a POLK által alkalmazott rendszert választották [...]. A Bizottság az ügy jelen szakaszában úgy ítéli meg, hogy a POLK piaci osztályozása megfelelő és kielégítően részletes referenciarendszernek tekinthető, és a szóban forgó projekt értékeléséhez ezt a felosztást alkalmazza.
- (82) A személygépjárművek és a könnyű haszongépjárművek külön szegmensekbe történő további felosztását illetően a magyar hatóságok véleménye az, hogy az ilyen piaci felosztás nincs egyértelműen meghatározva, és ezért nem meggyőző. Így azonos felszereltségű gépjárműveket (például a VW Touareg) az egyik tagállamban a személygépjárművek, a másikban a könnyű haszongépjárművek kategóriába sorolják.
- (83) Ráadásul, az autógyártók bizonyos felszereltséggel ellátott modellváltozatokat kínálnak, amely lehetővé teszi a vásárló számára, hogy válasszon az adott tagállamban érvényes meghatározás szerinti személygépjármű vagy könnyű haszongépjármű változat közül. A gyártók a gyártósorokat úgy alakítják ki, hogy azok alkalmasak legyenek különböző, országok szerint eltérő felszereltségű személygépjármű és könnyű haszongépjármű változatok készítésére is.
- (84) A fenti kontextus ellenére ebben a határozatban a személygépjárműveket és könnyű haszongépjárműveket nem külön, hanem egységesen kezelve a megfelelő A00, A0, A, B, C, D és E szegmensbe sorolják. A Bizottság felkéri a harmadik feleket, hogy nyújtsák be ezzel kapcsolatos észrevételeiket.
- (85) A Bizottság megjegyzi, hogy a keresleti oldalon van bizonyos fokú helyettesíthetőség a szegmensek hátárán, például az A szegmensbe és a B szegmensbe tartozó autók vagy a luxuskategóriás szegmensek között. A Bizottság megvizsgálta a keresleti oldalról való helyettesítési láncok lehetőségét<sup>(2)</sup> a különböző szegmensek között. Mindazonáltal nehéz a gépjárművek helyettesíthetősége mellett érvelni a lehetséges szegmensek végein, mivel például a legolcsóbb személygépjárművek nem helyettesíthetők közvetlenül drágább személygépjárművekkel.
- (86) A személygépjárművek gyártói általában több szegmensben is jelen vannak. A gyártók válhatnak a különböző személygépjármű-típusok között, mivel sok autó ugyanarra az alapra épül. A személygépjárművek szegmensei átfedik egymást.
- (87) Az ügy jelen szakaszában a Bizottság nyitva hagyja az érintett termékpiac pontos meghatározását, és minden elfogadható alternatív piaci meghatározást meg fog vizsgálni (beleértve azt a legszűkebb piaci felosztást is, amelyre vonatkozóan még adatok állnak rendelkezésre). Ez a megközelítés összhangban van a Bizottság N 767/07 (Ford Craiova)<sup>(3)</sup>, N 635/08 (Fiat Szicília)<sup>(4)</sup> és N 473/08 (Ford Espana)<sup>(5)</sup> állami támogatásokkal kapcsolatos határozataiban foglaltakkal.
- (88) Mivel az Audi Hungaria az A00, A0, A, B, C, D és E szegmensbe tartozó gépjárművekbe szánt motoralkatrészeket és motorokat fog gyártani, a Bizottság az ügy jelen szakaszában az említett szegmenseket és az egész személygépjármű-piacot (beleértve a könnyű haszongépjárműveket) tekinti érintett piacnak.
- (89) Meg kell azonban jegyezni, hogy az ügy jelen szakaszában Magyarország és a Bizottság véleménye eltér az érintett piacok meghatározását illetően. A magyar hatóságok azzal érveltek, hogy egy meghatározott motortípust – bizonyos technikai korlátokhoz mérten – több modellbe és szegmensbe is be lehet építeni. A különböző gépjárműmodellek iránti piaci kereslettől függ, hogy az elkészített motorokat végül melyik szegmensbe építik be. Alapvetően az egyes motorokban lévő hengerek száma határozza meg azt, hogy melyik gépjárműtípusba lehet beépíteni az adott motort, vagyis hogy a gyártás melyik szegmenst érinti. Emellett a magyar hatóságok közölték, hogy az Audi Hungaria üzemeiben a gyártási folyamat során a motorokat elsősorban a hengerek száma szerint különböztetik meg. Ezért minden egyes motortípus (pl. négyhengeres, hathengeres stb.) külön gyártósoron, helyiségben és akár külön szerkezeti részlegben készül.

<sup>(2)</sup> Lásd a közösségi versenyjog alkalmazásában az érintett piac meghatározásáról szóló bizottsági közlemény 57–58. pontját, HL C 372., 1997.12.9., 5. o.

<sup>(3)</sup> Az N 767/07 ügyben hozott 2008. április 30-i határozat (C(2008) 1613), HL C 238., 2008.9.17., 4. o.

<sup>(4)</sup> Az N 635/08 ügyben hozott 2009. április 29-i határozat (C(2009) 3051), a Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

<sup>(5)</sup> Az N 473/08 ügyben hozott 2009. június 17-i határozat (C(2009) 4530), a Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

<sup>(1)</sup> 34.10.12.00, 34.10.13.00, 34.30.11.00 és 34.30.12.00.

- (90) A magyar hatóságok szerint az egyes szegmensek helyett a következő szegmenscsoportokat kell figyelembe venni:
- a négyhengeres motorokat az A00–C szegmensekbe építik be,
  - a hathengeres motorokat a B–D szegmensekbe építik be,
  - a nyolchengeres motorokat a B–E szegmensekbe építik be,
  - a tíz-tizenkét hengeres motorokat a C–D szegmensekbe építik be.
- (91) A hajómotorok tekintetében, mivel az Audi Hungaria csak dízelalaplomotorokat készít, a Volkswagen Marine csak dízelhajómotorok gyártásával és értékesítésével foglalkozik, a dízel hajómotorok piaca tekintendő érintett termékpiacnak.
- Érintett földrajzi piac
- (92) Az RTI 70. pontja előírja, hogy az RTI 68. pontja szerinti tesztek elvégzése céljából a piacokat rendszerint EGT-szinten kell meghatározni.
- (93) Közelmúltban elfogadott határozataival összhangban a Bizottságnak az a véleménye, hogy kínálati oldalról nézve a gépjárműipari ágazatban legalább EGT-szintű, de még inkább globális szintű termelés folyik. Figyelembe véve azt a megállapítást, hogy a nagyobb gépjárműgyártók világszereplők, akik különböző kontinenseken és országokban rendelkeznek gyártóüzemekkel és elosztórendszerrel, a VW-PO-csoport legalább európai piaci szereplőnek számít. A VW-csoport által az EGT-n belül gyártott gépjárművek átlagosan több mint [15–30] %-át exportálják.
- (94) Fogyasztói szempontból a versenyfeltételek jelentős mértékben javultak az Európai Unióban, különösen a technikai akadályok és elosztórendszerek 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.
- (95) A gyártólétesítmények részére nyújtott támogatásokra vonatkozó állami támogatási határozatokban, amelyek a támogatásoknak a gyártók közötti verseny torzulására, illetve a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatásait értékelik, a gyártási szempontok meghatározóak.
- (96) A magyar hatóságok véleménye szerint a VW-PO-csoport esetében az érintett földrajzi piac világméretű, mivel a nagy, nemzetközi szinten tevékeny gépjárműgyártók világszinten versenyeznek. Az EGT- és az észak-amerikai piac telített. Ennek ellenére 2005 és 2013 között durván 64 %-os növekedést értek el az ázsiai, dél-amerikai, orosz és afrikai, globálisan növekvő piacokon. Ez a fejlődés vagy a piacok további integrációjához és a gépjárműpiac globalizációjához fog vezetni,
- vagy a gyártás növekvő piacokra történő áttelepülését fogja eredményezni.
- (97) A magyar hatóságok különösen a következő érvekkel igazolták álláspontjukat:
- A VW-csoport gyártóüzemei és értékesítési területei megtalálhatók Európában, Észak-Amerikában, Dél-Amerikában, Afrikában és Ázsiában.
  - Az EGT az egyetlen régió, ahol valamennyi (A00, A0, B, C, D és E) szegmenshez gyártanak gépjárműveket.
  - A VW-csoport B szegmensbe tartozó gépjárműveket szinte kizárólag az EGT területén gyárt. 2008-ban a VW-csoport [...] B szegmensbe tartozó gépjárművet készített, ebből [...] darabot az EGT területén. Ezek az autók az EGT-n belül ([...]) és az EGT-n kívül kerültek forgalomba. A leggyártott autók teljes mennyiségéhez viszonyítva az export aránya [25–35] %.
  - A VW-csoport D és E szegmensbe tartozó gépjárműveket kizárólag az EGT területén gyárt. A 2008-ban a VW-csoport által az e szegmensekben gyártott [...] gépjármű több mint [45–60] %-át exportálták Észak-Amerikába, Dél-Amerikába, Afrikába és Ázsiába.
  - Mivel az egyes régiókban a termelés és az értékesítés mértéke nem egyenlő arányban oszlik meg, a gépjárműveket a gyártó létesítményekből az értékesítő területekre szállítják a világ minden pontján.
- (98) A magyar hatóságok közölték továbbá, hogy az autóalkatrészeket gyártó új üzemek létesítésére/bővítésére az egész csoporton belül pályázatot írnak ki, amelyen a világ minden pontjáról vesznek részt gépjárműgyártók.
- (99) A fentiek alapján a Bizottság a szóban forgó ügy értékelése során úgy ítéli meg, hogy az érintett termékek érintett földrajzi piaca legalább EGT-szintű. A gépjárműszegmensek piaci részesedését EGT-szinten és világszinten is meghatározzák.
- (100) Magyarország szerint a hajómotorok érintett földrajzi piaca világméretűnek tekinthető, mivel a dízel hajómotorok piacán sok versenytárs van jelen világszinten. A Volkswagen Marine világviszonylatban is értékesíti dízel hajómotorjait, bár az aktuális statisztikai adatok szerint az eladások legnagyobb része az EGT területén valósul meg. Következésképpen a dízel hajómotorok érintett földrajzi piaca legalább EGT-szintű, ha nem világméretű. Az alábbi táblázat a VW-csoport piaci részesedésének elemzésére szolgáló adatokat tartalmazza, világviszonylatban és EGT-szinten.
- Piaci részesedés
- Személygépjárművek**
- (101) Annak vizsgálata érdekében, hogy a projekt megfelel-e az RTI 68. pontja a) alpontjának, a Bizottságnak elemeznie kell a támogatás kedvezményezettjének beruházás előtti és utáni piaci részesedését, és ellenőriznie kell, hogy a piaci részesedés meghaladja-e a 25 %-ot.

(102) A kedvezményezett piaci részesedését vállalatcsoporti szinten mérik fel az érintett termék- és földrajzi piacokon. Mivel az Audi Hungaria új beruházási projektje 2006-ban indult, és a teljes gyártáskapacitást előreláthatóan 2012-re érik el, a Bizottság a 2005 és 2013 közötti időszakra vonatkozóan fogja megvizsgálni a VW-PO-csoport (beleértve a vállalatcsoporthoz tartozó összes márka) piaci részesedését az érintett piacokon.

(103) A magyar hatóságok megerősítették, hogy a benyújtott adatok figyelembe veszik a VW-csoport és más vállalko-

zások között létrejött, gépkocsik gyártására és értékesítésére vonatkozó kereskedelmi és marketing-megállapodásokat.

(104) Figyelembe véve a termelési költségekben, illetve a különböző személygépjárművek árában mutatkozó jelentős különbségeket, valamint a megbízható árbecslések elérhetőségének nehézségeit, a piacok és a piac alakulásának meghatározásához az ágazatban általában mennyiségi adatokat használnak. A magyar hatóságok a piaci részesedésre vonatkozóan a következő adatokat nyújtották be:

V. táblázat

**A VW-csoport/VW-PO-csoport piaci részesedése a személygépkocsikra (a könnyű haszongépjárművekkel együtt) vonatkozó egyes szegmensek alapján**

A00 szegmens		VW-csoport				VW-PO-csoport				
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
EGT	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	
Világviszonylatban	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	
A0 szegmens										
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
EGT	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	
Világviszonylatban	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	
A szegmens										
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
EGT	[< 25]%	[< 25]%	[< 25]%	[< 25]%	[< 25]%	[< 25]%	[< 25]%	[< 25]%	[< 25]%	
Világviszonylatban	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	
B szegmens										
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
EGT	[< 25]%	[< 25]%	[< 25]%	[> 25]%	[> 25]%	[> 25]%	[> 25]%	[< 25]%	[< 25]%	
Világviszonylatban	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	
C szegmens										
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
EGT	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	
Világviszonylatban	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	
D szegmens										
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
EGT	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[> 25]%	[> 25]%	[> 25]%	[> 25]%	[> 25]%	
Világviszonylatban	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	
E szegmens										
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
EGT	[> 25]%	[< 25]%	[> 25]%	[> 25]%	[< 25]%	[< 20]%	[> 25]%	[> 25]%	[> 25]%	
Világviszonylatban	[> 25]%	[> 25]%	[> 25]%	[> 25]%	[> 25]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	

A00 szegmens		VW-csoport				VW-PO-csoport				
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
Valamennyi szegmens										
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
EGT	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 25]%	[< 25]%	
Világviszonylatban	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	

(105) A fenti szám adatok alapján a piaci részesedés meghaladja a 25 %-os határértéket. Ez nem csak az EGT-szintre vonatkozó szám adatok esetében (a B szegmensre vonatkozóan 2008, 2009, 2010 és 2011, a D szegmensre vonatkozóan 2009, 2010, 2011, 2012 és 2013, az E szegmensre vonatkozóan 2005, 2007, 2008, 2011, 2012 és 2013 tekintetében), hanem a világviszonylatban mért szám adatok esetében (az

E szegmensre vonatkozóan 2005, 2006, 2007, 2008 és 2009 tekintetében) is igaz.

(106) A fentiek értelmében tehát a magyar hatóságok azt javasolják, hogy a piaci részesedést szegmenskombinációk szintjén kellene kiszámítani. Így az alábbi eredményre jutunk:

#### VI. táblázat

#### A VW-csoport/VW-PO-csoport piaci részesedése szegmenskombinációk alapján

A00-C szegmens		VW-csoport				VW-PO-csoport				
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
EGT	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 25]%	[< 25]%	[< 25]%	
Világviszonylatban	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	
B-D szegmens										
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
EGT	[< 20]%	[< 25]%	[< 25]%	[< 25]%	[< 25]%	[< 25]%	[< 25]%	[< 25]%	[< 25]%	
Világviszonylatban	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	
B-E szegmens										
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
EGT	[< 20]%	[< 25]%	[< 25]%	[< 25]%	[< 25]%	[< 25]%	[< 25]%	[< 25]%	[< 25]%	
Világviszonylatban	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	
C-D szegmens										
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
EGT	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	
Világviszonylatban	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	

(107) A fenti szám adatok alapján a piaci részesedés nem haladná meg a 25 %-os határértéket.

(108) A Bizottság nincs meggyőződve arról, hogy a piaci részesedés pusztán szegmenskombinációk alapján történő meghatározása igazolható lenne. A Bizottság gyakorlata az, hogy a piac minden elfogadható alternatív meghatározását (beleértve a legszűkebb felosztást is, amelyre vonatkozóan még adatok állnak rendelkezésre) megvizsgálja, amelyet a Bizottságnak a közelmúltban az állami támogatásokkal kapcsolatban elfogadott határozatai (N 767/07 Ford Craiova<sup>(1)</sup>, N 635/08 Fiat Szicília<sup>(2)</sup>) és

N 473/08 Ford Espana<sup>(3)</sup>) is megerősítene. E határozatokban a vizsgált projekttel kapcsolatban még a legszűkebb elfogadható piac esetében sem merültek fel problémák, így a piac pontos meghatározását nyitva lehetett hagyni (még akkor is, ha – ahogy azt a határozatokban el is ismerték – a különböző szegmensek között bizonyos fokú helyettesíthetőség állt fenn).

(109) A Bizottság az ügy jelen szakaszában úgy ítéli meg, hogy a támogatott projekt az egyedi (legszűkebb) szegmensek tekintetében hatással lehet a Volkswagen-csoport piaci pozíciójára, ezért lehetségesnek és indokoltnak tűnik, hogy a piaci részesedés meghatározása e legszűkebb

<sup>(1)</sup> Az N 767/07 ügyben hozott 2008. április 30-i határozat (C(2008) 1613), HL C 238., 2008.9.17., 4. o.

<sup>(2)</sup> Az N 635/08 ügyben hozott 2009. április 29-i határozat (C(2009) 3051), a Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

<sup>(3)</sup> Az N 473/08 ügyben hozott 2009. június 17-i határozat (C(2009) 4530), a Hivatalos Lapban még nem tették közzé.



szegmensekre, és ne a különböző motortípusok szerint meghatározott szegmenscsoportokra történjen.

- (110) Úgy tűnik, a támogatás kedvezményezettjének részeseése az érintett termék(ek) »legrosszabb forgatókönyvnek« tekintett legszűkebb elfogadható piacon történő értékesítéséből több mint 25 % (lásd az V. táblázatot). Következésképpen úgy tekintjük, hogy e szakaszban nem teljesül az RTI 68. pontjának a) alpontjában meghatározott követelmény.
- (111) Magyarország úgy véli, hogy a kérelmező piaci pozíciójának a beruházást megelőzően egy évvel és a beruházást követően egy évvel történő meghatározása a személygépkocsi-ipar esetében torz eredményre vezet.
- (112) A személygépkocsik piacát nagymértékben befolyásolja az új modellek megjelenése és a meglévő modellek módosítása. Egy új modell bejelentésének hatására az aktuális modell értékesítési adatai azonnal csökkennek, mivel az új modell megjelenése negatív módon befolyásolja a meglévő modell viszonteladási értékét. Másrésztől

az új modell megjelenésének évében az értékesítési adatok hirtelen felszöknek. Emellett egy másik autógyártó új modelljének megjelenése negatív hatással lehet az értékesítési adatokra.

- (113) Az E szegmensben például a VW-PO-csoport piaci részeseése világviszonylatban 2010-től jelentős mértékben csökkenni fog a POLK előrejelzése szerint. A piaci részeseedés csökkenése az új [...] modell megjelenésének tulajdonítható a POLK előrejelzése szerint.
- (114) Ezért Magyarország úgy véli, hogy egy gépjárműgyártó tényleges piaci részeseedésének meghatározásához nem egy pontszerű, hanem egy időszak-orientált módszer lenne megfelelő. Magyarország véleménye szerint egy ötéves vizsgálati időszak megfelelő lenne egy meggyőző átlagolt érték meghatározásához.
- (115) A következő táblázat a VW-/VW-PO-csoport szegmensek szerinti részeseedését tartalmazza ötéves vizsgálati periódus átlaga szerint:

VII. táblázat

**A VW-csoport/VW-PO-csoport szegmensek szerinti részeseedése világviszonylatban 5 év átlaga alapján**

	2005–2009	2006–2010	2007–2011	2008–2012	2009–2013
A00	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%
A0	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%
A	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%
B	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%
C	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%
D	[< 20]%	[20-25]%	[20-25]%	[< 20]%	[< 20]%
E	[> 25]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%
Egyéb	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%	[< 20]%

- (116) Amint látható, legalább az E szegmensben még az öt év átlaga alapján számolt piaci részeseedés is (ami ellentétes az RTI 68. pontja a) alpontjának bevett bizottsági értelmezésével, amelyet számos, a személygépjármű-piacra vonatkozó állami támogatási határozat<sup>(1)</sup> is követ) meghaladja a 25 %-ot világszinten. Az EGT szintjén még több szegmens esetében jutnánk ugyanilyen eredményre.

**Hajómotorok**

- (117) A magyar hatóságok megjegyzik, hogy a hajómotorok piacát illetően még nem állnak rendelkezésre a gépjárműiparához hasonlóan kidolgozott hivatalos adatok és bevezetett módszerek. A következő adatok a hajózási termékekkel foglalkozó nemzetközi szövetség (IMPA) által rendelkezésre bocsátott számadatok és számítások, valamint a VW-csoport becslései alapján kerültek meghatározásra.

<sup>(1)</sup> Az N 671/08 ügyben (Mercedes-Benz Magyarország) hozott 2009. június 18-i határozat (C(2009) 5533), a Hivatalos Lapban még nem tették közzé; az N 767/07 (Ford Craiova) ügyben hozott 2008. április 30-i határozat (C(2008) 1613), HL C 238., 2008.9.17., 4. o.; az N 635/08 (Fiat Szicília) ügyben hozott 2009. április 29-i határozat (C(2009) 3051), a Hivatalos Lapban még nem tették közzé; az N 473/08 (Ford Espana) ügyben hozott 2009. június 17-i határozat (C(2009) 4530), a Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

VIII. táblázat

## A VW-csoport piaci részesedése a dízel hajómotorok világpiacán (mennyiség alapján)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Összes gyártó értékesítései a világpiacán	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
A Volkswagen-csoport értékesítései a világpiacán	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
A Volkswagen-csoport világpiaci részesedése (%)	< 2,5 %	< 2,5 %	< 2,5 %	< 2,5 %	< 2,5 %	< 2,5 %	< 2,5 %	< 2,5 %	[2,5–5 %]

IX. táblázat

## A VW-csoport piaci részesedése a dízel hajómotorok EGT-szintű piacán (mennyiség alapján)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Összes gyártó értékesítései az EGT-piacon	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
A Volkswagen-csoport értékesítései az EGT-piacon	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
A Volkswagen-csoport EGT-piaci részesedése (%)	< 2,5 %	< 2,5 %	< 2,5 %	< 2,5 %	< 2,5 %	[2,5–5 %]	[2,5–5 %]	[2,5–5 %]	[2,5–5 %]

(118) A fenti adatok azt mutatják, hogy a Volkswagen-csoport piaci részesedése az EGT területén és világviszonylatban nem haladja meg az 5 %-ot. Ennek megfelelően a piaci részesedés a hajómotorok esetében nem haladja meg az RTI 68. pontjának a) alpontjában meghatározott 25 %-os határértéket.

## Termelési kapacitás

**Személygépjárművek**

(119) A Bizottságnak azt is meg kell vizsgálnia, hogy a beruházási projekt megfelel-e az RTI 68. pontjának b) alpontjában foglaltaknak. Ellenőriznie kell, hogy a projekt által létrehozott termelési kapacitás az érintett termék megnyilvánuló fogyasztási adatok alapján számított piaca méretének kevesebb mint 5 %-át teszi-e ki, kivéve ha a legutóbbi öt év átlagában a termék megnyilvánuló fogyasztásának növekedése az EGT GDP-jének átlagos évi növekedését meghaladta.

(120) A Bizottságnak ezért először azt kell megvizsgálnia, hogy a piac az EGT területén, az érintett termék megnyilvánuló fogyasztásának átlagos évi növekedése alapján alulteljesít-e. Magyarország csak a teljes személygépjármű-piacon a 2002 és 2007 közötti időszakban megnyilvánuló fogyasztásra vonatkozóan nyújtott be adatokat (vagyis azokra az évekre vonatkozóan, amelyekre a bejelentés időpontjában rendelkezésre álltak adatok). Ezek alapján az átlagos évi növekedés 1,18 % volt, azaz elmaradt a 27-tagú EU GDP-jének azonos időszakra vonatkozó átlagos évi növekedésétől (3,97 %).

(121) A létrehozott termelési kapacitás mértékét illetően emlékeztetni kell arra, hogy a gyártósorok (azaz a létrehozott kapacitás) az egyes motortípusok (pl. négyhengeres, hathengeres stb.) szerint kerültek kialakításra. Arra is emlékeztetni kell, hogy egy adott motortípust több, különböző szegmensbe tartozó modellbe lehet és fognak beépíteni, és – a magyar hatóságok szerint – nem lehet a létrehozott kapacitást előre elosztani az egyes személygépjármű-szegmensek között.

- (122) E vonatkozásban a Bizottság megjegyzi, hogy az N 767/07–Románia–LIP–Ford Craiova-ügyben meg lehetett becsülni, hogy a támogatott üzemben gyártott motorokat milyen arányban fogják beépíteni a különböző egyedi szegmensekben. Ezenfelül a piacmeghatározásnak alapesetben azonosnak kell lennie az RTI 68. pontja a) és b) alpontjának alkalmazásában. Ezért a Bizottság felkéri az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket a Magyarország által javasolt megközelítés megfelelőségével kapcsolatban.
- (123) Meg kell jegyezni, hogy a beruházás a meglévő győri üzemben valósul meg, itt gyártották a bejelentett beruhá-

zásban érintett motortípusok előző modelljeit. Következésképpen csak a beruházás által létrehozott nettó kapacitásbővítést kell figyelembe venni.

- (124) Az Audi Hungaria beruházása által létrehozott teljes nettó kiegészítő kapacitás mennyiségi szempontból megközelítőleg [100 000–250 000] motort, azaz az EGT teljes személygépjármű-piacának [0,5–2,5] %-át teszi ki <sup>(1)</sup>.
- (125) A különböző motortípusok és a megfelelő szegmenscsoportok tekintetében a szám adatok a következők:

X. táblázat

**Helyi nettó kiegészítő kapacitás a teljes személygépkocsi-piac eredményének százalékában az érintett szegmenskombinációkban (könnyű haszongépjárművek nélkül)**

Négyhengeres motorok	2005	2013
A00 – C szegmensek	[...]	[...]
Kapacitásbővülés	[...]	
Kapacitás aránya	[0–2,5]%	[0–2,5]%
Hathengeres motorok	2005	2013
B-D szegmensek	[...]	[...]
Kapacitásbővülés	[...]	
Kapacitás aránya	[0–2,5]%	[0–2,5]%
Tizenkét hengeres motorok	2005	2013
C-D szegmensek	[...]	[...]
Kapacitásbővülés	[...]	
Kapacitás aránya	[0–2,5]%	[0–2,5]%

- (126) A beruházás a nyolc- és tízhengeres motorok gyártásában nem eredményez nettó kapacitásbővülést. Így az erre vonatkozó adatok nem szerepelnek a fenti táblázatban.
- (127) A Magyarország által javasolt piacmeghatározás (azaz az egyedi szegmensek helyett szegmenskombinációk) alapján nem haladják meg az RTI 68. pontjának b) alpontjában meghatározott 5 %-os határértéket.

**Hajómotorok**

- (128) A hajómotorok tekintetében emlékeztetni kell arra, hogy az Audi Hungaria kizárólag alapmotorok gyártásával foglalkozik, amelyek a hajómotorok »nyersanyagaként« szolgálnak. Az alapmotorokat ugyanazon a gyártósoron készítik, ahol a V6-os és V8-as személygépkocsi-motorokat gyártják. A hajók számára készített alapmotorokon csak (1) a motoralkatrészekhez hasonló gépi megmunkálásokat és (2) bizonyos alapvető szerelési műveleteket

[...] végeznek el. A kész motorok legalább [...] olyan motoralkatrészt és elemet tartalmaznak, amelyeket nem az Audi Hungaria szerel össze. Következésképpen ezeken a hajómotoralapokon nem végzik el a személygépjárművek esetében alkalmazott gyártási műveleteket.

- (129) További fontos különbség a hajómotoralapok és a személygépjármű-motorok között az, hogy amíg a személygépjármű-motorok teljesen készre összeszerelve és használatra készen hagyják el az Audi Hungaria üzemét, a hajómotoralapok nem működőképes motorok, és azokat a gyártási folyamat e szakaszában még nem lehet hajókba vagy jachtokba beépíteni. Ezért ezeket az alapmotorokat a Volkswagen Marine üzemébe szállítják, ahol speciális kezelés alá vonják őket az

<sup>(1)</sup> Egyes szegmenscsoportok esetén a bruttó kapacitásbővülés meghaladja az 5 %-ot.

úgynevezett »hajóépítési eljárás« keretében. Az Audi Hungariának jelentős eszköz-, know-how és humántőke-beruházásokat kellene végrehajtania, valamint a gyártósorokat nagymértékben át kellene alakítania, ha úgy döntene, hogy bevezeti a kész hajómotorok gyártására szolgáló eljárásokat. Mindemellett az Audi Hungaria által gyártott alapmotor különleges műszaki paraméterei miatt a hajómotor megépítését a VW-csoporton kívüli gyártó nem tudná elvégezni további jelentős beruházások nélkül.

- (130) A különleges eljárások miatt a hajómotor-építést a Volkswagen Marine Salzgitterben található gyárában kell elvégezni, amelyet speciálisan e célra szolgáló eszközökkel szereltek fel. Megközelítőleg hetente [...] hajómotort tud a Volkswagen Marine elkészíteni, vagyis a maximális éves termelési kapacitása [...] darab között van. Ezért, még ha az Audi Hungaria bővítené is a hajómotoralap gyártására szolgáló kapacitását, a Volkswagen Marine nem lenne képes kezelni a megnövekedett termelési igényt, mivel termelési kapacitása korlátozott, és azt nem érinti a szóban forgó beruházási projekt. A kapacitás bővülését csak Salzgitterben eszközölt további jelentős beruházásokkal lehetne elérni, amely nem képezi a jelen bejelentés tárgyát.
- (131) A bejelentett projekt hatására tehát nem bővül a termelési kapacitás a készre gyártott hajómotorok tekintetében (a kapacitásbővülés nulla).
- (132) Az ügy jelen szakaszában úgy tűnik, hogy a projekt minden érintett piac tekintetében összhangban van az RTI 68. pontjának b) alpontjával.

### 3.5. Aggályok és az eljárás megindításához vezető okok

- (133) A fent ismertetett okok miatt a Bizottság az intézkedés előzetes értékelése után nincs meggyőződve arról, hogy a bejelentett támogatás összeegyeztethető-e az RTI 68. pontjával.
- (134) E tekintetben a Bizottság megismétli az e határozatban kifejtett aggályait, hogy elfogadható-e a Magyarország által javasolt piaci felosztás, és hogy a kedvezményezett részesedése az érintett termék érintett piacon történő értékesítéséből kevesebb-e, mint 25 % (lásd a (68) és az azt követő bekezdéseket), valamint hogy az érintett piac alulteljesítése esetén a létrehozott kapacitás nem haladja-e meg az 5 %-ot.
- (135) A Bizottság jelzi, hogy nem ért egyet a magyar hatóságokkal a személygépjárművek érintett termékpiacának meghatározása tekintetében. Az ügy jelen szakaszában a Bizottság nincs meggyőződve arról, hogy a POLK által meghatározott osztályozás szerinti egyedi személygépjármű-szegmensek helyett tekinthetők-e egyes szegmenscsoportok érintett termékpiacnak az RTI 68. pontjának a) és b) alpontja alkalmazásában. Az ügy jelen szakaszában a Bizottság emellett a személygépjárművek és a könnyű haszongépjárművek együttes kezelésének helyességéről sincs meggyőződve. Emlékeztetünk arra,

hogy az RTI 70. pontja szerint a tagállamra hárul a bizonyítási teher azokban az esetekben, amelyekre nem vonatkozik az RTI 68. pontjának a) és b) alpontja.

- (136) Következésképpen a Bizottságnak kötelessége minden szükséges konzultációs eljárást elvégezni, és ennek keretében megindítani az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárást, ha a kezdeti vizsgálat nem teszi lehetővé a Bizottság számára annak megállapítását, hogy az intézkedés összhangban van-e az RTI 68. pontjával. Ez lehetőséget teremt arra, hogy azok a harmadik felek, akiknek érdekeit a támogatás odaítélése érinti, észrevételeket tegyenek az intézkedéssel kapcsolatban. Az érintett tagállam által bejelentett és bármely harmadik fél által közölt információk alapján a Bizottság értékelni fogja az intézkedést, és meghozza végleges határozatát.
- (137) Abban az esetben, ha a hivatalos vizsgálati eljárás során közölt információk nem teszik lehetővé annak megerősítését, hogy az RTI 68. pontjában meghatározott határértékeket betartják, a Bizottságnak azt is meg kell vizsgálnia, hogy a támogatás szükséges-e a beruházás ösztönzéséhez, és hogy a támogatás előnyei meghaladják-e a versenytorzítás és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás mértékét. A Bizottság ezért felkéri a tagállamot és a harmadik feleket, hogy nyújtsák be azokat a rendelkezésre álló bizonyítékokat, amelyek lehetővé teszik a Bizottság számára, hogy alátámassza az intézkedésre vonatkozó értékelését.
- (138) Az RTI 63. lábjegyzetében a Bizottság bejelentette, hogy »további útmutatásokat dolgoz ki azon kritériumokról, amelyeket ezen értékelés során figyelembe fog venni. A bejelentésben foglaltak megvalósultak a nagyberuházási projektekhez nyújtott regionális támogatások részletes vizsgálatának kritériumairól szóló bizottsági közlemény<sup>(1)</sup> elfogadásával, amely a részletes vizsgálat alapjául fog szolgálni. Különösen a következő kritériumokat fogják vizsgálni: a támogatás célja, a támogatási eszköz megfelelősége, az ösztönző hatás, a támogatás arányossága, a magánbefektetések kizorítása és a kereskedelemre gyakorolt hatások. Az ügy jelen szakaszában úgy tűnik, hogy a verseny különösen azokban a szegmensekben torzulhat, amelyekben a kedvezményezett piaci részesedése meghaladja a 25 %-ot.
- (139) A részletes vizsgálat tekintetében a Bizottság felhívja az érdekelt feleket, hogy minden szükséges információt nyújtsanak be annak érdekében, hogy értékelhessük a támogatás gazdasági ösztönző hatását, azaz hogy 1. a támogatás kedvező beruházási döntéshez vezet-e, mivel a vállalkozás számára egyébként sehol nem nyereséges beruházás a támogatott régióban valósul meg, és 2. a támogatás arra ösztönöz-e, hogy a tervezett beruházást más régió helyett az adott régióban valósítsák meg, mivel ellensúlyozza a támogatott régióban választott helyszín nettó hiányosságait és az ahhoz kapcsolódó költségeket. Az a tény, hogy az 1. vagy a 2. foratókönyv alkalmazandó-e, határozza meg az alternatív helyzetet (azaz hogy mi történne támogatás nélkül), ezáltal pedig a támogatás esetleges verseny- és kereskedelemtorzító hatását.

<sup>(1)</sup> A Bizottság közleménye a nagyberuházási projektekhez nyújtott támogatások részletes vizsgálatának kritériumairól, HL C 223., 2009.9.16., 3. o.



(140) A fenti kérdésekre vonatkozóan benyújtott bizonyítékok alapján a Bizottság mérlegeli a támogatás negatív és pozitív hatásait, átfogó értékelést készít a támogatás valamennyi érintett piacra gyakorolt hatásáról oly módon, hogy az lehetővé tegye a Bizottság számára a hivatalos vizsgálati eljárás lezárását.

#### 4. HATÁROZAT

(141) A fenti megfontolásokra figyelemmel a Bizottság – az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás értelmében – felkéri Magyarországot, hogy e levél kézhezvételétől számított egy hónapon belül nyújtsa be észrevételeit, és bocsássa rendelkezésre mindazon információkat, amelyek a támogatási intézkedés további értékeléséhez hozzájárulnak. A Bizottság kéri a magyar hatóságokat, hogy e levél másolatát haladéktalanul továbbítsák a támogatás lehetséges kedvezményezettje részére.

(142) A Bizottság emlékeztetni kívánja Magyarországot, hogy az EK-Szerződés 88. cikkének (3) bekezdése halasztó hatályú, és szeretné felhívni figyelmét a 659/1999/EK tanácsi rendelet 14. cikkére, amely úgy rendelkezik, hogy a jogellenes támogatást a kedvezményezettektől vissza lehet követelni.

(143) A Bizottság figyelmezteti Magyarországot, hogy tájékoztatni fogja az érdekelt feleket e levélnek és az érdemi összefoglalónak az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő közzétételével. 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.”