

Úřední věstník

Evropské unie

C 243



České vydání

Informace a oznámení

Svazek 53

10. září 2010

Oznámení č.

Obsah

Strana

II *Sdělení*

SDĚLENÍ ORGÁNŮ, INSTITUCÍ A JINÝCH SUBJEKTŮ EVROPSKÉ UNIE

Evropská komise

2010/C 243/01

Povolení státní podpory podle ustanovení článků 107 a 108 SFEU – Případy, ve kterých Komise nevznesla námitky ⁽¹⁾ 1

IV *Informace*

INFORMACE ORGÁNŮ, INSTITUCÍ A JINÝCH SUBJEKTŮ EVROPSKÉ UNIE

Evropská komise

2010/C 243/02

Směnné kurzy vůči euru 2

CS

Cena:
3 EUR⁽¹⁾ Text s významem pro EHP

(Pokračování na následující straně)

INFORMACE ČLENSKÝCH STÁTŮ

2010/C 243/03	Sdělení Komise podle čl. 16 odst. 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství – Závazky veřejné služby v souvislosti s pravidelnou leteckou dopravou ⁽¹⁾	3
---------------	--	---

V Oznámení

ŘÍZENÍ TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ POLITIKY HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

Evropská komise

2010/C 243/04	Státní podpora – Maďarsko – Státní podpora C 31/09 – Maďarsko – LIP – Podpora společnosti Audi Hungaria Motor Kft. – Výzva k podání připomínek podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie ⁽¹⁾	4
---------------	---	---

Opravy

2010/C 243/05	Oprava výzvy k vyjádření zájmu o členství ve vědeckých komisích Evropského úřadu pro bezpečnost potravin (Parma, Itálie) (Úř. věst. C 151 ze dne 10.6.2010)	10
2010/C 243/06	Oprava výzvy k vyjádření zájmu o zařazení do seznamu vhodných uchazečů o členství ve vědeckých komisích a vědeckém výboru Evropského úřadu pro bezpečnost potravin (Parma, Itálie) (Úř. věst. C 151 ze dne 10.6.2010)	10



⁽¹⁾ Text s významem pro EHP

II

(Sdělení)

SDĚLENÍ ORGÁNŮ, INSTITUCÍ A JINÝCH SUBJEKTŮ EVROPSKÉ UNIE

EVROPSKÁ KOMISE

Povolení státní podpory podle ustanovení článků 107 a 108 SFEU**Případy, ve kterých Komise nevznesla námitky**

(Text s významem pro EHP)

(2010/C 243/01)

Datum přijetí rozhodnutí	17.8.2010
Odkaz na číslo státní pomoci	N 191/10
Členský stát	Česká republika
Region	8 regionů postižených povodněmi
Název (a/nebo jméno příjemce)	Zmírnění škod způsobených povodněmi na rybách v letních měsících roku 2009
Právní základ	Čl. 4 odst. 4 pokynů pro zkoumání státních podpor v odvětví rybolovu a akvakultury ze dne 3. dubna 2008
Název opatření	Režim podpor
Cíl	Poskytnout finanční podporu podnikům akvakultury postiženým mimořádnými povodněmi, které Českou republiku zasáhly v létě 2009.
Forma podpory	Přímá dotace
Rozpočet	10 milionů CZK (390 000 EUR)
Míra podpory	25 %
Délka trvání programu	Do 1. června 2011
Hospodářská odvětví	Akvakultura
Název a adresa orgánu poskytujícího podporu	Jeho Excelence pan Karel Schwarzenberg ministr zahraničních věcí Ministerstvo zahraničních věcí České republiky Loretánské náměstí 5 118 00 Praha 1 ČESKÁ REPUBLIKA
Další informace	—

Rozhodnutí v autentickém znění po odstranění všech informací, jež jsou předmětem obchodního tajemství, najdete na adrese:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/state_aids_texts_cs.htm

IV

(Informace)

INFORMACE ORGÁNŮ, INSTITUCÍ A JINÝCH SUBJEKTŮ EVROPSKÉ UNIE

EVROPSKÁ KOMISE

Směnné kurzy vůči euru ⁽¹⁾

9. září 2010

(2010/C 243/02)

1 euro =

měna	směnný kurz	měna	směnný kurz
USD americký dolar	1,2715	AUD australský dolar	1,3750
JPY japonský jen	106,46	CAD kanadský dolar	1,3131
DKK dánská koruna	7,4461	HKD hongkongský dolar	9,8789
GBP britská libra	0,82580	NZD novozélandský dolar	1,7516
SEK švédská koruna	9,2488	SGD singapurský dolar	1,7060
CHF švýcarský frank	1,2859	KRW jihokorejský won	1 484,64
ISK islandská koruna		ZAR jihoafrický rand	9,1964
NOK norská koruna	7,8725	CNY čínský juan	8,6248
BGN bulharský lev	1,9558	HRK chorvatská kuna	7,2863
CZK česká koruna	24,683	IDR indonéská rupie	11 390,00
EEK estonská koruna	15,6466	MYR malajsijský ringgit	3,9550
HUF maďarský forint	285,76	PHP filipínské peso	56,095
LTL litevský litas	3,4528	RUB ruský rubl	39,2763
LVL lotyšský latas	0,7088	THB thajský baht	39,240
PLN polský zlotý	3,9380	BRL brazilský real	2,1914
RON rumunský lei	4,2820	MXN mexické peso	16,5217
TRY turecká lira	1,9230	INR indická rupie	59,0894

⁽¹⁾ Zdroj: referenční směnné kurzy jsou publikovány ECB.

INFORMACE ČLENSKÝCH STÁTŮ

**Sdělení Komise podle čl. 16 odst. 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008
o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství**

Závazky veřejné služby v souvislosti s pravidelnou leteckou dopravou

(Text s významem pro EHP)

(2010/C 243/03)

Členský stát	Francie
Dotčená trasa	Aurillac–Paříž (Orly)
Datum vstupu závazku veřejné služby v platnost	1. června 2011
Adresa, na které lze získat znění závazků veřejné služby a všechny příslušné informace a/nebo dokumentaci k těmto závazkům	Vyhláška ze dne 26. července 2010, kterou se mění závazky veřejné služby uložené v pravidelné letecké dopravě na trasách mezi městy Aurillac a Paříž (Orly) NOR: DEVA1018706A http://www.legifrance.gouv.fr/initRechTexte.do Další informace poskytuje: Direction générale de l'aviation civile DTA/SDT/T2 50 rue Henry Farman 75720 Paris Cedex 15 FRANCE Tel. +33 1 58094321 E-mail: osp-compagnies.dta@aviation-civile.gouv.fr

V

(Oznámení)

ŘÍZENÍ TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ POLITIKY HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

EVROPSKÁ KOMISE

STÁTNÍ PODPORA – MAĎARSKO

Státní podpora C 31/09 – Maďarsko – LIP – Podpora společnosti Audi Hungaria Motor Kft.

Výzva k podání připomínek podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie

(Text s významem pro EHP)

(2010/C 243/04)

Dopisem ze dne 6. července 2010, který je v závazném znění uveden za tímto shrnutím, sdělila Komise Maďarsku rozhodnutí zahájit k výše uvedenému opatření státní podpory řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Zúčastněné strany mohou zaslat své připomínky k této podpoře, ohledně níž Komise zahajuje řízení, do jednoho měsíce ode dne zveřejnění tohoto shrnutí a dopisu, jenž za ním následuje, a to na adresu Generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž Evropské komise:

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

Tyto připomínky budou sděleny Maďarsku. Zúčastněné strany podávající připomínky mohou písemně a s uvedením důvodů požádat o zachování důvěrnosti ohledně své totožnosti.

SHRnutí

Důvody pro rozšíření formálního vyšetřovacího řízení

Dopisem ze dne 28. října 2009 ⁽¹⁾ informovala Komise Maďarsko svým rozhodnutím zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie ve věci podpory, jež Maďarsko podle pokynů k vnitrostátní regionální podpoře ⁽²⁾ hodlá poskytnout podniku Audi Hungaria Motor Kft. na investiční projekty v jeho stávající továrně ve městě Győr nacházejícím se v maďarském regionu západní Zadunají (Nyugat-

Dunántúl). Cílem investičních projektů je výroba nové generace motorů a motorových komponentů pro osobní automobily.

V rozhodnutí o zahájení řízení Komise uvedla, že má pochybnosti, zda může být přijato vymezení trhu navrhované Maďarskem a zda na skupinu Volkswagen-Porsche nepřípadá více než 25 % objemu prodeje daného výrobku na příslušném trhu a vytvořená kapacita představuje více než 5 % velikosti trhu v případě, že není relevantní trh dostatečně výkonný (bod 68 pokynů k regionální podpoře). V rozhodnutí Komise zejména uvedla, že má pochybnosti, zda určité skupiny segmentů osobních automobilů, na rozdíl od jednotlivých segmentů osobních automobilů podle klasifikace POLK, lze považovat za relevantní

⁽¹⁾ Úř. věst. C 64, 16.3.2010, s. 15.

⁽²⁾ Úř. věst. C 54, 4.3.2006, s. 13.

výrobní trh pro účely použití bodu 68 pokynů k vnitrostátní regionální podpoře. Komise navíc uvedla pochybnosti, co se týče společného posuzování osobních automobilů a lehkých nákladních vozidel.

Ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení informovalo Maďarsko Komisi o nedávných změnách rozsahu investičního projektu. Díky těmto změnám by zejména nedošlo k překročení limitu 25 % uvedeného v bodu 68 písm. a) pokynů k vnitrostátní regionální podpoře v žádném jednotlivém dotčeném segmentu osobních automobilů, pokud by Komise přijala výpočet „tržního podílu“ skupiny Volkswagen-Porsche na základě celosvětových tržních údajů.

Podle názoru Maďarska následující aspekty a argumenty ukazují na tato kritéria, jež jsou rozhodující pro vymezení relevantního zeměpisného trhu z hlediska strany výroby (nabídky): stav automobilového průmyslu, umístění výrobních kapacit, distribuce, obchodní toky, přepravní náklady, globalizace, integrace trhu, obchodní překážky a zvláštní situace týkající se výroby komponentů.

Vzhledem k nedávným změnám investičního projektu a faktické důležitosti správného vymezení relevantního zeměpisného trhu, se v tomto ohledu jeví nutným rozšířit předmět působnosti původního rozhodnutí o zahájení řízení.

Posouzení slučitelnosti pozměněného opatření podpory

V této fázi řízení má Komise stále pochybnosti, zda je oznámená podpora v souladu s bodem 68 pokynů k vnitrostátní regionální podpoře.

Ustanovení bodu 70 pokynů k vnitrostátní regionální podpoře stanoví, že pro účely testů podle bodu 68 pokynů k vnitrostátní regionální podpoře jsou trhy obvykle definovány na úrovni Evropského hospodářského prostoru. Jinými slovy to znamená, že pouze za výjimečných okolností lze brát v úvahu celosvětový trh namísto trhu na úrovni EHP. Komise má pochybnosti, že by v daném případě argumenty předložené maďarskými orgány mohly odůvodnit odklon od základního pravidla, že za relevantní zeměpisný trh by měl být považován EHP. V této fázi řízení má proto Komise pochybnosti o tom, že celosvětový trh lze považovat za jediný relevantní zeměpisný trh pro osobní automobily a/nebo lehká nákladní vozidla.

Pro další podrobnosti odkazuje Komise na výroky uvedené v původním rozhodnutí o zahájení řízení a příslušných shrnutích zveřejněných dne 16. března 2010 ⁽¹⁾.

ZNĚNÍ DOPISU

„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 szegmestől az E szegmens felé haladva fokozatosan emelkedik a személygépjárművek átlagára, mérete és átlagos motorteljesítménye.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 64, 16.3.2010, s. 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 szegmenskombinációkat 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 világpiaci adatok alapján történjen, az esetben nem lépnék 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 véleményt 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 világ-szinten kiszámították a személygépkocsi-szegmensek piaci

részesedését. 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 jellemzőek 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 világpiaci 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 telephelyet 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 exportráták 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 értékláncok 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 folyamatban 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 felektől – 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 tesztet 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 világpiaci 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 világsszinten 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.“
-

OPRAVY**Oprava výzvy k vyjádření zájmu o členství ve vědeckých komisích Evropského úřadu pro bezpečnost potravin
(Parma, Itálie)**

(Úřední věstník Evropské unie C 151 ze dne 10. června 2010)

(2010/C 243/05)

Strana 6, „Konečný termín pro odeslání přihlášek“:

místo: „... 15. září 2010 ...“,

má být: „... 30. září 2010 ...“.

**Oprava výzvy k vyjádření zájmu o zařazení do seznamu vhodných uchazečů o členství ve vědeckých komisích
a vědeckém výboru Evropského úřadu pro bezpečnost potravin (Parma, Itálie)**

(Úřední věstník Evropské unie C 151 ze dne 10. června 2010)

(2010/C 243/06)

Strana 14, „Konečný termín pro odeslání přihlášek“:

místo: „... 15. září 2010 ...“,

má být: „... 30. září 2010 ...“.

CENY PŘEDPLATNÉHO NA ROK 2010 (bez DPH, včetně poštovního za obvyklou zásilku)

Úřední věstník EU, řady L + C, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	1 100 EUR ročně
Úřední věstník EU, řady L + C, tištěné vydání + roční CD-ROM	22 úředních jazyků EU	1 200 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada L, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	770 EUR ročně
Úřední věstník EU, řady L + C, měsíční CD-ROM (souhrnný)	22 úředních jazyků EU	400 EUR ročně
Dodatek k Úřednímu věstníku (řada S), CD-ROM, 2 vydání týdně	mnohojazyčné: 23 úředních jazyků EU	300 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada C – Výběrová řízení	jazyky, kterých se týká výběrové řízení	50 EUR ročně

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie*, který vychází v úředních jazycích Evropské unie, je k dispozici ve 22 jazykových verzích. Zahrnuje řady L (Právní předpisy) a C (Informace a oznámení).

Každá jazyková verze má samostatné předplatné.

V souladu s nařízením Rady (ES) č. 920/2005, zveřejněným v Úředním věstníku L 156 ze dne 18. června 2005, které stanoví, že orgány Evropské unie nejsou dočasně vázány povinností sepsávat všechny akty v irštině a zveřejňovat je v tomto jazyce, je Úřední věstník vydávaný v irském jazyce prodáván zvlášť.

Předplatné dodatku k Úřednímu věstníku (řada S – Dodatek k *Úřednímu věstníku Evropské unie*) zahrnuje znění ve všech 23 úředních jazycích na jednom mnohojazyčném CD-ROM.

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie* opravňuje na požádání k obdržení různých příloh Úředního věstníku. Předplatitelé jsou na vydávání příloh upozorňováni prostřednictvím „oznámení čtenářům“ zveřejňovaného v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Nosiče CD-ROM budou během roku 2010 nahrazeny nosiči DVD.

Prodej a předplatné

Předplatné různých placených periodik, jako například předplatné *Úředního věstníku Evropské unie*, lze získat u našich distributorů. Seznam distributorů se nachází na této internetové adrese:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) nabízí přímý a bezplatný přístup k právu Evropské unie. Tyto internetové stránky umožňují nahlížet do *Úředního věstníku Evropské unie* a obsahují rovněž smlouvy, právní předpisy, judikaturu a návrhy právních předpisů.

Více informací o Evropské unii naleznete na adrese: <http://europa.eu>



Úřad pro publikace Evropské unie
2985 Lucemburk
LUCEMBURSKO

CS