

## II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte, die in Anwendung des EG-Vertrags/Euratom-Vertrags erlassen wurden)

## ENTSCHEIDUNGEN UND BESCHLÜSSE

## KOMMISSION

## ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 30. April 2008

über die staatliche Beihilfe C 21/07 (ex N 578/06), die Ungarn zugunsten der Firma IBIDEN Hungary Gyártó Kft. gewähren will

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2008) 1342)

(Nur der ungarische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2008/830/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Äußerung gemäß den genannten Artikeln <sup>(1)</sup> und unter Berücksichtigung dieser Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

#### 1. VERFAHREN

(1) Am 30. August 2006 meldeten die ungarischen Behörden auf elektronischem Weg die Anwendung bestehender Regionalbeihilferegelungen auf ein Erstinvestitionsvorhaben der Firma IBIDEN Hungary Gyártó Kft. an (die Anmeldung wurde von der Kommission am selben Tag

registriert). Mit der Anmeldung kam Ungarn der Einzelanmeldungspflicht gemäß Randnummer 24 des Multisektoralen Regionalbeihilferahmens für große Investitionsvorhaben 2002 <sup>(2)</sup> (nachstehend „MSR 2002“ genannt) nach.

- (2) Die Kommission hat mit Schreiben vom 13. Oktober 2006 (D/58881) und 13. März 2007 (D/51161) weitere Informationen angefordert.
- (3) Die ungarischen Behörden haben mit Schreiben, die von der Kommission am 14. November 2006 (A/39085), am 3. Januar 2007 (A/30004), am 15. Januar 2007 (A/30441) und am 27. März 2007 (A/32641) registriert wurden, um eine Fristverlängerung für die Vorlage weiterer Informationen gebeten, welche von der Kommission genehmigt wurde.
- (4) Die ungarischen Behörden haben in ihren Schreiben, welche von der Kommission am 31. Januar 2007 (A/30990) und am 15. Mai 2007 (A/34072) registriert wurden, weitere Informationen übermittelt.
- (5) Am 11. Dezember 2006 sowie am 25. April 2007 kam es zu Treffen zwischen den ungarischen Behörden und den Dienststellen der Kommission, an denen auch Vertreter der Firma IBIDEN Hungary Gyártó Kft. teilnahmen.

<sup>(1)</sup> ABl. C 224 vom 25.9.2007, S. 2.

<sup>(2)</sup> Mitteilung der Kommission — Multisektoraler Regionalbeihilferahmen für große Investitionsvorhaben (ABl. C 70 vom 19.3.2002, S. 8); Mitteilung der Kommission betreffend die Änderung des multisektoralen Regionalbeihilferahmens für große Investitionsvorhaben (2002) in Bezug auf die Aufstellung einer Liste von Sektoren mit strukturellen Problemen und den Vorschlag zweckdienlicher Maßnahmen gemäß Artikel 88 Absatz 1 EG-Vertrag für die Kfz- und die Kunstfaserindustrie (ABl. C 263 vom 1.11.2003, S. 3).

- (6) Die Kommission hat Ungarn im Schreiben vom 10. Juli 2007 über ihre Entscheidung informiert, im Zusammenhang mit der Beihilfe das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.
- (7) Die Entscheidung über die Einleitung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* <sup>(3)</sup> veröffentlicht. Die Kommission forderte die Beteiligten auf, zu der Beihilfemaßnahme Stellung zu nehmen.
- (8) Der Kommission wurden vier Stellungnahmen von den Beteiligten zugestellt:
- mit Schreiben vom 25. Oktober 2007, welches von der Kommission am gleichen Tag registriert wurde (A/38842);
  - mit Schreiben vom 22. November 2007, welches von der Kommission am 24. November 2007 registriert wurde (A/39732);
  - mit Schreiben vom 23. November 2007, welches von der Kommission am gleichen Tag registriert wurde (A/39711);
  - mit Schreiben vom 26. November 2007, welches von der Kommission am 27. November 2007 registriert wurde (A/39740).
- (9) Die Kommission hat diese Stellungnahmen mit Schreiben vom 4. Dezember 2007 (D/54826) an Ungarn weitergeleitet, welches somit die Möglichkeit hatte, sich zu äußern.
- (10) Mit Schreiben vom 4. Januar 2008, das von der Kommission am gleichen Tag registriert wurde (A/151), übermittelte Ungarn seine Kommentare zu den Stellungnahmen der Beteiligten.

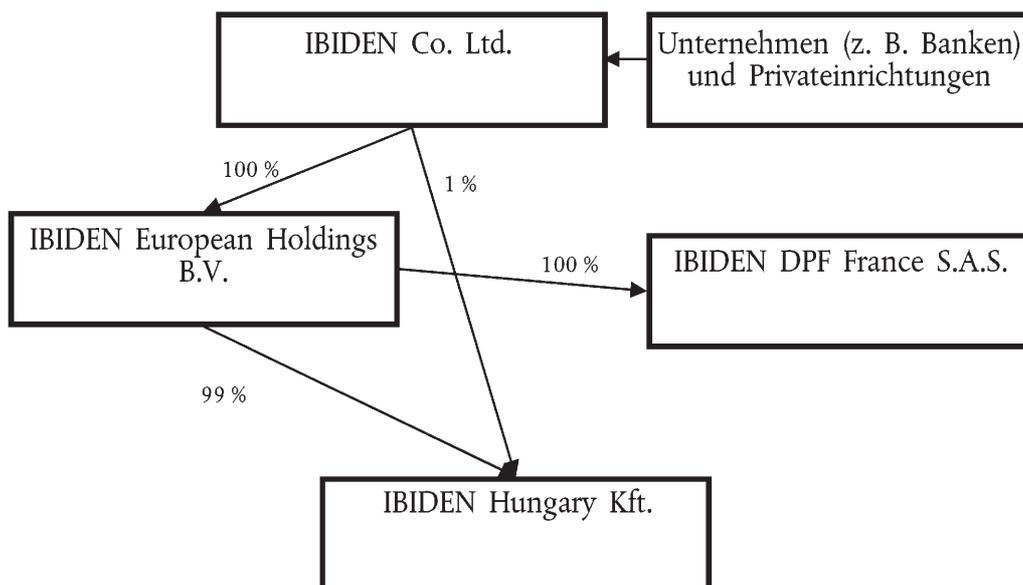
## 2. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER BEIHILFE

### 2.1. Ziel der Maßnahme

- (11) Ungarn beabsichtigt, die regionale Entwicklung durch eine regionale Investitionsbeihilfe für die Errichtung eines neuen Fertigungswerks der Firma IBIDEN Hungary Gyártó Kft. — in dem Keramiksubstrate für Diesel-Partikelfilter hergestellt werden sollen — in der Region Mittelungarn (Komitat Pest) im Gewerbepark in Dunavarsány zu fördern. Diese Region gilt als Fördergebiet nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a EG-Vertrag mit einer Beihilfeintensität von 40 % Nettosubventionsäquivalent (NSÄ) für den Zeitraum 2004—2006 <sup>(4)</sup>.

### 2.2. Der Beihilfeempfänger

- (12) Beihilfeempfänger ist die Firma „IBIDEN Hungary Gyártó Kft.“ (nachstehend „IBIDEN HU“ genannt). Das Ziel des geförderten Vorhabens ist es, neben dem Werk IBIDEN DPF France S.A.S., das im Jahr 2001 gegründet wurde, ein zweites Werk zur Herstellung von Keramiksubstraten für Diesel-Partikelfilter innerhalb der Keramiksparte der Fa. IBIDEN in der Europäischen Union zu errichten.
- (13) Die IBIDEN HU wurde von der IBIDEN European Holdings B.V. (Niederlande) und der IBIDEN Co., Ltd (Japan) am 5. Mai 2004 gegründet. Die IBIDEN European Holdings B.V. ist 100 %ige Tochter der IBIDEN Co., Ltd, einer Aktiengesellschaft, die sich im Eigentum von mehreren Unternehmen (z. B. Banken) und privaten Einrichtungen befindet. Die IBIDEN European Holdings B.V. hält 99 % und die IBIDEN Co. Ltd 1 % der Anteile an der IBIDEN HU. Seit Ende 2005 verfügt die IBIDEN European Holdings B.V. über 100 % der Geschäftsanteile der IBIDEN DPF France S.A.S.



<sup>(3)</sup> Vgl. Fußnote 1.

<sup>(4)</sup> Schreiben der Kommission vom 9. Juli 2004, K(2004) 2773/5, bezüglich HU 12/2003 — Fördergebietskarte für Ungarn für den Zeitraum vom 1. Mai 2004 bis zum 31. Dezember 2006.

- (14) Das Mutterunternehmen, die IBIDEN Co., Ltd ist ein multinationales Unternehmen, das 1912 als Stromunternehmen mit Sitz in Gifu/Japan gegründet wurde. Seine Tätigkeit kann in fünf Bereiche unterteilt werden, die am Umsatzerlös 2005 wie folgt beteiligt waren: 50 % Elektronik, 22 % Keramik, 16 % Innenausstattung, 4 % Baumaterial und 8 % andere kleinere Bereiche (wie z. B. die Bereiche Ölprodukte, Informationsdienste, Kunstharz, Landwirtschaft, Verarbeitung von tierischen und Fischereierzeugnissen). Gemäß dem Jahresbericht 2006<sup>(5)</sup> umfasst die IBIDEN-Gruppe 47 Tochterunternehmen und ein nicht in der Keramikbranche agierendes verbundenes Unternehmen. Der konsolidierte Netto-Umsatzerlös der Gruppe betrug 319 Mrd. Yen, das Geschäftsergebnis 43,6 Mrd. Yen und die Netto-Einnahmen beliefen sich auf 27,2 Mrd. Yen. Im selben Jahr waren in den Geschäftsvertretungen und Produktionswerken der Gruppe weltweit 10 115 Mitarbeiter beschäftigt.
- (17) Die ungarischen Behörden haben mitgeteilt, dass beide Stufen der von IBIDEN HU im Gewerbepark Dunavarsány getätigten Investition als ein einziges Investitionsvorhaben im Sinne von Randnummer 49 des MSR 2002 zu betrachten sind: beide Investitionsstufen beziehen sich auf dieselbe Fertigungsstätte, auf dasselbe Unternehmen und auf dasselbe Produkt und sie wurden innerhalb einer Zeitspanne von drei Jahren begonnen.
- (18) Laut den von Ungarn über die beiden Investitionsstufen vorgelegten Informationen werden die Keramiksubstrate für Diesel-Partikelfilter in zwei im Gewerbepark Dunavarsány neu errichteten Gebäuden mit einer Grundfläche von 24 000 m<sup>2</sup> bzw. 30 900 m<sup>2</sup> hergestellt. Bis zum Jahr 2007 werden vier Produktionslinien im Gebäude I und fünf Produktionslinien im Gebäude II errichtet.
- (19) Bis 2007 wird die Investition insgesamt 1 100 neue direkte Arbeitsplätze in Dunavarsány schaffen.
- (20) Die ungarischen Behörden bestätigen, dass im geförderten Werk binnen fünf Jahren nach Abschluss des Investitionsvorhabens keine anderen als die von dem Investitionsvorhaben betroffenen Produkte hergestellt werden.
- (21) Die ungarischen Behörden bestätigen weiterhin, dass der Beihilfeempfänger akzeptiert hat, die Investition nach deren Fertigstellung mindestens fünf Jahre lang am Ort aufrechtzuerhalten.
- (16) Die ungarischen Behörden haben die Kommission mit Schreiben vom 1. April 2005 gemäß Randnummer 36 des MSR 2002<sup>(6)</sup> von der staatlichen Beihilfe in Kenntnis gesetzt, die der IBIDEN HU für die erste Stufe ihres Investitionsvorhabens gewährt wurde.

### 2.3. Das Investitionsvorhaben

#### 2.3.1. Das neue Investitionsvorhaben der IBIDEN HU in Dunavarsány

- (15) Die Anmeldung bezieht sich auf die zweite Stufe eines Investitionsvorhabens, dessen Ziel es ist, ein neues Fertigungswerk für die Herstellung von Keramiksubstraten für Diesel-Partikelfilter im Gewerbepark in Dunavarsány zu errichten.

#### 2.3.2. Zeitplan für das Investitionsvorhaben der IBIDEN HU in Dunavarsány

- (22) Die Arbeiten im Rahmen des Investitionsvorhabens haben bereits im Oktober 2004 begonnen. In Gebäude I lief die Produktion im August 2005 und in Gebäude II im Mai 2006 an. Die Gesamtkapazität wird voraussichtlich im April 2007 erreicht. Der Tabelle I können weitere Planungsstufen entnommen werden:

Tabelle I

Zeitplan für das Investitionsvorhaben

	Beginn des Vorhabens	Beginn der Produktion	Abschluss des Vorhabens	Gesamte Produktions-Kapazität
Stufe I	6.10.2004	1.8.2005	1.1.2006	1.5.2006 (1,2 Mio. Stück pro Jahr)
Stufe II	20.6.2005	3.5.2006	31.3.2007	1.4.2007 (zusätzlich 1,2 Mio. Stück pro Jahr)

<sup>(5)</sup> Das Geschäftsjahr endete am 31. März 2006.

<sup>(6)</sup> Im Interesse der Transparenz und einer wirksamen Kontrolle der für große Investitionsvorhaben gewährten Regionalbeihilfen ist in Randnummer 36 des MSR 2002 die Schaffung eines besonderen „Transparenzmechanismus“ vorgesehen. Danach müssen die Mitgliedstaaten, wann immer sie auf der Grundlage des MSR 2002 eine Investitionsbeihilfe von über 50 Mio. EUR gewähren, ein einheitliches Format verwenden, um der Kommission die einschlägigen Informationen zu übermitteln.

#### 2.4. Kosten des Investitionsvorhabens

- (23) Die gesamten beihilfefähigen Investitionskosten des Vorhabens belaufen sich nominal auf insgesamt 47 570 933 882 HUF (190,83 Mio. EUR). Der Gegenwartswert beträgt 41 953 072 670 HUF (168,30 Mio. EUR) <sup>(7)</sup>. In Tabelle II sind die beihilfefähigen Kosten nach Jahren und Kategorien aufgeschlüsselt.

Tabelle II

##### Beihilfefähige Investitionskosten (Stufe I und II), Nominalwert in Mio. HUF

	2004		2005		2006		2007		Insgesamt
Grundstück	[...] <sup>(*)</sup>		[...]		[...]		[...]		[...]
Infrastruktur	[...]		[...]		[...]		[...]		[...]
Gebäude	[...]		[...]		[...]		[...]		[...]
Versorgung	[...]		[...]		[...]		[...]		[...]
Maschinen	[...]		[...]		[...]		[...]		[...]
Beihilfefähige Investition	[...]		[...]		[...]		[...]		47 571
	Stufe I	Stufe II	Stufe I	Stufe II	Stufe I	Stufe II	Stufe I	Stufe II	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	

(\*) Vertrauliche Daten.

#### 2.5. Finanzierung des Vorhabens

- (24) Die ungarischen Behörden haben bestätigt, dass der von öffentlicher Förderung freie Beitrag aus Eigenmitteln des Beihilfeempfängers 25 % der beihilfefähigen Kosten übersteigt.

#### 2.6. Rechtsgrundlage

- (25) Die Förderung zugunsten der IBIDEN HU wird aufgrund der folgenden beiden Rechtsgrundlagen gewährt:

- a) Das Wirtschafts- und Verkehrsministerium wird die Beihilfe aufgrund der Regelung „Gezielte Mittelzuweisung für die Investitionsförderung“ <sup>(8)</sup> (HU 1/2003) gewähren. Rechtsgrundlage für diese Mittelzuweisung bilden die Verordnung des Wirtschaftsministers Nr. 1/2001 (5. Januar) über Mittelzuweisungen für Unternehmen und die Verordnung des Wirtschafts- und Verkehrsministers Nr. 19/2004 (27. Februar) über Durchführungsbestimmungen für bestimmte Subven-

tionsmaßnahmen des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums.

- b) Das Finanzministerium wird die Steuervergünstigung aufgrund der Beihilferegelung „Steuervorteil zur Förderung der Entwicklung“ <sup>(9)</sup> gewähren. Geschaffen wurde diese Regelung durch das Gesetz Nr. LXXXI über die Körperschaftssteuer und die Dividendensteuer aus dem Jahr 1996 und die Regierungsverordnung Nr. 275/2003 (24. Dezember) über den Steuervorteil zur Förderung der Entwicklung.

#### 2.7. Höhe der Beihilfe und Beihilfeintensität

- (26) Der Gesamtbetrag der Beihilfe beträgt nominal 15 591 223 750 HUF (62,55 Mio. HUF), was einem Gegenwartswert von 9 793 809 933 HUF (39,29 Mio. EUR) entspricht. Aufgrund der in Erwägungsgrund 23 genannten beihilfefähigen Kosten entspricht dies einer Beihilfeintensität von 22,44 % Nettosubventionsäquivalent (NSÄ) <sup>(10)</sup>.

<sup>(7)</sup> Nach den Bestimmungen der einschlägigen Beihilferegelung dient der Wechselkurs von 249,28 HUF/EUR (gültiger Kurs vom 31. August 2004) als Berechnungsgrundlage; der Referenzzinssatz beträgt 8,59 %.

<sup>(8)</sup> Die Maßnahme HU 1/2003 „Gezielte Mittelzuweisung für die Investitionsförderung“ wurde im Rahmen des Interimsverfahrens eingereicht und die Kommission hat sie als bestehende Beihilfe nach Anhang IV Kapitel 3 Absatz 1 Buchstabe c (nach Artikel 22) der Akte über die Bedingungen des Beitritts der Tschechischen Republik, der Republik Estland, der Republik Zypern, der Republik Lettland, der Republik Litauen, der Republik Ungarn, der Republik Malta, der Republik Polen, der Republik Slowenien und der Slowakischen Republik und die Anpassungen der die Europäische Union begründenden Verträge genehmigt.

<sup>(9)</sup> Die Maßnahme HU 3/2004 „Steuervorteil zur Förderung der Entwicklung“ wurde im Rahmen des Interimsverfahrens eingereicht, und die Kommission hat es als bestehende Beihilfe nach Anhang IV Kapitel 3 Absatz 1 Buchstabe c (nach Artikel 22) der Akte über die Bedingungen des Beitritts der Tschechischen Republik, der Republik Estland, der Republik Zypern, der Republik Lettland, der Republik Litauen, der Republik Ungarn, der Republik Malta, der Republik Polen, der Republik Slowenien und der Slowakischen Republik und die Anpassungen der die Europäische Union begründenden Verträge genehmigt. Die Änderung der Regelung wurde bei der Kommission angemeldet (N 504/2004) und die Kommission hat sie am 23. Dezember 2004 genehmigt (vgl. K(2004) 5652).

<sup>(10)</sup> Für die Zwecke dieser Entscheidung ist der in Ungarn geltende allgemeine Körperschaftsteuersatz (16 %) Berechnungsgrundlage für das Nettosubventionsäquivalent.

- (27) Die Beihilfe wird in Form zweier Beihilfeinstrumente gewährt: 1. Das Wirtschafts- und Verkehrsministerium gewährt einen Zuschuss in Höhe von insgesamt 3 592 000 000 HUF (14,41 Mio. EUR), verteilt auf die Jahre 2005 bis 2007. 2. Das Finanzministerium gewährt eine Körperschaftssteuervergünstigung, welche nominal rund 11 999 223 750 HUF (48,14 Mio. EUR) betragen soll<sup>(11)</sup> und sich auf die Jahre von 2007 bis 2016 verteilt. Der Gegenwartswert des Zuschusses entspricht 3 118 450 763 HUF (12,51 Mio. EUR) und der Gegenwartswert der Steuervergünstigung entspricht 6 675 359 170 HUF (26,78 Mio. EUR).
- (28) Die ungarischen Behörden haben die Kommission davon in Kenntnis gesetzt, dass die Beihilfe, die sich auf einen Gegenwartswert von 7 411 828 735 HUF (29,73 Mio. EUR) (Nominalwert 11 745 422 640 HUF oder 47,12 Mio. EUR) beläuft, der IBIDEN HU aufgrund der vorhandenen regionalen Beihilferegulungen<sup>(12)</sup> bis zur Höhe des in Randnummer 24 des MSR 2002 festgelegten Schwellenwerts für die Anmeldung von Einzelbeihilfen bereits gewährt wurde. Das Finanzministerium hat für die erste Stufe der Investition am 25. Februar 2005 eine Beihilfe in Höhe von 4 832 595 058 HUF (19,39 Mio. EUR) (Nominalwert 8 773 422 640 HUF oder 35,20 Mio. EUR) gewährt und das Wirtschafts- und Verkehrsministerium hat am 3. März 2005 eine Beihilfe zum Gegenwartswert von 1 875 354 000 HUF (7,52 Mio. EUR) (Nominalwert 2 142 000 000 HUF oder 8,60 Mio. EUR) gewährt. Das Wirtschafts- und Verkehrsministerium hat für die zweite Stufe der Investition am 22. Dezember 2006 eine Beihilfe zum Gegenwartswert von 703 879 677 HUF (2,82 Mio. EUR) (Nominalwert 830 000 000 HUF oder 3,33 Mio. EUR) gewährt.
- (29) Ungarn zufolge entspricht der Gesamtbetrag der angemeldeten Beihilfe somit der Differenz zwischen dem gesamten Betrag der Beihilfe und dem Betrag der bereits gewährten Beihilfen, d. h. einem Gegenwartswert von 2 381 981 198 HUF (9,56 Mio. EUR) (dies entspricht einem Nominalwert von 3 845 801 110 HUF bzw. 15,43 Mio. EUR).
- (30) Die ungarischen Behörden haben die Entscheidung über den restlichen Teil der Beihilfe für die zweite Stufe des Investitionsvorhabens bis zur Entscheidung der Europäischen Kommission ausgesetzt. Voraussetzung für die Bewilligung der angemeldeten Beihilfe ist somit die Genehmigung der Kommission.
- (31) Die ungarischen Behörden bestätigen, dass die für das Vorhaben gewährte Beihilfe nicht mit anderen Beihilfen

aus kommunalen, regionalen, nationalen Mitteln oder Mitteln der Gemeinschaft für dieselben beihilfefähigen Kosten kumuliert werden kann.

- (32) Die ungarischen Behörden bestätigen, dass die Beihilfe für die erste Stufe des Investitionsvorhabens am 5. Dezember 2003 beim Wirtschafts- und Verkehrsministerium und am 16. September 2004 beim Finanzministerium beantragt wurde. Die Beihilfeanträge für die zweite Stufe des Investitionsvorhabens wurden am 28. März 2005 und am 31. Mai 2005 eingereicht. Dementsprechend wurden die Beihilfeanträge jeweils vor Beginn der Arbeiten im Zusammenhang mit der ersten Stufe des Vorhabens am 6. Oktober 2004 und vor Beginn der Arbeiten im Zusammenhang mit der zweiten Stufe des Vorhabens am 20. Juni 2005 eingereicht.

## 2.8. Allgemeine Verpflichtungen

- (33) Die ungarischen Behörden haben sich verpflichtet, der Kommission:
- innerhalb von zwei Monaten nach Gewährung der Beihilfe eine Kopie der unterzeichneten Beihilfe-/Investitionsvereinbarung(en) zwischen dem Beihilfegeber und dem Beihilfeempfänger zu übermitteln;
  - alle fünf Jahre nach Genehmigung der Beihilfe durch die Kommission einen Zwischenbericht (mit Angaben zu den gezahlten Beträgen, zur Durchführung der Beihilfevereinbarung und zu anderen Investitionsvorhaben am gleichen Standort/in der gleichen Betriebsstätte) vorzulegen;
  - innerhalb von sechs Monaten nach Zahlung der letzten Beihilfetranche einen ausführlichen Abschlussbericht vorzulegen, der sich auf den angemeldeten Finanzierungsplan stützt.

## 3. GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG DES FÖRMLICHEN PRÜFVERFAHRENS

- (34) Das angemeldete Vorhaben bezieht sich auf die Fertigung von Keramiksubstraten für Dieselpartikelfilter (nachstehend „DPF“ genannt), die in Diesel-Pkws und leichte Nutzfahrzeuge eingebaut werden. Bei diesen Keramikträgern, die von IBIDEN hergestellt werden, handelt es sich um ein Zwischenprodukt (TIER-3-Ebene), das anschließend zu Marktbedingungen an unabhängige Unternehmen verkauft wird. Diese beschichten die Substrate mit Edelmetall und produzieren beschichtete DPF (TIER-2-Ebene). Dann werden die beschichteten DPF an Hersteller von Auspuffkrümmern (TIER-1-Ebene) verkauft, die Direktlieferanten der Fahrzeugwerke sind.

<sup>(11)</sup> Der Höchstbetrag der Steuervergünstigung wurde zum Gegenwartswert festgelegt.

<sup>(12)</sup> HU 1/2003 „Gezielte Mittelzuweisung für die Investitionsförderung“ und N 504/2004 (ex HU 3/2004) „Steuervorteil zur Förderung der Entwicklung“.

- (35) Die Kommission hat in ihrer Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens darauf hingewiesen, dass die ungarischen Behörden eine großzügige Abgrenzung des relevanten Marktes zugrunde legen, dem in diesem Fall die beiden Hauptbestandteile des Abgasnachbehandlungssystems von Fahrzeugen mit Dieselmotor zugerechnet werden: der Dieseloxydationskatalysator (nachstehend „Katalysator“ genannt), der die Gase (z. B. Kohlenoxide und Kohlenwasserstoffe) und bis zu einem gewissen Grad die lösliche organische Fraktion (SOF) der Partikelmasse eliminiert, und der Dieselpartikelfilter (DPF) (nachstehend auch „Partikelfilter“ genannt) <sup>(13)</sup>, der die unlösliche Fraktion der Partikelmasse, d. h. den Ruß herausfiltert. Es wird so argumentiert, dass beide Geräte sehr ähnlich sind und beide eingesetzt werden, um den Gehalt an schädlichen Substanzen in Abgasen zu verringern. Aus diesem Grund seien beide demselben relevanten Markt zuzurechnen. Weiterhin weisen die ungarischen Behörden auf die Ähnlichkeit des Produktionsverfahrens und der Produktionstechnologie bei den beiden Komponenten hin.
- (36) In der vorliegenden Sache hat die Kommission in ihrer Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens erklärt, dass sie Zweifel an der Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt im Sinne von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a EG-Vertrag bzw. im Sinne des MSR 2002 hat. Die Kommission stellte ferner fest, dass die beiden von den ungarischen Behörden eingereichten unabhängigen Marktanalysen (von der Firma Frost & Sullivan Ltd [nachstehend „F&S“ genannt] <sup>(14)</sup> und von der Firma AVL List GmbH [nachstehend „AVL“ genannt] <sup>(15)</sup>) die Darstellung der ungarischen Behörden hinsichtlich des relevanten Marktes nicht belegt haben.
- (37) Die Kommission äußerte Zweifel daran, ob der Katalysator und der Partikelfilter dem gleichen relevanten Produktmarkt und zwar dem Markt der Produkte für Nachbehandlung zuzurechnen sind und diese als Substitute angesehen werden können. Bei der Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens ist die Kommission davon ausgegangen, dass der relevante Produktmarkt enger ist und sich nur auf Partikelfiltersubstrate für Abgasanlagen von Dieselfahrzeugen erstreckt.
- (38) Die Kommission hat vor allem erläutert, dass die Hauptfunktion von DPF in der Entfernung von festen anorganischen und unlöslichen Partikelbestandteilen (d. h. Ruß) besteht, während Katalysatoren giftige Abgase und die in den Partikeln enthaltene lösliche organische Fraktion (SOF) reinigen sollen, ohne Ruß herausfiltern zu können.

<sup>(13)</sup> Die Unterschiede hinsichtlich des Verwendungszwecks der beiden Endprodukte, d. h. des Partikelfilters und des Katalysators, ergeben sich aus der unterschiedlichen Verwendung der jeweiligen Substrate. Deshalb wird für die Zwecke der Entscheidung „Partikelfilter“ gleichbedeutend mit „Partikelfiltersubstrat“ verwendet.

<sup>(14)</sup> Strategic analysis of the European market for Diesel Particulate Filters, Oktober 2006. Die Firma Frost & Sullivan ist in den Bereichen Marketing- und Unternehmensberatung und Marktforschung tätig.

<sup>(15)</sup> Market survey on PM reduction after-treatment devices, März 2007. Die AVL List befasst sich intensiv mit der Planung und Entwicklung von Verbrennungsmotoren. In der Studie der AVL, die von der IBIDEN HU anlässlich dieses Falles in Auftrag gegeben wurde, heißt es, dass Katalysatoren und Partikelfilter demselben relevanten Markt zuzurechnen seien. Die Daten und Analysen der Studie belegen diese Behauptung jedoch nicht: Verschiedenen Abschnitte und Angaben in der Studie weisen darauf hin, dass diese Produkte keine Substitute sind.

Es trifft zu, dass sich die Funktionen beider Geräte insofern überschneiden, als beschichtete DPF bis zu einem gewissen Grad ebenfalls schädliche Gase behandeln. Allerdings ist im Abgasnachbehandlungssystem ein separater Katalysator erforderlich. Beide Technologien werden weiterhin nebeneinander existieren und im fraglichen Zeitraum (d. h. bis 2008) noch zusammen eingebaut werden. Auch bei den Technologien für die künftige Euro-5- und Euro-6-Norm werden Katalysatoren für die Oxidation von CO und HC sowie der löslichen organischen Fraktion weiterhin eingesetzt werden. Da es sich laut der Kommission um zwei getrennte und sich gegenseitig in ihrer Funktion ergänzende Geräte handelt, ist somit auf der Nachfrageseite anscheinend keine Austauschbarkeit gegeben.

- (39) Die Kommission hat in ihrer Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens außerdem festgestellt, dass die Firma Eberspächer gemäß einer der Studien vor kurzem ein echtes Multifunktionsprodukt vorgestellt hat, das gleichzeitig die Funktion eines Katalysators und eines Partikelfilters hat und im Volkswagen Passat verwendet wird. Die Kommission bezweifelte jedoch, dass das Produkt der IBIDEN HU tatsächlich über eine solch umfassende Multifunktionalität verfügt.
- (40) Zweitens hat die Kommission ebenfalls darauf hingewiesen, dass die auch angebotseitige Austauschbarkeit fraglich ist. Es ist nicht durch konkrete Beweise belegt worden, dass es Hersteller von Katalysatorsubstraten gibt, die in der Lage sind, mit derselben Ausrüstung und ohne größere zusätzliche Investitionskosten auch Substrate für Dieselpartikelfilter — oder umgekehrt — zu fertigen. Die Austauschbarkeit ist nicht zuletzt wegen des Preisunterschieds in Zweifel zu ziehen, da der Preis eines Partikelfilters etwa das Vierfache des Preises eines Katalysators beträgt.
- (41) Die Kommission erläuterte abschließend, dass die Beihilfe zwar die Voraussetzungen der Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung 1998 <sup>(16)</sup> zu erfüllen scheint, jedoch Zweifel bestünden, ob der Marktanteil des Beihilfeempfängers am relevanten Markt tatsächlich unter 25 % liegt, wie Randnummer 24 Buchstabe a des MSR 2002 vorschreibt. Aus den von den ungarischen Behörden vorgelegten Marktstudien ist ersichtlich, dass IBIDEN im europäischen DPF-Markt vor und nach dem Investitionsvorhaben einen mengenmäßigen Marktanteil erreicht, der beträchtlich über dem Schwellenwert von 25 % liegt. Sofern der Markt für DPF als sachlich relevanter Markt definiert werden sollte, wäre die Voraussetzung von Randnummer 24 Buchstabe a des MSR 2002 nicht erfüllt. Werden die Märkte für DPF und Katalysatoren zusammen als relevanter Markt definiert, was der Markt-abgrenzung der ungarischen Behörden entspräche, so läge der Marktanteil von IBIDEN vor und nach dem Investitionsvorhaben unter 25 %.

#### 4. STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN

- (42) Auf die Bekanntmachung der Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens im *Amtsblatt der Europäischen Union* richteten die folgenden Beteiligten ihre Äußerungen an die Kommission:

a) IBIDEN Hungary Gyártó Kft. als Empfänger der Beihilfe;

<sup>(16)</sup> ABl. C 74 vom 10.3.1998, S. 9.

- b) Aerosol & Particle Technology Laboratory, Thessaloniki, Griechenland, Forschungs- und Technologiezentrum;
- c) Saint-Gobain Industrie Keramik Rödental GmbH, Rödental, Deutschland, Mitbewerber (nachstehend „Saint-Gobain“ genannt);
- d) ein Beteiligter, der die Kommission gemäß Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates <sup>(17)</sup> um Nichtbekanntgabe seiner Identität ersuchte.
- (43) Die von den obengenannten Beteiligten vorgetragene Argumente lassen sich wie folgt zusammenfassen:

#### 4.1. Der relevante Produktmarkt nach Auffassung von IBIDEN HU und Aerosol & Particle Technology Laboratory

- (44) Der Beihilfempfänger IBIDEN HU und das Unternehmen Aerosol & Particle Technology Laboratory sind für eine weite Marktdefinition, die sich auf alle Komponenten des Abgasnachbehandlungssystems in Dieselfahrzeugen (vor allem auf den Katalysator und den Partikelfilter) erstreckt. Ihnen zufolge sind diese Anlagen einander sehr ähnlich, weil beide dazu dienen, den Schadstoffgehalt der Abgase zu reduzieren; deshalb seien beide demselben relevanten Produktmarkt zuzurechnen.
- (45) Ihrer Meinung nach müssen der Katalysator und der Partikelfilter als Komponenten zur Partikelentfernung betrachtet werden, wobei die IBIDEN HU anerkennt, dass der Katalysator zur Entfernung des unlöslichen Anteils der festen Partikel nicht geeignet ist. Die Beteiligten tragen vor, dass das Produkt von IBIDEN HU über die Hauptfunktion des Filterns von Rußpartikeln hinaus auch Kohlenwasserstoffe und Kohlendioxide herausfiltern könne und deshalb demselben relevanten Markt wie der Katalysator zuzurechnen sei. Die Fahrzeughersteller könnten entscheiden, ob sie die Komponente zur Abgasnachbehandlung aus separaten Komponenten zur Unschädlichmachung der gasförmigen Schadstoffe und der festen Partikel zusammensetzen oder die multifunktionale Komponente verwenden.
- (46) In ihrem Antrag räumt IBIDEN HU jedoch ein, dass eine gleichzeitige Verwendung von Partikelfilter und Katalysator für die Einhaltung der einschlägigen Emissionsvorschriften notwendig sei, obwohl der von ihr hergestellte Partikelfilter eine zusätzliche Funktion habe, die zu einer effizienteren Nachbehandlung der Gase (Kohlenwasserstoffe und Kohlenoxide) führe. Je hochwertiger und moderner ein Partikelfilter sei, desto kleiner und einfacher dürfe der vom Fahrzeughersteller verwendete Katalysator sein, d. h., der Partikelfilter habe erheblichen Einfluss auf den Katalysator und umgekehrt, was bedeute, dass im Fall der Weiterentwicklung des einen Geräts auch das andere den Änderungen angepasst werde.
- (47) Sowohl IBIDEN HU als auch Aerosol & Particle Technology Laboratory weisen auf einen sichtbaren Trend in der technologischen Entwicklung von Katalysatoren und Partikelfiltern hin, der zur einer neuen Generation von Filtern führen dürfte, in der die Vorteile, Merkmale und früheren Technologien in einem Produkt vereint sein könnten, indem Katalysator und Partikelfilter auf einem Monolithgerüst kombiniert würden (z. B. verfügt der Volkswagen Passat bereits über ein Abgasnachbehandlungssystem der vierten Generation, das einen Partikelfilter ohne Katalysator verwendet). IBIDEN HU erklärte, das Unternehmen stelle zurzeit Partikelfilter der „dritten Generation“ <sup>(18)</sup> her und entwickle sein Produkt permanent weiter, um zu einem Partikelfilter der „vierten Generation“ zu gelangen, der auch alle Funktionen eines Katalysators erfülle.
- (48) Die IBIDEN HU hat auch darauf hingewiesen, dass das von ihr hergestellte Produkt im Gegensatz zur Darstellung in der Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens nicht viermal so viel koste wie der Katalysator. IBIDEN HU stelle Halbfertigprodukte her und deshalb sei das Endprodukt (der beschichtete Partikelfilter) viel teurer als das Halbfertigprodukt der IBIDEN HU. Die Erfahrungen der Industrie zeigten, dass der Marktpreis des Gerätes nach der Beschichtung des Grundstoffes, dem Canning und dem Anbringen des Vlieses das 2,5-fache des Preises des Produktes der IBIDEN-Gruppe — des Substrates — betrage: 2007 habe der Marktpreis des Partikelfilters bei 453 EUR und der des Substrates (Halbfertigprodukt) bei nur [...] EUR gelegen, der Marktpreis des Katalysators habe dagegen bei 102 EUR gelegen <sup>(19)</sup>.
- (49) Darüber hinaus seien die bei Katalysatoren und Partikelfiltern eingesetzten Produktionstechnologien, was die Substituierbarkeit anbelange, nach Meinung der IBIDEN HU sehr ähnlich: der Hauptunterschied bestehe beim Partikelfilter im Vergleich zum Katalysator darin, dass der Produktionsablauf um die Phase des Verschließens der Kanäle ergänzt werde und das Schneiden früher stattfinde.
- (50) IBIDEN HU behauptet ferner, dass es mehreren Studien zufolge (u. a. Johnson Matthey Japan) Hersteller gebe, die beide Produkte erzeugten, was die Unterscheidung zwischen den Katalysator- und Partikelfilterherstellern erschwere.

<sup>(18)</sup> Durch den Hinweis auf aufeinanderfolgende Produktgenerationen will IBIDEN HU auf die Entwicklung der Technologie hinweisen.

<sup>(19)</sup> Hinsichtlich des Katalysatormarktpreises von 102 EUR wird aus der Studie der AVL ersichtlich, dass es sich dabei um den Preis nach der Beschichtung des Katalysators auf TIER-2-Ebene handelt. Deshalb müsste der Preis des Katalysatorsubstrates — ebenso wie IBIDEN den Preis des Partikelfilters berichtet hat — nach oben korrigiert werden.

<sup>(17)</sup> ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1.

#### 4.2. Der relevante Produktmarkt nach Auffassung von Saint-Gobain und einem Beteiligten, der die Nichtbekanntgabe seiner Identität beantragte

(51) Von den vier Beteiligten teilten zwei — Saint-Gobain und ein Beteiligter, der die Nichtbekanntgabe seiner Identität beantragte — die in der Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens dargestellten Zweifel der Kommission. Sie sind der Meinung, dass Katalysator und Partikelfilter nicht als Ersatzprodukte betrachtet werden können und demzufolge nicht demselben relevanten Markt zuzurechnen sind. Ihnen zufolge gilt nur der Markt für Partikelfilter als relevanter Markt, und zwar aus den folgenden Gründen:

##### 4.2.1. Keine Substituierbarkeit auf der Nachfrageseite

(52) Die Beteiligten haben darauf hingewiesen, dass sich die Hauptmerkmale der Substrate für Katalysatoren und Partikelfilter voneinander unterscheiden: das Katalysatorsubstrat wird meistens aus nicht porösen, bis 400 °C beständigem Cordierit oder aus rostfreier Metallfolie hergestellt. Der Grundstoff des Partikelfiltersubstrates ist meistens poröses Silikonkarbid mit einer Temperaturbeständigkeit von bis zu 1 000 °C (die Beständigkeit gegen hohe Temperaturen ist notwendig, damit der Ruß verbrannt werden kann und dadurch der Verstopfung des beschichteten Filters vorgebeugt wird). Wegen der völlig verschiedenen wärmetechnischen Eigenschaften können die Kunden deshalb bei einer relativen Preiserhöhung des einen Produktes nicht zwischen Partikelfilter- und Katalysatorsubstrat wählen.

(53) Laut Saint-Gobain zeigt sich der Unterschied auch in den Preisen der beiden Produkte, weil die für das Partikelfiltersubstrat verwendeten Stoffe hochwertiger sind. Die durchschnittlichen Kosten des Partikelfiltersubstrates (ohne die Kosten für die Katalysatorbeschichtung und das Canning) belaufen sich auf 120 EUR, während die durchschnittlichen Kosten des Katalysatorsubstrates (ebenfalls ohne die Kosten für die Katalysatorbeschichtung und das Canning) sich auf 12—20 EUR belaufen. Saint-Gobain behauptet, dass demzufolge die Erzeuger von Partikelfiltern aus technischen Gründen eindeutig nicht auf die Verwendung von Katalysatorsubstraten umsteigen könnten (was sonst aufgrund des Preisunterschiedes sicherlich der Fall wäre). Die Katalysatorhersteller wiederum können Katalysatorsubstrate nicht durch Partikelfiltersubstrate ersetzen, weil dies das Produkt wesentlich verteuern würde, ohne dass es aber über eine der Oxidationsfunktion des Katalysatorsubstrates ähnliche Oxidationsfunktion verfügen würde.

(54) Saint-Gobain und der Beteiligte, der anonym bleiben will, haben auch die Unterschiede bei der Nutzung von Katalysatoren und Partikelfiltern betont<sup>(20)</sup>: Das primäre Ziel des Katalysators sei es, über eine chemische Reaktion gewisse Gase zu oxidieren, wogegen die primäre Funktion des Partikelfilters darin bestehe, den Ruß über ein mechanisches Verfahren herauszufiltern. Obwohl der Partikelfilter unter bestimmten Umständen — als zusätzliche Wirkung — auch gewisse Funktionen des Katalysators übernehme, könne eine komplette Oxidationswirkung nur beim Einbau beider Geräte erreicht werden. Nicht einmal der beschichtete Partikelfilter, der mit dem Sub-

strat der IBIDEN HU ausgestattet sei, könne alle Funktionen eines Katalysators erfüllen, weil dieser dazu diene, eine entsprechende Temperatur für die Verbrennung des Rußes zu entwickeln, nicht aber über alle Funktionen eines Katalysators verfüge und nicht die gleiche Reinigungswirkung erziele. Die Beteiligten erklären, dass viele Fahrzeug- und Komponentenhersteller damit rechneten, dass der Katalysator und der Partikelfilter auch weiterhin separate Komponenten blieben, die in die Auspuffleitung zusammen eingebaut würden.

##### 4.2.2. Keine Substituierbarkeit auf der Angebotsseite

(55) Saint-Gobain und der Beteiligte, der anonym bleiben will, erklären des Weiteren, dass die Produktionsprozesse bei Katalysator- und Partikelfiltersubstraten außerordentlich unterschiedlich seien: Das als Basis für das Katalysatorsubstrat genutzte, nicht poröse Cordierit wird in der Luft bei einer Temperatur von 400 °C gesintert. Demgegenüber muss das für das Partikelfiltersubstrat verwendete Material, das Silikon-Karbid (aus dem auch bei der IBIDEN HU das Substrat hergestellt wird), bei einer außerordentlich hohen Temperatur (über 2 000 °C) in einer sauerstofffreien Umgebung hergestellt werden. Schon allein aufgrund des hohen Temperaturunterschiedes kann eine der wichtigsten und teuersten Komponenten bei der Herstellung dieser beiden Produkte nicht genutzt werden.

(56) Außerdem ist das Katalysatorsubstrat immer ein Wabenzyylinder (Honeycomb), der aus einem Stück besteht und dessen Kanäle nicht verschlossen sind. Das Partikelfiltersubstrat wird im Allgemeinen durch das Zusammenkleben mehrerer Filterteile gebildet und die Kanäle werden verschlossen. Für die Herstellung eines Partikelfiltersubstrats sind eine Hochtemperatursinteranlage für Nichtoxidkeramik sowie Anlagen für die Verklebung und das Verschließen der Kanäle notwendig, die für die Herstellung eines Katalysatorsubstrates nicht erforderlich sind. Deshalb sind die Beteiligten der Meinung, dass es unmöglich sei, Partikelfilter an einer Produktionslinie für Katalysatoren herzustellen und umgekehrt.

#### 5. STELLUNGNAHMEN DER UNGARISCHEN BEHÖRDEN

(57) Die ungarischen Behörden schließen sich der Meinung von Aerosol & Particle Technology Laboratory und IBIDEN Hungary Gyártó Kft. im Bereich des relevanten Produktmarkts, des Preises und der Besonderheiten der Nachfrage- und Angebotsseite an.

(58) Laut den ungarischen Behörden basiert die Dieselabgasnachbehandlung bei modernen Dieselfahrzeugen auf der Integration verschiedener Funktionen auf Systemebene. Die starke Interdependenz zwischen den Komponenten von Abgasnachbehandlungssystemen von Dieselmotoren (z. B. zwischen Katalysator und Partikelfilter) hat zu Versorgungsketten mit mehreren Teilnehmern geführt, in denen die Hersteller von Substrat, Beschichtung und Abgasnachbehandlungssystem verbunden sind, so dass die Leistungsmerkmale auf jeder Stufe der Versorgungskette für alle Glieder dieser Kette eine Herausforderung darstellen. Daraus folgt, dass Emissionsminderungssysteme oder Abgasnachbehandlungssysteme für Dieselmotoren als relevante Produkte betrachtet werden müssen.

<sup>(20)</sup> Die Unterschiede zwischen dem geplanten Einsatz der beiden Endprodukte, d. h. des Partikelfilters und des Katalysators, ergeben sich aus der unterschiedlichen Verwendung der relevanten Substrate.

- (59) Gemäß der Argumentation ist das Produkt der IBIDEN HU eine Multifunktionskomponente, die in die Auspuffanlage eingebaut wird. Dieses Produkt und der Katalysator zusammen bilden die dritte Generation der Abgasnachbehandlungssysteme. Das betroffene Produkt gilt ferner als Halbfertigprodukt, weil es erst in der nächsten Stufe beschichtet wird. Das Produkt ist ohne Beschichtung nicht voll funktionsfähig, deshalb kann es im Hinblick auf die Partikelfilter der dritten Generation nicht als Fertigprodukt bewertet werden. Dies wird auch durch die Tatsache bestätigt, dass das Endprodukt viel teurer ist, als das von der IBIDEN HU angebotene Halbfertigprodukt. Gegenwärtig beträgt der Marktpreis des Endproduktes das 2,5-Fache des Marktpreises des von IBIDEN HU erzeugten Filters.
- (60) Die ungarischen Behörden weisen des Weiteren darauf hin, dass die meisten Dieselfahrzeuge in der Praxis mit Partikelfiltern ausgerüstet würden und dass Hersteller, die Katalysatoren benötigten, auch Partikelfilter bräuchten. Die Nachfrage schaffe einen gemeinsamen Markt für diese Produkte, weil dieselben Hersteller dieselben Methoden und dieselbe Infrastruktur nutzten und sich in gleicher Weise um die Beschaffung der Produkte bemühten. Was die Angebotsseite anbelangt, verwendeten die Katalysator- und Partikelfilterhersteller im Allgemeinen dieselben Produktionsprozesse, dieselbe Produktionstechnologie und dieselben Materialien. Im Hinblick auf die Materialien werde sowohl für die Katalysator- als auch für die Partikelherstellung Cordierit verwendet. Die Phasen des Herstellungsprozesses seien die gleichen: Materialvorbereitung, Vermischung, Wärmebehandlung, Formgestaltung, Trocknung, Fertigbearbeitung und Härtung. Der Unterschied im Herstellungsprozess der beiden Produkte bestehe nur darin, dass eine zusätzliche Stufe (Verschließen) existiere und eine andere Stufe (Schneiden) später stattfände. Daraus folge, dass die gleichen Hersteller an der Versorgung teilnahmen und Katalysator und Partikelfilter auf dem Markt für Abgasnachbehandlungssysteme miteinander im Wettbewerb stünden.
- (61) Die ungarischen Behörden betonen, dass die IBIDEN HU ohne eine erhebliche Investition und mit der gleichen Ausrüstung im gleichen Maße Partikelfiltersubstrate herstellen könne wie jeder andere Hersteller, der eine gleiche Produktionstechnologie verwende. Da ein Partikelfilter eine weiterentwickelte Form eines Katalysators ist, stellten die Kosten einer Modifizierung keine Erstinvestition in eine neue Produktlinie dar, sondern vielmehr eine wesentliche Entwicklung der Produktionsmittel.
- (62) Die ungarischen Behörden weisen darüber hinaus auf den eindeutigen Trend bei der technologischen Entwicklung des Katalysators und des Partikelfilters hin, der zur Entwicklung einer neuen Filtergeneration führe, die Vorteile, Merkmale und frühere Technologien in einem Produkt vereine, wobei dadurch der Katalysator mit dem Partikelfilter kombiniert werde. Bei der Abgrenzung des relevanten Marktes und der Marktanteile müsse auch der Katalysator berücksichtigt werden, weil dieser ein mit dem Partikelfilter verbundenes Nachbehandlungsgerät darstelle

und durch beide gemeinsam die Erfüllung der Emissionsvorschriften gewährleistet werde.

- (63) Im Licht der obigen Darstellungen sind die ungarischen Behörden der Meinung, dass die einzig akzeptable Abgrenzung des relevanten Marktes der Markt für Nachbehandlungsanlagen für Dieselfahrzeuge sei und sowohl der Partikelfilter als auch der Katalysator Bestandteile dieses Marktes bildeten. Gemäß der Studie der unabhängigen Marktforschungsgesellschaft AVL bleibt der Marktanteil von IBIDEN auf dem Markt für Nachbehandlungsanlagen für Fahrzeuge mit Dieselmotor sowohl vor der Investition als auch nach der Investition unter 25 %. Demzufolge seien die Bedingungen der Randnummer 24 Buchstabe a des MSR 2002 erfüllt. Die ungarischen Behörden sind somit der Meinung, dass die Kommission im Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 eine Positiventscheidung erlassen sollte.

## 6. WÜRDIGUNG DER BEIHILFE

### 6.1. Vorliegen einer staatlichen Beihilfe nach Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag

- (64) Die Kommission ist in ihrer Entscheidung über die Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens zu der Schlussfolgerung gekommen, dass die Beihilfe, die Ungarn der IBIDEN Hungary Gyártó Kft. auf der Grundlage der bestehenden Regionalbeihilferegelungen (HU 1/2003 „Gezielte Mittelzuweisung für die Investitionsförderung“ und N 504/2004 „Steuervorteil zur Förderung der Entwicklung“) in Form eines Direktzuschusses und einer Steuervergünstigung gewährt hat, als staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag gilt. Die ungarischen Behörden haben diese Schlussfolgerung nicht bestritten.

### 6.2. Anmeldepflicht, Rechtmäßigkeit der Beihilfe und anwendbares Recht

- (65) Mit der Anmeldung der Maßnahme sind die ungarischen Behörden der Einzelanmeldungspflicht gemäß Randnummer 24 MSR 2002 nachgekommen.
- (66) In Übereinstimmung mit Randnummer 63 und Fußnote 58 der Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung 2007—2013<sup>(21)</sup> hat die Kommission die Beihilfemaßnahme nach den Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung 1998 (nachstehend „Regionalbeihilfeleitlinien“ genannt) und den Bestimmungen des MSR 2002 bewertet.

### 6.3. Vereinbarkeit der Beihilfe mit den Regionalbeihilfeleitlinien

- (67) Die Kommission hat in ihrer Entscheidung über die Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens festgestellt, dass die Beihilfe gemäß den Bestimmungen der bestehenden Regionalbeihilferegelungen<sup>(22)</sup> gewährt wurde; weiterhin ist sie zu dem Schluss gekommen, dass die in den Regionalbeihilfeleitlinien festgelegten allgemeinen Vereinbarkeitskriterien (Investition in einem Fördergebiet, beihilfefähige Kosten, Eigenbeitrag, Anreizwirkung, Aufrechterhaltung der Investition, Kumulierung von Beihilfen) erfüllt sind.

<sup>(21)</sup> ABl. C 54 vom 4.3.2006, S. 13.

<sup>(22)</sup> HU 1/2003 „Gezielte Mittelzuweisung für die Investitionsförderung“ und N 504/2004 (ex HU 3/2004) „Regelung über den Steuervorteil zur Förderung der Entwicklung“.

#### 6.4. Vereinbarkeit der Beihilfe mit den Bestimmungen des MSR 2002

##### 6.4.1. Einzelinvestition

(68) Randnummer 49 des MSR 2002 schreibt vor, dass Investitionsvorhaben nicht künstlich in Teilvorhaben aufgeteilt werden dürfen, um der Anmeldepflicht zu entgehen. Eine „Einzelinvestition“ umfasst alle Anlageninvestitionen für die betroffene Betriebsstätte innerhalb eines dreijährigen Zeitraums<sup>(23)</sup>. Eine Betriebsstätte ist eine wirtschaftlich unteilbare Einheit von festem Sachvermögen, dessen Bestandteile eine bestimmte technische Funktion erfüllen, physisch oder funktional miteinander verbunden sind und ein klares Ziel verfolgen (z. B. die Herstellung eines bestimmten Produkts).

(69) Da die IBIDEN HU in der Vergangenheit bereits eine Regionalbeihilfe für die erste Stufe des Investitionsvorhabens am gleichen Standort erhalten hat und weil sich die Anmeldung auf die zweite Stufe der Investition bezieht, ist es notwendig festzustellen, ob die beiden Stufen Teil eines einzigen Investitionsvorhabens bilden.

(70) Im Hinblick darauf bemerkt die Kommission, dass sich die beiden Investitionsstufen auf dieselbe Betriebsstätte (Gewerbepark Dunavarsány, Mittelungarn), auf dasselbe Unternehmen (IBIDEN HU) und auf dasselbe Produkt (Keramiksubstrate für Diesel-Partikelfilter) beziehen und die Arbeiten der einzelnen Vorhaben innerhalb eines dreijährigen Zeitraums begonnen haben (Stufe 1 im Jahr 2004, Stufe zwei im Jahr 2005). Demzufolge sind die Voraussetzungen der Definition von „Betriebsstätte“ in Randnummer 49 MSR 2002 erfüllt und die beiden Stufen der Investition sind Teil ein und derselben Einzelinvestition.

(71) Die Kommission stellt ferner fest, dass die ungarischen Behörden damit einverstanden sind, dass beide Stufen der Investition der IBIDEN HU im Gewerbepark Dunavarsány als ein einziges Investitionsvorhaben betrachtet werden.

##### 6.4.2. Beihilfeintensität

(72) Da die Stufen I und II als ein einziges Investitionsvorhaben betrachtet werden müssen, sind beide bei der Berechnung der maximalen Beihilfeintensität des Vorhabens zu berücksichtigen.

(73) Da sich der geplante Betrag der beihilfefähigen Kosten auf einen Gegenwartswert von 41 953 072 670 HUF (168,30 Mio. EUR) beläuft und die Obergrenze für Regionalbeihilfen bei 40 % (Nettosubventionsäquivalent) liegt, beträgt die berichtigte maximale Beihilfeintensität,

ausgedrückt in NSÄ, nach Anwendung des Herabsetzungsverfahrens des MSR 2002 (Randnummern 21 und 22) 23,34 %.

(74) Da die Beihilfeintensität des Vorhabens 22,44 % NSÄ beträgt und somit unter der zugelassenen maximalen Beihilfeintensität nach dem Herabsetzungsverfahren (d. h. 23,34 % Nettosubventionsäquivalent) liegt, wird bei der geplanten Beihilfeintensität des gesamten Beihilfepaketes die Obergrenze für Regionalbeihilfen eingehalten.

##### 6.4.3. Vereinbarkeit mit den Bestimmungen der Randnummer 24 Buchstaben a und b MSR 2002

(75) Da der Gesamtbetrag der Beihilfe, deren Gegenwartswert sich auf 9 793 809 933 HUF (39,29 Mio. EUR) beläuft, den Schwellenwert für die Anmeldung von Einzelbeihilfen von 30 Mio. EUR übersteigt, muss die Vereinbarkeit der angemeldeten Beihilfe mit Randnummer 24 Buchstaben a und b MSR 2002 geprüft werden.

(76) Die Entscheidung der Kommission, mit der sie die Gewährung der Regionalbeihilfen für große Investitionsvorhaben gemäß Randnummer 24 MSR 2002 genehmigt, hängt vom Marktanteil vor und nach der Investition und von der durch die Investition geschaffenen Kapazität des Beihilfeempfängers ab. Um eine Prüfung nach Randnummer 24 Buchstaben a und b MSR 2002 vornehmen zu können, muss die Kommission zunächst die von der Investition betroffenen Produkte bestimmen und die betroffenen sachlich und räumlich relevanten Märkte definieren.

##### 6.4.3.1. Von dem Investitionsvorhaben betroffenes Produkt

(77) Im Sinne des MSR 2002 Randnummer 52 gilt als „betroffenes Produkt“ das Produkt des Investitionsvorhabens und jene Produkte, die vom Verbraucher (wegen besonderer Merkmale des Produkts, seines Preises und seines Verwendungszwecks) oder vom Hersteller (durch die Flexibilität der Produktionsanlagen) als seine Ersatzprodukte und/oder Ersatzleistungen angesehen werden. Wenn sich das Vorhaben auf ein Zwischenprodukt bezieht, für das es keinen Markt gibt, beinhaltet das betroffene Produkt auch nachgelagerte Produkte.

(78) Das angemeldete Vorhaben bezieht sich auf „Keramiksubstrate für Diesel-Partikelfilter“ (DPF). Der Partikelfilter ist eine Fahrzeugkomponente, die Bestandteil von Abgasnachbehandlungssystemen für Dieselfahrzeuge ist und der Reinigung der Abgase dient, die durch die Verbrennung im Motor entstehen<sup>(24)</sup>.

<sup>(23)</sup> Da die Investitionsvorhaben mehrere Jahre dauern können, wird der Dreijahreszeitraum grundsätzlich ab dem Beginn der Arbeiten an den einzelnen Vorhaben gerechnet.

<sup>(24)</sup> Nach geltendem europäischem Recht ist der Einbau von Partikelfiltern derzeit zwar nicht vorgeschrieben, bestimmte Fahrzeuge werden jedoch bereits damit ausgestattet. Ab September 2009 sind bei neuen Pkw mit Dieselmotor (Kategorie M<sub>1</sub>) und bei leichten Nutzfahrzeugen mit einer Nutzlast von weniger als 2 610 kg (Kategorie N<sub>1</sub> Klasse I) neue Grenzwerte obligatorisch (diese Grenzwerte gelten für die Fahrzeuge der Kategorie N<sub>1</sub> und N<sub>2</sub> Klasse II und III ab September 2010). Dies wird in der Praxis zum Einbau von Partikelfiltern führen, damit die Grenzwerte erfüllt werden.

- (79) Die von der IBIDEN HU hergestellte Keramikkomponente gilt als ein Zwischenprodukt. Das Produkt wird nach der Herstellung im Werk (TIER-3-Ebene) über die IBIDEN Deutschland GmbH <sup>(25)</sup> zu Marktbedingungen an unabhängige Unternehmen verkauft (Hauptkunden sind [...], [...] und [...]), die das Substrat mit einer Edelmetallschicht versehen, was den Partikelfilter zu einem beschichteten Partikelfilter (TIER-2-Ebene) macht. Dann werden die beschichteten DPF an Hersteller von Auspuffkrümmern (TIER-1-Ebene) verkauft, die sie direkt an Fahrzeugwerke liefern. Die Keramiksubstrate werden schließlich in Kraftfahrzeuge und leichte Nutzfahrzeuge mit Dieselmotoren eingebaut.
- (80) Durch das Investitionsvorhaben entstehen keine anderen Produkte, die auf dem Markt abgesetzt oder von anderen Werken der IBIDEN-Gruppe verwendet werden könnten. Die ungarischen Behörden haben bestätigt, dass in dem mit der Beihilfe subventionierten Werk fünf Jahre lang nach dem Abschluss des Vorhabens bzw. ab Beginn der Produktion mit voller Kapazität keine anderen Produkte außer den Produkten der Anmeldung und den geprüften Produkten hergestellt werden.
- (81) Aufgrund der obigen Ausführungen betrachtet die Kommission Keramiksubstrate für Partikelfilter, die in PKW mit Dieselmotor und in leichte LKW eingebaut werden, als das vom Investitionsvorhaben betroffene Produkt.

#### 6.4.3.2. Der relevante Produktmarkt und der räumlich relevante Markt

- (82) Für die Definition des relevanten Produktmarktes ist zu überprüfen, welche anderen Produkte als Ersatzprodukte für das Produkt des Investitionsvorhabens im Sinne von Randnummer 52 MSR 2002 in Betracht kommen. Die Kommission hat danach unter Berücksichtigung der Bemerkungen der Beteiligten und der ungarischen Behörden überprüft, welche Produkte als Ersatzprodukte für Partikelfilter betrachtet werden können. Diese Analyse wird nachstehend zusammengefasst.

#### 1. Abgasnachbehandlungssystem — Überblick

- (83) Die Emissionsreduzierung ist ein komplexes Gebiet, das durch zahlreiche Interaktionen zwischen Technologien, Kraftstoffverbrauch, Fahrleistung, Beständigkeit und Kosten gekennzeichnet ist. Die Maßnahmen in Bezug auf die Emissionsreduzierung können in zwei Hauptgruppen eingeteilt werden:
- a) Entwicklungen bezüglich des Verbrennungssystems, die auf eine Senkung des Abgasausstoßes abzielen, und

- b) Emissionsregelungstechnologien zur „Nachbehandlung“ der Abgase (im vorliegenden Fall ist nur Letztere relevant).

- (84) Abgase von Dieselmotoren enthalten gefährliche Schadstoffe: feste Partikeln in erheblicher Menge (z. B. Ruß, SOF <sup>(26)</sup>) und gefährliche Gase (Kohlenwasserstoffe, Kohlenoxide, Stickstoffoxide). Diese Stoffe werden durch das Abgasnachbehandlungssystem im Fahrzeug herausgefiltert.

- (85) Dementsprechend befinden sich im System bestimmte Teile, die zur Reinigung der gefährlichen Stoffe dienen. Im Allgemeinen handelt es sich um Folgende: 1. Reinigungsanlagen für Gaskomponenten bzw. 2. Reinigungsanlagen für feste Partikeln (einschließlich Ruß). In Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen mit Dieselmotoren werden die folgenden beiden in dieser Sache relevanten Geräte für die Abgasnachbehandlung verwendet:

- a) Dieseloxydationskatalysator (DOC): Der Katalysator neutralisiert die gefährlichen Gase (hauptsächlich Kohlenwasserstoffe und Kohlenoxide) und entfernt — als zusätzliche Wirkung — bis zu einem gewissen Grad die lösliche organische Fraktion (SOF) der festen Partikeln. Der Ruß wird jedoch von diesem Katalysator nicht behandelt. Ähnlich wie der Partikelfilter besteht der Katalysator aus einem festen Kern, durch den das Abgas geleitet wird. Wenn das Gas durch die Kanäle strömt, tritt es an der Wand des Substrates mit den katalysierenden Stoffen (Platin und Palladium) in eine chemische Reaktion. Seit 2000 werden Katalysatoren im Europäischen Wirtschaftsraum im Interesse der Einhaltung der strengeren Abgasgrenzwerte bezüglich der für die Gesundheit schädlichen Gase praktisch in jedem PKW-Modell mit Dieselmotor verwendet.

- b) Dieselpartikelfilter (DPF): Der DPF filtert die unlösliche Fraktion der festen Partikelmasse, d. h. den Ruß, heraus. Dies wird durch eine mechanische Filterung erreicht. Das Abgas strömt in den Wabenkörper des DPF und muss statt durch die abwechselnd geschlossenen Kanäle durch die Wand strömen. Das Substrat dient als Filter, an dessen Wand sich der Ruß ablagert. Der DPF füllt sich mit Ruß, deshalb muss der Ruß, damit die Funktionsfähigkeit des Filters bewahrt wird, durch Verbrennung beseitigt werden (Regeneration des Filters).

<sup>(25)</sup> Die ungarischen Behörden haben bestätigt, dass die IBIDEN Deutschland GmbH eine Handels- und Vertriebsgesellschaft ist und keine Komponenten für die Abgasnachbehandlung herstellt. Keine andere Firma der IBIDEN-Gruppe verarbeite die von der Firma IBIDEN HU hergestellten Komponenten weiter.

<sup>(26)</sup> Wie zum Beispiel lösliche organische Stoffe aus Motor-Schmieröl oder Kraftstoff.

- (86) Als Serienprodukte wurden DPF erstmals 2002 in den Peugeot 607 mit Dieselmotor eingebaut und seitdem haben sie sich immer mehr verbreitet, wobei in den letzten 3—4 Jahren eine erhebliche Steigerung zu beobachten war. Diese Steigerung ist teils den Steuervergünstigungen für Dieselfahrzeuge mit Partikelfiltern in zahlreichen Ländern und teils einer zunehmend umweltbewussten Einstellung der Verbraucher sowie der Verschärfung der Emissionsnormen — insbesondere der Partikelemissionsgrenzwerte — zu verdanken (im EWR regeln die Euro-Abgasnormen die Emissionsreduzierung). Es ist davon auszugehen, dass bereits vor dem Inkrafttreten des Euro 5 <sup>(27)</sup> im Jahr 2009 ein größerer Teil der Fahrzeuge mit Diesel-Partikelfiltern ausgerüstet sein wird. Diese Tendenz sichert einen weiter expandierenden Markt für Partikelfilter in den folgenden Jahren.
- (87) Je nach Filtermaterial (z. B. Keramik, Cordierit oder Metall) und Filterregenerationsmethode lassen sich verschiedene Partikelfiltertypen unterscheiden. Die Regeneration ist für die Beseitigung (Verbrennung) der angesammelten Partikeln notwendig. In der Praxis wird dies durch einen dem Kraftstoff zugesetzten Zusatzstoff erreicht, der die Oxidationstemperatur reduziert (unbeschichteter DPF mit Kraftstoffadditiv (fuel-borne catalyst, FBC)), oder durch die Verwendung einer Edelmetallbeschichtung an der Wand des Substrats, die den Verbrennungsprozess fördert (beschichteter Partikelfilter oder imprägnierter katalytisch beschichteter DPF).
- (88) Dank der Edelmetallbeschichtung behandelt der beschichtete DPF — in eingeschränktem Maß — durch einen chemischen Oxidationsprozess die Kohlenwasserstoffe und auch die Kohlenoxide. Das Produkt der IBIDEN HU ist dieser Kategorie zuzurechnen. Dieses Produkt ist ein Keramiksubstrat, das auf der TIER-2-Ebene beschichtet und anschließend auf der TIER-1-Ebene in den Auspuffkrümmer eingebaut wird.
- 2. Definition des relevanten Produktmarkts nach Auffassung der Beteiligten und Stellungnahmen der ungarischen Behörden**
- (89) Die Kommission hat in ihrer Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens in mehreren Punkten ihren Zweifel daran dargelegt (Zusammenfassung siehe oben), dass der Katalysator und der Partikelfilter als Substitutionsprodukte betrachtet werden können, die demselben relevanten Produktmarkt zuzurechnen sind.
- (90) Die Kommission ist der Meinung, dass die Argumente des Beihilfeempfängers IBIDEN HU, des Beteiligten Aerosol & Particle Technology Laboratory und der ungarischen Behörden die anfänglichen Zweifel der Kommission nicht ausräumen und die Stellungnahmen von Saint-Gobain und dem Beteiligten, der anonym bleiben wollte, die Zweifel der Kommission bestätigt haben. Die Kommission stellt im Detail Folgendes fest:
- (91) Partikelfilter- und Katalysatorsubstrate sind nicht demselben relevanten Produktmarkt zuzurechnen, weil diese über unterschiedliche Merkmale verfügen, so dass die beiden Produkte weder auf der Nachfrage- noch auf der Angebotsseite gegeneinander austauschbar sind.
- (92) Hinsichtlich der Nachfrage stellt die Kommission fest, dass sich DPF- und Katalysatorsubstrate in den Bereichen Produktmerkmale, Bestimmung und Preis wesentlich unterscheiden.
- a) Wie die Beteiligten nachgewiesen haben, werden Katalysatorsubstrate meist aus nicht porösem Cordierit hergestellt. Das für das Katalysatorsubstrat verwendete Material muss gegen die im Katalysator herrschende Temperatur von 400 °C beständig sein. Der Referenzstoff für die Herstellung des Partikelfiltersubstrats ist das Silikonkarbid. Das DPF-Substrat muss aus porösem Stoff hergestellt werden, der die Filterung des Rußes sicherstellt. Für die notwendige Regeneration des Substrats muss der Körper aus einem Material hergestellt werden, welches fähig ist, einer außerordentlich hohen Temperatur (bei einem beschichteten Partikelfilter annähernd 1 000 °C) und wiederkehrenden, stoßartigen Wärmeeinwirkungen zu widerstehen. Wegen der verschiedenen wärmetechnischen Merkmale können die Kunden bei einer Preiserhöhung des einen Produktes nicht zwischen Partikelfilter- und Katalysatorsubstrat wechseln.
- b) Im Hinblick auf den Preis schließt sich die Kommission der Stellungnahme von Saint-Gobain und dem Beteiligten, der anonym bleiben will, an und stellt fest, dass die Preise von Katalysator- und von Partikelfiltersubstraten sehr unterschiedlich sind, weil die für das Partikelfiltersubstrat verwendeten Materialien leistungsfähiger und in der Herstellung kostenintensiver sind (für Nichtoxidkeramiken ist zum Beispiel eine Hochtemperatursinteranlage erforderlich). Gemäß dem Antrag der Beteiligten beläuft sich der durchschnittliche Preis eines DPF-Substrates (ohne die Kosten für die Katalysatorbeschichtung und das Canning) auf 120—180 EUR, während der durchschnittliche Preis des Katalysatorsubstrats (ebenfalls ohne die Kosten für die Katalysatorbeschichtung und das Canning) sich auf 12—20 EUR beläuft. Dieser Preisunterschied lässt darauf schließen, dass der Markt für Partikelfiltersubstrate nicht mit dem Markt für Katalysatorsubstrate identisch ist, weil Hersteller von Partikelfiltersubstraten (TIER-2-Ebene) aus technischen Gründen nicht auf Katalysatorsubstrate ausweichen können (was sie sonst wegen der erheblichen Preisunterschiede täten), und Katalysatorhersteller können Katalysatorsubstrate nicht durch Partikelfiltersubstrate ersetzen, weil dies das Produkt wesentlich verteuern würde, ohne dass eine dem Katalysator ähnliche Oxidationsfunktion erreicht würde.

<sup>(27)</sup> Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1).

- c) In Bezug auf die Bestimmung und aufgrund der Eingaben der Beteiligten stellt die Kommission fest, dass der Hauptzweck des Katalysators darin besteht, bestimmte Emissionen von Dieselfahrzeugen durch eine chemische Reaktion zu unschädlichen Stoffen zu oxidieren. Die primäre Funktion des Partikelfilters besteht darin, den Ruß durch mechanische Filterung herauszufiltern. Obwohl der Partikelfilter unter bestimmten Umständen — als zusätzliche Wirkung — bestimmte Funktionen des Katalysators übernimmt, wird eine komplette Oxidationswirkung nur durch den Einbau beider Geräte erreicht. Der Katalysator übernimmt dagegen keine Funktionen des Partikelfilters, weil er den Ruß nicht herausfiltert. Die Automobilhersteller und -zulieferer rechnen damit, dass Katalysator und Partikelfilter auch weiterhin separate Komponenten bleiben, die zusammen in die Auspuffanlage eingebaut werden<sup>(28)</sup>.
- d) Die Oxidation, die durch die von IBIDEN HU hergestellten Katalysatoren des DPF-Substrates erzeugt wird, soll die entsprechende Temperatur für die Verbrennung des Rußes sicherzustellen, sie besitzt nicht die Reinigungswirkung eines vollwertigen Katalysators. Wie die Beteiligten in ihren Eingaben hervorhoben, erübrigt sich durch das sogenannte Multifunktionsprodukt der IBIDEN HU ein separater Katalysator im Abgasnachbehandlungssystem nicht. Die ungarischen Behörden und der Beihilfeempfänger erkennen ebenfalls an, dass das sogenannte Multifunktionsprodukt der IBIDEN HU nach den geltenden Vorschriften nach wie vor zusammen mit dem Katalysator eingebaut werden muss.
- e) Die Kommission stellt fest, dass die Annahme der IBIDEN HU und der ungarischen Behörden hinsichtlich der Anwendung einer einheitlichen und kombinierten Lösung (Katalysator und DPF) zwar den zukünftigen Trend der Emissionsregelungstechnologien widerspiegeln kann, sie jedoch nicht die heutige Situation widerspiegelt, die Gegenstand der Prüfung der Kommission ist. Im zu berücksichtigenden Zeitraum (von 2003 bis 2008, d. h. ein Jahr vor Beginn der Investition und ein Jahr nach der Umsetzung des Vorhabens) sind Partikelfilter und Katalysator separate Produkte und werden gemeinsam eingebaut. Wie einer der Studien entnommen werden kann, zeigen die geschätzten Marktdaten, dass der Katalysator der wichtigste Teil zur Emissionsregelung bleibt, der in alle Fahrzeuge mit Dieselmotor eingebaut wird. Die Studie bestätigt weiterhin, dass Katalysatoren bei den Technologien für die künftigen Euro-5- und Euro-6-Norm für die Oxidation von Kohlenoxiden, Kohlenwasserstoffen und löslichen organischen Fraktionen eingesetzt werden.
- f) Die Kommission stellt darüber hinaus fest, dass sich die Marktstudie der unabhängigen Unternehmensberatungs- und Marktforschungsgesellschaft Frost & Sullivan nicht mit Katalysatoren beschäftigt, sondern ausschließlich die Rolle von DPF als selbständigem Produkt für die Partikelabscheidung untersucht.
- (93) Was die Angebotsseite anbelangt, so zeigen sich auch Unterschiede zwischen dem Herstellungsprozess bei Katalysator- und bei Partikelfiltersubstraten. Weil das Partikelfiltersubstrat über eine außerordentliche Wärmebeständigkeit verfügen muss, wird das hierfür genutzte Material (meistens Silikonkarbid) bei sehr hoher Temperatur und in sauerstofffreier Umgebung hergestellt. Das Cordierit, das hauptsächlich für die Herstellung des Katalysatorsubstrats genutzt wird, wird dagegen an der Luft und bei einer wesentlich niedrigeren Temperatur gesintert. Das Katalysatorsubstrat ist ein Wabenzyylinder aus einem Stück. Das DPF-Substrat wird dagegen durch Zusammenkleben mehrerer Filterteile gefertigt und seine Kanäle werden — im Gegensatz zum Katalysator — geschlossen. Daraus folgt, dass zur Herstellung des Partikelfiltersubstrats eine Hochtemperaturesinteranlage für Nichtoxidkeramiken, eine Verklebungsanlage sowie Anlagen für das Verschließen der Kanäle erforderlich sind. Diese Anlagen sind zur Herstellung von Katalysatorsubstrat nicht notwendig. Demzufolge scheint es, dass Partikelfilter- und Katalysatorsubstrat nicht ohne erhebliche Mehrkosten an derselben Produktionslinie hergestellt werden können.
- (94) Was das Argument der IBIDEN HU und der ungarischen Behörden betrifft, dass bestimmte Hersteller beide Produkte erzeugen und dies den Unterschied zwischen Herstellern von Katalysatoren und Partikelfiltern verwische, ist die Kommission der Auffassung, dass es nicht relevant ist, ob derselbe Hersteller beide Produkte herstellen kann oder nicht. Wesentlich ist, ob dieselbe Ausrüstung ohne erhebliche Mehrkosten für die Herstellung beider Substrate genutzt werden können. Weder die Beteiligten noch die ungarischen Behörden haben dies nachgewiesen. D. h., es ist nicht durch konkrete Beweise belegt worden, dass es Hersteller von DOC-Substraten gibt, die in der Lage sind, mit derselben Ausrüstung und ohne größere zusätzliche Investitionskosten ebenfalls Substrate für DPF — oder umgekehrt — zu fertigen.
- (95) Im Hinblick auf die oben beschriebenen Argumente ist die Kommission trotz des Umstands, dass Katalysator und Partikelfilter zusammen mit den übrigen Komponenten (wie z. B. der Lean-Nox-Trap zur Senkung des Stickstoffoxidgehalts der Abgase) zum Abgasnachbehandlungssystem für PKW oder leichte Nutzfahrzeuge mit Dieselmotor gehören, der Auffassung, dass allein die Tatsache, dass die beiden Produkte im Auspuffrohr nebeneinander liegen oder sie gegenseitig die Entwicklung des anderen beeinflussen, diese Produkte aus der Sicht der Nachfrage und des Angebots noch nicht zu Substituten macht, weil es sich um zwei separate Komponenten mit unterschiedlichen Merkmalen, Preis und Verwendungszweck handelt. Was die Ersetzbarkeit auf der Angebotsseite betrifft, unterscheiden sich ferner die Herstellungsprozesse bei Katalysatorsubstraten und bei Substraten für DPF, was darauf schließen lässt, dass die beiden Produkte auf der Angebotsseite nicht substituierbar sind.

<sup>(28)</sup> Diese von Saint-Gobain aufgezeigte Tendenz wird durch mehrere, 2007 auf verschiedenen Expertenforen vorgestellten Präsentationen von General Motors, DaimlerChrysler, Johnson Matthey, Hyundai und Arvin Meritor belegt.

(96) Aufgrund der obigen Ausführungen ist die Kommission für die Zwecke dieser Entscheidung der Auffassung, dass sich der relevante Produktmarkt nur auf DPF-Substrate für Dieselpartikelfilter, welche ins Abgasnachbehandlungssystem von PKWs und leichten Nutzfahrzeugen eingebaut werden, erstreckt.

### 3. Der räumlich relevante Markt

(97) In ihrer Entscheidung über die Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens vertrat die Kommission die Auffassung, dass der räumlich relevante Markt der EWR-Markt ist, weil die Emissionsvorschriften und die Vorschriften über die Kraftstoffqualität sich von denen in Drittländern unterscheiden. Darüber hinaus ist der Anteil an Fahrzeugen mit Dieselmotoren auf den anderen wichtigen Automobilmärkten niedriger<sup>(29)</sup>. Zurzeit ist die Nachfrage nach Abgasnachbehandlungssystemen für leichte Nutzfahrzeuge mit Dieselmotor auf den Märkten außerhalb des EWR sehr gering. Durch die Entwicklung modernerer Abgasnachbehandlungssysteme für Dieselfahrzeuge, die dann die in bestimmten Drittländern geltenden Emissionsanforderungen erfüllen, erweitert sich der räumlich relevante Markt für Abgasnachbehandlungssysteme voraussichtlich erst ab 2008.

(98) Weder die Beteiligten noch die ungarischen Behörden haben diese Schlussfolgerung bestritten. Angesichts der obigen Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass der räumlich relevante Markt für DPF der EWR-Markt ist.

#### 6.4.3.3. Marktanteil

(99) Gemäß Randnummer 24 Buchstabe a des MSR 2002 kommt ein Investitionsvorhaben, das einer Einzelanmeldspflicht unterliegt, nicht für eine Investitionsbeihilfe in Frage, wenn der Beihilfeempfänger vor der Investition für mehr als 25 % des Verkaufs des betreffenden Produkts verantwortlich ist oder nach der Investition in der Lage sein wird, mehr als 25 % des Umsatzes zu gewährleisten.

(100) Um zu prüfen, ob das Projekt den Bestimmungen in Randnummer 24 Buchstabe a des MSR 2002 entspricht, muss der Marktanteil des Beihilfeempfängers vor und nach der Investition auf Konzernebene analysiert werden. Weil die Investition der IBIDEN HU 2004 begonnen hat und die volle Produktionskapazität von 2,4 Mio. Stück für 2007 erreicht werden sollte, hat die Kommission die Marktanteile in den Jahren 2003 und 2008 untersucht.

(101) Die ungarischen Behörden haben bestätigt, dass IBIDEN im Keramikbereich keine Gemeinschaftsunternehmen oder langfristigen Marketingvereinbarungen mit anderen Gesellschaften hat.

(102) Die ungarischen Behörden legten Marktdaten von Frost & Sullivan Ltd und der AVL List GmbH vor. Tabelle III zeigt den mengenmäßigen Marktanteil der IBIDEN-Gruppe am

europäischen Partikelfiltermarkt vor dem Beginn und nach dem Abschluss des Vorhabens.

Tabelle III

#### Marktanteil der IBIDEN auf Konzernebene in Europa

(Angaben in Stück)

	2003	2008
Verkäufe der IBIDEN-Gruppe	[...]	[...]
DPF-Markt insgesamt	702 000	6 340 000
Anteil am DPF-Markt	[...] %	[...] %

Quelle: Frost & Sullivan Ltd<sup>(30)</sup>.

(103) Die von den ungarischen Behörden vorgelegten Marktstudien bestätigen, dass der Marktanteil von IBIDEN auf Konzernebene auf dem europäischen Partikelfiltermarkt wertmäßig<sup>(31)</sup> sowohl vor der als auch nach der Investition [...]—[...] % ausmacht und somit beträchtlich über dem Schwellenwert von 25 %<sup>(32)</sup> liegt. D. h., die Voraussetzung in Randnummer 24 Buchstabe a des MSR 2002 ist nicht erfüllt.

<sup>(30)</sup> Die Daten von AVL zeigen einen etwas kleineren als den von F&S ermittelten Markt, was zu Unstimmigkeiten führen würde, weil das Verkaufsvolumen des Beihilfeempfängers in Europa vor der Investition (d. h. 2003) höher ist als der von AVL geschätzte Gesamtumsatz des Marktes. Daher werden die Daten der F&S-Studie für den Partikelfiltermarkt verwendet, weil hier keine Unstimmigkeiten entstehen. Darüber hinaus sind die höheren Werte von F&S für den Beihilfeempfänger günstiger. Der Marktanteil liegt jedoch auch in diesem Fall weit über 25 %. In der Studie der F&S wird die Anzahl der Partikelfilter genannt, die direkt auf dem Markt verkauft wurden oder voraussichtlich verkauft werden, wobei alle Partikelfilter-Hersteller berücksichtigt wurden. Die Studie bezieht sich zwar auf Partikelfilter, also auf das nachgelagerte Fertigprodukt, in der Praxis entspricht aber die Zahl der verkauften Partikelfiltersubstrate der Zahl der verkauften Partikelfilter.

<sup>(31)</sup> Das von IBIDEN HU hergestellte Keramiksubstrat ist ein Zwischenprodukt, das auf den weiteren Ebenen der Wertkette (von unabhängigen Firmen) weiterverarbeitet wird (z. B. Beschichtung, Canning). Da sich die wertbezogenen Daten in den eingereichten Studien ausschließlich auf fertige Partikelfilter beziehen, deren Preis wesentlich höher liegt als der des IBIDEN-Produkts, und weil keine verlässlichen Daten über den Preis des Zwischenproduktes eingereicht wurden, vertritt die Kommission die Auffassung, dass in diesem Fall eine mengenbezogene Analyse vorgenommen werden muss. In jedem Fall würden die wertbezogenen Marktanteile ähnlich ausfallen, wenn IBIDEN Partikelfiltersubstrate zu einem Preis verkaufen würde, der in etwa dem durchschnittlichen Marktpreis entspräche.

<sup>(32)</sup> Den von Saint-Gobain vorgelegten Daten zufolge würde der wertbezogene Marktanteil der IBIDEN im EWR sogar auf einem angenommenen gemeinsamen Markt für Partikelfilter- und Katalysatorsubstrate den Schwellenwert von 25 % übersteigen. Die Studie von AVL (die im Auftrag des Beihilfeempfängers erstellt wurde) belegt dieses Argument jedoch nicht, weil von einem wesentlich höheren Katalysatorpreis ausgegangen wird, weshalb der wertbezogene Marktanteil auf dem Gemeinsamen Markt unter 25 % liegt (der Marktpreis des Katalysators in der AVL-Studie scheint jedoch der Katalysatorpreis nach Beschichtung auf TIER-2-Ebene zu sein, was den wesentlich höheren Preis erklären würde, den Saint-Gobain für das Substrat angibt). Aufgrund der zur Verfügung stehenden Informationen kann also nicht festgestellt werden, ob der wertbezogene Marktanteil der IBIDEN im EWR auf einem solchen hypothetischen Markt über oder unter 25 % liegen würde.

<sup>(29)</sup> Gemäß der Marktanalyse der AVL benötigen moderne Abgasnachbehandlungssysteme schwefelfreien Dieseldieselkraftstoff, damit eine effiziente und dauerhafte Leistung gewährleistet ist. Dieseldieselkraftstoffe mit niedrigem Schwefelgehalt wurden in der EU 2005 eingeführt und werden 2009 obligatorisch.

#### 6.4.3.4. Erweiterung der Produktionskapazität/Untersuchung der Marktentwicklung

- (104) Randnummer 24 des MSR 2002 besagt, dass einzeln angemeldete Beihilfevorhaben nicht für eine Investitionsbeihilfe in Frage kommen, wenn eine der Voraussetzungen in Randnummer 24 nicht erfüllt ist. Obwohl — nach den obigen Ausführungen — die Voraussetzung in Randnummer 24 Buchstabe a MSR 2002 nicht erfüllt ist, hat die Kommission auch geprüft, ob das Investitionsvorhaben mit einer weiteren Voraussetzung in Randnummer 24 Buchstabe b MSR 2002 in Einklang steht. Nach Randnummer 24 Buchstabe b des MSR 2002 kommt ein einzeln angemeldetes Vorhaben nicht für eine Investitionsbeihilfe in Frage, wenn die durch das Investitionsvorhaben geschaffene Kapazität mehr als 5 % des Marktes beträgt, es sei denn, die in den letzten fünf Jahren verzeichneten mittleren Jahreszuwachsrate des sichtbaren Verbrauchs liegen über der mittleren Wachstumsrate des Bruttoinlandsprodukts im Europäischen Wirtschaftsraum.
- (105) Die Kommission bemerkt in diesem Zusammenhang, dass — wie dies der Tabelle IV entnommen werden kann — die mittleren Jahreszuwachsrate des sichtbaren europäischen Verbrauchs an Partikelfiltern (als Gesamtverkauf gemessen) in den letzten 5 Jahren die mittleren jährlichen Wachstumsrate des Bruttoinlandsprodukts im Europäischen Wirtschaftsraum erheblich übersteigen <sup>(33)</sup>.

Tabelle IV  
Prüfung der Marktentwicklung

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	CAGR (*)
Partikelfilter	29 000	290 000	702 000	1 169 000	1 791 000	2 957 000	152,17 %
BIP (Millionen EUR, in konstanten Preisen von 1995) (EU-27)	8 197 605,0	8 295 193,5	8 402 482,6	8 610 427,6	8 765 680,7	9 027 663,9	1,95 %

(\*) CAGR: mittlere Jahreszuwachsrate.

- (106) Die Kommission stellt somit fest, dass die Beihilfe, die Gegenstand des Prüfverfahrens ist, die Voraussetzungen in Randnummer 24 Buchstabe b des MSR 2002 erfüllt, aber — wegen der oben beschriebenen Gründe — die Voraussetzungen in Buchstabe a desselben Absatzes nicht erfüllt.

#### 6.5. Nachteilige Wirkungen der Beihilfe und Schlussfolgerung

- (107) Gemäß den Vorschriften über Regionalbeihilfen wurde der IBIDEN HU aufgrund der bestehenden Regionalbeihilferegelung <sup>(34)</sup> bis zur Höhe der in Randnummer 24 MSR 2002 festgelegten Schwelle für die Anmeldung von Einzelbeihilfen bereits eine Beihilfe zum Gegenwartswert von 7 411 828 735 HUF (29,73 Mio. EUR) (Nominalwert 11 745 422 640 HUF oder 47,12 Mio. EUR) gewährt. Der Beihilfebetrug ist die Differenz zwischen dem gesamten Beihilfebetrug und der bereits gewährten Beihilfe, d. h. 2 381 981 198 HUF (9,56 Mio. EUR) Gegenwartswert (dies entspricht einem Nominalwert von 3 845 801 110 HUF oder 15,43 Mio. EUR).
- (108) Randnummer 24 MSR 2002 besagt, dass einzeln angemeldete Beihilfevorhaben nicht für eine Investitionsbeihilfe in Frage kommen, wenn eine der Voraussetzungen in Randnummer 24 nicht erfüllt ist. Wie dies oben bereits bestätigt wurde, erfüllt die geprüfte Beihilfe nicht die Bestimmungen in Randnummer 24 Buchstabe a MSR 2002, weil der Marktanteil der IBIDEN auf Konzernebene auf dem europäischen Markt für Partikelfilter sowohl vor als auch nach der Investition weit über dem Schwellenwert von 25 % liegt.

<sup>(33)</sup> Aus praktischen Gründen wurden die BIP-Daten der 27 EU-Mitgliedstaaten zugrunde gelegt.

<sup>(34)</sup> HU 1/2003 „Gezielte Mittelzuweisung für die Investitionsförderung“ und N 504/2004 (ex HU 3/2004) „Steuervorteil zur Förderung der Entwicklung“.

- (109) Der beträchtliche Marktanteil der IBIDEN weist auf eine Führungsposition des Unternehmens auf dem Markt für Partikelfilter hin. Gemäß der Studie der Frost & Sullivan Ltd <sup>(35)</sup> und den Stellungnahmen der Beteiligten besitzt die IBIDEN eine herausragende Stellung auf dem europäischen Markt für Partikelfilter, weil sie als einer der beiden wichtigsten Produzenten von DPF-Substraten in der Welt gilt (der zweite Produzent ist die NGK). Die Kommission stellt fest, dass der europäische Partikelfiltermarkt in den letzten Jahren erheblich gewachsen ist, weil alle Fahrzeughersteller diese Technologie verwenden, um die Euro-Emissionsgrenzwerte einzuhalten. Es geht also um einen äußerst rentablen Markt, dessen rasche künftige Entwicklung gesichert sein dürfte. Die angemeldete Beihilfe würde die Führungsposition der IBIDEN auf diesem Markt eher noch mehr festigen und es neuen Marktteilnehmern erschweren, ihre Positionen zu festigen. Demzufolge ist die angemeldete Beihilfe geeignet, den Wettbewerb auf dem Markt erheblich zu verfälschen.
- (110) Die Kommission stellt aufgrund des oben dargestellten Sachverhalts fest, dass die angemeldete Beihilfe nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist. Da die Beihilfe mit einem Gegenwartswert von 2 381 981 198 HUF (9,56 Mio. EUR) (Nominalwert 3 845 801 110 HUF oder 15,43 Mio. EUR) noch nicht gewährt wurde, entfällt eine Rückforderung —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die staatliche Beihilfe mit einem Gegenwartswert von 2 381 981 198 HUF (Nominalwert 3 845 801 110 HUF), die die Ungarische Republik zugunsten der IBIDEN Hungary Gyártó Kft. durchführen will, ist mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar.

Aus diesem Grund darf diese Maßnahme nicht durchgeführt werden.

*Artikel 2*

Die Ungarische Republik teilt der Kommission innerhalb von zwei Monaten nach der Bekanntgabe dieser Entscheidung die Maßnahmen mit, die ergriffen wurden, um der Entscheidung nachzukommen.

*Artikel 3*

Diese Entscheidung ist an die Republik Ungarn gerichtet.

Brüssel, den 30. April 2008

*Für die Kommission*  
Neelie KROES  
*Mitglied der Kommission*

---

<sup>(35)</sup> Strategic analysis of the European market for Diesel Particulate Filters, Oktober 2006. Die Firma Frost & Sullivan ist im Bereich der Marketing- und Unternehmensberatung und Marktforschung tätig.