

II

(Atti adottati a norma dei trattati CE/Euratom la cui pubblicazione non è obbligatoria)

DECISIONI

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 30 aprile 2008

concernente l'aiuto di Stato C 21/07 (ex N 578/06) che l'Ungheria intende adottare a favore dell'IBIDEN Hungary Gyártó Kft.

[notificata con il numero C(2008) 1342]

(Il testo in lingua ungherese è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2008/830/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

paragrafo 24 della disciplina multisettoriale degli aiuti regionali destinati ai grandi progetti di investimento 2002 ⁽²⁾ (di seguito DMS 2002).

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 88, paragrafo 2, primo comma,

(2) Con lettere del 13 ottobre 2006 (D/58881) e del 13 marzo 2007 (D/51161) la Commissione ha chiesto informazioni addizionali.

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

(3) Con lettere registrate presso la Commissione il 14 novembre 2006 (A/39085), il 3 gennaio 2007 (A/30004), il 15 gennaio 2007 (A/30441) e il 27 marzo 2007 (A/32641) le autorità ungheresi hanno chiesto alla Commissione di prolungare il termine per la presentazione di informazioni addizionali, richiesta che la Commissione ha accettato.

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni, conformemente alle summenzionate disposizioni ⁽¹⁾ e viste le osservazioni trasmesse,

(4) Con lettere registrate presso la Commissione il 31 gennaio 2007 (A/30990) e il 15 maggio 2007 (A/34072) le autorità ungheresi hanno presentato informazioni addizionali.

considerando quanto segue:

(5) L'11 dicembre 2006 e il 25 aprile 2007 si sono tenute riunioni tra le autorità ungheresi e i servizi della Commissione cui hanno presenziato anche rappresentanti dell'IBIDEN Hungary Gyártó Kft.

1. PROCEDIMENTO

(1) Con messaggio di posta elettronica del 30 agosto 2006, registrato presso la Commissione nel giorno medesimo, le autorità ungheresi hanno notificato la domanda di applicare i vigenti sistemi di aiuti regionali a favore di un progetto di investimento iniziale da parte dell'IBIDEN Hungary Gyártó Kft. La notifica è stata effettuata in ottemperanza all'obbligo di notifica individuale di cui al

⁽²⁾ Comunicazione della Commissione — Disciplina multisettoriale degli aiuti regionali destinati ai grandi progetti di investimento (GU C 70 del 19.3.2002, pag. 8), modificata dalla comunicazione della Commissione relativa alla modifica della Disciplina multisettoriale degli aiuti regionali destinati ai grandi progetti di investimento (2002) con riferimento all'elaborazione di un elenco dei settori colpiti da problemi di ordine strutturale ed alla proposta di opportune misure ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 1, del trattato CE, applicabile all'industria automobilistica e all'industria delle fibre sintetiche (GU C 263 dell'1.11.2003, pag. 3).

⁽¹⁾ GU C 224 del 25.9.2007, pag. 2.

- (6) Con lettera datata 10 luglio 2007 la Commissione ha informato le autorità ungheresi di aver deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE in relazione a detta misura.
- (7) La decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽³⁾. La Commissione ha invitato gli interessati a trasmettere le loro osservazioni in merito alle misure in oggetto.
- (8) La Commissione ha ricevuto quattro commenti da terzi interessati:
- a) con lettera datata 25 ottobre 2007, registrata presso la Commissione nel giorno medesimo (A/38842);
 - b) con lettera datata 22 novembre 2007, registrata presso la Commissione il 24 novembre 2007 (A/39732);
 - c) con lettera datata 23 novembre 2007, registrata presso la Commissione nel giorno medesimo (A/39711);
 - d) con lettera datata 26 novembre 2007, registrata presso la Commissione il 27 novembre 2007 (A/39740).
- (9) Con lettera datata 4 dicembre 2007 (D/54826), la Commissione ha trasmesso all'Ungheria i commenti ricevuti dandole l'opportunità di replicare.
- (10) Le osservazioni dell'Ungheria in merito ai commenti dei terzi interessati sono pervenute con lettera datata 4 gennaio 2008, registrata presso la Commissione nel giorno medesimo (A/151).

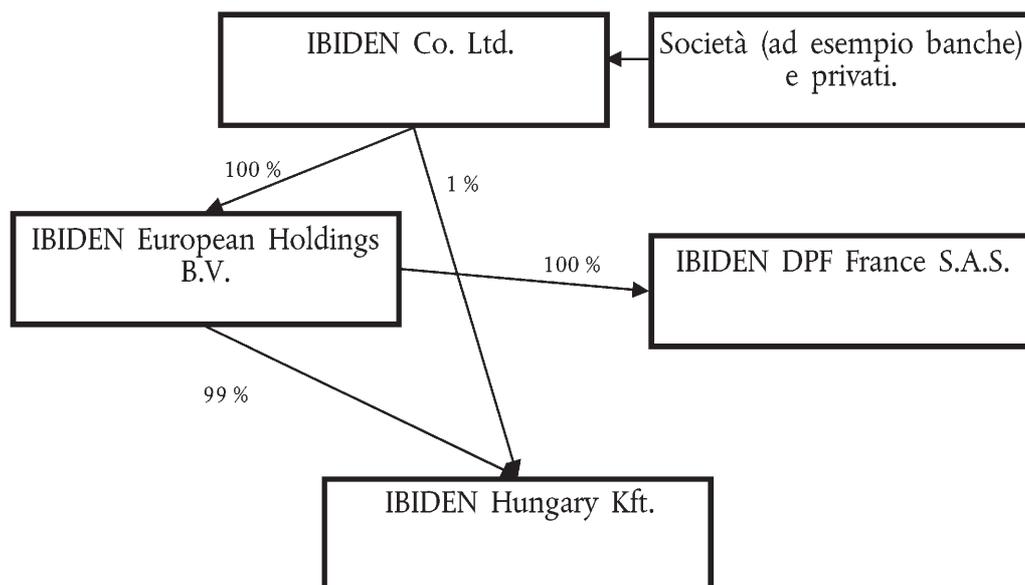
2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

2.1. Obiettivo

- (11) Le autorità ungheresi intendono promuovere lo sviluppo regionale erogando un aiuto per un investimento a finalità regionale a favore dell'IBIDEN Hungary Gyártó Kft. per aprire un nuovo stabilimento destinato alla produzione di substrati ceramici per filtri antiparticolato diesel nel parco industriale Dunavarsány, nella regione dell'Ungheria centrale (contea di Pest), la quale è una regione assistita conformemente all'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), del trattato CE con un'intensità di aiuto del 40 % in termini di equivalente sovvenzione netto (ESN) per il periodo 2004-2006 ⁽⁴⁾.

2.2. Beneficiario

- (12) Il beneficiario dell'aiuto è «IBIDEN Hungary Gyártó Kft.» (nel seguito: IBIDEN HU). Il progetto sovvenzionato è finalizzato a costituire, nell'ambito del reparto ceramiche di IBIDEN, il secondo impianto di produzione di substrati ceramici per filtri antiparticolato diesel nell'Unione europea dopo quello di IBIDEN DPF France S.A.S. sito in Francia (creato nel 2001).
- (13) IBIDEN HU è stata costituita il 5 maggio 2004 da IBIDEN European Holdings B.V. (Paesi Bassi) e IBIDEN Co., Ltd. (Giappone). IBIDEN European Holdings B.V. è totalmente di proprietà di IBIDEN Co. Ltd, che è a sua volta una società per azioni con molto proprietari: società (ad esempio, banche) e privati. IBIDEN HU appartiene al 99 % a IBIDEN European Holdings B.V. mentre il rimanente 1 % è detenuto da IBIDEN Co., Ltd. Dalla fine del 2005 IBIDEN DPF France S.A.S. è interamente di proprietà di IBIDEN European Holdings B.V.



⁽³⁾ Cfr. nota 1.

⁽⁴⁾ Lettera della Commissione del 9 luglio 2004, C(2004) 2773/5 relativa a HU 12/2003 — Mappa degli aiuti regionali dell'Ungheria per il periodo dal 1° maggio 2004 al 31 dicembre 2006.

- (14) La società madre IBIDEN Co., Ltd. è una multinazionale costituita nel 1912 quale società per la produzione di energia elettrica ed ha la sede centrale a Gifu, Giappone. Le sue operazioni possono essere suddivise in cinque segmenti le cui quote di fatturato annuo per il 2005 erano le seguenti: 50 % per il comparto elettronico, 22 % per quello delle ceramiche, 16 % per la sezione arredamento, 4 % per il reparto materiali da costruzione e 8 % per altri piccoli reparti (come, ad esempio, prodotti del petrolio, servizi dell'informazione, resine sintetiche, agricoltura, trasformazione, carni e prodotti ittici). Stando al rendiconto annuale per il 2006 ⁽⁵⁾, il gruppo IBIDEN è composto di 47 società collegate e di una affiliata, che non è attiva nel settore ceramico. Nel 2006 le vendite nette consolidate ammontavano a 319,0 miliardi di JPY, l'utile di gestione aveva raggiunto i 43,6 miliardi di JPY e l'utile netto i 27,2 miliardi di JPY. Nello stesso anno il gruppo annoverava 10 115 dipendenti nei suoi stabilimenti e agenzie in tutto il mondo.
- (17) Le autorità ungheresi indicano che le due fasi dell'investimento da parte dell'IBIDEN HU nel parco industriale di Dunavarsány vanno considerate quale progetto unico di investimento ai sensi del paragrafo 49 della DMS 2002: le due fasi di investimento riguardano lo stesso sito produttivo, la stessa società, lo stesso prodotto e sono state avviate in un periodo di tre anni.
- (18) Sulla base delle informazioni fornite dalle autorità ungheresi in merito alle due fasi di investimento, la produzione di substrati di ceramica per filtri antiparticolato diesel si svolgerà in due capannoni industriali eretti a tal fine, di 24 000 m² e 30 900 m² rispettivamente nel parco industriale di Dunavarsány. Entro il 2007 nel capannone I verranno installate quattro linee di produzione e nel capannone II cinque linee.
- (19) Entro il 2007 il progetto creerà un totale di 1 100 nuovi posti di lavoro diretti a Dunavarsány.
- (20) Le autorità ungheresi confermano che nessun prodotto diverso da quelli cui si riferisce il progetto di investimento verrà fabbricato nello stabilimento sovvenzionato per un periodo di cinque anni dopo il completamento dell'investimento.
- (21) Le autorità ungheresi confermano inoltre che il beneficiario ha accettato di mantenere l'investimento nel sito per un periodo minimo di cinque anni dopo il completamento dell'investimento.

2.3. Progetto di investimento

2.3.1. Il nuovo progetto di investimento dell'IBIDEN HU a Dunavarsány

- (15) La notifica riguarda la seconda fase di un progetto di investimento finalizzato alla realizzazione di uno stabilimento di produzione di substrati ceramici per filtri antiparticolato diesel nel parco industriale di Dunavarsány.
- (16) Con lettera datata 1° aprile 2005 le autorità ungheresi, in linea con il paragrafo 36 del DMS 2002 ⁽⁶⁾, hanno informato la Commissione sull'aiuto di Stato concesso all'IBIDEN HU per la prima fase del progetto di investimento.

2.3.2. Calendario del progetto di investimento dell'IBIDEN HU a Dunavarsány

- (22) I lavori relativi al progetto di investimento sono già iniziati nell'ottobre 2004. La produzione di cui al progetto è iniziata nell'agosto 2005 nel capannone I e nel maggio 2006 nel capannone II. Si prevedeva di raggiungere la piena capacità produttiva come da progetto nell'aprile 2007. La tabella I riporta ulteriori dettagli sul calendario del progetto.

Tabella I

Calendario del progetto di investimento

	Inizio del progetto	Avvio della produzione	Fine del progetto	Piena capacità produttiva
Fase I	6.10.2004	1.8.2005	1.1.2006	1.5.2006 (1,2 milioni di unità all'anno)
Fase II	20.6.2005	3.5.2006	31.3.2007	1.4.2007 (ulteriori 1,2 milioni di unità all'anno)

⁽⁵⁾ L'anno finanziario è terminato il 31 marzo 2006.

⁽⁶⁾ Per garantire la trasparenza ed un controllo efficace degli aiuti regionali destinati ai grandi progetti di investimento, il paragrafo 36 del DMS 2002 stabilisce uno specifico «meccanismo di trasparenza». Sulla base di tale meccanismo gli Stati membri devono fornire informazioni in un formato standard ogniqualvolta concedano aiuti a favore di investimenti superiori a 50 milioni di EUR per progetti non soggetti all'obbligo di notifica.

2.4. Costi del progetto di investimento

- (23) I costi totali ammissibili di investimento per il progetto sono pari a 47 570 933 882 HUF (190,83 milioni di EUR) in valore nominale. Al valore attuale l'importo è di 41 953 072 670 HUF (168,30 milioni di EUR) ⁽⁷⁾. La tabella II riporta una ripartizione delle spese totali ammissibili per anno e categoria.

Tabella II

Spese ammissibili per l'investimento (fasi I e II) in valore nominale in milioni di HUF

	2004		2005		2006		2007		Totale
Terreno	[...] ^(*)		[...]		[...]		[...]		[...]
Infrastruttura	[...]		[...]		[...]		[...]		[...]
Edifici	[...]		[...]		[...]		[...]		[...]
Allacciamenti	[...]		[...]		[...]		[...]		[...]
Macchinari	[...]		[...]		[...]		[...]		[...]
Investimento ammissibile	[...]		[...]		[...]		[...]		47 571
	Fase I	Fase II	Fase I	Fase II	Fase I	Fase II	Fase I	Fase II	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	

(*) Informazione rientrante nell'obbligo di riservatezza.

2.5. Finanziamento del progetto

- (24) Le autorità ungheresi hanno confermato che la partecipazione propria, esente da finanziamenti pubblici, del beneficiario supera il 25 % delle spese ammissibili.

(II.27) del ministro dell'Economia e dei trasporti contenente regole dettagliate relative a taluni regimi di aiuto del ministero;

- b) il ministro delle Finanze concederà uno sgravio fiscale basato sul regime Sconto fiscale per lo sviluppo ⁽⁹⁾. Tale regime è stato varato dalla legge LXXXI del 1996 sull'imposta sulle società e sui dividendi e dal decreto governativo 275/2003 (XII.24) sullo sconto fiscale per lo sviluppo.

2.6. Base giuridica

- (25) Il sostegno finanziario a IBIDEN HU è erogato in forza delle due seguenti basi giuridiche:

- a) il ministero dell'Economia e dei trasporti concederà una sovvenzione sulla base dello strumento «HU 1/2003 — Accantonamento per la promozione degli investimenti» ⁽⁸⁾. Tale strumento trova la sua base giuridica nel decreto 1/2001 (I.5) del ministro dell'Economia sulla regolamentazione degli stanziamenti a sostegno dell'imprenditorialità e nel decreto 19/2004

2.7. Importo e intensità dell'aiuto

- (26) L'importo nominale totale dell'aiuto è pari a 15 591 223 750 HUF (62,55 milioni di EUR), corrispondente a 9 793 809 933 HUF (39,29 milioni di EUR) al valore attuale. Sulla base dei costi ammissibili indicati al considerando 23 ciò corrisponde a un'intensità di aiuto del 22,44 % in equivalente sovvenzione netto (ESN) ⁽¹⁰⁾.

⁽⁷⁾ Calcolo effettuato conformemente a quanto stabilito a quanto stabilito dal pertinente regime di aiuti, sulla base di un tasso di cambio di 249,28 HUF/EUR (applicabile al 31 agosto 2004) e un tasso di riferimento di 8,59 %.

⁽⁸⁾ HU 1/2003 «Accantonamento per la promozione degli investimenti» è stato presentato in forza della procedura transitoria ed è stato accettato dalla Commissione quale aiuto esistente ai sensi dell'allegato IV, capo 3, paragrafo 1, lettera c) (con riferimento all'articolo 22), del trattato di adesione di Repubblica ceca, Estonia, Cipro, Lettonia, Lituania, Ungheria, Malta, Polonia, Slovenia e Slovacchia all'Unione europea.

⁽⁹⁾ HU 3/2004 Il regime «Sconto fiscale per lo sviluppo» è stato presentato in forza della procedura transitoria ed è stato accettato dalla Commissione quale aiuto esistente ai sensi dell'allegato IV, capo 3, paragrafo 1, lettera c) (con riferimento all'articolo 22), del trattato di adesione di Repubblica ceca, Estonia, Cipro, Lettonia, Lituania, Ungheria, Malta, Polonia, Slovenia e Slovacchia all'Unione europea. La modifica dello strumento è stata notificata alla Commissione (numero del caso N 504/2004) che l'ha approvata in data 23 dicembre 2004 [rif. C(2004) 5652].

⁽¹⁰⁾ Nella presente decisione l'equivalente sovvenzione netto (ESN) è calcolato sulla base dell'aliquota standard dell'imposta sulle società che si applica in Ungheria (16 %).

- (27) L'aiuto è erogato in forma dei seguenti due strumenti di aiuto. In primo luogo, il ministero dell'Economia e dei trasporti concede una sovvenzione per un importo totale in valore nominale pari a 3 592 000 000 di HUF (14,41 milioni di EUR) ripartito sugli anni dal 2005 al 2007. In secondo luogo, il ministero delle Finanze concede uno sgravio dell'imposta sulle società⁽¹¹⁾ stimato a 11 999 223 750 HUF (48,14 milioni di EUR) in valore nominale ripartito nel periodo dal 2007 al 2016. La sovvenzione corrisponde, in valore attuale, a 3 118 450 763 HUF (12,51 milioni di EUR) mentre lo sgravio di imposta, al valore attuale, è di 6 675 359 170 HUF (26,78 milioni di EUR).
- (28) Le autorità ungheresi hanno specificato che un aiuto per l'ammontare di 7 411 828 735 HUF (29,73 milioni di EUR) al valore attuale (11 745 422 640 HUF ovvero 47,12 milioni di EUR in valore nominale) è stato già concesso all'IBIDEN HU sulla base dei vigenti regimi di aiuti regionali⁽¹²⁾ fino al massimale che fa scattare la notifica individuale di cui al paragrafo 24 della DMS 2002. Per la prima fase del progetto di investimento il ministero delle Finanze ha concesso, il 25 febbraio 2005, una sovvenzione per un ammontare di 4 832 595 058 HUF (19,39 milioni di EUR) al valore attuale (8 773 422 640 HUF ovvero 35,20 milioni di EUR in valore nominale) e il ministero dell'Economia e dei trasporti ha concesso, il 3 marzo 2005, aiuti per un importo di 1 875 354 000 HUF (7,52 milioni di EUR) al valore attuale (2 142 000 000 di HUF ovvero 8,60 milioni di EUR in valore nominale). Per la seconda fase dell'investimento il ministero dell'Economia e dei trasporti ha erogato aiuti pari a 703 879 677 HUF (2,82 milioni di EUR) al valore attuale (830 000 000 di HUF ovvero 3,33 milioni di EUR in valore nominale) in data 22 dicembre 2006.
- (29) Per tale motivo, stando alle autorità ungheresi, l'importo degli aiuti soggetto a obbligo di notifica è costituito dalla differenza tra l'importo totale degli aiuti e il sostegno già concesso, vale a dire 2 381 981 198 HUF (9,56 milioni di EUR) al valore attuale (in valore nominale l'importo è di 3 845 801 110 HUF ovvero 15,43 milioni di EUR).
- (30) Per quanto concerne il rimanente importo di aiuti da erogare per la seconda fase dell'investimento le autorità ungheresi hanno sospeso il processo decisionale in attesa della decisione della Commissione europea, ragion per cui l'autorizzazione dell'aiuto notificato è subordinata all'approvazione della Commissione.
- (31) Le autorità ungheresi confermano che l'aiuto al progetto non può essere cumulato con l'aiuto ricevuto per le stesse spese ammissibili da altre fonti locali, regionali, nazionali o comunitarie.
- (32) Le autorità ungheresi confermano che le domande relative all'aiuto per la prima fase del progetto di investimento sono state presentate il 5 dicembre 2003 presso il ministero dell'Economia e dei trasporti e il 16 settembre 2004 presso il ministero delle Finanze. Le domande relative all'aiuto per la seconda fase del progetto di investimento sono state presentate il 28 marzo 2005 e il 31 maggio 2005 rispettivamente. Le rispettive domande erano quindi state presentate prima che iniziassero i lavori della prima fase del progetto il 6 ottobre 2004 e i lavori della seconda fase del progetto il 20 giugno 2005.

2.8. Impegni generali

- (33) Le autorità ungheresi si sono impegnate a presentare alla Commissione:
- entro due mesi dalla concessione dell'aiuto, copia dei contratti firmati di aiuto/investimento tra l'autorità erogante e il beneficiario,
 - su base quinquennale, a decorrere dall'approvazione dell'aiuto da parte della Commissione, una relazione intermedia (comprendente informazioni sull'importo dell'aiuto versato, sull'esecuzione del contratto di aiuto e su eventuali altri progetti di investimento avviati nello stesso stabilimento/impianto),
 - entro sei mesi dal pagamento dello stralcio dell'aiuto sulla base del calendario notificato dei pagamenti, una relazione finale dettagliata.

3. MOTIVAZIONI PER AVVIARE IL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE

- (34) Il progetto notificato riguarda la produzione di «substrati ceramici per filtri antiparticolato diesel» (di seguito DPF), che vengono installati in automobili diesel e in autocarri leggeri. La parte in ceramica, che è prodotta dall'IBIDEN HU, è un prodotto intermedio (terzo livello), che viene poi venduto a condizioni di mercato a imprese indipendenti. Tali imprese applicano al substrato un rivestimento in metallo nobile per ottenere un DPF rivestito (secondo livello). I DPF rivestiti sono poi rivenduti a fabbricanti di collettori di scarico (primo livello), che sono i fornitori diretti degli stabilimenti di assemblaggio di autoveicoli.

⁽¹¹⁾ Allo sgravio di imposta è fissato un tetto in relazione al suo valore attuale complessivo.

⁽¹²⁾ HU 1/2003 «Accantonamento per la promozione degli investimenti» e N 504/2004 (ex HU 3/2004) «Sconto fiscale per lo sviluppo».

- (35) La Commissione, nella decisione di avviare il procedimento di indagine formale, ha indicato che le autorità ungheresi propongono un'ampia definizione del mercato rilevante, facendovi rientrare tanto le parti essenziali del dispositivo di trattamento dei gas di scarico degli autoveicoli diesel, ossia i catalizzatori di ossidazione diesel (nel seguito: DOC), che trattano i gas (CO e HC) e, in qualche misura, la frazione organica solubile (SOF) del particolato, quanto i DPF⁽¹³⁾, che sono efficaci nel trattare la frazione non solubile del particolato, la fuliggine. Dette autorità sostengono che queste componenti sono molto simili l'una all'altra, poiché servono entrambe per ridurre le sostanze nocive delle emissioni, e che quindi appartengono al medesimo mercato rilevante. Esse osservano inoltre che le tecnologie di produzione di entrambe le componenti sono anch'esse molto simili.
- (36) La Commissione, nella decisione di avviare il procedimento di indagine formale, ha espresso i suoi dubbi quanto alla compatibilità dell'aiuto con il mercato comune alla luce dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), del trattato CE e della DMS 2002. La Commissione ha rilevato inoltre che l'approccio delle autorità ungheresi in merito al mercato rilevante non era corroborato dai due studi di mercato indipendenti [quello eseguito da Frost & Sullivan Ltd. («F&S»)⁽¹⁴⁾ e da AVL List GmbH («AVL»)]⁽¹⁵⁾ presentati dalle autorità ungheresi.
- (37) In particolare, la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che i DOC e i DPF possano essere considerati come sostitutivi l'uno dell'altro appartenenti allo stesso mercato rilevante di dispositivi post-trattamento e, al momento dell'avvio del procedimento di indagine formale, la Commissione ha ritenuto che il mercato rilevante del prodotto fosse più ristretto e comprendesse soltanto i DPF da installare nei dispositivi di scarico dei motori diesel.
- (38) In primo luogo, la Commissione ha osservato che la funzione principale del DPF consiste nel trattare il particolato inorganico solido e non solubile (la fuliggine), mentre il DOC depura i gas pericolosi e la frazione organica solubile (SOF) del particolato, ma non è in grado di ritenere la fuliggine. È vero che vi è una certa sovrapposizione tra le due funzioni, in quanto il DPF rivestito tratta anche, in qualche misura, i gas nocivi, ma non per questo è possibile eliminare il DOC, come componente distinta dal dispositivo di trattamento dei gas di scarico.
- Entrambe le componenti continueranno a coesistere e dovranno essere installate insieme nel periodo da considerare (ossia fino al 2008). Nelle future tecnologie EUR 5-6, i DOC continueranno ad essere utilizzati per ossidare il CO, l'HC e la SOF. Pertanto, la Commissione ha rilevato come i due prodotti non risultavano essere sostitutivi l'uno all'altro per quanto riguarda la domanda, poiché si tratta di due componenti distinte e complementari.
- (39) Nella decisione di avviare il procedimento di indagine formale la Commissione ha anche constatato come la società Eberspächer abbia introdotto un prodotto veramente multifunzionale che integra su un unico monolito di ceramica le funzioni sia del DOC che del DPF e che tale prodotto è installato sui veicoli Volkswagen Passat. La Commissione ha espresso per il dubbio che il prodotto dell'IBIDEN HU sia idoneo a una simile multifunzionalità completa.
- (40) In secondo luogo, la Commissione ha posto in dubbio il fatto che i due prodotti fossero sostitutivi l'uno all'altro per quanto riguarda l'offerta. Non è stato fornito nessun elemento probante secondo il quale vi siano produttori di DOC in grado anche di fabbricare substrati per i DPF con la medesima attrezzatura e senza ingenti costi per investimenti supplementari, o viceversa. La sostituibilità appare inoltre dubbia poiché il prezzo del DPF è di circa quattro volte superiore al prezzo del DOC.
- (41) Infine, la Commissione ha osservato che mentre l'aiuto appare soddisfare le condizioni degli Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 1998⁽¹⁶⁾, la Commissione dubita che la quota di mercato del beneficiario nel mercato rilevante sia inferiore al 25 % come prescritto al paragrafo 24, lettera a), della DMS 2002. Gli studi di mercato presentati dalle autorità ungheresi indicano che la quota, in termini di volume, dell'IBIDEN nel mercato del DPF in Europa supera sensibilmente la soglia del 25 % sia prima sia dopo l'investimento. Per tale motivo la condizione di cui al paragrafo 24, lettera a), della DMS 2002 non risulta rispettata se quello del DPF è considerato il mercato rilevante. Nel mercato combinato del DPF e del DOC però, che è considerato rilevante dalle autorità ungheresi, la quota di mercato dell'IBIDEN rimarrebbe inferiore al 25 % sia prima sia dopo l'investimento in termini di volume.

⁽¹³⁾ Le differenze nell'uso previsto tra i prodotti finali, DPF e DOC, rispecchiano i diversi usi dei rispettivi substrati. Per tale motivo nel seguito della decisione la sigla DPF verrà usata in alternativa a substrato di DPF.

⁽¹⁴⁾ «Strategic analysis of the European market for Diesel Particulate Filters» (Analisi strategica del mercato europeo dei filtri antiparticolato diesel), ottobre 2006. La società Frost & Sullivan è attiva nella ricerca di mercato e nelle consulenze industriali.

⁽¹⁵⁾ «Market survey on PM reduction after-treatment devices» (Indagine di mercato sui dispositivi di post-trattamento per la riduzione del particolato), marzo 2007. AVL List partecipa da vicino alla progettazione e allo sviluppo di motori a combustione interna. Lo studio AVL, commissionato da IBIDEN HU per il caso presente, afferma che sia i DOC che i DPF appartengono allo stesso mercato rilevante, resta il fatto però che i dati e le analisi presentati nello studio di AVL non confermano questa affermazione, vale a dire che diversi elementi/informazioni riportati nello studio indicano l'assenza di sostituibilità e non il contrario.

4. OSSERVAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE

- (42) In risposta alla pubblicazione della sua decisione di aprire il procedimento di indagine formale pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, la Commissione ha ricevuto osservazioni dalle seguenti parti interessate:

a) il beneficiario dell'aiuto IBIDEN Hungary Gyártó Kft.;

⁽¹⁶⁾ GU C 74 del 10.3.1998, pag. 9.

- b) Aerosol & Particle Technology Laboratory, Thessaloniki, Grecia, un centro per la ricerca e la tecnologia;
- c) Saint-Gobain Industrie Keramik Rödental GmbH, Rödental, Germania, un concorrente (di seguito Saint-Gobain);
- d) una parte interessata che, in forza dell'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio ⁽¹⁷⁾, ha chiesto alla Commissione di non rivelare la sua identità.
- (43) Le osservazioni presentate dalla parti summenzionate possono essere così sintetizzate.

4.1. Mercato rilevante del prodotto secondo l'IBIDEN HU e l'Aerosol & Particle Technology Laboratory

- (44) L'IBIDEN HU, beneficiaria dell'aiuto, e l'Aerosol & Particle Technology Laboratory sono a favore di un'ampia definizione del mercato che coprirebbe tutte le componenti (essenzialmente DOC e DPF) dei sistemi di scarico installati sui veicoli con motore diesel. Essi osservano che i DOC e i DPF sono molto simili gli uni agli altri, poiché entrambi intendono ridurre le sostanze nocive presenti nelle emissioni e appartenerebbero pertanto allo stesso mercato rilevante del prodotto.
- (45) In base a tale considerazione sia i DOC sia i DPF verrebbero considerati componenti che rimuovono il particolato, anche se l'IBIDEN HU riconosce che il DOC è inefficace nel trattamento della parte insolubile del particolato (la fuliggine). Le parti interessate sostengono che, per il fatto che il prodotto dell'IBIDEN HU è in grado di filtrare l'HC e il CO oltre alla sua funzione principale di filtro della fuliggine, esso appartiene allo stesso mercato dei DOC. Spetterebbe ai fabbricanti di automobili decidere se costruire la parte destinata al trattamento dei gas di scarico a partire da componenti indipendenti per la neutralizzazione dei gas nocivi e per il trattamento del particolato ovvero se usare la componente multifunzionale.
- (46) L'IBIDEN HU riconosce tuttavia nelle osservazioni presentate che, nonostante la funzione addizionale di cui è dotato il DPF di sua produzione che contribuisce a ripulire i gas (HC e CO) in modo più efficace, è necessario l'uso combinato di DPF e DOC per assicurare la conformità ai regolamenti sulle emissioni. Un DPF ben concepito e di elevata qualità può ridurre le dimensioni e il

grado di sofisticazione del DOC che i fabbricanti di automobili devono installare sui veicoli da loro prodotti, ragion per cui il DPF ha avuto un enorme impatto sul DOC, e viceversa, il che significa che via via che un dispositivo diventa più sofisticato, l'altro deve adattarsi a tali cambiamenti.

- (47) Sia l'IBIDEN HU sia l'Aerosol & Particle Technology Laboratory menzionano una tendenza nello sviluppo tecnologico dei DOC e dei DPF impostata su un filtro di nuova generazione che potrebbe incorporare i vantaggi, le caratteristiche e le tecnologie precedenti in un'unica unità combinando il DOC e il DPF sullo stesso monolito di substrato (ad esempio, Volkswagen ha già introdotto componenti post-trattamento di quarta generazione nel suo modello Passat utilizzando un solo DPF sprovvisto di DOC). L'IBIDEN HU ha indicato tuttavia che essa produce attualmente il DPF di «terza generazione» ⁽¹⁸⁾ e si adopera continuamente a migliorare il prodotto per far sì che esso possa essere convertito in un DPF di «quarta generazione» in grado di incorporare pienamente le funzioni del DOC.
- (48) L'IBIDEN HU ha anche indicato che, sebbene la Commissione nella sua decisione di avviare il procedimento di indagine formale, suggerisca il contrario, in realtà il prezzo del prodotto dell'IBIDEN non è quattro volte superiore al prezzo di un DOC. L'IBIDEN HU fabbrica un prodotto semifinito, ragion per cui il prodotto finale (DPF rivestito) è molto più costoso del prodotto semifinito dell'IBIDEN HU. L'esperienza corrente dell'industria indica che il prezzo di mercato del dispositivo dopo l'applicazione del rivestimento, l'incapsulatura e l'applicazione della reticella è di 2,5 volte superiore a quella del substrato, il prodotto dell'IBIDEN Group: ad esempio, nel 2007 il prezzo di mercato di un DPF era di 453 EUR e il prezzo del substrato (prodotto semifinito) di soli [...] EUR, mentre il prezzo di mercato di un DOC nel 2007 era pari a 102 EUR ⁽¹⁹⁾.
- (49) Inoltre, per quanto concerne la sostituibilità dal lato dell'offerta, l'IBIDEN HU indica che le tecnologie di produzione dei DOC e dei DPF sono estremamente simili: le uniche differenze di rilievo sono che nel caso dei DPF è prevista un'operazione di sigillatura e la fase di taglio avviene prima che nel caso dei DOC.
- (50) L'IBIDEN HU sostiene inoltre che, stando a diversi studi fra cui un documento di Johnson Matthey Japan, vi sono fabbricanti che producono sia DOC sia DPF, ragion per cui la distinzione tra fabbricanti di DOC e fabbricanti di DPF sarebbe confusa.

⁽¹⁸⁾ Il concetto di generazioni successive del prodotto è usato dall'IBIDEN HU per far riferimento all'evoluzione della tecnologia.

⁽¹⁹⁾ Tuttavia, per quanto concerne il prezzo di mercato del DOC di 102 EUR, indicato nello studio di AVL, sarebbe anch'esso il prezzo del DOC già rivestito (secondo livello), ragion per cui il prezzo del substrato del DOC dovrebbe essere ritoccato verso il basso allo stesso modo in cui l'IBIDEN ha ritoccato i prezzi del substrato del DPF.

⁽¹⁷⁾ GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1.

4.2. Mercato rilevante del prodotto secondo Saint-Gobain e secondo la parte interessata di cui si tace l'identità

- (51) Due delle quattro parti interessate — Saint-Gobain e la parte di cui si tace l'identità — hanno fatto propri i dubbi che la Commissione ha espresso nella sua decisione di avviare il procedimento di indagine formale. Stando ad esse, i DOC e i DPF non possono essere considerati sostituibili l'uno all'altro, ragion per cui non appartengono allo stesso mercato rilevante del prodotto. Per questo motivo essi affermano che nella fattispecie il solo mercato dei DPF è il mercato rilevante del prodotto. Stando a queste parti, le motivazioni principali nel merito sono le seguenti.

4.2.1. Nessuna sostituibilità dal lato della domanda

- (52) Le parti interessate indicano che le caratteristiche principali dei substrati per un DOC e un DPF sono diverse: un substrato per DOC è fatto di solito di cordierite non porosa che deve resistere a temperature di 400 °C ovvero è costituito di un foglio di metallo inossidabile. Un substrato per DPF è fatto in generale di carburo di silicene poroso che deve resistere a 1 000 °C (la resistenza a tale temperatura elevata è necessaria per bruciare la fuliggine ed evitare l'intasamento del filtro rivestito). Per tale motivo, a causa delle caratteristiche termiche estremamente diverse, i clienti non possono optare alternativamente tra substrati per DPF e substrati per DOC in caso di aumenti relativi dei prezzi che interessino uno dei prodotti.
- (53) Stando a Saint-Gobain, poiché i materiali utilizzati per i substrati per DPF sono materiali ad alte prestazioni vi è una differenza di prezzo tra le due componenti: un substrato (senza calcolare il costo del rivestimento catalitico e dell'incapsulamento) per un DPF costa in media 120 EUR, mentre un substrato per DOC costa in media tra 12 e 20 EUR (anche in questo caso senza calcolare il costo del rivestimento catalitico e dell'incapsulamento). Per tale motivo, come afferma Saint-Gobain, i fabbricanti di DPF non possono ovviamente, per ragioni tecniche, fare ricorso a un substrato per DOC (cosa che farebbero considerata la differenza di prezzo) mentre un fabbricante di DOC non potrebbe sostituire un substrato per DOC con un substrato per DPF poiché si troverebbe ad acquisire un prodotto molto più costoso e per giunta sprovvisto di una funzione ossidante comparabile a quella di un substrato per DOC.
- (54) Saint-Gobain e la parte di cui si tace il nome hanno anche ribadito le differenze nell'uso di un DOC e di un DPF⁽²⁰⁾: l'obiettivo primario di un DOC è di ossidare certi gas mediante una reazione chimica, mentre la funzione primaria di un DPF è di filtrare la fuliggine con un processo meccanico. Mentre, in certe circostanze, un DPF svolge — quale effetto collaterale — alcune delle funzioni del DOC, il pieno effetto ossidante non può essere ottenuto senza l'installazione di entrambi i dispositivi. Per-

fino il DPF rivestito che usa il substrato prodotto dall'IBIDEN HU non svolge appieno le funzioni di un DOC poiché serve soltanto a fornire una temperatura sufficiente per bruciare la fuliggine, ma non ha lo stesso effetto purificatore di un DOC a funzione piena. Le parti indicano che, secondo le aspettative di molti fabbricanti di automobili e di fornitori di parti per automobili, un DOC e un DPF rimarranno dispositivi separati installati l'uno vicino all'altro nel sistema di scappamento.

4.2.2. Nessuna sostituibilità dal lato dell'offerta

- (55) Inoltre, Saint-Gobain e la parte di cui si tace l'identità indicano che anche i processi di produzione dei substrati per DOC e DPF sono molto diversi: la cordierite non porosa usata per il substrato DOC è sinterizzata all'aria a una temperatura di 400 °C. Il carburo di silicene, invece, il materiale usato per un substrato DPF (che è anche il materiale del substrato dell'IBIDEN HU) deve essere preparato a una temperatura estremamente elevata (più di 2 000 °C) in ambiente anossico. Questa differenza di temperatura è di per sé così importante che nemmeno uno degli elementi di produzione più essenziali e costosi può essere usato per fabbricare entrambi i tipi di prodotto.
- (56) Inoltre, un substrato per il DOC è sempre un cilindro monoblocco a nido d'ape i cui canali non sono sigillati. Un substrato per il DPF è formato di norma incollando diversi elementi filtranti e i canali del DPF sono sigillati. Per la fabbricazione di substrati DPF occorrono un forno di sinterizzazione in ambiente anossico ad alta temperatura, apparecchiature per la sigillatura e l'incollaggio, tutti apparecchi che non sono necessari per la produzione di substrati destinati ai DOC. Per tale motivo le parti interessate sostengono che non è possibile produrre DPF sulle linee di produzione dei DOC e viceversa.

5. OSSERVAZIONI DELLE AUTORITÀ UNGHERESI

- (57) Le autorità ungheresi condividono il parere dell'Aerosol & Particle Technology Laboratory e dell'IBIDEN Hungary Gyártó Kft. in relazione al mercato rilevante del prodotto, al prezzo, alle specificità sul lato della domanda e su quello dell'offerta.
- (58) Secondo le autorità ungheresi il metodo moderno di controllo delle emissioni diesel si basa sull'integrazione di diverse funzioni a livello di sistema. La stretta interdipendenza di tutte le sottounità (come, ad esempio, DOC e DPF) nel sistema di controllo delle emissioni diesel ha portato a catene di forniture in cui sono attivi diversi attori come i fabbricanti di substrato, di rivestimento e di scarico e le caratteristiche di resa di ciascuna sottounità pone sfide all'intera catena delle forniture. Per tale motivo il sistema di controllo delle emissioni diesel o il sistema di post-trattamento degli scarichi diesel andrebbe definito quale prodotto rilevante.

⁽²⁰⁾ Le differenze nell'uso previsto tra i prodotti finali, DPF e DOC, rispecchiano gli usi diversi dei rispettivi substrati.

(59) Esse sostengono che il prodotto dell'IBIDEN HU è una parte multifunzionale installata nel sistema di scappamento. La combinazione di questo prodotto e di un DOC configura il dispositivo post-trattamento di terza generazione. Inoltre, il prodotto dell'IBIDEN HU è un prodotto semilavorato per il fatto che a un livello successivo vi si dovrà applicare un rivestimento. Senza rivestimento il prodotto non è pienamente funzionale e non può essere classificato quale prodotto finito nei termini di un DPF di terza generazione. Tale considerazione è corroborata anche dal fatto che il prodotto finale è molto più costoso del prodotto semilavorato dell'IBIDEN HU: attualmente il prezzo di mercato del dispositivo finale è di 2,5 volte maggiore di quello del filtro prodotto dall'IBIDEN HU.

(60) Le autorità ungheresi indicano inoltre che, nella pratica, i DPF sono installati nella maggior parte dei veicoli con motore diesel e che i fabbricanti i quali hanno bisogno di un DOC hanno bisogno anche di un DPF. La domanda crea un mercato comune per i prodotti poiché gli stessi fabbricanti usano gli stessi metodi, infrastrutture e sforzi per ottenere i prodotti. Sul lato dell'offerta i fabbricanti di DOC e di DPF usano di solito gli stessi processi di fabbricazione, le stesse tecnologie di produzione e gli stessi materiali. In termini di materiali sia i DOC sia i DPF usano cordierite. Durante la produzione essi subiscono gli stessi processi come ad esempio la preparazione del materiale, la preparazione della miscela, il trattamento a caldo, la formatura, l'essiccazione, la finitura e la tempera. Le uniche differenze tra i processi di produzione dei due prodotti sono costituite da uno stadio ulteriore (sigillatura) e un diverso posto nella sequenza per un'altra fase (taglio). Per tali motivi gli stessi fabbricanti partecipano alla fornitura e i DOC e i DPF competono l'uno con l'altro nel mercato del post-trattamento dei gas di scarico.

(61) Le autorità ungheresi ribadiscono che l'IBIDEN HU è in grado di produrre substrati per filtri antiparticolato usando le stesse attrezzature senza necessità di effettuare un investimento significativo, alla stregua di qualsiasi fabbricante che applicasse la stessa tecnologia di produzione. Poiché il DPF è una forma sviluppata del DOC il costo della modifica non è un investimento iniziale in un'altra linea di prodotto bensì uno sviluppo essenziale di un prodotto.

(62) Le autorità ungheresi indicano inoltre che si riscontra una chiara tendenza nello sviluppo tecnologico dei DOC e dei DPF sfociante in una nuova generazione di filtri che incorporerebbero i vantaggi, le caratteristiche e le precedenti tecnologie in un'unica unità combinando così un DOC e un DPF. All'atto di definire il mercato rilevante e di calcolare la quota di mercato, si dovrebbe anche tener conto del DOC poiché costituisce un dispositivo combinato di post-trattamento assieme a un DPF, visto che essi congiuntamente assicurano la conformità con i regolamenti.

(63) Alla luce delle argomentazioni di cui sopra le autorità ungheresi ritengono che l'unica definizione sostenibile

di mercato rilevante è quella dell'intero mercato dei dispositivi post-trattamento per motori diesel, comprendenti sia i DPF sia i DOC. Conformemente allo studio preparato da una società indipendente di ricerca di mercato, la AVL, la quota di mercato dell'IBIDEN nel mercato dei dispositivi post-trattamento per motori diesel rimane inferiore al 25 % sia prima sia dopo l'investimento e sarebbero pertanto soddisfatte le condizioni di cui al paragrafo 24, lettera a), della DMS 2002. Per tale motivo le autorità ungheresi ritengono che la Commissione debba concludere il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, con una decisione positiva.

6. VALUTAZIONE DELLA MISURA

6.1. Sussistenza di un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE

(64) Nella decisione di avviare il procedimento di indagine formale la Commissione giungeva alla conclusione che il sostegno finanziario dato dalle autorità ungheresi all'IBIDEN Hungary Gyártó Kft. sulla base dei vigenti regimi di aiuti regionali (HU 1/2003 Accantonamento per la promozione degli investimenti e N 504/2004 Sconto fiscale per lo sviluppo) in forma di sovvenzione e di sgravio fiscale costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE. Le autorità ungheresi non hanno contestato tale conclusione.

6.2. Obbligo di notifica, legalità dell'aiuto e diritto applicabile

(65) Notificando le misure nel 2006 le autorità ungheresi hanno ottemperato all'obbligo di notifica individuale di cui al paragrafo 24 della DMS 2002.

(66) In linea con il paragrafo 63 e con la nota 58 degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2007-2013 ⁽²¹⁾, la Commissione ha valutato la misura alla luce delle disposizioni degli Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 1998 (di seguito OAR) e della DMS 2002.

6.3. Compatibilità dell'aiuto con gli OAR

(67) Nella decisione di avviare il procedimento di indagine formale la Commissione ha indicato che l'aiuto è garantito conformemente ai vigenti regimi di aiuto regionale ⁽²²⁾ ed ha concluso che i criteri standard di compatibilità fissati negli OAR (come i criteri di compatibilità concernenti l'investimento iniziale nella regione ammissibile all'aiuto regionale, i costi ammissibili, il contributo proprio, l'effetto incentivante, il mantenimento dell'investimento, il cumulo) sono rispettati.

⁽²¹⁾ GU C 54 del 4.3.2006, pag. 13.

⁽²²⁾ HU 1/2003 Accantonamento per la promozione degli investimenti e N 504/2004 (ex HU 3/2004) Sconto fiscale per lo sviluppo.

6.4. Compatibilità dell'aiuto con le disposizioni della DMS 2002

6.4.1. Progetto unico di investimento

- (68) Il paragrafo 49 della DMS 2002 stabilisce che un progetto di investimento non deve essere artificiosamente suddiviso in sottoprogetti al fine di eludere le disposizioni della disciplina. Un «progetto unico di investimento» comprende tutti gli investimenti fissi che interessano un sito di produzione in un arco di tre anni⁽²³⁾. Un sito produttivo è un insieme economicamente indivisibile di elementi del capitale fisso che svolgono una funzione tecnica precisa, uniti da un legame fisico o funzionale, e che hanno obiettivi chiaramente definiti, come la fabbricazione di un determinato prodotto.
- (69) Poiché l'IBIDEN HU ha già ricevuto in passato un aiuto regionale per la prima fase del progetto di investimento nella stessa località e poiché la notifica riguarda la seconda fase del progetto di investimento occorre stabilire se le due fasi siano parte dello stesso progetto unico di investimento.
- (70) In proposito la Commissione osserva che le due fasi di investimento riguardano lo stesso sito produttivo (il parco industriale di Dunavarsány, nella regione dell'Ungheria centrale), la stessa società (IBIDEN HU), lo stesso prodotto (substrati ceramici per filtri antiparticolato diesel) e che i lavori relativi a ciascun progetto sono iniziati entro un periodo di tre anni (la prima fase è iniziata nel 2004 e la seconda nel 2005). Di conseguenza, la Commissione ritiene che i criteri della definizione di un «sito produttivo» di cui al paragrafo 49 della DMS 2002 siano realizzati e che le due fasi dell'investimento costituiscano parte dello stesso progetto unico di investimento.
- (71) La Commissione fa inoltre presente che le autorità ungheresi concordano sul fatto che le due fasi dell'investimento dell'IBIDEN HU nel parco industriale di Dunavarsány devono essere considerate quale progetto unico di investimento.

6.4.2. Intensità dell'aiuto

- (72) Poiché la prima e la seconda fase dell'investimento sono ritenute costituire un progetto unico di investimento si tiene conto di entrambe per calcolare l'intensità massima di aiuto per il progetto.
- (73) Considerato che la spesa ammissibile prevista, al valore attuale, è di 41 953 072 670 HUF (168,30 milioni di EUR) e che il massimale standard di aiuto regionale applicabile è pari al 40 % (ESN), l'intensità massima di aiuto

corretta in ESN risultante dal meccanismo a scala regressiva di cui ai paragrafi 21 e 22 della DMS 2002 è pari al 23,34 %.

- (74) Poiché l'intensità di aiuto per il progetto è del 22,44 % ESN ed è quindi inferiore all'intensità massima di aiuto consentita in base al meccanismo scala regressiva (23,34 % ESN), la proposta intensità del pacchetto d'aiuto complessivo è conforme al massimale di aiuto regionale corretto.

6.4.3. Compatibilità con le regole del paragrafo 24, lettere a) e b), della DMS 2002

- (75) Poiché l'importo totale dell'aiuto pari a 9 793 809 933 HUF (39,29 milioni di EUR) al valore attuale supera la soglia individuale di notifica di 30 milioni di EUR, si deve valutare la conformità dell'aiuto notificato con il disposto del paragrafo 24, lettere a) e b), della DMS 2002.
- (76) La decisione della Commissione di riconoscere la qualifica di aiuto regionale destinato a grandi progetti di investimento di cui al paragrafo 24 della DMS 2002 dipende dalla quota di mercato del beneficiario prima e dopo l'investimento e dalla capacità creata dall'investimento. Per effettuare le pertinenti verifiche di cui al paragrafo 24, lettere a) e b), della DMS 2002, la Commissione deve innanzitutto identificare il prodotto o i prodotti interessati dall'investimento e definire il mercato rilevante del prodotto e i mercati geografici.

6.4.3.1. Prodotto interessato dal progetto di investimento

- (77) Conformemente al paragrafo 52 della DMS 2002 per «prodotto interessato» si intendono il prodotto contemplato dal progetto di investimento e, all'occorrenza, i prodotti sostitutivi, che siano tali dal punto di vista del consumatore (per le caratteristiche dei prodotti, i loro prezzi e l'uso cui sono destinati) ovvero del produttore (tenuto conto della flessibilità degli impianti di produzione). Quando il progetto riguarda un prodotto intermedio per il quale una quota consistente della produzione non è venduta sul mercato, si considera che il prodotto interessato includa i prodotti a valle.
- (78) Il progetto notificato riguarda la produzione di «substrati ceramici per filtri antiparticolato diesel (DPF)». Il DPF è una parte di veicolo a motore che è installata nel sistema di trattamento dei gas di scarico dei veicoli con motore diesel e serve a purificare il gas di scarico prodotto dalla combustione nel motore⁽²⁴⁾.

⁽²³⁾ Poiché i progetti di investimento possono estendersi su diversi anni, il periodo di tre anni è calcolato in linea di principio a decorrere dall'inizio dei lavori relativi a ciascun progetto.

⁽²⁴⁾ L'uso del DPF non è ancora prescritto dalla legislazione europea vigente, ma il dispositivo è già installato in certi veicoli a motore. A partire dal settembre 2009 entreranno in vigore nuovi limiti obbligatori per i nuovi tipi di autoveicoli diesel (categoria M₁) e per i veicoli commerciali leggeri (categoria N₁ classe I) con massa di riferimento non superiore a 2 610 kg (questi limiti si applicheranno alle classi II e III dei veicoli N₁ e N₂ a decorrere dal settembre 2010). Ciò comporterà nella pratica la necessità di installare i DPF per potersi attenere ai valori limite.

- (79) La parte ceramica, che è prodotta dall'IBIDEN HU, è un prodotto intermedio. Dopo esser stata prodotta in fabbrica (terzo livello) è venduta a condizioni di mercato tramite l'IBIDEN Deutschland GmbH ⁽²⁵⁾ a società indipendenti (i principali clienti sono [...], [...] e [...]), che applicano il rivestimento in metallo prezioso al substrato cosicché il DPF diventa un DPF rivestito (secondo livello). I DPF rivestiti sono quindi venduti ai produttori di collettori di scarico (primo livello), che sono i fornitori diretti degli impianti di assemblaggio di automobili. I destinatari finali dei substrati ceramici sono i veicoli passeggeri e i veicoli commerciali leggeri con motore diesel.
- (80) Dal progetto di investimento non risulterà nessun altro prodotto destinato alla vendita sul mercato o all'uso da parte di altri impianti del gruppo IBIDEN. Le autorità ungheresi hanno confermato che nei cinque anni successivi alla fine del progetto/all'avvio della produzione piena, nello stabilimento oggetto dell'aiuto non verrà fabbricato nessun altro prodotto diverso da quello notificato e valutato.
- (81) Sulla base di quanto sopra la Commissione considera il substrato ceramico per DPF installato in veicoli passeggeri e veicoli commerciali leggeri con motore diesel quale prodotto contemplato dal progetto di investimento.

6.4.3.2. Mercato del prodotto rilevante e mercato geografico

- (82) La definizione del mercato del prodotto rilevante richiede l'esame di quali altri prodotti possono essere considerati sostitutivi del prodotto contemplato dal progetto di investimento ai sensi del paragrafo 52 della DMS 2002. A tal fine e tenendo conto delle osservazioni delle parti interessate e delle autorità ungheresi la Commissione ha esaminato quali prodotti possono essere considerati quali sostitutivi per il DPF. Si riporta di seguito la sintesi di tale analisi.

1) Quadro di insieme del sistema di trattamento dei gas di scarico

- (83) Quello della riduzione delle emissioni è un ambito estremamente complesso che comporta diverse interazioni tra tecnologie, impatto sull'economia del carburante, rendimento di guida, durezza e costi. Le misure di riduzione delle emissioni possono essere suddivise in due segmenti principali:
- a) sviluppi che interessano il sistema di combustione al fine di ridurre le emissioni che fuoriescono dal motore; e

b) tecnologie di controllo delle emissioni che ricorrono al «post-trattamento» dei gas di scarico (soltanto quest'ultimo segmento è pertinente per il caso in oggetto).

- (84) I gas di scarico dei motori diesel contengono sostanze pericolose: quantità significative di particolato [PM, come fuliggine e frazione organica solubile (SOF) ⁽²⁶⁾], e gas nocivi [ad esempio, idrocarburi (HC), ossidi di carbonio (COx), ossidi di azoto (NOx)]. Questi materiali sono trattati dal sistema di trattamento dei gas di scarico installato nei veicoli.
- (85) Nel sistema vi sono pertanto dei componenti che purificano le sostanze pericolose. In generale, si tratta di dispositivi: 1) che purificano le componenti gassose; e 2) che puliscono il particolato (compresa la fuliggine). I seguenti due dispositivi di post-trattamento delle emissioni che hanno rilievo per il caso in oggetto sono utilizzati nei veicoli passeggeri e nei veicoli commerciali leggeri con motore diesel:

a) «DOC» — catalizzatore di ossidazione diesel, destinato a eliminare i gas pericolosi [essenzialmente idrocarburi (HC), gli ossidi di carbonio (COx)] e che, quale effetto collaterale, elimina anche in una certa misura la SOF (frazione organica solubile di particolato), ma non può trattare la fuliggine. Un DOC, analogamente a un DPF, è composto di un nucleo rigido attraverso cui sono incanalati i gas di scarico. Attraversando i canalini i gas di scarico formano reazioni chimiche con i catalizzatori (platino e palladio) depositati sulle pareti del nucleo. A partire dal 2000 i DOC sono stati installati praticamente su tutti gli autoveicoli diesel nel SEE per ottemperare a norme più rigorose in materia di emissioni, in particolare alle disposizioni sui limiti di gas nocivi nelle emissioni;

b) «DPF» — filtro antiparticolato diesel destinato a trattenere la frazione non solubile del particolato, vale a dire la fuliggine. Il procedimento è quello del filtraggio meccanico. Il gas di scarico attraversa i canali che costituiscono la struttura a nido d'ape del DPF ed è forzato a fluire attraverso le pareti poiché i canali vengono sigillati alternativamente. Il substrato funge da filtro e la fuliggine si deposita nelle sue pareti. Il DPF però alla fine si satura di fuliggine e affinché esso rimanga funzionale bisogna eliminare la fuliggine bruciandola (rigenerazione del filtro).

⁽²⁵⁾ Le autorità ungheresi hanno confermato che l'IBIDEN Deutschland GmbH è una società commerciale di marketing e non produce parti per il trattamento dei gas di scarico. Nessun'altra società del gruppo IBIDEN effettua un ulteriore trattamento delle parti prodotte dall'IBIDEN HU.

⁽²⁶⁾ SOF: frazione organica solubile, come ad esempio il materiale organico derivante dall'olio lubrificante del motore e dal carburante.

(86) I DPF sono stati installati in una produzione di serie per la prima volta nel 2000 sugli autoveicoli diesel Peugeot 607 e da allora si sono diffusi sempre di più, registrando una crescita enorme negli ultimi tre-quattro anni. Questa crescita è dovuta in parte agli incentivi fiscali offerti in diversi paesi per i veicoli diesel dotati di DPF, in parte alla maggiore consapevolezza ambientale dei consumatori ed anche all'anticipo di norme più rigorose sulle emissioni, in particolare per quanto concerne i limiti di PM (nel SEE la riduzione delle emissioni è disciplinata dagli standard «euro» sulle emissioni). Si prevede che prima che EUR 5⁽²⁷⁾ entri in vigore nel 2009 una quota crescente di veicoli diesel sarà già dotata di DPF. Questa tendenza assicurerà un'ulteriore espansione del mercato dei DPF negli anni a venire.

(87) È possibile distinguere diversi tipi di DPF sulla base del materiale del filtro (ad esempio, ceramica, cordierite o metallo) e della strategia di rigenerazione del filtro. La rigenerazione è necessaria per eliminare (vale a dire, bruciare) le particelle accumulate. Nella pratica ciò avviene grazie a un additivo miscelato al combustibile che serve ad abbassare la temperatura di ossidazione (questo sistema è denominato «DPF non rivestito con catalizzatore trasportato dal carburante») o mediante un rivestimento di metallo prezioso che ricopre le pareti del substrato e che funge da ausiliario nel processo di bruciatura (quest'ultimo è denominato «DPF rivestito» ovvero «DPF catalizzato impregnato»).

(88) Grazie al rivestimento di metallo prezioso questo tipo di DPF rivestito serve anche a trattare, in misura limitata, i gas HC e CO mediante un processo di ossidazione chimica. Il prodotto dell'IBIDEN HU appartiene a questa categoria. È un substrato ceramico che viene successivamente rivestito al secondo livello ed è quindi integrato nel collettore di scarico al primo livello.

2) La definizione del mercato del prodotto rilevante sulla base delle osservazioni delle parti interessate e delle autorità ungheresi

(89) Nella sua decisione di avviare il procedimento di indagine formale la Commissione ha espresso diversi dubbi, sintetizzati sopra, quanto al fatto che i DOC e i DPF possano essere prodotti reciprocamente sostitutivi appartenenti allo stesso mercato rilevante del prodotto.

(90) La Commissione ritiene che le argomentazioni avanzate dal beneficiario dell'aiuto, IBIDEN HU, dalla parte interessata Aerosol & Particle Technology Laboratory e dalle autorità ungheresi non bastino a dissipare i suoi dubbi

iniziali confermati peraltro dalle osservazioni di Saint-Gobain e della parte interessata di cui si tace il nome. In particolare, la Commissione osserva quanto segue.

(91) Il substrato dei DPF e dei DOC non appartiene allo stesso mercato del prodotto rilevante poiché le loro caratteristiche sono diverse, ragion per cui non sussiste sostituibilità tra i due prodotti né sul lato della domanda né su quello dell'offerta.

(92) Nella prospettiva della domanda osserva che vi sono differenze significative quanto alle caratteristiche del prodotto, all'uso cui è destinato e al prezzo per quanto concerne i substrati per DPF e quelli per DOC:

a) come dimostrato dalle parti interessate, i substrati per DOC sono fatti essenzialmente di cordierite non porosa. Il materiale usato per il substrato DOC deve resistere a una temperatura interna di circa 400 °C nel DOC. Il materiale di riferimento usato per i substrati di DPF è il carbonato di silicene. Il substrato del DPF deve essere poroso per assicurare il filtraggio della fuliggine. La necessità di rigenerare il DPF fa sì che il substrato debba essere fatto di materiale resistente a temperature molto elevate (circa 1 000 °C nel caso di un DPF rivestito) e a ripetuti shock termici. Ragion per cui, a causa delle diverse caratteristiche termiche di tali dispositivi, i clienti non possono passare da substrati per DPF a substrati per DOC e viceversa in caso di aumento del prezzo di uno di questi prodotti;

b) per quanto concerne il prezzo la Commissione condivide l'opinione formulata in proposito da Saint-Gobain e dalla parte interessata di cui si tace il nome ed osserva che vi è una grande differenza di prezzo tra substrati di DOC e di DPF poiché i materiali usati per i substrati di DPF sono materiali ad alta prestazione la cui produzione comporta costi più elevati (ad esempio, è richiesto l'uso di un forno di sinterizzazione in ambiente anossico a elevata temperatura). Conformemente alle osservazioni presentate dalle parti interessate il prezzo medio unitario del substrato per DPF oscilla tra 120 e 180 EUR (senza il costo del rivestimento del catalizzatore e il costo di incapsulamento) mentre il prezzo del substrato per DOC va da 12 a 20 EUR (anche in questo caso escludendo il costo di rivestimento del catalizzatore e di incapsulamento). Questa differenza di prezzo indica che i substrati per DPF non appartengono allo stesso mercato dei substrati per DOC, poiché i fabbricanti di secondo livello di DPF per ragioni tecniche non possono passare ad acquistare un substrato DOC (altrimenti lo farebbero, vista la grande differenza di prezzo) mentre un produttore di DOC non sostituirebbe un substrato DOC con un substrato DPF poiché otterrebbe un prodotto più costoso sprovvisto di una funzione ossidante comparabile a quella di un substrato DOC;

⁽²⁷⁾ Regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dei veicoli passeggeri e commerciali leggeri (EUR 5 e EUR 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1).

- c) per quanto concerne l'uso previsto, sulla base delle osservazioni presentate dalle parti interessate la Commissione constata che la finalità primaria di un DOC è di ossidare certi gas contenuti nei gas di scarico dei motori diesel trasformandoli in sostanze meno nocive grazie a una reazione chimica. La funzione primaria di un DPF è di filtrare la fuliggine con un procedimento meccanico di filtraggio. Mentre, in certe circostanze, un DPF espleta — quale effetto collaterale — alcune delle funzioni del DOC, il pieno effetto ossidante non può essere raggiunto senza l'installazione di entrambi i dispositivi. Inoltre, un dispositivo DOC non espleta nessuna delle funzionalità di un DPF poiché non filtra la fuliggine. In base alle aspettative dei fabbricanti di automobili e dei fornitori di parti di automobili, i DOC e i DPF sono destinati a rimanere dispositivi separati installati uno vicino all'altro sulla stessa linea di scarico dei gas ⁽²⁸⁾;
- d) l'ossidazione realizzata dai catalizzatori dei substrati DPF dell'IBIDEN HU ha la finalità di assicurare una temperatura sufficiente per bruciare la fuliggine, ma non ha lo stesso effetto di purificazione di un DOC dalla piena funzionalità. Come indicato nelle osservazioni delle parti interessate, il cosiddetto prodotto multifunzionale dell'IBIDEN HU non ovvia alla necessità di un DOC separato nel sistema di trattamento dei gas di scarico. Le autorità ungheresi e il beneficiario dell'aiuto ammettono anche che, a motivo della legislazione vigente, il cosiddetto prodotto multifunzionale dell'IBIDEN HU deve essere ancora installato unitamente al DOC;
- e) la Commissione osserva che la convinzione manifestata dall'IBIDEN HU e dalle autorità ungheresi quanto alla tendenza a usare un'unica soluzione combinata (di DOC e di DPF) potrebbe rispecchiare la tendenza futura delle tecnologie a controllo delle emissioni, ma non rispecchia la situazione attuale che è oggetto dell'analisi della Commissione. In effetti, sia i DPF che i DOC continuano a coesistere e verranno installati insieme nel periodo in esame (dal 2003 al 2008, vale a dire un anno prima dell'inizio e un anno dopo il pieno completamento del progetto di investimento). Come illustrato dalle stime dei dati di mercato in uno degli studi, i DOC rimangono la principale componente per il controllo delle emissioni ad essere installata in tutti i veicoli diesel nel periodo in oggetto. Lo studio conferma inoltre che, per le future tecnologie EUR 5 e EUR 6, i DOC continueranno a essere usati per l'ossidazione di CO, HC e SOF;
- f) la Commissione osserva inoltre che lo studio di mercato effettuato da Frost & Sullivan, società indipendente di consulenza industriale e ricerca, analizza soltanto i DPF quale prodotto a sé stante destinato a trattare il particolato e non fa riferimento ai DOC.
- (93) Inoltre, nella prospettiva del lato dell'offerta, vi sono differenze nei processi di produzione dei substrati DOC e DPF. Poiché il substrato DPF deve possedere un'elevata resistenza alla temperatura, il materiale (per lo più carbonato di silice) deve essere preparato a temperature estremamente elevate e in un'atmosfera esente da ossigeno. La cordierite che è predominantemente usata per il substrato DOC è sinterizzata in presenza d'aria a una temperatura relativamente molto inferiore. Inoltre, il substrato per il DOC è un cilindro monoblocco a nido d'ape, mentre il substrato DPF è formato incollando diversi elementi filtranti e i canalini del DPF sono sigillati, cosa che non vale per il DOC. Ne consegue che la produzione del substrato DPF richiede un forno di sinterizzazione ad alta temperatura in assenza di ossigeno, un sistema di incollaggio e macchine per la sigillatura, mentre tali attrezzature non sono necessarie per la produzione del substrato DOC. Risulta quindi che non è possibile produrre substrati DPF e substrati DOC sulla stessa linea di produzione senza sensibili costi aggiuntivi.
- (94) Per quanto concerne l'argomentazione avanzata dall'IBIDEN HU e dalle autorità ungheresi che vi sarebbero fabbricanti i quali producono sia DOC sia DPF e che la distinzione tra fabbricanti di DOC e fabbricanti di DPF sarebbe quindi poco chiara, la Commissione ritiene irrilevante il fatto che lo stesso fabbricante possa produrre o meno entrambi i prodotti. Ciò che conta è se la stessa attrezzatura possa essere usata per la produzione di entrambi i substrati senza costi aggiuntivi di rilievo. Ciò però non è stato dimostrato dalle parti interessate né dalle autorità ungheresi. In particolare, non è stata presentata nessuna prova dell'esistenza di produttori di substrato DOC che producano substrati per DPF con le stesse attrezzature e senza importanti investimenti aggiuntivi o viceversa.
- (95) Alla luce delle argomentazioni di cui sopra la Commissione ritiene che, sebbene un DOC e un DPF facciano parte, assieme alle altre componenti (ad esempio, la trappola degli ossidi di azoto che serve a ridurre i NOx nel gas di scarico), del sistema di controllo delle emissioni diesel o del sistema di post-trattamento di un veicolo passeggeri o di un veicolo commerciale leggero, il solo fatto che essi si trovino l'uno accanto all'altro sulla stessa linea del gas di scarico oppure influenzino lo sviluppo l'uno dell'altro ciò non ne fa dei prodotti sostitutivi sul lato della domanda o su quello dell'offerta poiché si tratta di due componenti separate con caratteristiche, prezzi e destinazione diversi. Inoltre, per quanto concerne la sostituibilità sul lato dell'offerta, vi sono differenze nei processi di produzione dei substrati DOC e DPF che consentono di concludere che non vi è sostituibilità tra i substrati DOC e i substrati DPF sul lato dell'offerta.

⁽²⁸⁾ Questa tendenza, come indicato da Saint-Gobain, è ribadita nelle diverse presentazioni fatte durante numerose tribune di esperti svoltesi nel 2007 da parte di General Motors, DaimlerChrysler, Johnson Matthey, Hyundai e Arvin Meritor.

- (96) Sulla base di quanto osservato sopra e ai fini della presente decisione la Commissione ritiene che il mercato del prodotto rilevante copra soltanto i substrati per filtri antiparticolato diesel da installarsi sui collettori di scarico dei veicoli passeggeri e dei veicoli commerciali leggeri con motore diesel.

3) Mercato geografico rilevante

- (97) Nella decisione di avviare il procedimento di indagine formale la Commissione ha opinato che il mercato geografico rilevante dovesse essere quello dell'intero SEE in considerazione delle differenze che sussistono tra i regolamenti in materia di emissioni e gli standard sulla qualità dei carburanti rispetto ai paesi terzi e in considerazione della minor quota di veicoli diesel in altri grandi mercati automobilistici ⁽²⁹⁾. Attualmente la domanda sembra essere estremamente ristretta per i dispositivi di post-trattamento da installarsi su veicoli commerciali leggeri con motore diesel in mercati diversi dal SEE. Con lo sviluppo di dispositivi più avanzati di post-trattamento per veicoli diesel che saranno quindi in grado di ottemperare ai requisiti in materia di emissioni di gas di scarico in alcuni paesi terzi, il mercato dei dispositivi di post-trattamento dovrebbe espandersi geograficamente soltanto dopo il 2008.
- (98) Né le parti interessate né le autorità ungheresi hanno contestato questa conclusione. Sulla base delle considerazioni di cui sopra e ai fini della presente decisione la Commissione ritiene che il mercato geografico rilevante per i DPF sia l'intero SEE.

6.4.3.3. Quota di mercato

- (99) Ai sensi del paragrafo 24, lettera a), della DMS 2002, un progetto di investimento da notificare individualmente non è ammissibile agli aiuti all'investimento se le vendite del beneficiario rappresentano più del 25 % delle vendite del prodotto interessato prima dell'investimento o rappresentano più del 25 % dopo l'investimento.
- (100) Per accertare se il progetto sia compatibile col disposto del paragrafo 24, lettera a), della DMS 2002 si deve procedere ad analizzare la quota di mercato del beneficiario dell'aiuto, a livello di gruppo, prima e dopo l'investimento. Poiché l'investimento dell'IBIDEN HU è iniziato nel 2004 e la piena capacità produttiva pari a 2,4 milioni di unità all'anno dovrebbe essere raggiunta nel 2007, la Commissione ha esaminato le quote di mercato nel 2003 e nel 2008.
- (101) Le autorità ungheresi hanno confermato che nel comparto ceramico non sussistono joint-venture o accordi commerciali di lungo periodo tra l'IBIDEN e altre imprese.
- (102) Le autorità ungheresi hanno fornito dati di mercato provenienti dalle seguenti fonti: Frost & Sullivan Ltd. e AVL

⁽²⁹⁾ Secondo lo studio di mercato compiuto dall'AVL i moderni sistemi di post-trattamento dei gas di scarico richiedono un carburante diesel esente da zolfo per assicurare una resa efficace e durevole. Il carburante diesel a basso tenore di zolfo è stato introdotto nell'UE nel 2005 e sarà obbligatorio nel 2009.

List GmbH. Le quote di mercato dell'IBIDEN Group sul mercato del DPF prima dell'inizio e dopo il completamento del progetto, indicate in termini di volume per il mercato europeo, sono riportate alla seguente tabella III.

Tabella III

Quote di mercato dell'IBIDEN a livello di gruppo in Europa

	(Dati unitari)	
	2003	2008
Vendite dell'IBIDEN group	[...]	[...]
Mercato totale dei DPF	702 000	6 340 000
Quota di mercato dei DPF	[...] %	[...] %

Fonte: Frost & Sullivan Ltd ⁽³⁰⁾.

- (103) Gli studi presentati dalle autorità ungheresi dimostrano che la quota di mercato dell'IBIDEN a livello di gruppo sul mercato dei DPF sia prima sia dopo l'investimento ammonta a [...]-% in Europa, in termini di volume ⁽³¹⁾ e supera quindi in modo sostanziale la soglia del 25 % ⁽³²⁾. Non è pertanto rispettata la condizione di cui al paragrafo 24, lettera a), della DMS 2002.

⁽³⁰⁾ I dati compilati dall'AVL rispecchiano un mercato alquanto più ristretto di quello risultante dai dati di F&S con conseguenti incoerenze poiché il volume delle vendite del beneficiario in Europa prima dell'investimento (vale a dire nel 2003) è superiore al volume totale delle vendite stimato dall'AVL. Per tale motivo si sono usate per il mercato dei DPF le cifre contenute nello studio di F&S laddove non si ponessero tali incoerenze. Inoltre, il fatto di usare i dati di F&S di entità superiore va a vantaggio del beneficiario, ma anche in questo caso le quote di mercato sono ben al di sopra del 25 %. Lo studio di F&S fa diretto riferimento al numero di DPF venduti o che si prevede verranno venduti sul mercato tenendo conto di tutti i fabbricanti di DPF. Si noti anche che, sebbene lo studio faccia riferimento ai DPF, vale a dire il prodotto a valle finito, nella pratica il volume di substrati venduti è pari al numero di DPF venduti.

⁽³¹⁾ Il substrato ceramico dell'IBIDEN HU è un prodotto intermedio soggetto a ulteriore trattamento (ad esempio, rivestimento, incapsulamento) a livelli successivi della catena del valore (operazioni effettuate da società indipendenti). Poiché i dati, in termini di valore, contenuti negli studi evocati fanno riferimento soltanto al DPF finito il cui prezzo è sostanzialmente superiore a quello del prodotto dell'IBIDEN e poiché non sono stati presentati dati affidabili per quanto concerne il prezzo del prodotto intermedio, la Commissione ritiene che nel caso in oggetto si debba ricorrere a un'analisi in termini di volume. In ogni caso, se l'IBIDEN vende substrati di DPF a un prezzo vicino al prezzo medio di mercato, le quote di mercato in termini di valore dovrebbero essere comparabili.

⁽³²⁾ Stando ai dati forniti da Saint-Gobain, anche in un mercato ipotetico comprendente substrati sia per DPF sia per DOC (mercato DPF + DOC), la quota di mercato dell'IBIDEN sarebbe superiore al 25 % in valore all'interno del SEE. Questa argomentazione non è però corroborata dallo studio dell'AVL (studio commissionato dal beneficiario), poiché questo indica prezzi dei DOC sostanzialmente più elevati e quindi una quota di mercato in termini di valore che rimane al di sotto della soglia del 25 % sul mercato combinato (tuttavia, per quanto concerne il prezzo di mercato del DOC quale indicato nello studio dell'AVL, sembrerebbe che esso si riferisca al prezzo del DOC dopo l'applicazione del rivestimento al secondo livello, il che spiegherebbe il prezzo sensibilmente più elevato rispetto a quello indicato per il substrato da Saint-Gobain). Per tale motivo, sulla base delle informazioni disponibili, non si può concludere che, in un simile mercato ipotetico, la quota di mercato dell'IBIDEN sarebbe superiore o inferiore alla soglia del 25 % in termini di valore all'interno del SEE.

6.4.3.4. Aumento della capacità produttiva/Test del mercato in espansione

- (104) Il paragrafo 24 della DMS 2002 stabilisce che i progetti soggetti all'obbligo di notifica individuale non sono ammissibili a un aiuto all'investimento se non si realizza anche una sola delle condizioni di cui al paragrafo 24. Sebbene, come indicato sopra, la condizione di cui al paragrafo 24, lettera a), della DMS 2002 non è rispettata, la Commissione ha anche esaminato se il progetto di investimento sia conforme a un'altra condizione stipulata nel paragrafo 24, lettera b), della DMS 2002. Ai sensi del paragrafo 24, lettera b), della DMS 2002, il progetto soggetto a obbligo di notifica individuale non è ammissibile agli aiuti all'investimento se la capacità produttiva indotta dal progetto è superiore al 5 % del volume del mercato, misurato utilizzando i dati relativi al consumo apparente del prodotto interessato, a meno che nello stesso periodo il tasso medio di crescita annuo del consumo apparente sia stato superiore al tasso medio di crescita annuo del PIL all'interno del SEE.
- (105) In tale contesto la Commissione osserva che, come indicato alla seguente tabella IV, la crescita media annua del consumo apparente (misurato in termini di vendite complessive) in Europa di DPF nell'ultimo quinquennio è sostanzialmente superiore al tasso medio di crescita annuo del PIL nel SEE ⁽³³⁾.

Tabella IV

Test del mercato in espansione

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	CAGR (*)
DPF	29 000	290 000	702 000	1 169 000	1 791 000	2 957 000	152,17 %
PIL (milioni di EUR a prezzi costanti 1995) (UE 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: Compound annual growth rate.

- (106) Di conseguenza, la Commissione giunge alla conclusione che l'aiuto in esame è conforme al paragrafo 24, lettera b), della DMS 2002 ma non, come indicato sopra, con il paragrafo 24, lettera a), della DMS 2002.

6.5. Effetti negativi dell'aiuto e conclusioni

- (107) Conformemente alle regole in materia di aiuti regionali, un aiuto per un ammontare di 7 411 828 735 HUF (29,73 milioni di EUR) in valore attuale (11 745 422 640 HUF ovvero 47,12 milioni di EUR in valore nominale) è stato già concesso all'IBIDEN HU sulla base dei vigenti regimi di aiuti regionali ⁽³⁴⁾ fino alla soglia che fa scattare la notifica individuale di cui al paragrafo 24 della DMS 2002. L'importo dell'aiuto oggetto della presente notifica costituisce la differenza tra l'importo totale dell'aiuto e la sovvenzione già concessa, vale a dire 2 381 981 198 HUF (9,56 milioni di EUR) al valore attuale (in valore nominale l'importo è di 3 845 801 110 HUF ovvero 15,43 milioni di EUR).
- (108) Il paragrafo 24 della DMS 2002 stabilisce che i progetti di investimento soggetti all'obbligo di notifica individuale non sono ammissibili a un aiuto all'investimento anche se soltanto una delle condizioni di cui al paragrafo 24 non è realizzata. Come dimostrato sopra, l'aiuto in oggetto non è conforme al disposto del paragrafo 24, lettera a), della DMS 2002 poiché la quota di mercato dell'IBIDEN a livello di gruppo sul mercato dei DPF in Europa sia prima sia dopo l'investimento supera sensibilmente la soglia del 25 %.

⁽³³⁾ Per ragioni pratiche si sono prese in esame cifre relative al PIL dell'UE 27.

⁽³⁴⁾ HU 1/2003 Accantonamento per la promozione degli investimenti e N 504/2004 (ex HU 3/2004) Sconto fiscale per lo sviluppo.

- (109) L'elevata quota di mercato dell'IBIDEN rispecchia la posizione prevalente della società sul mercato dei DPF. Stando allo studio di Frost & Sullivan Ltd. («F&S») ⁽³⁵⁾ e alle osservazioni delle parti interessate, l'IBIDEN ha una posizione di rilievo sul mercato europeo dei DPF, poiché è uno dei due maggiori fabbricanti mondiali di substrati per filtri (l'altro grande fabbricante è NGK). La Commissione osserva che il mercato dei DPF in Europa ha registrato un'enorme crescita negli ultimi anni poiché tutti i fabbricanti di veicoli adottano tale tecnologia per ottemperare ai limiti di emissioni euro. È un mercato estremamente redditizio il cui intenso sviluppo futuro sembra assicurato. L'aiuto oggetto della notifica rafforzerebbe ulteriormente la posizione dominante dell'IBIDEN su questo mercato rendendo più difficile per nuovi concorrenti il consolidamento della loro posizione in detto mercato. L'aiuto oggetto della notifica è quindi suscettibile di determinare una sostanziale distorsione della concorrenza.
- (110) Per i motivi enunciati sopra la Commissione conclude che la misura oggetto della notifica non è compatibile con il mercato comune. Poiché l'aiuto per un ammontare di 2 381 981 198 HUF (9,56 milioni di EUR) al valore attuale (in valore nominale l'importo è di 3 845 801 110 HUF ovvero 15,43 milioni di EUR) non è stato erogato, non sussiste la necessità di recuperarlo,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'aiuto di Stato che la Repubblica di Ungheria prevede di attuare a favore dell'IBIDEN Hungary Gyártó Kft. per un importo di 2 381 981 198 HUF al valore attuale (3 845 801 110 HUF in valore nominale) è incompatibile con il mercato comune.

Di conseguenza a questo aiuto non può essere data esecuzione.

Articolo 2

Entro due mesi a decorrere dalla notifica della presente decisione la Repubblica di Ungheria informa la Commissione delle misure adottate per adeguarvisi.

Articolo 3

La Repubblica di Ungheria è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 30 aprile 2008.

Per la Commissione
Neelie KROES
Membro della Commissione

⁽³⁵⁾ Strategic analysis of the European market for Diesel Particulate Filters (Analisi strategica del mercato europeo dei filtri antiparticolato diesel), ottobre 2006. La società Frost & Sullivan è attiva nella ricerca di mercato e nelle consulenze industriali.