

Jornal Oficial

da União Europeia

C 243



Edição em língua
portuguesa

Comunicações e Informações

53.º ano
10 de Setembro de 2010

Número de informação Índice Página

II *Comunicações*

COMUNICAÇÕES ORIUNDAS DAS INSTITUIÇÕES, ÓRGÃOS E ORGANISMOS DA UNIÃO EUROPEIA

Comissão Europeia

2010/C 243/01 Autorização de auxílios concedidos pelos Estados nos termos dos artigos 107.º e 108.º do TFEU — A respeito dos quais a Comissão não levanta objecções ⁽¹⁾ 1

IV *Informações*

INFORMAÇÕES ORIUNDAS DAS INSTITUIÇÕES, ÓRGÃOS E ORGANISMOS DA UNIÃO EUROPEIA

Comissão Europeia

2010/C 243/02 Taxas de câmbio do euro 2

PT

Preço:
3 EUR

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

(continua no verso da capa)

INFORMAÇÕES ORIUNDAS DOS ESTADOS-MEMBROS

2010/C 243/03	Comunicação da Comissão nos termos do n.º 4 do artigo 16.º, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade — Obrigações de serviço público relativas a serviços aéreos regulares ⁽¹⁾	3
---------------	---	---

V Avisos

PROCEDIMENTOS RELATIVOS À EXECUÇÃO DA POLÍTICA DE CONCORRÊNCIA

Comissão Europeia

2010/C 243/04	Auxílio estatal — Hungria — Auxílio estatal C 31/09 — Hungria — LIP — Auxílio à Audi Hungaria Motor Kft. — Convite à apresentação de observações nos termos do artigo 108.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia ⁽¹⁾	4
---------------	---	---

Rectificações

2010/C 243/05	Rectificação ao convite à manifestação de interesse para integrar os painéis científicos da Autoridade Europeia para a Segurança dos Alimentos (Parma, Itália) (JO C 151 de 10.6.2010)	10
2010/C 243/06	Rectificação ao convite à manifestação de interesse para integrar a lista de reserva para os painéis científicos e o comité científico da Autoridade Europeia para a Segurança dos Alimentos (Parma, Itália) (JO C 151 de 10.6.2010)	10



⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

II

*(Comunicações)*COMUNICAÇÕES ORIUNDAS DAS INSTITUIÇÕES, ÓRGÃOS E ORGANISMOS
DA UNIÃO EUROPEIA

COMISSÃO EUROPEIA

Autorização de auxílios concedidos pelos Estados nos termos dos artigos 107.º e 108.º do TFEU**A respeito dos quais a Comissão não levanta objecções****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

(2010/C 243/01)

Data de adopção da decisão	17.8.2010
Número de referência do auxílio estatal	N 191/10
Estado-Membro	República Checa
Região	Oito (8) regiões afectadas pelas inundações
Denominação (e/ou nome do beneficiário)	Zmírňení škod způsobených povodněmi na rybách v letních měsících roku 2009
Base jurídica	Ponto 4.4 das directrizes para o exame dos auxílios estatais no sector das pescas e da aquicultura de 3 de Abril de 2008
Tipo de auxílio	Regime de auxílios
Objectivo	Conceder um auxílio financeiro às empresas aquícolas afectadas pelas inundações excepcionais ocorridas na República Checa nos meses de Verão de 2009
Forma do auxílio	Subvenção directa
Orçamento	10 milhões de CZK (390 000 EUR)
Intensidade	25 %
Duração	Até 1 de Junho de 2011
Sectores económicos	Aquicultura
Nome e endereço da entidade que concede o auxílio	Sua Excelência Karel Schwarzenberg Ministro dos Negócios Estrangeiros Ministério dos Negócios Estrangeiros da República Checa Square 5 Loreto 118 00 Praha 1 ČESKÁ REPUBLIKA
Outras informações	—

O texto da decisão na(s) língua(s) que faz(em) fé, expurgado(s) dos respectivos dados confidenciais, está disponível no site:

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

IV

(Informações)

INFORMAÇÕES ORIUNDAS DAS INSTITUIÇÕES, ÓRGÃOS E ORGANISMOS
DA UNIÃO EUROPEIA

COMISSÃO EUROPEIA

Taxas de câmbio do euro ⁽¹⁾

9 de Setembro de 2010

(2010/C 243/02)

1 euro =

Moeda	Taxas de câmbio	Moeda	Taxas de câmbio		
USD	dólar americano	1,2715	AUD	dólar australiano	1,3750
JPY	iene	106,46	CAD	dólar canadiano	1,3131
DKK	coroa dinamarquesa	7,4461	HKD	dólar de Hong Kong	9,8789
GBP	libra esterlina	0,82580	NZD	dólar neozelandês	1,7516
SEK	coroa sueca	9,2488	SGD	dólar de Singapura	1,7060
CHF	franco suíço	1,2859	KRW	won sul-coreano	1 484,64
ISK	coroa islandesa		ZAR	rand	9,1964
NOK	coroa norueguesa	7,8725	CNY	yuan-renminbi chinês	8,6248
BGN	lev	1,9558	HRK	kuna croata	7,2863
CZK	coroa checa	24,683	IDR	rupia indonésia	11 390,00
EEK	coroa estoniana	15,6466	MYR	ringgit malaio	3,9550
HUF	forint	285,76	PHP	peso filipino	56,095
LTL	litas	3,4528	RUB	rublo russo	39,2763
LVL	lats	0,7088	THB	baht tailandês	39,240
PLN	zloti	3,9380	BRL	real brasileiro	2,1914
RON	leu	4,2820	MXN	peso mexicano	16,5217
TRY	lira turca	1,9230	INR	rupia indiana	59,0894

⁽¹⁾ Fonte: Taxas de câmbio de referência publicadas pelo Banco Central Europeu.

INFORMAÇÕES ORIUNDAS DOS ESTADOS-MEMBROS

Comunicação da Comissão nos termos do n.º 4 do artigo 16.º, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade

Obrigações de serviço público relativas a serviços aéreos regulares

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2010/C 243/03)

Estado-Membro	França
Rota em questão	Aurillac-Paris (Orly)
Data de entrada em vigor das obrigações de serviço público	1 de Junho de 2011
Endereço para obtenção do texto e de quaisquer informações e/ou documentação relacionadas com as obrigações de serviço público	Diploma de 26 de Julho de 2010 que altera as obrigações de serviço público impostas aos serviços aéreos regulares entre Aurillac e Paris (Orly) NOR: DEVA1018706A http://www.legifrance.gouv.fr/initRechTexte.do Para mais informações: Direction générale de l'aviation civile DTA/SDT/T2 50 rue Henry Farman 75720 Paris Cedex 15 FRANCE Tel. +33 158094321 Endereço electrónico: osp-compagnies.dta@aviation-civile.gouv.fr

V

(Avisos)

PROCEDIMENTOS RELATIVOS À EXECUÇÃO DA POLÍTICA DE
CONCORRÊNCIA

COMISSÃO EUROPEIA

AUXÍLIO ESTATAL — HUNGRIA

Auxílio estatal C 31/09 — Hungria — LIP — Auxílio à Audi Hungaria Motor Kft.

Convite à apresentação de observações nos termos do artigo 108.º, n.º 2, do Tratado sobre o
Funcionamento da União Europeia

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2010/C 243/04)

Por carta de 6 de Julho de 2010, publicada na língua que faz fé a seguir ao presente resumo, a Comissão comunicou à Hungria a decisão de alargar o procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia relativamente ao auxílio acima mencionado.

As partes interessadas podem apresentar as suas observações sobre o auxílio em relação ao qual a Comissão deu início ao procedimento no prazo de um mês a contar da data de publicação do presente resumo e da carta, enviando-as para o seguinte endereço:

Comissão Europeia
Direcção-Geral da Concorrência
Registo dos Auxílios Estatais
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax +32 22961242

Estas observações serão comunicadas à Hungria. Qualquer interessado que apresente observações pode solicitar por escrito o tratamento confidencial da sua identidade, devendo justificar o pedido.

TEXTO DO RESUMO

**Descrição das razões para a extensão do procedimento
formal de investigação**

Por carta de 28 de Outubro de 2009 ⁽¹⁾, a Comissão informou a Hungria que tinha decidido iniciar o procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia no que respeita ao auxílio que a Hungria tenciona conceder ao abrigo das Orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional (a seguir «OAR») ⁽²⁾ à empresa

Audi Hungaria Motor Kft. para projectos de investimento nas suas instalações de Győr na região da Transdanubia Ocidental (Nyugat-Dunántúl) da Hungria. O projecto de investimento tem como objectivo produzir motores e componentes de motor de nova geração para automóveis de passageiros.

Na decisão de início do procedimento a Comissão expressou dúvidas quanto ao facto de a delimitação do mercado proposta pela Hungria poder ser aceite, de o grupo Volkswagen-Porsche não representar mais de 25 % das vendas do produto em questão no mercado em causa e ainda de a capacidade de produção criada não exceder 5 % do mercado no caso de os resultados do mercado relevante serem insatisfatórios, como estabelecido no

⁽¹⁾ JO C 64 de 16.3.2010, p. 15.

⁽²⁾ JO C 54 de 4.3.2006, p. 13.

ponto 68 das OAR. Em especial, na sua decisão, a Comissão expressa dúvidas quanto ao facto de determinados grupos de segmentos, por oposição aos segmentos individuais de automóveis de passageiros de acordo com a classificação POLK, podem ser considerados como mercado do produto relevante para efeitos da aplicação do ponto 68, alíneas a) e b), das OAR. Além disso, a decisão refere que a Comissão tem dúvidas no que diz respeito ao tratamento conjunto dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros.

Nas suas observações sobre a decisão de início do procedimento, a Hungria informou a Comissão sobre algumas modificações recentes ao âmbito do projecto de investimento. Em especial, devido a estas modificações, o limiar de 25 % previsto no ponto 68, alínea a), das OAR não seria excedido em nenhum dos segmentos individuais de automóveis de passageiros em causa se a Comissão aceitasse calcular «a quota de mercado» do grupo beneficiário Volkswagen-Porsche com base nos dados relativos ao mercado global.

Na opinião da Hungria, os seguintes aspectos e argumentos correspondem a esses critérios, que são decisivos para a delimitação do mercado geográfico relevante na óptica da produção (oferta): a situação da indústria automóvel, a localização das unidades de produção, a distribuição, os fluxos comerciais, os custos de transporte, a globalização, a integração do mercado, as barreiras comerciais e a situação específica da produção de componentes.

Devido a estas alterações recentes do projecto de investimento e ao carácter determinante, em última instância, da questão da definição adequada do mercado geográfico relevante, considerou-se necessário alargar, quanto a este aspecto, a decisão inicial de início do procedimento.

Apreciação da compatibilidade da medida de auxílio modificada

Na presente fase do procedimento, a Comissão ainda tem dúvidas quanto à compatibilidade do auxílio notificado com o ponto 68 das OAR.

O ponto 70 das OAR estabelece que para efectuar as verificações previstas no ponto 68 das OAR, os mercados devem ser normalmente definidos a nível do EEE. Tal significa, por outras palavras, que apenas em circunstâncias excepcionais é tido em conta o mercado global e não o EEE. A Comissão tem dúvidas de que no presente caso os argumentos apresentados pelas autoridades húngaras possam justificar um desvio da regra subjacente segundo a qual, em princípio, o EEE deve ser considerado como o mercado geográfico relevante. Por conseguinte, na presente fase do procedimento, a Comissão tem dúvidas de que o mercado global possa ser considerado como o único mercado geográfico relevante para os automóveis de passageiros e/ou os veículos comerciais ligeiros.

Para mais informações, a Comissão remete para as declarações feitas na decisão inicial de início do procedimento e para o resumo correspondente publicados em 16 de Março de 2010 ⁽¹⁾.

TEXTO DA CARTA

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

1. ELJÁRÁS ÉS HÁTTÉR

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

⁽²⁾ HL C 54., 2006.3.4., 13. o.

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

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

⁽⁵⁾ HL C 152., 2007.7.6., 2. o.

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

⁽¹⁾ JO C 64 de 16.3.2010, p. 15.

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

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

2. AZ ELJÁRÁS KITERJESZTÉSÉNEK TÉNYBELI OKAI

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

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

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

3. A MAGYARORSZÁG ÁLTAL MEGFOGALMAZOTT ÉRVEK RÖVID ÖSSZEFOGLALÓJA

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

⁽¹⁾ HL C 64., 2010.3.16., 15. o.

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

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

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

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

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

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

4. ÉRTÉKELÉS

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

⁽¹⁾ HL C 372., 1997.12.9., 5. o.

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

(*) Üzleti titok.

- (28) A Bizottság kétli, hogy a magyar hatóságok által említett érvek indokolnák a szóban forgó szabálytól – vagyis attól, hogy elsősorban az EGT-t kell érintett földrajzi piacnak tekintetni – való eltérést.
- (29) A Bizottság az N 635/08 – Olaszország – Fiat Sicily határozatában meg is határozta, hogy a személygépkocsi-piac »a határozat alkalmazásában EGT-szintű«⁽¹⁾. A gépjárműipar számára nyújtott állami támogatások tekintetében hozott egyéb újabb keletű határozataiban a Bizottságnak nem kellett azon kérdés tekintetében döntést hoznia, hogy az EGT vagy a világméretű piac közül melyiket kell figyelembe venni⁽²⁾. E határozatokban az RTI 68. pontja szerinti teszteket mindkét alternatíva esetében elvégezték.
- (30) A Bizottság az N 671/08. sz. – Magyarország – Mercedes Benz Manufacturing Hungary állami támogatásról szóló legutóbb elfogadott határozatában⁽³⁾ megállapította, hogy kínálati oldalról nézve a gépjárműipari ágazatban legalább EGT-szintű, de még inkább globális szintű termelés folyik. A legnagyobb gépjárműgyártók világszerte szereplők. Több országban és földrészen rendelkeznek gyártóüzemekkel és forgalmazási rendszerekkel. Fogyasztói szempontból a versenyfeltételek jelentős mértékben javultak az Európai Unióban, különösen a technikai akadályok és forgalmazási rendszerek tekintetében, bár az árkülönbségek és az adórendszerek közötti eltérések továbbra is akadályt jelentenek, és a főbb versenytársak piaci behatolási arányai különbözőek az egyes tagállamok és különösen a kontinensek szerint. Az alacsony szállítási költségek, illetve az, hogy a főbb gyártók szinte valamennyi tagállamban és a világ legnagyobb országaiban jelen vannak, EGT-szintű vagy még inkább világméretű piac meglétére utalnak.
- (31) Az említett határozat nem értelmezhető úgy, hogy a Bizottság elfogadta azon álláspontot, amely szerint az érintett földrajzi piacnak kizárólag a világméretű piac tekinthető. E határozat inkább azt mutatja, hogy a Bizottság a világméretű piacra utaló bizonyos jelek ellenére nem állt készen arra, hogy eltérjen azon elvtől, amely szerint az RTI 70. pontja alapján az EGT-piac a meghatározó.
- (32) Ezen túlmenően a szóban forgó ügy nem vethető össze azon állami támogatási ügyekben hozott újabb keletű határozatokkal, amelyekben a Bizottság a világméretű piacot ismerte el érintett földrajzi piacnak. A Bizottság az N 409/06. sz. – a HighSi GmbH javára nyújtott állami támogatásról szóló határozat⁽⁴⁾ esetében például úgy vélte,

hogy a napenergia-modulok érintett földrajzi piaca világméretű. A Bizottság ebben az esetben a telephelyek, az importadatok, a szállítási költségek, a kereskedelmi akadályok stb. vonatkozásában a fotovoltaiikus ágazatban végzett különböző független tanulmányokra hivatkozhatott. Végezetül a Bizottság fotovoltaiikus ágazatot illetően megfogalmazott véleménye összhangban állt az összefonódásokra és állami támogatásokra vonatkozó korábbi határozatokkal is, ami a jelen eljárás esetében nem mondható el.

- (33) A Bizottság az N 810/06. sz. – AMD Dresden állami támogatásról szóló határozatban⁽⁵⁾ szintén abból indult ki, hogy a mikroprocesszorok gyártása esetében az érintett földrajzi piac világméretű. A határozat említést tesz arról, hogy a számítógépekbe szánt mikroprocesszorok gyártása és az azokkal való kereskedelem világszinten zajlik. A mikroprocesszorok esetében mind a gyártók mind pedig a fogyasztók a világ minden részén megtalálhatók. A mikroprocesszorok nemzetközi kereskedelmét nem korlátozzák nemzeti jogszabályok vagy adminisztratív előírások, a szállítási költségek pedig jelentéktelen szerepet játszanak az előállítási költségek egészére nézve. Az ágazatot illető összefonódásokra és állami támogatásokra vonatkozó korábbi határozatok alátámasztották a Bizottság álláspontját.
- (34) Nyilvánvaló különbségek mutatkoznak a fenti ügyek és a jelen ügy között. A termék nem csak mennyisége és fontossága alapján különbözik alapvetően, hanem a piacok fejlődése is eltérő. Míg a korábbi ügyekben dinamikus és viszonylag új piacok kerültek értékelésre, jelen esetben egy hagyományos és hosszú ideje kialakult piacot kellett értékelni.
- (35) Ennek megfelelően az eljárás jelen szakaszában a Bizottság kétli, hogy a világméretű piac tekinthető az egyetlen érintett földrajzi piacnak. A Bizottságnak ennél fogva kételyei vannak azt illetően, hogy a bejelentett támogatás megfelel az RTI 68. pontja a) alpontjának.

5. KÖVETKEZTETÉS

- (36) A fenti megfontolások fényében a Bizottság az EUMSZ. 108. cikkének (2) bekezdésében rögzített hivatalos vizsgálati eljárás kiterjesztéséről határozott, és felhívja Magyarországot, hogy e levél kézhezvételétől számított egy hónapon belül nyújtsa be az érintett földrajzi piaccal kapcsolatos észrevételeit, és bocsásson rendelkezésre minden olyan információt, amely segíthet az intézkedés értékelésében.
- (37) A Bizottság emlékeztetni kívánja Magyarországot, hogy az EUMSZ. 108. cikkének (3) bekezdése felfüggesztő hatályú, és szeretné felhívni figyelmét a 659/1999/EK tanácsi rendelet⁽⁶⁾ 14. cikkére, amely úgy rendelkezik, hogy a jogellenes támogatást a kedvezményezettektől vissza lehet követelni.

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

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

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

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

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

⁽⁶⁾ HL L 83., 1999.3.27., 1. o.

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

RECTIFICAÇÕES**Rectificação ao convite à manifestação de interesse para integrar os painéis científicos da Autoridade Europeia para a Segurança dos Alimentos (Parma, Itália)**

(«Jornal Oficial da União Europeia» C 151 de 10 de Junho de 2010)

(2010/C 243/05)

Na página 6, «Data limite para o envio das candidaturas»:

em vez de: «... 15 de Setembro de 2010 ...»,

deve ler-se: «... 30 de Setembro de 2010 ...».

Rectificação ao convite à manifestação de interesse para integrar a lista de reserva para os painéis científicos e o comité científico da Autoridade Europeia para a Segurança dos Alimentos (Parma, Itália)

(«Jornal Oficial da União Europeia» C 151 de 10 de Junho de 2010)

(2010/C 243/06)

Na página 14, «Data limite para o envio das candidaturas»:

em vez de: «... 15 de Setembro de 2010 ...»,

deve ler-se: «... 30 de Setembro de 2010 ...».

Preço das assinaturas 2010 (sem IVA, portes para expedição normal incluídos)

Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	1 100 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, edição impressa + CD-ROM anual	22 línguas oficiais da UE	1 200 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série L, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	770 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, CD-ROM mensal (cumulativo)	22 línguas oficiais da UE	400 EUR por ano
Suplemento do Jornal Oficial (série S), Adjudicações e Contratos Públicos, CD-ROM, duas edições por semana	Multilíngue: 23 línguas oficiais da UE	300 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série C — Concursos	Língua(s) de acordo com o concurso	50 EUR por ano

O *Jornal Oficial da União Europeia*, publicado nas línguas oficiais da União Europeia, pode ser assinado em 22 versões linguísticas. Compreende as séries L (Legislação) e C (Comunicações e Informações).

Cada versão linguística constitui uma assinatura separada.

Por força do Regulamento (CE) n.º 920/2005 do Conselho, publicado no Jornal Oficial L 156 de 18 de Junho de 2005, nos termos do qual as instituições da União Europeia não estão temporariamente vinculadas à obrigação de redigir todos os seus actos em irlandês nem a proceder à sua publicação nessa língua, os Jornais Oficiais publicados em irlandês são comercializados à parte.

A assinatura do Suplemento do Jornal Oficial (série S — Adjudicações e Contratos Públicos) reúne a totalidade das 23 versões linguísticas oficiais num CD-ROM multilíngue único.

A pedido, a assinatura do *Jornal Oficial da União Europeia* dá direito à recepção dos diversos anexos do Jornal Oficial. Os assinantes são avisados da publicação dos anexos através de um «Aviso ao leitor» inserido no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O formato CD-ROM será substituído pelo formato DVD durante o ano de 2010.

Vendas e assinaturas

As subscrições de diversas publicações periódicas pagas, como a subscrição do *Jornal Oficial da União Europeia*, estão disponíveis através da nossa rede de distribuidores comerciais, cuja lista está disponível na internet no seguinte endereço:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) oferece acesso directo e gratuito ao direito da União Europeia. Este sítio permite consultar o *Jornal Oficial da União Europeia* e inclui igualmente os tratados, a legislação, a jurisprudência e os actos preparatórios da legislação.

Para mais informações sobre a União Europeia, consultar: <http://europa.eu>

