

## V

(Anunțuri)

PROCEDURI REFERITOARE LA PUNEREA ÎN APLICARE A POLITICII ÎN  
DOMENIUL CONCURENȚEI

## COMISIA EUROPEANĂ

## AJUTOR DE STAT – UNGARIA

Ajutor de stat nr. SA.36754 (2014/C) (ex 2014/NN) – LIP – Ungaria

Ajutor pentru AUDI HUNGARIA MOTOR Ltd.

Invitație de a prezenta observații în temeiul articolului 108 alineatul (2) din TFUE

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2014/C 418/04)

Prin scrisoarea din data de 9.7.2014, reprodusă în versiunea lingvistică autentică în paginile care urmează acestui rezumat, Comisia a comunicat Ungariei decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din TFUE privind ajutorul menționat anterior.

Părțile interesate își pot prezenta observațiile privind măsura pentru care Comisia inițiază procedura în termen de o lună de la data publicării prezentului rezumat și a scrisorii de mai jos, la adresa:

Commission européenne  
Direction générale de la concurrence  
Grefe des aides d'État  
B-1049 Bruxelles  
Fax: 32.2.29.61.242

Aceste observații vor fi comunicate Ungariei. Păstrarea confidențialității privind identitatea părții interesate care prezintă observațiile poate fi solicitată în scris, precizându-se motivele care stau la baza solicitării.

## TEXTUL REZUMATULUI

Descrierea măsurii și a proiectului de investiții

La 16 septembrie 2013, autoritățile maghiare au notificat ajutorul regional pentru AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. (denumită în continuare AHM), o filială a grupului Volkswagen din localitatea Győr, situată în regiunea transdanubiană de vest din Ungaria, care este o regiune asistată în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (a) din TFUE, cu un plafon standard al ajutorului regional pentru întreprinderile mari de 30 % echivalent subvenție brută (ESB), conform hărții ajutoarelor regionale din Ungaria.

Proiectului de investiții notificat constă din două subproiecte: Primul subproiect („Investiția I”) are trei obiective: o mai mare flexibilitate și diversificare a producției prin asamblare, creșterea producției și integrarea verticală a procesului de producție prin transformarea operațiunii de asamblare într-o instalație de producție complet integrată, care să permită producerea autoturismelor din clasele A0, A și B (conform clasificării POLK). Investiția în noua uzină de asamblare va fi însoțită de construirea unui nou atelier pentru caroserii și a unui nou atelier de vopsitorie. Al doilea subproiect („Investiții II”) se referă la construcția unui nou atelier de ambutasare, incluzând investițiile relevante în infrastructură de la noua sa uzină din Győr.

Proiectul de investiții a început în februarie 2011, iar finalizarea este prevăzută pentru luna decembrie 2014. Costurile totale de investiție eligibile ale proiectului sunt de 355 550 milioane HUF (1 186 milioane EUR), la valoarea actuală. Ajutorul se ridică la 39 952 de milioane HUF (133,3 milioane EUR), la valoarea actuală.

#### Evaluarea compatibilității ajutorului

În această etapă, Comisia consideră că sunt îndeplinite criteriile standard de compatibilitate prevăzute de Orientările privind ajutoarele regionale (OAR) <sup>(1)</sup>.

Cu toate acestea, în cazul ajutoarelor regionale pentru proiecte mari de investiții care se încadrează la punctul (68) din OAR, Comisia are obligația de a verifica, în cadrul evaluării preliminare, dacă beneficiarul ajutorului realizează mai mult de 25 % din vânzările produsului (produselor) în cauză pe piața (piețele) respectivă (respective) înainte de efectuarea investiției sau va realiza mai mult de 25 % după efectuarea investiției, ori dacă capacitatea de producție creată de proiect este mai mare decât echivalentul a 5 % din mărimea pieței, măsurată cu ajutorul datelor relative la consumul aparent pentru produsul în cauză, cu excepția cazului în care rata medie anuală de creștere a consumului aparent din ultimii cinci ani depășește rata medie anuală de creștere a PIB-ului din Spațiul Economic European.

Comisia a efectuat aceste teste pe baza mai multor definiții plauzibile ale pieței. Pe baza rezultatelor obținute, Comisia nu poate nici să confirme cu certitudine că testul privind creșterea capacității pe o piață neperformantă nu depășește plafonul prevăzut la punctul (68) litera (b) din OAR, nici să afirme că cota de piață a beneficiarului ajutorului nu depășește 25 % pe posibilă piață relevantă a produsului.

Orientările privind ajutoarele de stat regionale prevăd că, în această situație, Comisia inițiază procedura oficială de investigare și efectuează o evaluare aprofundată a ajutorului pentru a verifica dacă ajutorul este necesar și proporțional pentru a crea un efect de stimulare a investiției și dacă beneficiile ajutorului compensează denaturarea concurenței rezultată și efectul asupra schimburilor comerciale dintre statele membre. Această evaluare aprofundată va fi efectuată pe baza Comunicării Comisiei privind criteriile pentru o evaluare aprofundată a ajutoarelor regionale pentru proiecte mari de investiții <sup>(2)</sup>.

Părțile interesate sunt invitate să își prezinte observațiile cu privire la ajutorul în cauză.

<sup>(1)</sup> Orientările privind ajutoarele de stat regionale pentru perioada 2007-2013, JO C 54, 4.3.2006, p. 13.

<sup>(2)</sup> Comunicarea Comisiei privind criteriile pentru o evaluare aprofundată a ajutoarelor regionale pentru proiecte mari de investiții, JO C 223, 16.9.2009, p. 3.

## TEXTUL SCRISORII

„A Bizottság tájékoztatni kívánja Magyarországot arról, hogy – a fent említett támogatási intézkedéssel kapcsolatban a magyar hatóságok által rendelkezésre bocsátott információk vizsgálatát követően – határozatot hozott az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 108. cikkének (2) bekezdésében említett eljárás megindításáról.

## 1. ELJÁRÁS

- (1) A magyar hatóságok a Bizottságnál 2013. szeptember 16-án iktatott és a 2013. szeptember 25-i közlemény által helyesbített elektronikus bejelentés útján a 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó regionális támogatásokról szóló iránymutatás<sup>(1)</sup> (a továbbiakban: RTI) 65. pontja alapján azon szándékukról értesítették a Bizottságot, hogy regionális támogatást nyújtanak a győri AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. nagyberuházási projektje számára.
- (2) 2013. november 8-i (2013/110546) és 2014. január 24-i levelében a Bizottság további tájékoztatást kért, amelyet a magyar hatóságok a Bizottság által 2013. december 6-án (2013/123254) és 2014. február 20-án (2014/019421) iktatott levelükben teljesítettek. Mivel Magyarország a támogatás egy részét az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdése szerinti kötelezettségeit megsértve már odaítélte, az ügyet a Bizottság áthelyezte a be nem jelentett támogatási ügyek közé, és erről Magyarországot 2014. március 26-án levélben értesítette, mely levélhez Magyarország 2014. április 16-án megjegyzéseket fűzött.

## 2. A PROJEKT ÉS A TÁMOGATÁSI INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA

- (3) A magyar hatóságok a régió fejlődésének előmozdítása céljából közvetlen támogatás és társaságiadó-kedvezmény formájában regionális támogatást kívánnak nyújtani az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. (a továbbiakban: AHM) részére az AHM meglévő győri telephelyén végrehajtandó beruházás számára. Győr a nyugat-dunántúli régióban helyezkedik el, amely az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének a) pontja szerint regionális támogatásra jogosult; támogatott terület, ahol a 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó magyar regionális támogatási térkép alapján a nagyvállalkozásokra vonatkozó rendes regionális támogatás felső határa 30 %-os bruttó támogatási egyenérték (BTE)<sup>(2)</sup>.

## 2.1. A kedvezményezett

- (4) A támogatás kedvezményezettje az AHM, az AUDI HUNGARIA SERVICES Zrt. kizárólagos tulajdonában álló vállalat. Az AUDI HUNGARIA SERVICES Zrt. a Volkswagen-csoport részét képező AUDI AG leányvállalata. A wolfsburgi székhelyű Volkswagen-csoport üzleti tevékenysége két divízióra bomlik: a gépjárműipari divízióra és a pénzügyi szolgáltatási divízióra. A gépjárműipari divízió két üzletágot ölel fel: a személygépkocsi-üzletágot, valamint a haszongépjármű- és mérnöki üzletágot.
- (5) A Volkswagen-csoport 12 márkát gyárt: Volkswagen, Audi, ŠKODA, SEAT, Bentley, Porsche, Bugatti, Lamborghini, Ducati, Volkswagen Commercial Vehicles, Scania és MAN. Minden egyes márka saját arculattal rendelkezik, és önálló egységként van jelen a piacon. A Volkswagen-csoport alacsony fogyasztású, kiskategóriájú autóktól kezdve luxuskategóriás autókig és haszongépjárművekig gyárt autókat.
- (6) A vállalatcsoport összesen 100 gyárat üzemeltet 19 európai országban és nyolc további Amerikában, Ázsiában, illetve Afrikában található országban. 2012-ben 9,3 millió gépjárművet értékesítettek 153 országban, ami 12,8 %-os piaci részesedésnek felelt meg a világ személygépkocsi-piacán. A csoport teljes bevétele 2012-ben 192,7 milliárd EUR, foglalkoztatottjainak száma 549 763 fő volt<sup>(3)</sup>.
- (7) A magyar hatóságok megerősítik, hogy a piaci részesedésre vonatkozóan benyújtott adatok magukban foglalják a VW-csoport valamennyi személygépkocsi-gyártó közös vállalkozásának értékesítési adatait.
- (8) 2012-ben az AUDI-csoport<sup>(\*)</sup> árbevétele elérte a 48,771 milliárd EUR-t. A csoport világszerte átlagosan 67 231 embert foglalkoztatott. A csoport világszerte összesen 1,45 millió Audi gépkocsit gyártott<sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> Iránymutatás a 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó nemzeti regionális támogatásokról (HL C 54., 2006.3.4., 13. o.). A Bizottság 2013. június 28-án elfogadta a 2014–2020 közötti időszakra vonatkozó regionális támogatásokról szóló iránymutatást, amelyben (186. pont) az RTI hatályát 2014. június 30-ig kiterjesztette (HL C 209., 2013.1.23., 1. o.).

<sup>(2)</sup> N487/06. sz. állami támogatás – Magyarország – A 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó regionális állami támogatási térkép (HL C 256, 2006.10.24.), amelyet az SA.36879 (2013/N) sz. állami támogatás – Magyarország – A 2007–2013-as időszakra vonatkozó regionális támogatási térkép meghosszabbítása 2014. június 30-ig (HL C 69, 2014.3.7.) meghosszabbított.

<sup>(3)</sup> A Volkswagen-csoport 2012-es éves jelentése:  
[http://www.volkswagenag.com/content/vwcorp/info\\_center/en/publications/2013/03/Y\\_2012\\_e.bin.html/binarystorageitem/file/GB+2012\\_e.pdf](http://www.volkswagenag.com/content/vwcorp/info_center/en/publications/2013/03/Y_2012_e.bin.html/binarystorageitem/file/GB+2012_e.pdf)

<sup>(\*)</sup> Üzleti titok Az AUDI-csoport tagjai: AUDI AG, AUDI Brussels SA, AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Automobili Lamborghini S.p.A., Volkswagen Group Italia S.p.A., Ducati Motor Holding S.p.A.

<sup>(4)</sup> Az AUDI-csoport 2012-es éves jelentése:  
[http://www.audi.com/content/dam/com/EN/investor-relations/financial\\_reports/annual-reports/2012\\_audi\\_annual\\_report.pdf](http://www.audi.com/content/dam/com/EN/investor-relations/financial_reports/annual-reports/2012_audi_annual_report.pdf)

- (9) Az AHM az AUDI AG kizárólagos tulajdonában lévő AUDI HUNGARIA SERVICES Zrt. 100 %-os leányvállalata. 2012 végén az AHM 8663 főt foglalkoztatott, árbevétele pedig elérte az 5,536 milliárd EUR-t. Az AHM Audi TT Coupé, Audi TT Roadster és Audi A3 Cabriolet modellek összeszerelésével foglalkozik. Emellett motoralkatrészeket és motorokat gyárt személygépkocsik és hajók számára.

## 2.2. A beruházási projekt

- (10) A jelenleg végzett tevékenység a motorok és motoralkatrészek gyártása, valamint gépkocsik platformalapú összeszerelése (ez azt jelenti, hogy csak azonos platformot alkalmazó – általában azonos piaci szegmenshez tartozó – gépkocsimodellek gyárthatók).
- (11) A bejelentett beruházási projekt két alprojektből áll:
- (12) Az első alprojekt (»I. beruházás«) célja hármas: az összeszerelési tevékenység rugalmasságának és diverzifikáltságának növelése, a kibocsátás növelése, valamint a gyártási folyamat vertikális integrációjának elmélyítése.
- (13) Az első célt – a járműszerelés rugalmasságának növelését – a jelenlegi platformalapú technológiájának az ún. modulalapú gyártási eljárás (Modularer Querbaukasten, a továbbiakban: MQB) technológiájával való felváltása hivatott elérni. Míg a Győrben alkalmazott platformalapú technológia csak az azonos platformot használó autók összeszerelését teszi lehetővé (amelyek egyforma vagy hasonló hosszúságúak és gyakran azonos szegmenshez tartoznak), az MQB technológia egyazon gyártósoron különböző hosszal rendelkező és különböző szegmensekhez tartozó gépkocsik előállítását teszi lehetővé (jelen esetben az A és a B szegmens, és [...] az A0 szegmens[...]). Az új technológiát az új üzemben alkalmazzák majd, míg a régi platformalapú összeszerelési tevékenység [...] során teljesen megszűnik. Ezt követően a teljes termelési folyamat az MQB technológián alapul majd. A régi összeszerelő gyártósort szétszerelik és elszállítják. Az MQB technológia a modularitás elvén alapul (a különböző piaci szegmenshez tartozó modellek alkatrészeinek standardizálása), és jelentős költségsökkentést tesz lehetővé. [...] Az új üzem lehetővé teszi majd több Audi személygépkocsi-modell, így a korábbi modellek (Audi TT Coupé, TT Roadster és A3 Cabriolet) új generációinak, valamint az A3 modelles család egy teljesen új, négyajtós modelljének (A3 Sedan) gyártását. Az új generációs modellek számos arculati és technikai újítást tartalmaznak majd [...] <sup>(5)</sup>. A POLK-osztályozás <sup>(6)</sup> szerint az Audi TT Coupé és a TT Roadster továbbra is a B szegmensben, míg az A3 Cabriolet az A szegmensben marad. Az új A3 Sedan ugyancsak az A szegmensbe kerül.
- (14) Az alprojekt második célja az összeszerelési kapacitás növelése. A tervek szerint az AHM győri üzemének teljes műszaki kapacitása (a régi üzem leállítását követő nettó kapacitásbővülés) a jelenlegi éves [60,000-110,000]-es összeszerelő kapacitásról [130,000-180,000] -es személygépkocsi-gyártó kapacitásra nő. Várhatóan a tervezett kapacitás [...]%-át az A szegmensbe tartozó gépkocsik, [...]%-át a B szegmensbe tartozó gépkocsik gyártása teszi majd ki. A kapacitásbővülés nemcsak az új termék (A3) megjelenésének köszönhető majd, hanem annak is, hogy az AHM bővíteni tervezi a jelenleg összeszerelt autók újabb modelljeiből gyártott mennyiségét.
- (15) Az alprojekt harmadik célja a győri termelő tevékenységek vertikális integrációjának elmélyítése. E célból az összeszerelő üzemet teljes körűen integrált személygépkocsigyártó-üzemmé alakítják át. Az új járműszerelő kialakítását a fenti modellek gyártását kiszolgáló új karosszériaüzem és lakkozó létrehozása kíséri.
- (16) A tervek szerint azonban a karosszériaüzem és a lakkozó kapacitásának [...]%-át a Volkswagen-csoporthoz tartozó, EGT területén kívüli termelőüzemeknek szállítandó termékek – közelebről gépkocsiszekrények – előállítására fordítják majd. Ezért a győri üzem névleges gépkocsigyártási kapacitása e [...]%-nak megfelelő mennyiséggel alacsonyabbnak tekintendő, mivel a gépkocsikat máshol gyártják le.
- (17) A második alprojekt (»II. beruházás«) az AHG új győri gyárában létrehozandó présüzem és az ahhoz tartozó infrastruktúra kialakítását foglalja magában. Az új présüzemben készül a karosszériaelemek mintegy [...]%-át Győrben gyártandó autókhoz használják majd. A maradék [...]%-ot a Volkswagen-csoport egyéb üzemeibe szállítják, ahol azokat a POLK B szegmenshez tartozó járművekbe szerelik be.
- (18) Mivel a karosszériaelemek nagy részét Győrben használják fel, és mivel az I. beruházásra és a II. beruházásra azonos helyszínen és azonos hároméves időszakban kerül sor, a magyar hatóságok szerint e két beruházás az RTI 60. pontja értelmében egyetlen beruházási projektet képez.

<sup>(5)</sup> Az R. L. Polk & Co. (rövid nevén: POLK) a gépjárműpiac elemzésével foglalkozó egyik legnagyobb, globálisan integrált üzleti szolgáltató társaság. 2013. július 16-án az IHS Inc., a piacvezető globális adatszolgáltató és elemző társaság megvásárolta a POLK-ot. Az akvizíciónak eredményeként az IHS Automotive a teljes gépjárműgyártási értéklánca kiterjedően végezhet szakértői és elemzői tevékenységet.

<sup>(6)</sup> A POLK a gépjárműpiacot A000, A00, A0, A, B, C, D és E szegmensek szerint osztja fel, amelyek közül az A000 szegmens a városi kisautókat, míg az E szegmens a luxuskategória felső szintjét takarja. Az A000 szegmenstől az E szegmens felé haladva fokozatosan emelkedik a személygépkocsi átlagára, mérete és átlagos motorteljesítménye.

- (19) A beruházási projekt 2011 februárjában kezdődött meg, és a tervek szerint 2014. december 31-én fejeződik be. Ezt az ütemtervet mutatja az alábbi táblázat.

I. táblázat

**A beruházási projekt ütemterve**

	Projekt kezdete	Projekt vége
Beruházási projektek	2011.2.10.	2014.12.31.
I. beruházás	[...]	[...]
II. beruházás	[...]	[...]

**2.3. A beruházási projekt költségei**

- (20) A projekt épületekbe, gépekbe és berendezésekbe való beruházást foglal magában. Immateriális javakba való beruházási költségek nem jelentkeznek.
- (21) A projekt teljes elszámolható beruházási költsége névértéken 342,936 milliárd HUF (1,144 milliárd EUR<sup>(7)</sup>). Jelenértéken<sup>(8)</sup> ez az összeg 355,550 milliárd HUF (1,186 milliárd EUR). A II. táblázat a teljes elszámolható beruházási költség bontását mutatja.

II. táblázat

**Elszámolható beruházási költség névértéken (millió HUF)**

Év	2011	2012	2013	2014	Összesen
Épület	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Külső berendezés	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gép/berendezés	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Immateriális javak	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>ÖSSZESEN</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	<b>342 936</b>

- (22) A magyar hatóságok megerősítik, hogy használt berendezésekre nem fognak támogatást kérni, és hogy ilyen berendezés nem szerepel az elszámolható kiadások között.

**2.4. A beruházás finanszírozása**

- (23) A magyar hatóságok megerősítik, hogy a kedvezményezett saját hozzájárulása, amely minden köztámogatástól mentes, meghaladja az elszámolható költségek 25 %-át.

**2.5. Jogonalap**

- (24) A meglévő támogatási programok alapján az AHM részére a pénzügyi támogatás nyújtása a következő nemzeti jogonalpra tekintettel történik:

<sup>(7)</sup> Az e határozatban megadott, EUR-ban kifejezett számadatok alapjául szolgáló, a bejelentés időpontjában érvényes átváltási árfolyam 299,67 HUF/EUR.

<sup>(8)</sup> E határozatban a jelenértékek a bejelentés időpontjában érvényes 5,62 %-os diszkontráta alapján kerültek kiszámításra. A diszkontráta tekintetében a 2013. év, vagyis a bejelentés éve a bázisév.

- a) A támogatásra az 1628/2006/EK bizottsági rendelet <sup>(9)</sup> (a továbbiakban: RTI BER) értelmében a bejelentés alól mentesített XR 47/2007 támogatási program <sup>(10)</sup> alapján kerül sor. A program jogalapja a Kormány egyedi döntésével megítélhető támogatások nyújtásának szabályairól szóló 8/2007. (I. 24.) GKM rendelet.
- b) Az adókedvezményt az N 651/2006. sz. fejlesztési adókedvezmény program <sup>(11)</sup> alapján nyújtják. E programot a társasági adóról és az osztalékadóról szóló 1996. évi LXXXI. törvény és a fejlesztési adókedvezményről szóló 206/2006. (X.16.) Korm. rendelet hozta létre.

## 2.6. A támogatás ösztönző hatása

- (25) Az AHM 2010. március 5-én, tehát a beruházási projekt kezdete előtt nyújtotta be az I. beruházásra és a II. beruházásra vonatkozó, egyedi döntéssel megítélhető támogatás (közvetlen támogatás) iránti kérelmét. 2010. március 26-án a magyar hatóságok megerősítették, hogy a beruházási projekt elvben támogatható.
- (26) A magyar hatóságok az I. beruházásra irányuló közvetlen támogatásra vonatkozóan 2010. szeptember 8-án támogatási ajánlatot tettek, amelyet az AHM 2010. október 1-jén elfogadott. A magyar hatóságok a II. beruházásra irányuló közvetlen támogatásra vonatkozóan 2011. április 27-én tettek támogatási ajánlatot, amelyet az AHM 2011. május 4-én elfogadott.
- (27) Az adókedvezmény iránti kérelmet (mely adókedvezményre a Bizottság jóváhagyását igénylő jogosultság áll fenn) a kedvezményezett az I. beruházás tekintetében 2010. október 29-én, a II. beruházás tekintetében 2011. január 27-én, azaz a beruházási projektek megkezdése előtt nyújtotta be a magyar hatóságokhoz.

## 2.7. A támogatás összege

- (28) A támogatás teljes összege névértéken 44,96 milliárd HUF (150,03 millió EUR). A magyar hatóságok azt tervezik, hogy a projekt támogatást 2013 <sup>(12)</sup> és 2016 között fizetik ki. Ennek eredményeképpen a támogatás összege jelenértéken 39,952 milliárd HUF-nak (133,3 millió EUR-nak) felel meg. A III. táblázat a támogatás összegét tartalmazza a támogatási eszközök szerinti bontásban, név- és jelenértéken.

### III. táblázat

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

Támogatási eszköz	Névérték	Jelenérték
Közvetlen támogatás	[...]	[...]
Fejlesztési adókedvezmény	[...]	[...]
<b>Összesen</b>	<b>44 960</b>	<b>39 952</b>

- (29) A magyar hatóságok megerősítik, hogy abban az esetben, ha az elszámolható költségek összege eltér a becsült összegtől, sem a jóváhagyott maximális támogatási összeg jelenértékét, sem a jóváhagyott támogatási intenzitást nem fogják meghaladni.
- (30) A magyar hatóságok azt is megerősítik, hogy a projekthez nyújtott támogatás nem kombinálható az azonos elszámolható költségekre más helyi, regionális, nemzeti vagy uniós forrásból kapott támogatással.
- (31) Az AHM korábbi győri beruházásai kapcsán már részesült beruházási támogatásban. A jelen határozat szempontjából azonban e tevékenységek nem relevánsak, mivel a támogatott beruházások 2003 előtt és 2006-ban kezdődtek.

<sup>(9)</sup> Az XR 47/2007 támogatási programra (A Kormány egyedi döntésével megítélhető támogatás) vonatkozó összefoglaló tájékoztató adatlapot közzétették a Hivatalos Lapban: HL C 180., 2007.8.2., 6. o.

<sup>(10)</sup> A Bizottság 2006. október 24-i 1628/2006/EK rendelete a Szerződés 87. és 88. cikkének a nemzeti regionális beruházási támogatásokra való alkalmazásáról (HL L 302., 2006.11.1., 29. o.).

<sup>(11)</sup> A Bizottság N 651/2006. sz. ügyben hozott 2007. május 10-i határozata a fejlesztési adókedvezményről (az N 504/2004 módosítása) (HL C 152., 2007.7.6., 2. o.), amelyet a következő bizottsági határozatok módosítottak: 2008. április 30. (N 646/2007, SA.24441), 2008. június 17. (N 735/2007, SA.24683), 2010. május 6. (N 132/2010, SA.30728), és 2011. február 23. (N 685/2009, SA.29994).

<sup>(12)</sup> 2013-ban és 2014-ben a magyar hatóságok legfeljebb olyan összegű támogatási terveznek kifizetni, amelyhez még nem szükséges a Bizottság hozzájárulása.

## 2.8. A beruházás fenntartása

- (32) Mind a közvetlen támogatás, mind az adókedvezmény esetében a támogatásnyújtás feltétele, hogy a kedvezményezett a beruházási projekt befejezését követően legalább öt éven keresztül fenntartsa a beruházást a támogatott régióban.

## 2.9. Hozzájárulás a régió fejlődéséhez

- (33) A magyar hatóságok jelezték, hogy az AHM az I. beruházás eredményeként 1 800 új munkahelyet, a II. beruházás eredményeként pedig további 300 új munkahelyet hoz létre közvetlenül (az I. beruházás által létrehozott új munkahelyek [...]%-a a járműszerelvényben, [...]%-a a karosszériaüzemben, [...]%-a a lakkozóban keletkezik). Az újonnan felvett alkalmazottak több mint [...]%-a rendelkezik majd főiskolai vagy egyetemi végzettséggel.
- (34) A beruházási projekt várhatóan további beruházásokat indukál majd az AHM beszállítóinál. A magyar hatóságok tájékoztattak arról, hogy egy CAR-tanulmány<sup>(13)</sup> szerint a gépjárműiparban létrehozott minden egyes új munkahely 4,7 további munkahely létrejöttét eredményezi (ebből 2,5 a beszállítóknál, 2,2 pedig a beszállítók által foglalkoztatottak fogyasztása nyomán keletkezik). Következésképpen az I. beruházás által közvetlenül létrehozott 1800 munkahely és a II. beruházás által közvetlenül létrejövő 300 munkahely jelentős közvetett munkaerő-piaci hatással jár, amelynek eredményeként 9870 további munkahely jöhet létre Győrben, a nyugat-dunántúli régióban és más – főként magyarországi – régiókban.
- (35) Az AHM továbbá kiterjeszti több egyetemmel (Miskolc, Óbuda, Széchenyi István Egyetem) folytatott kutatás-fejlesztési együttműködését.
- (36) A magyar hatóságok vállalták, hogy benyújtják a Bizottsághoz a következőket:
- a támogatás odaítélését követő két hónapon belül az adott támogatási intézkedésre vonatkozó jogi aktusok;
  - a támogatás Bizottság általi jóváhagyásától számítva ötvenként időközi jelentés (amelynek részét képezik a kifizetett támogatási összegre, a támogatási szerződés teljesítésére, valamint az ugyanazon létesítményben/üzemben indított minden más beruházási projektre vonatkozó információk);
  - a támogatás utolsó részletének a bejelentett kifizetési ütemterven alapuló kifizetését követő hat hónapon belül részletes végleges jelentés.

## 3. A TÁMOGATÁSI INTÉZKEDÉS ÉRTÉKELÉSE

### 3.1. Támogatás fennállása

- (37) A közvetlen támogatás és a társaságiadó-kedvezmény formájában nyújtott pénzügyi támogatást a magyar hatóságok nyújtják, és azt az állami költségvetésből finanszírozzák. A támogatás ezért az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében tagállam által, állami forrásból nyújtott támogatásnak minősül.
- (38) Mivel a támogatást egyetlen vállalat, az AHM részére nyújtják, az intézkedés szelektív jellegű.
- (39) A pénzügyi támogatás olyan költségektől mentesíti a vállalatot, amelyeket rendes esetben magának kellene viselnie. Ezért a vállalat gazdaság előnyhöz jut versenytársaival szemben.
- (40) A pénzügyi támogatást az autógyártási ágazatban eszközölt beruházáshoz nyújtja Magyarország. Ebben az ágazatban intenzív kereskedelem zajlik a tagállamok között, és a beruházás részben más tagállamokból származó félkész termékeket vált ki. Ezért az intézkedés érinti a tagállamok közti kereskedelmet.
- (41) Az AHM és az általa végzett termelési tevékenység előnyben részesítése torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget.
- (42) Következésképpen a Bizottság szerint a tervezett intézkedés az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében vett állami támogatást képez.

### 3.2. A támogatási intézkedés jogszerűsége

- (43) A Bizottság megjegyzi, hogy a magyar hatóságok a bejelentett támogatást részben már odaítélték. A Bizottság sajnálatát fejezi ki a tekintetben, hogy a magyar hatóságok nem tettek eleget az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében meghatározott kötelezettségüknek, továbbá az RTI BER 7. cikkének e) pontja, valamint az általános csoportmentességi rendelet<sup>(14)</sup> 6. cikkének (2) bekezdése szerinti egyedi bejelentési követelményeknek, és így a már odaítélt támogatást jogszerűtlennek tekinti. Amennyiben egy támogatási projekt meghaladja az alkalmazandó bejelentési küszöbértéket, a bejelentési kötelezettség a teljes támogatási összegre vonatkozik, nem csupán a bejelentési küszöbérték fölötti támogatási összegre.

<sup>(13)</sup> Contribution of the motor vehicle supplier sector to the economies of the United States and its 50 states (A gépjárműipari beszállítói szektor hozzájárulása az USA és 50 állama gazdaságához), az Economics and Business Group Center for Automotive Research által a Motor and Equipment Manufacturers Association számára 2007-ben készített tanulmány.

<sup>(14)</sup> A Bizottság 2008. augusztus 6-i 800/2008/EK rendelete a Szerződés 87. és 88. cikke alkalmazásában a támogatások bizonyos fajtáinak a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánításáról (általános csoportmentességi rendelet) (HL L 214., 2008.8.9., 3. o.).

### 3.3. A támogatási intézkedés összeegyeztethetősége

- (44) Mivel az intézkedés regionális beruházási támogatásra vonatkozik, és mivel a magyar hatóságok már 2014. július 1-je előtt (a Bizottság jóváhagyásának függvényében) jogi kötelezettséget vállaltak a támogatás egészének odaítélésére, a Bizottság az intézkedést az RTI és mindenekelőtt az RTI nagyberuházási projektekre vonatkozó 4.3. szakaszának rendelkezései alapján értékelte.

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

- (45) A támogatást egy csoportmentességi támogatási program (támogatás az XR 47/2007 támogatási program alapján) és egy jóváhagyott támogatási program (adókedvezmény az N 651/2006 támogatási program alapján) keretében nyújtják. Mindkét program eleget tesz az RTI általános megfelelőségi követelményeinek.
- (46) A támogatandó projekt helyszíne Győr városa, amely a magyar regionális támogatási térkép<sup>(15)</sup> alapján regionális beruházási támogatásra jogosult nyugat-dunántúli régióban helyezkedik el.
- (47) Nincs arra utaló jel, hogy a Volkswagen-csoport általában vagy azon belül az AHM a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatás<sup>(16)</sup> értelmében nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősülne. Ezért a kedvezményezett az RTI 9. pontjának megfelelően jogosult regionális támogatásra.
- (48) A projekt az RTI 34. pontja értelmében vett induló beruházás. Az induló beruházás fogalmának meghatározását az RTI 34. pontja tartalmazza. Eszerint az induló beruházás tárgyi eszközökbe vagy immateriális javakba történő beruházás, amely i. új létesítmény felállításával, ii. meglévő létesítmény bővítésével, iii. egy létesítmény termelésének további, új termékekkel történő diverzifikációjával vagy iv. egy meglévő létesítmény teljes termelési folyamatának alapvető megváltoztatásával kapcsolatos. A szóban forgó beruházási projekt meglévő létesítményt érint, és tartalmazza a következő elemeket: 1. a termelési folyamat alapvető megváltoztatása (a platformalapú technológia MQB technológiával való leváltása) és a termelési folyamat fokozott szabványosítása és vertikális integrációja (teljes körűen integrált gépkocsigyártó üzem, szemben a korábbi összeszerelő üzemmel), 2. a létesítmény termelésének diverzifikációja (új A3 Sedan, a II. beruházásból származó karosszériaelemek) és 3. az összeszerelő kapacitás bővítése.
- (49) Az RTI 40. pontjával összhangban az AHM-nek ugyancsak kötelezettsége, hogy a projekt befejezését követően legalább öt évig fenntartsa a beruházást a régióban.
- (50) Az RTI 39. pontjával összhangban a kedvezményezett az elszámolható költségek legalább 25 %-át minden állami támogatástól mentes forrásból biztosítja.
- (51) Teljesülnek az RTI 38. pontjában meghatározott formális ösztönző hatásra vonatkozó követelmények (lásd e határozat (25)–(27) preambulumbekzdését).
- (52) A beruházási támogatás keretében elszámolható költségek (lásd a fenti II. táblázatot) meghatározása az RTI-vel összhangban, a támogatáshalmazódás szabályainak betartásával történt.
- (53) A Bizottság a magyar hatóságokkal egyetértésben azon az állásponton van, hogy az I. beruházás és a II. beruházás az RTI 60. pontjának értelmében vett egyetlen beruházási projektet képez. A korábbi beruházások az egyetlen beruházási projekt meghatározásához használt hároméves időtartamon kívül esnek.
- (54) E megfontolások tükrében a Bizottság az ügy jelen szakaszában úgy véli, hogy az általános megfelelőségi követelmények teljesülnek.

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

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

- (55) A projekt bejelentéskori jelenértéken tervezett összes elszámolható költsége 355,55 milliárd HUF (1186 millió EUR). Az RTI 67. pontjában meghatározott csökkentési mechanizmus alkalmazása után a projekt maximálisan megengedhető támogatási intenzitása 11,24 % BTE (bruttó támogatási egyenérték).

<sup>(15)</sup> N 487/06. sz. állami támogatás – Magyarország – A 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó regionális állami támogatási térkép (HL C 256, 2006.10.24.).

<sup>(16)</sup> HL C 244., 2004.10.1., 2. o..



- (56) Mivel a javasolt támogatás (39,952 milliárd HUF; 133,3 millió EUR) intenzitása nem haladja meg a maximálisan megengedhető támogatási intenzitást, a projekt tervezett támogatási intenzitása megfelel az RTI-nek. Magyarország megerősítette, hogy a bejelentett támogatáson kívül a beruházási projekt nem részesül további támogatásban.

3.3.2.2. *A részletes értékelés előfeltételeként az RTI 68. pontjának a) és b) alpontjában meghatározott szűrők alkalmazása*

- (57) A Bizottság csak abban az esetben hagyhatja jóvá az előzetes értékelés keretében az RTI 68. pontjának hatálya alá tartozó nagyberuházási projektekhez nyújtott regionális támogatást, ha az e bekezdésben meghatározott, meghaladásuk esetén részletes értékelést szükségessé tevő küszöbértékeket nem lépik túl. E küszöbértékeket akkor lépik túl, ha a kedvezményezett részesedése az érintett termék(ek) érintett piac(ok)on történő értékesítéséből a beruházást megelőzően több mint 25 %, illetve a beruházást követően több mint 25 % lesz (68. pont a) alpont szerinti teszt); vagy ha a projekt által létrehozott termelési kapacitás az érintett termék megnyilvánuló fogyasztási adatok alapján számított piaca méretének több mint 5 %-át teszi-e ki, kivéve ha a legutóbbi öt év átlagában a termék megnyilvánuló fogyasztásának növekedése az EGT GDP-jének átlagos évi növekedését meghaladta (68. pont b) alpont szerinti teszt).
- (58) E küszöbértékek meghaladása esetén a Bizottság az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdésében meghatározott eljárás megindítását követően részletes vizsgálatot végez annak megállapítása érdekében, hogy a támogatás szükséges-e a beruházásra gyakorolt ösztönző hatáshoz, és hogy a támogatás előnyei nem haladják-e meg a versenytorzulás és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás mértékét.
- (59) Amennyiben részletes vizsgálatra van szükség, akkor arra a nagyberuházási projektekhez nyújtott regionális támogatások részletes vizsgálatának kritériumairól szóló bizottsági közlemény<sup>(17)</sup> (a továbbiakban: IDAC) alapján kerül sor.
- (60) Az RTI 68. pontjának a) és b) alpontjában foglalt megfelelő tesztek elvégzése érdekében a Bizottságnak először meg kell határoznia a beruházás által érintett terméket, valamint az érintett termék- és földrajzi piacot.

*Érintett termék*

- (61) Az RTI 69. pontja szerint az érintett termék rendszerint az a termék, amely a beruházási projekt tárgyát képezi. Ha azonban a projekt félkész termékre vonatkozik, és a termelés jelentős része nem kerül piaci értékesítésre, az érintett termék lehet a késztermék is.
- (62) A szóban forgó projekt esetében a termelési eljárás vertikális integrációjának elmélyítése új félkész termékek gyártását eredményezi. Az I. beruházás nyomán előállított félkész termékeket, azaz a karosszériaüzemben és a lakkozóban gyártott gépkocsiszekrényeket nem értékesítik a piacon, hanem rendszerint a Győrben gyártott A és B szegmenshez tartozó autók előállításához használják fel. A gépkocsiszekrények egy kisebb hányadát a Volkswagen-csoport EGT-n kívüli üzemeibe szállíthatják további felhasználásra. A Bizottság véleménye szerint az érintett terméket kizárólag azok a gépkocsimodellek képezik, amelyekbe e félkész termékeket beépítik.
- (63) Az A3 Sedan kivételével a győri üzemben az I. beruházás nyomán gyártott modellek a korábban Győrben összeszerelt, létező modellek utódai. A POLK által meghatározott osztályozási standardok alapján az A3 Sedan és az A3 Cabriolet az A szegmenshez, a TT Coupé és a TT Roadster pedig a B szegmenshez fog tartozni. Az új technológia műszaki jellemzői következtében lehetőség lesz az A0 szegmenshez tartozó gépkocsik gyártására is[...].
- (64) Emellett a II. beruházás eredményeként a présüzemben személygépkocsik gépkocsiszekrényének gyártásához szükséges karosszériaelemeket állítanak elő. A tervek szerint e karosszériaelemek mintegy [...]%-át a győri üzemben készülő – A, B és elméletileg A0 szegmenshez tartozó – gépkocsikba építik be. A préselt karosszériaelemek fennmaradó [...]%-át nem értékesítik a piacon, hanem a Volkswagen-csoport más üzemeiben gyártott, B szegmenshez tartozó járművekben használják fel.
- (65) Következésképpen a Bizottság az RTI 68. pontjának alkalmazásában úgy ítéli meg, hogy az érintett terméket a gépjárművek, közelebbről az A0, A és B szegmenshez tartozó személygépkocsik jelentik.

*Érintett termékpiac*

- (66) Az RTI 69. pontjának megfelelően az érintett termékpiac magában foglalja az érintett terméket és az azt helyettesítő termékeket, amelyeket vagy a fogyasztó (a termék tulajdonságai, ára és felhasználhatósága alapján), vagy az előállító (a gyártóberendezések rugalmassága miatt) annak tekint.

<sup>(17)</sup> HL C 223., 2009.9.16., 3–10. o.

- (67) Összeolvadásra vonatkozó határozataiban a Bizottság elismerte, hogy bár a személygépkocsi-piac néhány objektív kritérium, például a motor mérete vagy az autó hossza alapján hagyományosan szegmentált, a szegmensek között egyéb tényezők miatt nehéz éles határvonalat húzni. Ilyen tényező többek között az ár, a termék image-e és az extra felszerelések száma. Ezért idáig minden összeolvadási határozat nyitva hagyta azt a kérdést, hogy a verseny elemzése céljából a személygépkocsi-piacot egyetlen termékpiacnak kell-e tekinteni, vagy további alpiacokra kell-e bontani.
- (68) A Bizottság megjegyzi, hogy a Prodcod-kódok<sup>(18)</sup> nem relevánsak e tekintetben, egyebek mellett azért sem, mert túl sok átfedést tartalmaznak, és mert az ágazat ezt az osztályozást általában nem használja a piacok elemzésére.
- (69) Számos egyéb osztályozási rendszer is alkalmazható lenne, így például az Európai Gépjárműgyártók Szövetsége (ACEA), az európai újautó-értékelési program (NCAP), az USA energiaügyi minisztériuma vagy a nagy autógyártók által, internetes oldalain alkalmazott osztályozások.
- (70) Az osztályozási rendszerek eltérnek egymástól, mivel más-más célra alkalmazzák őket (pl. törésszesztek), földrajzi különbségek tapasztalhatók (az USA piacán inkább a nagy autók dominálnak), és mivel nem létezik általánosan elfogadott osztályozási mód.
- (71) Számos szolgáltató foglalkozik a gépjárműpiac elemzésével. Az egyik legismertebb és legelismertebb ilyen szolgáltató az IHS Inc., részben annak köszönhetően, hogy a közelmúltban felvásárolta a POLK-ot.
- (72) A bejelentés céljára a magyar hatóságok a POLK adatait használták fel, mivel a Volkswagen-csoport e szolgáltató vonatkoztatási rendszerére támaszkodik hosszú távú stratégiai terveinek és piaci elemzéseinek elkészítésekor. A Bizottság az ügy jelen szakaszában úgy ítéli meg, hogy a POLK piaci osztályozása megfelelő és kielégítően részletes referenciarendszernek tekinthető, és a szóban forgó projekt értékeléséhez ezt a felosztást alkalmazza.
- (73) A magyar hatóságok szerint minden releváns személygépkocsi-szegmens határán keresletoldali helyettesíthetőség áll fenn. Az A0 és a B, illetve az A szegmenshez tartozó autók keresletoldali helyettesíthetősége miatt a magyar hatóságok javaslata szerint az A0, A és B szegmenseket célszerű egyetlen, kombinált szegmenscsoportnak tekinteni.
- (74) A Bizottság megjegyzi, hogy a keresleti oldalon fennáll bizonyos korlátozott helyettesíthetőség a szegmensek határán, például az A szegmensbe és a B szegmensbe tartozó autók, vagy a luxuskategóriás szegmensek között. Nehéz lenne ugyanakkor amellett érvelni, hogy a lehetséges szegmentációk szélső határaihoz tartozó autók esetében is fennáll a keresletoldali helyettesíthetőség.
- (75) Ami a kínálatoldali helyettesíthetőséget illeti, az MQB technológia bevezetése által kialakuló, szegmensek közötti gyártási átjárhatóság a magyar hatóságok szerint azt jelenti, hogy a támogatás hatása azon szegmensekben érezhető, amelyekben az AHM az új MQB technológia alapján autót gyárthat. Ezért a magyar hatóságok azt javasolják, hogy a kínálati oldalról az A0, A és B szegmenseket egyetlen, kombinált szegmenscsoportnak célszerű tekinteni.
- (76) A személygépjárművek gyártói általában több szegmensben is jelen vannak. A gyártók válhatnak a különböző személygépkocsi-típusok között, mivel sok autó ugyanarra a platformra épül.
- (77) Az ügy jelen szakaszában a Bizottság nyitva hagyja az érintett termékpiac pontos meghatározását, és minden elfogadható alternatív piaci meghatározást meg fog vizsgálni, beleértve azt a legszűkebb piaci felosztást is, amelyre vonatkozóan még adatok rendelkezésre állnak. Ez a megközelítés összhangban van az SA.30340 (Fiat Powertrain Technologies)<sup>(19)</sup>, SA.32169 (Volkswagen Sachsen)<sup>(20)</sup>, N 767/07 (Ford Craiova)<sup>(21)</sup>, N 635/2008 (Fiat Sicily)<sup>(22)</sup> és N 473/2008 (Ford Espana)<sup>(23)</sup> állami támogatási ügyekben hozott bizottsági határozatokkal.
- (78) A »személygépjárművek« (PCV) és »könnyű haszongépjárművek« (LCV) szegmensekbe történő felosztást illetően a magyar hatóságok véleménye az, hogy az ilyen piaci osztályozás nincs egyértelműen meghatározva, és ezért nem meggyőző. Azonos felszereltségű járműveket egyes tagállamok PCV-nek, mások LCV-nek minősítenek, következésképpen helytelen lenne a PCV-eket és az LCV-eket külön piacnak tekinteni.
- (79) A Bizottság véleménye az, hogy a jelen határozat alkalmazásában a PCV-k és LCV-k nem tekinthetők külön kategóriának, hanem teljes egészükben a megfelelő A0, A, illetve B szegmens alá sorolandók.

<sup>(18)</sup> A Prodcod a feldolgozóipari termékek gyártására vonatkozó statisztika.  
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/prodcom/introduction>

<sup>(19)</sup> Az SA.30340 ügyben hozott 2011. február 9-i határozat (C(2011)612), HL C 151., 2011.5.21., 5. o.

<sup>(20)</sup> Az SA.32169 ügyben hozott 2011. július 13-i határozat (C(2011)4935), HL C 361., 2011.12.10., 17. o.

<sup>(21)</sup> Az N 767/2007 ügyben hozott 2008. április 30-i határozat (C(2008)1613), HL C 238., 2008.9.17., 4. o.

<sup>(22)</sup> Az N 635/2008 ügyben hozott 2009. április 29-i határozat (C(2009)3051), HL C 219., 2009.9.12., 3. o.

<sup>(23)</sup> Az N 473/2008 ügyben hozott 2009. június 17-i határozat (C(2009)4530), HL C 19., 2010.1.26., 5. o.

- (80) Mivel az AHM az A és a B szegmensbe tartozó autókat és karosszériaelemeket gyárt majd, és mivel elméletileg az A0 szegmensbe tartozó autókat és karosszériaelemeket is gyárthat, a Bizottság álláspontja az ügy jelen szakaszában az, hogy ezen egyedi szegmens és az A0, A és B kategóriát egyesítő kombinált szegmens egyaránt érintett elfogadható termékpiacnak tekintendő.

*Érintett földrajzi piac*

- (81) Az RTI 70. pontja előírja, hogy az RTI 68. pontja szerinti tesztek elvégzése céljából a piacokat rendszerint EGT-szinten kell meghatározni.
- (82) A magyar hatóságok szerint a személygépkocsik érintett földrajzi piaca egyértelműen nagyobb, mint az EGT területe. A releváns mutatók (gyártás helye, forgalmazási rendszerek, kereskedelmi forgalom, szállítási költségek) alapján a magyar hatóságok úgy vélik, hogy az autógyártás esetében az érintett földrajzi piacnak logikusan a globális piacot kell tekinteni.
- (83) A magyar hatóságok közelebbről a következő érvekkel támasztották alá álláspontjukat:
- A kereskedelmi forgalom, az EGT import és exportkvótái<sup>(24)</sup> olyan szintet értek el, amely arra utal, hogy a járműkereskedelem globális piacon zajlik.
  - Ami a kereskedelmi korlátokat illeti, az elmúlt években megfigyelhető a szabályozási akadályok trendszerű lebontása, az EGT és sok más állam között a kereskedelmi korlátok alacsonyok, és általános elmozdulás történt a magasabb szintű harmonizáció és integráció irányába.
  - A különböző régiókban hasonlóan mozgó árak fontos jelei a piacok integráltságának. Az EGT- és USA-árakra vonatkozó adatokból képzett árindexek elemzésének eredményei<sup>(25)</sup> azt mutatják, hogy az A és B szegmens árindexei együtt mozognak, és a köztük lévő korreláció magas. Ebből az a következtetés vonható le, hogy legalább is az Egyesült Államok és az EGT azonos földrajzi piacot képez.
  - Egy globális forgalmazási hálózat létrehozásának költségei olyan alacsonyak, hogy nem akadályozzák a nyereséges globális járműipari értékesítést.
  - A szállítási költségek csökkenésével párhuzamosan folyamatosan nő a járműexport és -import. Az Unióban gyártott minden harmadik autó exportra kerül, és minden ötödik autó importgépkocsi.
  - A Volkswagen-csoport globális gépkocsigyártó, amely más eredetiberendezés-gyártókkal (OEM) versenyez a világpiacra.
  - A tíz legnagyobb OEM jelentős számú gyártóüzemmel rendelkezik világszerte. A Volkswagen-csoport 100 gyártóüzemet működtet, amelyek Európában, Észak-Amerikában, Dél-Amerikában, Afrikában és Ázsiában találhatók. Ezek közül számos üzem gyárt az A és a B szegmenshez tartozó autókat. A nagy OEM-ek leányvállalatai a versengenek egymással a gyártóüzemek helyszínének kiválasztására vonatkozó döntések során.
- (84) Mindezek alapján a magyar hatóságok úgy vélik, hogy az érintett piac tágabb, mint az EGT területe, és magában foglalja legalább egész Európa, Észak- és Dél-Amerika, valamint Kína piacát.
- (85) Az autóiparban nyújtott állami támogatásra vonatkozó közelmúltbeli határozataival összhangban a Bizottság álláspontja az, hogy kínálati szempontból az autógyártás legalább EGT-szintű.
- (86) Keresleti oldalról – ami leginkább kiskereskedelmi szinten irányadó – jelentősen javultak az EU-n belüli versenyfeltételek, különösen a műszaki korlátok és a forgalmazási rendszerek tekintetében. Mindazonáltal továbbra is korlátozó tényezőt jelentenek az árakban és az adórendszerekben meglévő különbségek, és a főbb versenytársak piaci penetrációs arányai eltérőek az egyes tagállamok, és főként az egyes kontinensek viszonylatában.
- (87) A fentiek alapján a Bizottság a bejelentett támogatás értékelése szempontjából úgy ítéli meg, hogy az érintett termékek érintett földrajzi piaca legalább EGT-szintű. A Bizottságnak mindamelllett nem áll módjában kétséget kizáróan megerősítenie azt, hogy a magyar hatóságok által az előzetes vizsgálati szakaszban előterjesztett érvek alapján megállapítható lenne, hogy a beruházás által érintett piaci szegmens vonatkozásában a földrajzi piac az EGT területénél tágabb.

<sup>(24)</sup> A felhasznált adatok forrása [...] előzetes gazdasági elemzése, amely szerint a 2004 és 2010 között az EGT-ben gyártott A szegmenshez tartozó autók mintegy [10 %-20 %]-a, a B szegmenshez tartozó autók több mint [20 %-30 %] talált piacra az EGT területén kívül. Ugyanakkor az EGT-ben értékesített A szegmenshez tartozó autók több mint [10 %-20 %]-a, a B szegmenshez tartozó autók több mint [10 %-20 %]-a származott a világ más régióiból.

<sup>(25)</sup> [...]: Preliminary Economic Analysis of the Geographic Market (A földrajzi piac előzetes gazdasági elemzése), [...] (2011).

- (88) A jelen előzetes vizsgálat alkalmazásában az érintett földrajzi piac meghatározását ezért a Bizottság nyitva hagyja, és a 68. pont a) alpontja szerinti teszt céljára mind EGT-szinten, mind globális szinten kiszámítja a kedvezményezettnek az érintett autóiipari szegmensekben meglévő piaci részesedését.

*Piaci részesedés*

- (89) Annak vizsgálata érdekében, hogy a projekt megfelel-e az RTI 68. pontja a) alpontjának, a Bizottságnak elemeznie kell a támogatás kedvezményezettjének beruházás előtti és utáni piaci részesedését, és ellenőriznie kell, hogy a piaci részesedés meghaladja-e a 25 %-ot.
- (90) A kedvezményezett piaci részesedését vállalatcsoporti szinten kell felmérni az érintett termék- és földrajzi piacokon. Mivel az AHM új beruházási projektje 2011-ban indult, és a teljes gyártáskapacitást előreláthatóan 2014-re éri el, a Bizottság a 2010 és 2015 közötti időszakra vonatkozóan fogja megvizsgálni a Volkswagen-csoport (beleértve a vállalatcsoporthoz tartozó összes márka) piaci részesedését az érintett piacokon.
- (91) Figyelembe véve a termelési költségekben, illetve a különböző személygépjárművek árában mutatkozó jelentős különbségeket, valamint a megbízható árbecslések elérhetőségének nehézségeit, a piacok és a piac alakulásának meghatározásához az ágazatban általában mennyiségi adatokat használnak. A magyar hatóságok a piaci részesedésre vonatkozóan a következő adatokat nyújtották be:

IV. táblázat

**A Volkswagen-csoport piaci részesedése a világpiacon**

Szegmens	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>A0</b>	[<25]%	[<25]%	[<25]%	[<25]%	[<25]%	[<25]%
<b>A</b>	[<25]%	[<25]%	[<25]%	[<25]%	[<25]%	[<25]%
<b>B</b>	[<25]%	[<25]%	[<25]%	[<25]%	[<25]%	[<25]%
<b>Kombinált szegmens: A és B</b>	[<25]%	[<25]%	[<25]%	[<25]%	[<25]%	[<25]%
<b>Kombinált szegmens: A0, A és B</b>	[<25]%	[<25]%	[<25]%	[<25]%	[<25]%	[<25]%

V. táblázat

**A Volkswagen-csoport piaci részesedése az EGT-piacon**

Szegmens	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>A0</b>	[<25]%	[<25]%	[<25]%	[<25]%	[<25]%	[<25]%
<b>A</b>	[>25]%	[>25]%	[>25]%	[>25]%	[>25]%	[>25]%
<b>B</b>	[>25]%	[>25]%	[>25]%	[>25]%	[>25]%	[>25]%
<b>Kombinált szegmens: A és B</b>	[>25]%	[>25]%	[>25]%	[>25]%	[>25]%	[>25]%
<b>Kombinált szegmens: A0, A és B</b>	[<25]%	[>25]%	[>25]%	[>25]%	[>25]%	[>25]%

- (92) A fenti számok alapján a piaci részesedés az EGT-területén az egyedi és a kombinált A és B szegmensben minden érintett évben meghaladja a 25 %-os küszöbértéket. A kombinált A0, A és B szegmensben a piaci részesedés 2011-től haladja meg a 25 %-os határt az EGT piacán.

- (93) Mivel az adatok szerint a támogatás kedvezményezettje az érintett termék értékesítésében több mint 25 %-os részarányt képvisel az elfogadható piacon (A szegmens, B szegmens és kombinált A0, A és B szegmens az EGT területén), a Bizottság az ügy jelen szakaszában úgy tekinti, hogy az RTI 68. pontjának a) alpontja szerinti küszöbértéket meghaladja a kedvezményezett részesedése.

#### Termelési kapacitás

- (94) A Bizottságnak azt is meg kell vizsgálnia, hogy a beruházási projekt megfelel-e az RTI 68. pontjának b) alpontjában foglaltaknak. Ellenőriznie kell, hogy a projekt által létrehozott termelési kapacitás az érintett termék megnyilvánuló fogyasztási adatok alapján számított piacának kevesebb mint 5 %-át teszi-e ki, kivéve ha a legutóbbi öt év átlagában a termék megnyilvánuló fogyasztásának növekedése az EGT GDP-jének átlagos évi növekedését meghaladta.
- (95) A Bizottságnak ezért először azt kell megvizsgálnia, hogy a piac az EGT területén, az érintett termék megnyilvánuló fogyasztásának átlagos évi növekedése alapján aluteljesít-e. Magyarország az A0, A és B egyedi szegmens, továbbá az A0, A és B kombinált szegmens, illetve az A és B kombinált szegmens tekintetében az EGT piacára és a 2005 és 2010 közötti évekre vonatkozóan benyújtotta a 68. pont b) alpontja szerinti teszt elvégzéséhez szükséges megnyilvánuló fogyasztási adatokat, amelyeket az alábbi táblázatban ismertetünk:

#### VI. táblázat

#### Az érintett termékpiacon megnyilvánuló fogyasztás átlagos évi növekedési üteme (CAGR) az EGT területén

Összes OEM	2005	2010	CAGR
<b>A0</b>	4 895 120	4 659 782	<b>- 0,98 %</b>
<b>A</b>	6 845 161	5 694 185	<b>- 3,61 %</b>
<b>B</b>	3 384 734	2 274 712	<b>- 7,64 %</b>
<b>A-B</b>	10 229 895	7 968 897	<b>- 4,87 %</b>
<b>A0-B</b>	15 125 015	12 628 679	<b>- 3,54 %</b>

- (96) Ugyanebben az időszakban az EU-27 átlagos éves GDP-növekedési üteme 1,72 % volt. Az érintett termékpiacon megnyilvánuló fogyasztás átlagos évi növekedési üteme az EGT területén tehát elmaradt az EGT GDP-jének átlagos éves növekedésétől a beruházást megelőző öt évben.
- (97) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a 68. pont b) alpontja szerinti teszt alkalmazásában a bruttó kapacitásbővülési megközelítést kell használni. A Bizottság következképpen az ügy jelen szakaszában nem osztja a magyar hatóságok azon álláspontját, miszerint azon megfontolás alapján, hogy már létezik a bejelentett beruházás által érintett járművek korábbi modelljeinek összeszerelésére használt kapacitás, a nettó kapacitásbővülési megközelítés alkalmazandó<sup>(26)</sup>. A nettó kapacitásbővülési megközelítés használata minden olyan esetben lehetetlenné tenné a Bizottság számára, hogy visszaeséssel és strukturális kapacitásfelesleggel sújtott piacokon értékelje az állami támogatás hatását, amikor a támogatott beruházás eredményeként a piac méretének 5 %-ánál kisebb mértékben bővül a meglévő kapacitás. A 68. pont b) alpontja szerinti tesztet azonban éppen azon helyzetek azonosítása céljából vezette be a Bizottság, amelyekben a piac aluteljesít, és a támogatott beruházás mérete jelentős hatást gyakorol a versenytársakra.
- (98) Az AHM beruházása által létrejövő teljes maximális bruttó kapacitás évi mintegy [130,000-180,000] jármű.
- (99) A VII. táblázatban bemutatjuk, hogy az 5 %-os küszöbérték még akkor is csak egyetlen esetben kerülne meghaladásra, ha a projekt által létrehozott [130,000-180,000] járműves teljes bruttó kapacitást egyetlen elfogadható meghatározott piaci szegmenshez rendelnénk. Az 5 %-os küszöböt csak akkor haladná meg a kapacitásbővülés, ha a teljes termelési kapacitást a B szegmenshez tartozó autók gyártására fordítaná az AHM. Mivel Magyarország jelezte, hogy az összeszerelési kapacitásnak csupán mintegy [...]%-t tervezik a B szegmenshez tartozó gépkocsik gyártására fordítani (ami körülbelül a B szegmenset érintő EGT-beli megnyilvánuló fogyasztás [<5]-ának felel meg), rendkívül valószínűtlen, hogy az 5 %-os küszöböt bármely elfogadható piaci szegmensben meghaladná a beruházás.

<sup>(26)</sup> A nettó kapacitásbővülési megközelítés alapján a nettó kapacitásbővülés maximális kapacitáskihasználás esetén 5 % alatt maradna (<5] az A0 szegmens esetében, [<5] az A szegmens esetében, [<5] a B szegmens esetében, [<5] a kombinált A0, A és B szegmens, illetve [<5] a kombinált A és B szegmens esetében).

## VII. táblázat

## A beruházási projektek által az érintett szegmensekben létrehozott kapacitás 2010-ben

Szegmens	Éves maximális bruttó kapacitásnövekedés a beruházást követően	Megnyilvánuló fogyasztás (EGT 2010)	Maximális bruttó kapacitásnövekedés az EGT-fogyasztás százalékában
<b>A0</b>	[130,000-180,000]	4 659 782	[<5]%
<b>A</b>	[130,000-180,000]	5 694 185	[<5]%
<b>B</b>	[130,000-180,000]	2 274 712	[>5]%
<b>Kombinált A és B szegmens</b>	[130,000-180,000]	7 968 897	[<5]%
<b>Kombinált A0, A és B szegmens</b>	[130,000-180,000]	12 628 679	[<5]%

- (100) A II. beruházás eredményeként a présüzemben létrehozott karosszériaelem-gyártási kapacitásra vonatkozóan a Bizottság álláspontja a következő. Amint azt a (17) preambulumbekkezdésben említettük, e karosszériaelemek mintegy [...]%-át a győri üzemben gyártott – az A, B és elméletileg az A0 szegmenshez tartozó – gépkocsikba építik be. A préselt karosszériaelemek maradék [...]%-át nem értékesítik a piacon, hanem a Volkswagen-csoport más üzemeiben gyártott, B szegmenshez tartozó járművekben használják fel. Ezért – feltételezve, hogy a győri üzemben gyártott gépkocsik [...]%-a a B szegmenshez tartozik majd, és hogy a présüzem kapacitásának fennmaradó 30 %-át ugyancsak a B szegmenshez tartozó autókhoz használják – a B gépkocsiszegmensben a II. beruházás nyomán jelentkező kapacitásbővülés [4.2%-4.9%] lesz<sup>(27)</sup>. Mivel a [...]%-os arány indikatív, az 5 %-os küszöbérték átlépésre kerülhet, ha a B gépkocsiszegmens gyártási aránya [...]%-ra nő. Ezért a Bizottság nyitva hagyja azt a kérdést, hogy a II. beruházás által létrehozott kapacitás meghaladja-e az érintett termék beruházást megelőző, megnyilvánuló fogyasztási adatai alapján számított piacának 5 %-át.
- (101) Mivel az A és az A0 szegmens tekintetében a II. beruházás által létrehozott maximális kapacitás [130,000-180,000] darab marad (tekintve, hogy győri karosszériaelem-gyártás [...]%-át kitevő, a Volkswagen-csoport egyéb vállalatának értékesített karosszériaelemeket a B szegmensben használják fel), e szegmensek vonatkozásában nem változik a maximális kapacitásbővülésre vonatkozó következtetés az e határozat (99) preambulumbekkezdésében megállapítottakhoz képest. A kombinált A0, A és B szegmens, illetve a kombinált A és B szegmensben a kapacitásnövekedés messze az 5 %-os küszöbérték alatt marad.
- (102) A 68. pont a) és b) alpontja szerinti tesztek fentebb ismertetett eredményei alapján a Bizottság nem tudja kétséget kizáróan megerősíteni sem azt, hogy az alulteljesítő piacon a kapacitásbővülés elmarad az RTI 68. pontjának b) alpontjában meghatározott mértéktől, sem azt, hogy a kedvezményezett piaci részesedése a lehetséges érintett termékpiacon elmarad 25 %-tól. Ezért a Bizottság az RTI 68. pontja alapján a részletes vizsgálat elvégzésére tekintettel köteles hivatalos vizsgálatot indítani.

<sup>(27)</sup> A karosszériaelem-gyártás által a B szegmensben létrehozott kapacitást a következő feltételezések alapján számítottuk ki:

- A győri présüzemben gyártott karosszériaelemek felhasználásával Győrben készülő, B szegmenshez tartozó gépkocsikra vonatkozó termelési kapacitás: azon információ alapján, miszerint a győri termelőkapacitás kb. [...]%-át a B szegmenshez tartozó gépkocsik gyártására fordítják, feltételezhető, hogy a győri présüzemben gyártott karosszériaelemekből évente [...] B szegmenshez tartozó gépkocsi készül.
- A győri présüzemben gyártott karosszériaelemek felhasználásával másutt készülő, B szegmenshez tartozó gépkocsikra vonatkozó termelési kapacitás: mivel a teljes présüzemi kapacitás [...]%-a [130,000-180,000] gépkocsi előállítását teszi lehetővé Győrben, feltételezhető, hogy a Győrben gyártott karosszériaelemek összesen évente [...] gépkocsiba kerülnek beépítésre; mivel a présüzemi kapacitás [...]%-át a Volkswagen-csoport más egységeiben értékesítik, ez azt jelenti, hogy a Volkswagen-csoport egyéb üzemeiben évente [...] (a [...] darab [...]%-a) B szegmenshez tartozó gépkocsi készül majd a győri présüzemben gyártott karosszériaelemek felhasználásával.
- Így összességében a II. beruházás által, a győri présüzemben gyártott karosszériaelemek felhasználásával Győrben és másutt készülő, B szegmenshez tartozó gépkocsik tekintetében létrehozott maximális kapacitás lesz, ami az EGT-ben a B szegmens megnyilvánuló 2010-es fogyasztási adatainak [4,2%-4,9%]-a.

#### 4. KÉTELYEK ÉS A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK ALAPJA

- (103) A fent ismertetett okok miatt a Bizottság az intézkedés előzetes értékelése után nincs meggyőződve arról, hogy a bejelentett támogatás nem haladja-e meg az RTI 68. pontjában megállapított küszöbértékeket.
- (104) Következésképpen a Bizottságnak el kell végeznie az összes szükséges konzultációt, és ezért meg kell indítania az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése szerinti hivatalos vizsgálati eljárást. Ez lehetőséget teremt arra, hogy az intézkedést észrevételezzék azok a harmadik felek, amelyek érdekeit a támogatás odaítélése sértheti. Az érintett tagállam és bármely harmadik fél által közölt információk alapján a Bizottság értékelni fogja az intézkedést, és meghozza végleges határozatát.
- (105) Amennyiben a hivatalos vizsgálati eljárás megindítása nyomán az előírt időszakon belül kapott észrevételek nem teszik lehetővé a Bizottság számára annak kétséget kizáró megállapítását, hogy a 68. pont a) és b) alpontja szerinti tesztben meghatározott küszöbértéket nem lépték túl, a Bizottság a nagyberuházási projektekhez nyújtott regionális támogatások részletes vizsgálatának kritériumairól szóló közleménye alapján részletes vizsgálatnak veti alá a beruházási projektekhez nyújtott támogatást<sup>(28)</sup>.
- (106) A tagállamot és az érdekelt feleket felkérjük arra, hogy a vizsgálat megindítása nyomán tett észrevételeikben a részletes vizsgálat elvégzéséhez szükséges minden információt közöljenek, továbbá nyújtsák be a közleményben meghatározott megfelelő információkat és dokumentációt.
- (107) A fenti tényezőkre vonatkozóan benyújtott információk alapján a Bizottság elvégzi a támogatás pozitív és negatív hatásainak mérlegelését. A támogatás hatásainak átfogó értékelése alapján a Bizottság végleges határozatot hozhat, és lezárhatja a hivatalos vizsgálati eljárást.

#### 5. KÖVETKEZTETÉS

- (108) A fenti megfontolásokra figyelemmel a Bizottság – az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás értelmében – felkéri Magyarországot, hogy e levél kézhezvételétől számított egy hónapon belül nyújtsa be észrevételeit, és bocsássa rendelkezésre mindazon információkat, amelyek a támogatási intézkedés értékeléséhez hozzájárulnak. A Bizottság felkéri a magyar hatóságokat, hogy e levél másolatát haladéktalanul továbbítsák a támogatás potenciális kedvezményezettje részére.
- (109) A Bizottság emlékeztetni kívánja Magyarországot arra, hogy az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése értelmében a tagállamnak fel kell függesztenie a bejelentett támogatás végrehajtását, továbbá felhívja a figyelmet a 659/1999/EK tanácsi rendelet 14. cikkére, amely úgy rendelkezik, hogy a jogellenes támogatást a kedvezményezetttektől vissza lehet követelni.
- (110) A Bizottság emlékezteti Magyarországot, hogy az érdekelt feleket e levélnek és érdemi összefoglalójának az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő közzététele útján tájékoztatja. A Bizottság 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 majd minden érdekelt félhez, hogy a közzététel időpontjától számított egy hónapon belül nyújtsa be észrevételeit.”

---

<sup>(28)</sup> A Bizottság közleménye a nagyberuházási projektekhez nyújtott támogatások részletes vizsgálatának kritériumairól, HL C 223., 2009.9.16., 3. o.