

# Europeiska unionens officiella tidning

# C 243



Svensk utgåva

## Meddelanden och upplysningar

femtiotredje årgången

10 september 2010

Informationsnummer

Innehållsförteckning

Sida

### II Meddelanden

MEDDELANDEN FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER, BYRÅER OCH ORGAN

#### Europeiska kommissionen

2010/C 243/01

Tillstånd till statligt stöd enligt artiklarna 107 och 108 i FEUF – Fall där kommissionen inte gör några invändningar <sup>(1)</sup> ..... 1

### IV Upplysningar

UPPLYSNINGAR FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER, BYRÅER OCH ORGAN

#### Europeiska kommissionen

2010/C 243/02

Eurons växelkurs ..... 2

# SV

Pris:  
3 EUR

<sup>(1)</sup> Text av betydelse för EES

(forts. på nästa sida)

## UPPLYSNINGAR FRÅN MEDLEMSSTATERNA

2010/C 243/03	Meddelande från kommissionen i enlighet med artikel 16.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen – Allmän trafikplikt för regelbunden lufttrafik <sup>(1)</sup> .....	3
---------------	---	---

## V Yttranden

## FÖRFARANDEN FÖR GENOMFÖRANDE AV KONKURRENSPOLITIKEN

**Europeiska kommissionen**

2010/C 243/04	Statligt stöd – Ungern – Statligt stöd C 31/09 – Ungern – LIP – Stöd till Audi Hungaria Motor Kft. – Inbjudan att lämna synpunkter i enlighet med artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt <sup>(1)</sup> .....	4
---------------	---	---

**Rättelser**

2010/C 243/05	Rättelse till infordran av intresseanmälan för deltagande i de vetenskapliga panelerna vid Europeiska myndigheten för livsmedelssäkerhet (Parma, Italien) (EUT C 151 av den 10.6.2010) .....	10
2010/C 243/06	Rättelse till infordran av intresseanmälan för att sättas upp i reservförteckningen för vetenskapliga paneler och vetenskapliga kommittén vid Europeiska myndigheten för livsmedelssäkerhet (Parma, Italien) (EUT C 151 av den 10.6.2010) .....	10



<sup>(1)</sup> Text av betydelse för EES

## II

(Meddelanden)

MEDDELANDEN FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER, BYRÅER  
OCH ORGAN

## EUROPEISKA KOMMISSIONEN

## Tillstånd till statligt stöd enligt artiklarna 107 och 108 i FEUF

## Fall där kommissionen inte gör några invändningar

(Text av betydelse för EES)

(2010/C 243/01)

Datum för antagande av beslutet	17.8.2010
Referensnummer för statligt stöd	N 191/10
Medlemsstat	Tjeckien
Region	8 regioner som drabbats av översvämningar
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Zmírnění škod způsobených povodněmi na rybách v letních měsících roku 2009
Rättslig grund	Artikel 4.4 i riktlinjerna för granskning av statligt stöd inom fiskeri- och vattenbrukssektorerna av den 3 april 2008.
Typ av stödåtgärd	Stödordning
Syfte	Ekonomiskt stöd till de vattenbruksföretag som drabbades av extrema översvämningar i Tjeckien under sommarmånaderna 2009.
Stödform	Direkt stöd
Budget	10 milj. CZK (390 000 EUR)
Stödnivå	25 %
Varaktighet	Till och med den 1 juni 2011.
Ekonomisk sektor	Vattenbruk
Den beviljande myndighetens namn och adress	His Excellency Mr Karel Schwarzenberg Foreign Affairs Minister Ministry of Foreign Affairs of the Czech Republic Square 5 Loreto 118 00 Prag 1 ČESKÁ REPUBLIKA
Övriga upplysningar	—

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande webbplats:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/state\\_aids\\_texts\\_sv.htm](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/state_aids_texts_sv.htm)

## IV

(Upplysningar)

UPPLYSNINGAR FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER, BYRÅER  
OCH ORGAN

## EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Eurons växelkurs <sup>(1)</sup>

9 september 2010

(2010/C 243/02)

1 euro =

Valuta	Kurs	Valuta	Kurs		
USD	US-dollar	1,2715	AUD	australisk dollar	1,3750
JPY	japansk yen	106,46	CAD	kanadensisk dollar	1,3131
DKK	dansk krona	7,4461	HKD	Hongkongdollar	9,8789
GBP	pund sterling	0,82580	NZD	nyzeeländsk dollar	1,7516
SEK	svensk krona	9,2488	SGD	singaporiensk dollar	1,7060
CHF	schweizisk franc	1,2859	KRW	sydkoreansk won	1 484,64
ISK	isländsk krona		ZAR	sydafrikansk rand	9,1964
NOK	norsk krona	7,8725	CNY	kinesisk yuan renminbi	8,6248
BGN	bulgarisk lev	1,9558	HRK	kroatisk kuna	7,2863
CZK	tjeckisk koruna	24,683	IDR	indonesisk rupiah	11 390,00
EEK	estnisk krona	15,6466	MYR	malaysisk ringgit	3,9550
HUF	ungersk forint	285,76	PHP	filippinsk peso	56,095
LTL	litauisk litas	3,4528	RUB	rysk rubel	39,2763
LVL	lettisk lats	0,7088	THB	thailändsk baht	39,240
PLN	polsk zloty	3,9380	BRL	brasiliansk real	2,1914
RON	rumänsk leu	4,2820	MXN	mexikansk peso	16,5217
TRY	turkisk lira	1,9230	INR	indisk rupie	59,0894

<sup>(1)</sup> Källa: Referensväxelkurs offentliggjord av Europeiska centralbanken.

## UPPLYSNINGAR FRÅN MEDLEMSSTATERNA

**Meddelande från kommissionen i enlighet med artikel 16.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen**

**Allmän trafikplikt för regelbunden lufttrafik**

(Text av betydelse för EES)

(2010/C 243/03)

Medlemsstat	Frankrike
Berörd linje	Aurillac-Paris (Orly)
Datum för den allmänna trafikpliktens ikraftträdande	Från och med den 1 juni 2011
Adress där texten och all annan relevant information och/eller dokumentation om den allmänna trafikplikten kan erhållas	Förordning av den 26 juli 2010 om upphävande av den allmänna trafikplikten för den regelbundna lufttrafiken mellan Aurillac och Paris (Orly) NOR: DEVA1018706A <a href="http://www.legifrance.gouv.fr/initRechTexte.do">http://www.legifrance.gouv.fr/initRechTexte.do</a> För mer information kontakta Direction générale de l'aviation civile DTA/SDT/T2 50 rue Henry Farman 75720 Paris Cedex 15 FRANCE Tfn +33 158094321 E-post: <a href="mailto:osp-compagnies.dta@aviation-civile.gouv.fr">osp-compagnies.dta@aviation-civile.gouv.fr</a>

## V

(Yttranden)

## FÖRFARANDE FÖR GENOMFÖRANDE AV KONKURRENSPOLITIKEN

## EUROPEISKA KOMMISSIONEN

## STATLIGT STÖD – UNGERN

Statligt stöd C 31/09 – Ungern – LIP – Stöd till Audi Hungaria Motor Kft.

**Inbjudan att lämna synpunkter i enlighet med artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt**

(Text av betydelse för EES)

(2010/C 243/04)

Genom den skrivelse, daterad den 6 juli 2010, som återges på det giltiga språket på de sidor som följer på denna sammanfattning, underrättade kommissionen Ungern om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt avseende ovan nämnda åtgärd.

Berörda parter kan inom en månad från dagen för offentliggörandet av denna sammanfattning och den därpå följande skrivelsen inkomma med sina synpunkter på det stöd avseende vilket kommissionen inleder förfarandet. Synpunkterna ska sändas till följande adress:

Europeiska kommissionen  
Generaldirektoratet för konkurrens  
State Aid Greffe  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË  
Fax +32 22961242

Synpunkterna kommer att meddelas Ungern. Den berörda part som inkommer med synpunkter kan skriftligen begära konfidentiell behandling av sin identitet, med angivande av skälen för begäran.

## SAMMANFATTNING

**Beskrivning av skälen till att det formella granskningsförfarandet har utvidgats**

I en skrivelse av den 28 oktober 2009 <sup>(1)</sup> informerade kommissionen Ungern om sitt beslut att inleda förfarandet i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt i fråga om det stöd som Ungern avser att bevilja Audi Hungaria Motor Kft. enligt riktlinjerna om nationellt regionalstöd (nedan kallade *riktlinjerna*) <sup>(2)</sup> för investeringar i företagets befint-

liga anläggning i Győr i regionen västra Transdanubien (Nyugat-Dunántúl). Syftet med investeringarna är att tillverka en ny generation motorer och motorkomponenter till personbilar.

I beslutet om att inleda förfarandet uppger kommissionen att den tvivlar på att den avgränsning av marknaden som Ungern föreslår kan godtas, att Volkswagen-Porsche-koncernen inte har mer än 25 % av försäljningen av den berörda produkten på den berörda marknaden och att den kapacitet som skapas inte överstiger 5 % av marknaden, om läget på den relevanta marknaden är sämre än normalt i enlighet med punkt 68 i riktlinjerna. I beslutet framför kommissionen sina tvivel på att vissa segmentgrupper, i motsats till enskilda personbilssegment enligt

<sup>(1)</sup> EUT C 64, 16.3.2010, s. 15.

<sup>(2)</sup> EUT C 54, 4.3.2006, s. 13.

klassificeringen POLK, kan anses utgöra en relevant produktmarknad vid tillämpningen av punkt 68 i riktlinjerna. Kommissionen tvivlar också på att det är lämpligt att behandla personbilar och lätta nyttofordon gemensamt.

I sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet informerade Ungern kommissionen om att investeringsprojektets omfattning hade ändrats. Dessa ändringar innebar framför allt att tröskelvärdet 25 % som anges i punkt 68 a) i riktlinjerna inte skulle överskridas i något av personbilssegmenten, om kommissionen accepterade att Volkswagen-Porsche-koncernens marknadsandel beräknades på grundval av globala marknadsdata.

Ungern anser att följande aspekter och synpunkter är anpassade till de kriterierna, som är avgörande för avgränsningen av den relevanta geografiska marknaden sett från produktionssidan (leverantörssidans): bilindustrins situation, produktionsställen, distribution, handelsflöden, transportkostnader, globalisering, marknadsintegrering, handelshinder och situationen för komponenttillverkning.

På grund av ändringarna nyligen i investeringsprojektet och behovet av att definiera den relevanta geografiska marknaden är det nödvändigt att utvidga beslutet om att inleda ett förfarande till att omfatta även dessa frågor.

### Bedömning av den ändrade stödåtgärdens förenlighet med den inre marknaden

I detta skede av förfarandet tvivlar kommissionen fortfarande på att det anmälda stödet är förenligt med punkt 68 i riktlinjerna.

I punkt 70 i riktlinjerna anges att marknaderna i samband med en analys enligt punkt 68 i riktlinjerna i regel ska omfatta EES. Med andra ord är det endast i undantagsfall som den globala marknaden ska beaktas i stället för EES. Kommissionen är inte övertygad om att de argument som de ungerska myndigheterna har framfört i detta ärende rättfärdigar att man avviker från huvudregeln att det är EES som ska anses som den relevanta geografiska marknaden. Kommissionen är inte heller övertygad om att den globala marknaden kan betraktas som den enda relevanta geografiska marknaden för personbilar eller lätta nyttofordon.

För närmare upplysningar hänvisar kommissionen till beslutet om att inleda förfarandet och sammanfattningarna av detta som offentliggjordes den 16 mars 2010 <sup>(1)</sup>.

#### SKRIVELSE

"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) <sup>(2)</sup> 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 <sup>(3)</sup> értelmében mentesítést élvező XR 47/07. sz. támogatási program <sup>(4)</sup> alapján nyújtott közvetlen támogatás és az N 651/06 sz. támogatási program <sup>(5)</sup> 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 <sup>(6)</sup>) 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 Magyarország azon javaslatát, amely szerint a piaci részesedéseket a szegmensek kombinációi (A00-C szegmens, B-D

<sup>(2)</sup> HL C 54., 2006.3.4., 13. o.

<sup>(3)</sup> 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.

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

<sup>(5)</sup> HL C 152., 2007.7.6., 2. o.

<sup>(6)</sup> 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 szegmenstől az E szegmens felé haladva fokozatosan emelkedik a személygépjárművek átlagára, mérete és átlagos motorteljesítménye.

<sup>(1)</sup> EUT C 64, 16.3.2010, s. 15.

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

- (7) Ezen túlmenően az érintett termékpiac meghatározásával összefüggésben a Bizottság a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek együttes kezelésének helyességéről sincs meggyőződve.
- (8) A Bizottság eljárás kezdeményezéséről szóló határozatát kihirdették az Európai Unió Hivatalos Lapjában<sup>(1)</sup>. 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<sup>(2)</sup>. 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<sup>(3)</sup>. 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-

<sup>(1)</sup> HL C 64., 2010.3.16., 15. o.

<sup>(2)</sup> 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.

<sup>(3)</sup> 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<sup>(1)</sup> 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<sup>(2)</sup>.
- (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.

<sup>(1)</sup> HL C 372., 1997.12.9., 5. o.

<sup>(2)</sup> 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«<sup>(1)</sup>. 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<sup>(2)</sup>. 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<sup>(3)</sup> 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<sup>(4)</sup> 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<sup>(5)</sup> 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<sup>(6)</sup> 14. cikkére, amely úgy rendelkezik, hogy a jogellenes támogatást a kedvezményezettektől vissza lehet követelni.

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

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> 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).

<sup>(6)</sup> 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.”
-

**RÄTTELSE****Rättelse till infordran av intresseanmälan för deltagande i de vetenskapliga panelerna vid Europeiska myndigheten för livsmedelssäkerhet (Parma, Italien)**

*(Europeiska unionens officiella tidning C 151 av den 10 juni 2010)*

(2010/C 243/05)

På sidan 6, "Sista dagen att skicka ansökningar", ska det

i stället för: "... 15 september 2010 kl. 24.00 (lokal tid, GMT + 1) ..."

vara: "... den 30 september 2010 kl. 24.00 (lokal tid Bryssel) ...".

---

**Rättelse till infordran av intresseanmälan för att sättas upp i reservförteckningen för vetenskapliga paneler och vetenskapliga kommittén vid Europeiska myndigheten för livsmedelssäkerhet (Parma, Italien)**

*(Europeiska unionens officiella tidning C 151 av den 10 juni 2010)*

(2010/C 243/06)

På sidan 14, "Sista dagen att skicka ansökningar", ska det

i stället för: "... 15 september 2010 kl. 24.00 (Lokal tid, GMT + 1) ..."

vara: "... den 30 september 2010 kl. 24.00 (lokal tid Bryssel) ...".

---







## PRENUMERATIONSPRISER 2010 (exkl. moms, inkl. frakt och porto)

<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	1 100 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, pappersversion + årsutgåva på cd-rom	22 officiella EU-språk	1 200 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L-serien, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	770 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, månatlig (kumulativ) utgåva på cd-rom	22 officiella EU-språk	400 euro per år
Tillägg till <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> (S-serien), meddelanden och offentliga kontrakt, cd-rom, 2 nummer per vecka	flerspråkig: 23 officiella EU-språk	300 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , C-serien – allmänna uttagningsprov	Antal språk beroende på uttagningsprov	50 euro per år

*Europeiska unionens officiella tidning* (EUT) ges ut på EU:s officiella språk, och det går att prenumerera på den i 22 olika språkversioner. Den består av två serier: L (lagstiftning) och C (meddelanden och upplysningar).

Varje språkversion kräver en separat prenumeration.

Enligt rådets förordning (EG) nr 920/2005 som offentliggjordes i EUT L 156 av den 18 juni 2005 är Europeiska unionens institutioner under en övergångsperiod inte skyldiga att avfatta och offentliggöra alla rättsakter på iriska. Den iriska utgåvan av EUT säljs därför separat.

En prenumeration på tillägget till EUT (S-serien: meddelanden och offentliga kontrakt) omfattar en flerspråkig cd-rom med alla de 23 officiella språkversionerna.

Prenumeranter på EUT kan på begäran få de olika bilagorna till tidningen. När en bilaga ges ut meddelas prenumeranterna detta genom ett "meddelande till läsarna" i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Cd-rom-format ersätts av dvd-format under 2010.

## Försäljning och prenumeration

Prenumerationer på olika tidskrifter, såsom *Europeiska unionens officiella tidning*, kan beställas från någon av våra kommersiella distributörer. En lista över dessa finns på följande Internetadress:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_sv.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_sv.htm)

Via EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) har du kostnadsfritt direkt tillgång till Europeiska unionens lagstiftning. På webbplatsen kan du söka i *Europeiska unionens officiella tidning* samt i fördrag, lagstiftning, rättspraxis och förberedande rättsakter.

Mer information om Europeiska unionen finns på <http://europa.eu>

