BESCHLUSS (EU) 2017/166 DER KOMMISSION

vom 27. November 2015

über die von Portugal geplante staatliche Beihilfe SA. 38831 (2014/C) (ex 2014/N) zugunsten der Volkswagen Autoeuropa, Lda

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2015) 8232)

(Nur der portugiesische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2 Unterabsatz 1,

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

nach Aufforderung aller Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den vorstehenden Bestimmungen ([1]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) Mit elektronischer Anmeldung, die am 30. Juni 2014 registriert wurde, meldete Portugal eine regionale Investitionsbeihilfe an, die es der Volkswagen Autoeuropa, Lda (nachfolgend „Autoeuropa") vorbehaltlich der Genehmigung durch die Kommission am 30. April 2014 gewährt hatte.

(2) Mit Schreiben vom 2. Oktober 2014 setzte die Kommission Portugal von ihrem Beschluss in Kenntnis, wegen der Beihilfe das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union einzuleiten.

(3) Der Beschluss der Kommission über die Einleitung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* ([2]) veröffentlicht. Die Kommission forderte die Beteiligten zur Stellungnahme auf.

(4) Portugal übermittelte seine Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss am 15. Dezember 2014 (2014/127950); weitere Informationen wurden mit Schreiben vom 27. Februar 2015 (2015/019588), 12. Juni 2015 (2015/056315) und 27. Juli 2015 (2015/073908) übermittelt. Am 19. Mai 2015 fand in den Räumlichkeiten von Autoeuropa eine Sitzung zwischen den Dienststellen der Kommission, den portugiesischen Behörden und dem Beihilfeempfänger statt.

(5) Bei der Kommission gingen keine Stellungnahmen von Beteiligten ein.

2. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER MASSNAHME/BEIHILFE

2.1. *ZIEL DER BEIHILFEMASSNAHME*

(6) Durch Gewähren der Beihilfe für Investitionen in die Betriebsstätte von Autoeuropa in Palmela in der Region Península de Setúbal, einer beihilfefähigen Region nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AUEV, in der gemäß der portugiesischen Fördergebietskarte zwischen 2007 und Juni 2014 ein Höchstsatz für regionale Investitionsbeihilfen für Großunternehmen von 15 % gilt ([3]), beabsichtigt Portugal, die betreffende Region weiterzuentwickeln.

([1]) ABl. C 460 vom 19.12.2014, S. 55.
([2]) Siehe Fußnote 1.
([3]) Staatliche Beihilfe N 727/2006 — Portugal — Fördergebietskarte 2007-2013 (ABl. C 68 vom 24.3.2007, S. 26), verlängert bis Ende Juni 2014 durch SA.37471 (2013/N) — Verlängerung der portugiesischen Fördergebietskarte 2007-2013 bis zum 30. Juni 2014 (ABl. C 50 vom 21.2.2014, S. 16).

2.2. *DER BEIHILFEEMPFÄNGER*

(7) Beihilfeempfänger ist Autoeuropa, eine 100 %ige Tochtergesellschaft des Volkswagen-Konzerns (nachfolgend „VW-Konzern"). Der VW-Konzern wurde in zahlreichen Beihilfebeschlüssen beschrieben, so zuletzt im Beschluss der Kommission vom 9. Juli 2014 über die Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens zu Regionalbeihilfen zugunsten von AUDI HUNGARIA MOTOR Kft ([4]), auf den die Kommission bezüglich einer genaueren Beschreibung des VW-Konzerns verweist.

(8) Autoeuropa ist seit Juni 1991 in der Region Setúbal tätig und produziert dort unter dem Markennamen von Volkswagen mehrere Pkw-Modelle. Autoeuropa ist ein großes Unternehmen. Weder der VW-Konzern noch Autoeuropa können als Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der zum Zeitpunkt der Anmeldung geltenden Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten ([5]) betrachtet werden.

2.3. *DAS INVESTITIONSVORHABEN*

(9) Gegenstand des Investitionsvorhabens ist die Einführung der neuen Produktionstechnologie „Modularer Querbaukasten" (nachfolgend „MQB"), die herkömmliche Produktionsplattformen ersetzt. Die neue Technologie bietet bei der Produktion von Pkw-Modellen große Flexibilität und ermöglicht die Ausschöpfung erheblicher Synergien. Die Kommission verweist auf ihren Beschluss vom 13. Juli 2011 über die Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens zu Regionalbeihilfen für Volkswagen Sachsen ([6]), dem eine genauere Beschreibung der Technologie zu entnehmen ist.

(10) Mithilfe der Investition in Palmela wird Autoeuropa Pkw produzieren können, die nach der POLK-Klassifizierung ([7]) drei verschiedenen Segmenten des Pkw-Marktes (A0, A und B) zuzuordnen sind. Gegenwärtig beabsichtigt der VW-Konzern, auf der neuen Fertigungslinie einen SUV aus dem A0-Segment sowie einen noch nicht abschließend definierten Pkw aus dem […] (*)-Segment (als Nachfolgemodell des derzeitigen plattformbasierten Modells von Autoeuropa aus dem […]-Segment) zu produzieren. Der VW-Konzern hat nicht ausgeschlossen, dass innerhalb der ersten fünf Jahre nach Abschluss der Investition die Produktion eines Pkw-Modells aus dem B-Segment aufgenommen wird. Die durch die Investition geschaffene Gesamtkapazität beträgt [140 000 bis 160 000] Fahrzeuge pro Jahr; davon soll den aktuellen Planungen zufolge eine Kapazität von [80 000 bis 100 000] Fahrzeugen auf die Fertigung des A0-SUV und eine Kapazität von [50 000 bis 60 000] Fahrzeugen auf das Modell aus dem […]-Segment entfallen.

(11) Das Investitionsvorhaben wurde am 26. Juni 2014 begonnen und soll bis Dezember 2018 weitgehend abgeschlossen sein. Die volle Produktionskapazität soll bis Ende 2018 erreicht werden.

2.4. *KOSTEN DES INVESTITIONSVORHABENS*

(12) Dem zwischen Portugal und dem VW-Konzern unterzeichneten Investitions- und Beihilfevertrag sowie dem Sachvortrag Portugals vom 28. Juli 2014 ist zu entnehmen, dass sich die beihilfefähigen Ausgaben auf 672,9 Mio. EUR für Ausrüstungen und Bauarbeiten belaufen, die zwischen 2014 und 2019 anfallen sollen. Etwa ein Viertel dieser Ausgaben entfallen auf die Zuliefererausstattung, d. h. auf von Autoeuropa finanzierte Investitionsgüter, die nicht an der Betriebsstätte von Autoeuropa in Palmela eingesetzt werden, sondern die Autoeuropa seinen Zulieferern bereitstellt, damit diese sie in ihren Betrieben für die Produktion von Bauteilen und Komponenten für den VW-Konzern verwenden. Diese Güter sollen zwar Bestandteil des Produktivbestands der Lieferanten sein, bleiben aber Eigentum des VW-Konzerns.

(13) Die Ausgaben betreffen ausschließlich neue Sachanlagen. In der folgenden aus dem Investitionsvertrag abgeleiteten Tabelle sind die geplanten beihilfefähigen Ausgaben nach Art und Jahr aufgeführt.

([4]) Beihilfesache SA.36754 — Großes Investitionsvorhaben — HU — Beihilfe zugunsten von AUDI HUNGARIA MOTOR Kft (ABl. C 418 vom 21.11.2014, S. 25).

([5]) ABl. C 244 vom 1.10.2004, S. 2.

([6]) Beihilfesache SA.32169 — Deutschland — Großes Investitionsvorhaben — Beihilfe für die Volkswagen Sachsen GmbH (ABl. C 361 vom 10.12.2011, S. 17).

([7]) R. L. Polk & Co. (auch als POLK bezeichnet) ist eine global integrierte Organisation und bietet als eines der führenden Dienstleistungsunternehmen Marktinformationen und Analysen für die Automobilindustrie an. Am 16. Juli 2013 wurde die Akquisition von R. L. Polk & Co. durch IHS Inc., den weltweit führenden Anbieter von Informationen und kritischen Analysen, abgeschlossen.

(*) Geschäftsgeheimnis

Tabelle 1

Aufschlüsselung der beihilfefähigen Ausgaben in Mio. EUR — Investitionsvertrag

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Gesamtsumme
Ausrüstung	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Zuliefererausstattung	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
INSGESAMT	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**672,9**

(14) Diese Kostenaufschlüsselung, die auf den Angaben im Investitionsvertrag beruht, unterscheidet sich von der im ergänzenden Fragebogen zu der Anmeldung enthaltenen Kostenaufschlüsselung. Im ergänzenden Fragebogen erklären die portugiesischen Behörden, dass der VW-Konzern die Gesamtinvestitionskosten von den im Investitionsvertrag genannten 672,95 Mio. EUR auf 623,85 Mio. EUR gesenkt hat. Die nachfolgende Tabelle gibt die Aufschlüsselung aus dem ergänzenden Fragebogen wieder:

Tabelle 2

Aufschlüsselung der beihilfefähigen Ausgaben in Mio. EUR — Ergänzender Fragebogen

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Gesamtsumme
Ausrüstung	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Zuliefererausstattung	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
INSGESAMT	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**623,9**

2.5. *RECHTSGRUNDLAGE*

(15) Die nationale Rechtsgrundlage für die Gewährung der Beihilfe bildet die Gesetzesverordnung Nr. 287/2007 vom 17. August (in der durch die Gesetzesverordnung Nr. 65/2009 vom 20. März geänderten Fassung). Darin werden der nationale Rahmen für Anreize zur Förderung von Unternehmensinvestitionen sowie die Verordnung Nr. 1464/2007 vom 15. November (in der durch die Verordnung 1103/2010 vom 25. Oktober geänderten Fassung) über die Schaffung und Regelung der Beihilfemaßnahme „Sistema de Incentivos a Inovação" (Anreizsystem für Innovation) gebilligt.

(16) Portugal hat die Beihilfe vorbehaltlich der Genehmigung durch die Kommission in Anwendung seiner Beihilfemaßnahme „Sistema de Incentivos a Inovação" gewährt. Diese Beihilfemaßnahme wurde in Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 800/2008 der Kommission ([8]) (nachfolgend „AGVO 2008") für Beihilfeanträge unterhalb des Schwellenwerts gemäß Artikel 6 unter eine Gruppenfreistellung gefasst.

2.6. *BEIHILFEMASSNAHME*

(17) Die Gewährung der Beihilfe erfolgte vorbehaltlich der Genehmigung durch die Kommission mittels eines am 30. April 2014 unterzeichneten Beihilfe- und Investitionsvertrags. Die Arbeiten am Investitionsvorhaben wurden am 26. Juni 2014, d. h. nach Unterzeichnung des Vertrags, begonnen.

([8]) Verordnung (EG) Nr. 800/2008 der Kommission vom 6. August 2008 zur Erklärung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt in Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag (allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung) (ABl. L 214 vom 9.8.2008, S. 3), verlängert bis 30. Juni 2014.

(18) Die Beihilfe wird in Form eines teilweise rückzahlbaren Zuschusses gewährt. Im Investitionsvertrag wird ein rückzahlbarer Zuschuss in Höhe von 52,49 Mio. EUR (Nennwert) für Investitionsausgaben (einschließlich Zuliefererausstattung) in Höhe von 672,95 Mio. EUR genannt, der teilweise in einen nicht rückzahlbaren Zuschuss umgewandelt wird, wenn Autoeuropa bestimmte vertraglich vereinbarte Umsetzungsparameter erfüllt. In der Anmeldung wird darauf hingewiesen, dass die erwarteten Investitionsausgaben in einer aktuelleren Kostenplanung des VW-Konzerns etwas gesenkt wurden (623,9 Mio. EUR). Ausgehend von diesem geringeren Betrag liegen der angemeldete Beihilfebetrag und die angemeldete Beihilfeintensität zu Preisen des Jahres 2014 bei 36,15 Mio. EUR bzw. bei 6,03 %. Portugal sichert zu, dass weder der angemeldete Beihilfebetrag noch die angemeldete Beihilfeintensität überschritten werden, falls die tatsächlichen beihilfefähigen Ausgaben von den geplanten beihilfefähigen Ausgaben abweichen, wie sie in der Anmeldung und der Berechnung des Beihilfehöchstbetrags berücksichtigt sind.

(19) Portugal bestätigt, dass Autoeuropa/Volkswagen aus eigenen Mitteln einen von öffentlicher Förderung freien Eigenbeitrag von mindestens 25 % der beihilfefähigen Ausgaben leisten werden.

(20) Autoeuropa/Volkswagen verpflichten sich, die Investition nach Abschluss des Vorhabens mindestens fünf Jahre lang aufrechtzuerhalten.

2.7. *GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG DES VERFAHRENS*

(21) Im Einleitungsbeschluss äußerte die Kommission hinsichtlich der beihilfefähigen Ausgaben, des Beihilfehöchstbetrags und der Beihilfehöchstintensität Zweifel an der Vereinbarkeit der Maßnahme mit den Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung 2007–2013 ([9]) (nachfolgend „Leitlinien für Regionalbeihilfen“) und somit auch an ihrer Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt.

(22) Die Kommission stellte fest, dass die angemeldeten beihilfefähigen Ausgaben Kosten für die Zuliefererausstattung enthielten, an deren Beihilfefähigkeit die Kommission Zweifel äußerte. Daher konnte sie nicht bestätigen, dass der angemeldete Beihilfehöchstbetrag, der im Hinblick auf die gesamten angemeldeten Investitionsausgaben berechnet wird, nicht den zulässigen Höchstbetrag übersteigt.

(23) Zudem stellte die Kommission fest, dass Autoeuropa Investitionsbeihilfen für ein weiteres, am gleichen Standort ausgeführtes Investitionsvorhaben erhalten hat. Der Beginn der Arbeiten an dem anderen Investitionsvorhaben lag weniger als drei Jahre vor dem Beginn der Arbeiten am vorliegenden Investitionsvorhaben. Ziel des Investitionsvorhabens war die Erneuerung und Optimierung der Produktionsprozesse mithilfe von Investitionen in drei Tätigkeitsbereichen: (i) im Bereich Informationstechnologie durch die Einführung von Programmen und technologisch fortschrittlichsten Systemen, (ii) im Bereich der Innen- und Außenlackierung von Fahrzeugen durch die Automatisierung des Verfahrens zum Aufbringen der Farbe sowie (iii) im Bereich der Stanzformen, mit denen Stanzteile formgepresst werden. Zum Zeitpunkt des Einleitungsbeschlusses hatte Portugal nicht geklärt, inwiefern diese Verbesserungen im Falle der Abschaffung der Produktionsplattformen und ihres Ersatzes durch die MQB-Produktionstechnologie weiterhin relevant wären und trotzdem genutzt werden würden.

(24) Auf der Grundlage der von Portugal übermittelten Informationen war es der Kommission nicht möglich, abschließend zu befinden, ob die zwei Investitionsvorhaben eine Einzelinvestition im Sinne von Randnummer 60 der Leitlinien für Regionalbeihilfen darstellen, und beschloss, im Verlauf des förmlichen Prüfverfahrens zu klären, ob die beiden Vorhaben im Sinne der Fußnote 55 ([10]) der Leitlinien für Regionalbeihilfen wirtschaftlich unteilbar sind.

([9]) Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung 2007-2013 (ABl. C 54 vom 4.3.2006, S. 13). Am 28. Juni 2013 verabschiedete die Kommission die Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung 2014–2020 und verlängerte darin den Anwendungszeitraum der Leitlinien für Regionalbeihilfen 2007–2013 bis zum 30. Juni 2014 (Randnummer 186); (ABl. C 209 vom 23.1.2013, S. 1).

([10]) Fußnote 55 der Leitlinien für Regionalbeihilfen lautet: „Bei der Beurteilung der wirtschaftlichen Unteilbarkeit berücksichtigt die Kommission die technischen, funktionellen und strategischen Verbindungen sowie die unmittelbare räumliche Nähe. Die wirtschaftliche Unteilbarkeit wird unabhängig von den Eigentumsverhältnissen beurteilt. Bei der Prüfung, ob ein großes Investitionsvorhaben eine Einzelinvestition darstellt, spielt es daher keine Rolle, ob das Vorhaben von einem Unternehmen oder von mehr als einem Unternehmen durchgeführt wird, die sich die Investitionskosten teilen oder die Kosten separater Investitionen innerhalb des gleichen Investitionsvorhabens tragen (beispielsweise bei einem Gemeinschaftsunternehmen)“.

(25) Nach Randnummer 68 der Leitlinien für Regionalbeihilfen muss die Kommission das förmliche Prüfverfahren einleiten und eingehend prüfen, ob von der Beihilfe ein Investitionsanreiz ausgeht, ob sie angemessen ist und welche positiven und negativen Auswirkungen sie hat, wenn der Marktanteil des Beihilfeempfängers im sachlich und räumlich relevanten Markt vor oder nach der Investition mehr als 25 % beträgt (Prüfung nach Randnummer 68 Buchstabe a oder wenn die durch die Investition geschaffene Kapazität mehr als 5 % eines Marktes beträgt, der absolut oder relativ gesehen rückläufig ist (Prüfung nach Randnummer 68 Buchstabe b. Wenn eine eingehende Prüfung notwendig ist, erfolgt diese auf der Grundlage der Mitteilung der Kommission betreffend die Kriterien für die eingehende Prüfung staatlicher Beihilfen mit regionaler Zielsetzung zur Förderung großer Investitionsvorhaben ([11]) (nachfolgend „Mitteilung").

(26) In ihrem Einleitungsbeschluss ließ die Kommission die genaue Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes offen und berücksichtigte alle plausiblen alternativen Marktabgrenzungen, einschließlich der kleinsten Einteilung, für die Daten verfügbar sind ([12]). Da Autoeuropa Fahrzeuge aus den Segmenten A0 und […] nach der POLK-Klassifizierung produzieren wird, und auch Fahrzeuge aus dem B-Segment nach der POLK-Klassifizierung produzieren könnte, war die Kommission der Ansicht, dass diese Einzelsegmente, sowie im Falle von SUVs auch das SUV-B-Segment nach Global Insight ([13]), und zudem das zusammengefasste Segment (A0 bis B) nach der POLK-Klassifizierung, in dieser Beihilfesache alle als relevante plausible Märkte gelten sollten.

(27) Randnummer 70 der Leitlinien für Regionalbeihilfen sieht vor, dass die Märkte zum Zwecke der Ausführung der in Randnummer 68 genannten Prüfungen normalerweise auf Ebene des EWR definiert werden. Für die Bewertung der vorliegenden Beihilfesache war die Kommission der Ansicht, dass der räumlich relevante Markt für die betreffenden Produkte mindestens der gesamte EWR ist. Die portugiesischen Behörden und Autoeuropa stimmten zu, dass die Kommission diese räumliche Marktabgrenzung für die Zwecke dieser Anmeldung zugrunde legt.

(28) Die im Rahmen der vorläufigen Prüfung durchgeführte Analyse nach Randnummer 68 Buchstabe a der Leitlinien für Regionalbeihilfen ergab, dass der anwendbare Schwellenwert für den Marktanteil von 25 % in den Einzelsegmenten A und B sowie in den zusammengefassten Segmenten A0, A und B (nach POLK) im EWR in allen einschlägigen Jahren überschritten wird.

(29) Da das Ergebnis der Prüfung nach Randnummer 68 Buchstabe a bereits eine anschließende eingehende Prüfung der Beihilfe erforderlich machte, war die Kommission der Ansicht, dass die Prüfung nach Randnummer 68 Buchstabe b nicht notwendig sei.

3. **STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTER**

(30) Es sind keine Stellungnahmen von Beteiligten eingegangen.

4. **STELLUNGNAHME PORTUGALS**

4.1. *ZULIEFERERAUSSTATTUNG*

(31) Nach Ansicht Portugals sind Investitionen in die Zuliefererausstattung in Höhe von 136,3 Mio. EUR beihilfefähig, da die Anlagen Teil des angemeldeten Vorhabens sind, zum Anlagevermögen von Autoeuropa gehören, sich im Werk eines Zulieferers in einem Fördergebiet in Portugal befinden und dort mindestens fünf Jahre nach Abschluss des Vorhabens verbleiben werden. Die portugiesischen Behörden verweisen auf die Erwägungsgründe 36 und 37 der Entscheidung K(2002)1803, Ford España SA ([14]), in der die Kommission feststellte, dass Ausgaben für die Zuliefererausstattung für Regionalbeihilfen in Betracht kommen, wenn sie in Fördergebieten anfallen.

([11]) ABl. C 223 vom 16.9.2009, S. 3.

([12]) Dieser Ansatz entspricht folgenden Beihilfebeschlüssen der Kommission: SA. 34118 (Porsche Leipzig), Beschluss vom 9. Juli 2014 (C(2014) 4075) in der Beihilfesache SA.34118, noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht, abrufbar unter http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3; SA.30340 (Fiat Powertrain Technologies); Beschluss vom 9. Februar 2011, (C(2011) 612) in der Beihilfesache SA.30340 (ABl. C 151 vom 21.5.2011, S. 5); SA. 32169 (Volkswagen Sachsen), Beschluss vom 13. Juli 2011, (C(2011) 4935) in der Beihilfesache SA.32169 (ABl. C 361 vom 10.12.2011, S. 17); N 767/07 (Ford Craiova), Beschluss vom 30. April 2008, (C(2008) 1613) in der Beihilfesache N 767/2007 (ABl. C 238 vom 17.9.2008, S. 4); N 635/2008 (Fiat Sizilien), Beschluss vom 29. April 2009, (C(2009) 3051) in der Beihilfesache N 635/2008 (ABl. C 219 vom 12.9.2009, S. 3) und N 473/2008 (Ford Espino), Beschluss vom 17. Juni 2009, (C(2009) 4530) in der Beihilfesache N 473/2008 (ABl. C 19 vom 26.1.2010, S. 5).

([13]) In mehreren Beschlüssen betreffend SUVs, zuletzt in ihrem abschließenden Beschluss über Regionalbeihilfen für Porsche (Beschluss vom 9. Juli 2014 in der Beihilfesache SA.34118 (2012/C, ex 2011/N) über die von Deutschland geplante Beihilfe zugunsten der Porsche Leipzig GmbH und der Dr. Ing. h.c.F. Porsche Aktiengesellschaft, noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht, abrufbar unter http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3), befand die Kommission, dass die Klassifizierung nach Global Insight für SUVs geeigneter ist. SUVs aus dem POLK-Segment A0 entsprechen dem SUV-B-Segment nach der Global Insight-Klassifizierung.

([14]) C34/2001 Entscheidung vom 7. Mai 2002 über die staatliche Beihilfe, die Spanien zugunsten von Ford España SA gewähren will (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2002)1803), veröffentlicht in ABl. L 314 vom 18.11.2002, S. 86.

(32) Vor der Unterzeichnung des Investitionsvertrags im April 2014 entwickelten der VW-Konzern und Autoeuropa einen Investitionsplan betreffend die Zuliefererausstattung, in dem diese Kriterien für die Förderfähigkeit berücksichtigt wurden und gewährleistet wurde, dass der Betrag von 136,3 Mio. EUR nur die Ausgaben für Zuliefererausstattungen beinhaltet, die den oben genannten Kriterien entsprechen. Die portugiesischen Behörden haben einen Kontrollmechanismus eingeführt, um die Einhaltung der genannten Bedingungen zu überwachen.

4.2. *EINZELINVESTITION*

(33) Am 8. Oktober 2013 schloss Portugal mit Autoeuropa einen Investitionsvertrag betreffend drei verschiedene Vorhaben ab, die alle eine Erstinvestition zwecks Erweiterung der vorhandenen Betriebsstätte darstellten und die Portugal nicht als Einzelinvestition im Sinne von Randnummer 60 der Leitlinien für Regionalbeihilfen in Verbindung mit dem angemeldeten Investitionsvorhaben betrachtet.

4.2.1. ERSTINVESTITION IN ROBOTER FÜR DIE INNEN- UND AUSSENLACKIERUNG (LACKIERERERI)

(34) Das erste Vorhaben betraf die Einführung von Robotern zwecks Automatisierung des Verfahrens der Innen- und Außenlackierung, die eine Verbesserung der Qualität (Homogenität des äußeren Erscheinungsbildes, Reduzierung der Lackstärke, Reduzierung des Oversprays, Reduzierung der Verschmutzung im Innenraum) und der Produktivität, eine verbesserte Ergonomie, mehr Arbeitsschutz sowie eine Verringerung des Materialverbrauchs und der Lackierabfälle ermöglichte. Die entsprechenden beihilfefähigen Ausgaben lagen bei 20 Mio. EUR ([15]), der Beihilfebetrag lag bei 2,89 Mio. EUR Bruttosubventionsäquivalent (BSÄ).

(35) Die portugiesischen Behörden betonen, dass diese Investition nicht wirtschaftlich unteilbar mit dem angemeldeten Investitionsvorhaben verbunden sei. Das angemeldete Investitionsvorhaben ist darauf ausgerichtet, den Produktionsprozess insgesamt durch die Einführung der MQB-Produktionstechnologie grundlegend zu verändern. Während dies erhebliche Investitionen insbesondere in die Montageanlagen erfordert, sind für die Umsetzung der MQB-Technologie nur geringe Investitionen in die existierende Lackiererei notwendig.

(36) Die existierende Lackiererei ist schon vorher ohne die MQB-Investition funktionsfähig gewesen. Umkehrt sind die neuen MQB-Montageanlagen ohne Investitionen in die Lackiererei funktionsfähig, d. h. die MQB-Produktion wäre ohne vorherige Investitionen in Roboter in der Lackiererei möglich und funktionsfähig. Daher sind die zwei Anlagen zwar Teil eines integrierten Automobilfertigungsprozesses, aber durch die Investitionen nicht wirtschaftlich unteilbar miteinander verbunden.

(37) Zudem wurden die relevanten Investitionsentscheidungen unabhängig voneinander getroffen (Modernisierung der Lackiererei: August 2011; MQB-Investition: Mai 2014).

4.2.2. ERSTINVESTITION IN STANZWERKZEUGE (WERKZEUGBAU)

(38) Das zweite Projekt betraf den Werkzeugbau von Autoeuropa, der Formen und Stanzwerkzeuge für Karosserieteile aus Metall fertigt. Er ist auf die Herstellung von Werkzeugen für Motorhauben und Kotflügel spezialisiert. Der Werkzeugbau liefert seine Produkte an die Produktionsstätten des VW-Konzerns in der ganzen Welt, ist also nicht auf Lieferungen an Autoeuropa beschränkt. Er ist zwar Teil von Autoeuropa, ist jedoch eigenständig und wird unabhängig von der Haupttätigkeit der Fertigungsanlage, d. h. der Fahrzeugproduktion betrieben.

(39) Ziel der Erstinvestition in den Werkzeugbau war die Erweiterung der vorhandenen Betriebsstätte. Um wirkungsvolle technologische Verbesserungen im Bereich der Produktionsqualität zu erzielen, hat Autoeuropa neue Anlagen für Stanzwerkzeuge erworben, die den Bau von hochwertigeren Werkzeugen ermöglichen und das Produktionsvolumen im Werkzeugbau erhöhen sollten. Die beihilfefähigen Investitionen betrugen 12,7 Mio. EUR (abgezinster Wert: 12,66 Mio. EUR), der Beihilfebetrag lag bei 1,84 Mio. EUR BSÄ.

(40) Da der Werkzeugbau unabhängig vom MQB-Automobilfertigungsprozess operiert, sich zwar im gleichen Industriegebiet aber nicht auf dem gleichen Grundstück wie die Automobil-Produktionsstätte befindet und die jeweiligen Investitionsentscheidungen unabhängig voneinander getroffen wurden (Modernisierung des Werkzeugbaus: 2011; MQB-Investitionen: Mai 2014), sind die Investitionen in den Werkzeugbau nach Ansicht der portugiesischen Behörden nicht wirtschaftlich unteilbar mit dem angemeldeten Investitionsvorhaben verbunden.

([15]) 19,95 Mio. EUR abgezinst auf 2011 (Beginn des Investitionsvorhabens); Abzinsungssatz: 1,56 %.

4.2.3. ERSTINVESTITION IM BEREICH INFORMATIONSTECHNOLOGIE (IT)

(41) Das dritte Vorhaben betraf Investitionen in IT-Hardware, die in Verbindung mit neuen Softwareanwendungen im Bereich der IT-Sicherheit erweitert wurden und stabilere Fertigungsabläufe bei der Fahrzeugproduktion gewährleisteten. Die Fahrzeugproduktion hängt sehr stark von reibungslos und zuverlässig funktionierenden IT-Systemen ab, zumal die Konfiguration jedes Fahrzeugs (Motortyp, Getriebe, Farbe usw.) über das Datennetz des Konzerns in den Produktionsprozess eingespeist wird. Die beihilfefähigen Investitionen betrugen 5,5 Mio. EUR (abgezinster Wert: 5,5 Mio. EUR), der Beihilfebetrag lag bei 0,79 Mio. EUR BSÄ.

(42) Nach Ansicht der portugiesischen Behörden sind diese 2011 getätigten IT-Investitionen nicht wirtschaftlich unteilbar mit dem angemeldeten Investitionsvorhaben verbunden. Die neue MQB-Produktionstechnologie wäre ohne die vorherige Investition in die IT-Sicherheit möglich und funktionsfähig, da alle Anwendungen, die den MQB-Produktionsprozess unterstützen und kontrollieren, ohne diese vorherige Investition in gleicher Weise funktioniert hätten. Die IT-Investition ist vorher und ohne die MQB-Investition funktionsfähig gewesen.

(43) Zudem wurden die Investitionsentscheidungen unabhängig voneinander getroffen (IT-Investition: 2011; MQB-Investition: Mai 2014).

4.3. *EINGEHENDE PRÜFUNG DER BEIHILFEMASSNAHME*

(44) Portugal hat die zur Durchführung der eingehenden Prüfung erforderlichen Informationen bereitgestellt.

4.3.1. POSITIVE AUSWIRKUNGEN DER BEIHILFE

(45) Portugal beabsichtigt, die betreffende Region weiterzuentwickeln. Durch die Investition sollen 500 neue direkte Arbeitsplätze geschaffen werden; langfristig sollen damit 3 339 vorhandene Arbeitsplätze gesichert werden.

(46) Mithilfe des angemeldeten Vorhabens werden die Qualifikation und Fähigkeiten der Mitarbeiter des Beihilfeempfängers erheblich verbessert, sodass deren Beschäftigungsfähigkeit inner- und außerhalb des VW-Konzerns und Portugals gesteigert und die qualifizierte Mitarbeiterbasis in der Region erweitert wird. Spezifische Weiterbildungsmaßnahmen sind vorgesehen. Diese berufliche Weiterbildung wirkt sich auch positiv auf den Wissenstransfer vor allem in der Region Península de Setúbal aus.

(47) Durch das Investitionsvorhaben werden weitere Beschäftigungschancen für die Zulieferer von Autoeuropa geschaffen. Einer Studie des Center of Automotive Research (Zentrum für Automobilforschung) zufolge entstehen mit jedem neuen Arbeitsplatz, der in der Automobilindustrie geschaffen wird, insgesamt 2,5 neue Arbeitsplätze bei Zulieferern sowie 2,2 neue Arbeitsplätze bei anderen Unternehmen, die infolge der von den Beschäftigten der Zulieferer in Portugal getätigten Ausgaben entstehen. Daher erwartet Portugal, dass durch die Investition zusätzlich zu den 500 neu geschaffenen direkten Arbeitsplätzen auch 2 350 indirekte Arbeitsplätze entstehen.

(48) Darüber hinaus betonen die portugiesischen Behörden die qualitativen Aspekte der positiven Auswirkungen des Investitionsvorhabens auf die Region. Das Investitionsvorhaben werde zu der Entwicklung der Region Península de Setúbal beitragen, indem Anreize für Investitionen von Industriezulieferern in der Region geschaffen würden, die auch einen Technologietransfer (Wissens-Spillover, Verbreitung von Wissen) und die Bündelung von Unternehmen einer Branche beinhalten, sodass sich einzelne Werke stärker spezialisieren könnten und die Effizienz gesteigert werde.

(49) Der Beihilfeempfänger wurde zudem aufgefordert, sich mit führenden Hochschulen an mehreren Projekten zu beteiligen, die sich sowohl mit der Entwicklung der Fertigungstechnik als auch mit arbeitswissenschaftlichen Aspekten befassen.

4.3.2. GEEIGNETHEIT DER BEIHILFE

(50) Portugal weist darauf hin, dass die Kommission in ihrem Beschluss zu Porsche Leipzig ([16]) bereits anerkannt habe, dass die Gewährung staatlicher Beihilfen ein geeignetes Instrument ist, um die regionale Entwicklung von Gebieten zu fördern, die gemessen am Durchschnitt anderer Gebiete in dem Mitgliedstaat benachteiligt sind. Diese Argumentation gelte auch für die angemeldete Investitionsbeihilfe für die Region Península de Setúbal.

([16]) SA. 34118, Beschluss vom 9. Juli 2014, noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht, abrufbar unter http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3, Erwägungsgrund 107.

(51) Die Region Península de Setúbal gehört zur Region Lisboa e Vale do Tejo, die auch das Einzugsgebiet von Lissabon umfasst und die am weitesten entwickelte Region Portugals ist. Allein betrachtet kann die Setúbal-Halbinsel jedoch als eine „Region A“ eingestuft werden, da das Pro-Kopf-BIP zwischen 2006 und 2010 (der für die Festlegung der nationalen Fördergebietskarten für Regionalbeihilfen 2014-2020 zugrunde gelegte Zeitraum) bei 45 % bis 47 % des EU-Durchschnitts lag.

(52) Das Pro-Kopf-BIP auf der Setúbal-Halbinsel betrug in den vergangenen drei Jahren ca. 75 % des portugiesischen Durchschnitts.

Tabelle 3

Pro-Kopf-BIP [1] **im Vergleich zum portugiesischen Durchschnitt (in EUR)**

Jahr	Peninsula de Setubal	Durchschnitt in Portugal	%
2013	12 302	16 372	75,1
2012	12 105	16 136	75,0
2011	12 656	16 686	75,8

[1] Datenquelle: INE — Instituto Nacional de Estatística (Nationale Statistikbehörde).

(53) Daher ist Portugal der Ansicht, dass die angemeldete Beihilfe ein geeignetes Instrument sei, um die regionale Entwicklung der Setúbal-Halbinsel zu fördern.

4.3.3. ANREIZEFFEKT/KONTRAFAKTISCHES SZENARIO

(54) Portugal hat Nachweise dafür vorgelegt, dass die Beihilfe unter Szenario 2 der Mitteilung fällt, weil es Anreize für den Beihilfeempfänger schaffe, die Investition im Werk in der Setúbal-Region zu tätigen anstatt in [Standort 1] (nicht gefördertes Gebiet im EWR), wo die Investition ohne Beihilfen erfolgt wäre. Portugal liefert insbesondere detaillierte Angaben über den mehrstufigen Entscheidungsprozess und die finanziellen Aspekte des kontrafaktischen Szenarios. Beides wird nachfolgend dargelegt.

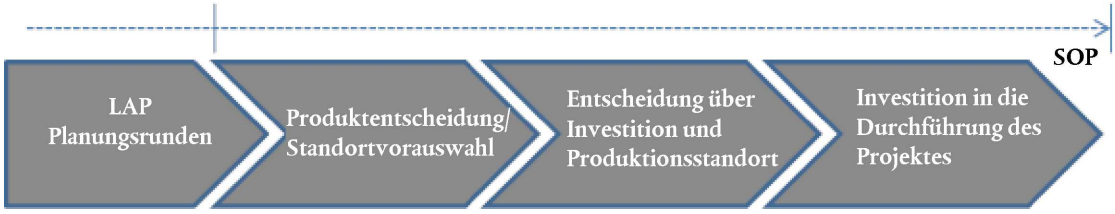
Der Entscheidungsprozess des VW-Konzerns

(55) Innerhalb des VW-Konzerns kommen Investitionsentscheidungen in einem mehrstufigen Entscheidungsprozess zustande, in dem die Entscheidungsträger diverse Standorte im Rahmen eines konkurrenzfähigen Vergleichsverfahrens analysieren. Hauptphasen dieses Prozesses sind: 1. Langfristige Absatzplanung (LAP) und Planungsrunden, 2. Produktentwicklung, Produktentscheidung und Standortvorauswahl sowie 3. Investitions- und Standortentscheidung.

(56) Für die Entscheidungsfindung über die angemeldete Investition wurde nach diesem allgemeinen Prozess verfahren. Da sie jedoch ein Investitionsvorhaben der Marke Volkswagen betrafen, wurden die relevanten Entscheidungen direkt von den Organen der Marke Volkswagen getroffen. Zusätzliche Entscheidungen auf Konzernebene sind nicht erfolgt, weil die Zusammensetzung der Konzernorgane im Wesentlichen mit der der Marke Volkswagen identisch ist.

(57) Die Einführung neuer Produkte innerhalb des VW-Konzerns folgt dem sogenannten Produktentwicklungsprozess (PEP), der von der Produktplanung bis zum Produktionsstart (SOP) reicht. Der PEP setzt sich aus vier, in folgender Grafik gezeigten Hauptphasen zusammen:

(…)



1. **LAP und Planungsrunde 61**

(58) Ausgangspunkt ist die Langfristige Absatzplanung (LAP), in den Prognosen zur Marktentwicklung und der potenziellen Nachfrage sowie Marktschwankungen analysiert werden. Bei der LAP werden sowohl die Produktentwicklung für die kommenden […] Jahre als auch die zu schaffenden Produktionskapazitäten bzw. die notwendigen Anpassungen bestehender Kapazitäten ermittelt. Sie spiegelt sich in den vom Konzernaufsichtsrat beschlossenen jährlichen Planungsrunden (PR) wider, die den finanziellen Rahmen für die geplanten Investitionen beinhalten. Ergebnis der LAP-Phase ist ein Vorschlag zur Einführung eines neuen Produkts/neuer Produkte, aber noch nicht eine Entscheidung über Produktentwicklung, Investition oder Standort.

(59) Für das angemeldete Vorhaben wurde 20xx in Planungsrunde 61 eine Menge von [140 000 bis 160 000] Einheiten pro Jahr als realistisches Absatzpotenzial für neue Produkte in den Segmenten A0 SUV und […] ([…]) festgelegt. Im Rahmen der Produktionsplanung wurde festgestellt, dass entsprechende Produktionskapazitäten geschaffen werden mussten. Gleichzeitig sollten die zusammengefassten Mengen des A0 SUV und des […] die Rahmenbedingungen für die MQB-Strategie erfüllen.

(60) Das Ergebnis dieser Phase war ein MQB-Investitionspaket für [140 000–160 000] A0 SUV und […] pro Jahr für die Marke Volkswagen, mit geplantem Produktionsstart im August 2016 für den A0 SUV und im November 2017 für den […].

2. **Produktentwicklung, Produktentscheidung und Standortvorauswahl**

(61) In dieser Phase arbeiten verschiedene zentrale Abteilungen des VW-Konzerns und der betroffenen Produktionswerke an der Vorbereitung der Produktentscheidung und der Standortvorauswahl zusammen. Die Kontrollabteilung nimmt in dieser Phase die zentrale und konsolidierende Rolle ein.

(62) Der erste Schritt in dieser zweiten Phase ist der Produktentwicklungsprozess, der nach der Geschäftsordnung des Beihilfeempfängers spätestens […] vor dem voraussichtlichen SOP-Datum beginnt, d. h. im Falle des angemeldeten Vorhabens im August 2012 (erster SOP […]).

(63) Die Produktentscheidung, d. h. die Entscheidung, ein in der LAP vorgeschlagenes Produkt zu produzieren, setzt voraus, dass die Produktentwicklung ein vordefiniertes Durchführbarkeitsniveau erlangt hat. Die erwarteten Einnahmen aus dem neuen Produkt werden den anfallenden Produktionskosten (einschließlich Investitionskosten) gegenübergestellt. Zur Ermittlung der voraussichtlichen Produktionskosten wird zunächst ein bestimmter Standort als Planungshypothese zugrunde gelegt (Standortprämisse). Die Standortprämisse wird verwendet, um eine erste Kostenstruktur und einen Kostenrahmen für das Projekt zu ermitteln. Daraus wird keine Vorfestlegung auf eine bestimmte Produktionsstätte abgeleitet, sondern sie dient zur Entwicklung einer Grundlage für die Abschätzung der zu erwarteten Produktionskosten.

(64) Im Falle eines Folgeprodukts für einen bereits bestehenden Fertigungsprozess wird in der Regel die derzeitige Produktionsstätte des Produkts für die Standortprämisse gewählt; die Standortprämisse für ein vollkommen neues Produkt (ohne Vorgängermodell) basiert meistens auf Leistungsindikatoren, d. h., der Standort mit den besten Leistungswerten wird als erste Annahme ausgewählt. In der Praxis werden auch andere Kriterien, wie z. B. freie Kapazitäten oder geeignete Strukturen, berücksichtigt.

(65) Im Falle des angemeldeten Vorhabens wurde eine Neuansiedlungsinvestition nicht in Betracht gezogen, weil ein Investitionspaket für [140 000–160 000] Fahrzeuge im […]-Preissegment zu klein ist, um eine Neuansiedlungsinvestition wirtschaftlich zu rechtfertigen. Sofern sich eine Standortbeurteilung nicht auf eine Neuansiedlungsinvestition bezieht, ist für die Identifizierung der geeigneten Standorte ausschlaggebend, ob in einem bestehenden Werk zusätzliche Kapazitäten installiert werden können und ob die bestehenden Anlagen dieses Werks mit dem geplanten Projekt kompatibel sind, also ob z. B. die vorhandene Lackiererei groß genug ist, um auch die geplante Neuinvestition aufzunehmen usw.

(66) In Anwendung dieser Kriterien wurden vier mögliche Standorte identifiziert ([Standort 1 in einem nicht geförderten Gebiet im ERW], Setúbal, [Standort 2 außerhalb des EWR] und [Standort 3 in einem nicht geförderten Gebiet im ERW]). Portugal legte Unternehmensdokumente aus dem Juli 2012 mit ersten Vergleichsrechnungen des Aufsichtsrates der Marke Volkswagen ([Konzernaufsichtsrat]) zu den Produktionskosten pro Fahrzeug vor. Diese Berechnungen beinhalteten die geplanten Absatzmengen im A0-SUV- und im […]-Segment

sowie die geplanten Absatzmengen für das [vordefinierte Modell], dessen Fertigung ausnahmsweise für [Standort 1 in einem nicht geförderten Gebiet im ERW] vordefiniert wurde. Es wurden drei verschiedene Alternativen für die Zuordnung der geplanten Produktionsmengen von Fahrzeugen aus dem A0-SUV-Segment, dem […]-Segment und dem [vordefinierten Modell] auf die vier Standorte erwogen; der [Konzernaufsichtsrat] berechnete für jede Alternative die vorläufigen Produktions- und Investitionskosten.

(67) In einer späteren Planungsphase wurden [Standort 2 außerhalb des EWR] und [Standort 3 in einem nicht geförderten Gebiet im EWR] als mögliche Standorte ausgeschlossen, da hier jeweils hohe Logistik- und Personalkosten angefallen wären. In jedem Fall, aufgrund früherer Entscheidungen, die Produktion des [vordefinierten Modells] an [Standort 1 in einem nicht geförderten Gebiet im ERW] sowie an [Standort 2 außerhalb des EWR] zu verlagern und den […] sowie den […] an [Standort 3 in einem nicht geförderten Gebiet im ERW] zu fertigen, verfügten 2014 (als [der Konzernaufsichtsrat] weitere Vergleichsrechnungen durchführte) weder [Standort 2 außerhalb des EWR] noch [Standort 3 in einem nicht geförderten Gebiet im ERW] über freie Kapazitäten. Daher erfolgte die Bewertung der zusammengefassten Mengen des A0-SUV und des […] nur für Setúbal und für [Standort 1 in einem nicht geförderten Gebiet im ERW].

(68) Vor diesem Hintergrund legte der [Konzernaufsichtsrat] Setúbal als Standortprämisse bei seiner Vorbereitung der Produktentscheidung zugrunde. Portugal hat Nachweise dafür vorgelegt, dass der Volkswagen Ausschuss Produkte (VAP) am 10. März 2014 die Produktentscheidung traf und Setúbal als Standortprämisse bestätigte. Aus den von Portugal eingereichten Belegen geht hervor, dass bereits in dieser Phase eine mögliche staatliche Beihilfe von bis zu 36 Mio. EUR einkalkuliert wurde.

3. **Investitions- und Standortentscheidung**

(69) Auf die Produktentscheidung folgt die Auswahl des am meisten geeigneten Projektstandorts. Die Kontrollabteilung geht üblicherweise von allen VW-Produktionsstandorten aus und beschränkt diese Liste auf diejenigen Standorte, die für die Investition geeignet erscheinen. Am Ende dieses Prozesses werden die Produktionsszenarien für jeden einzelnen realistisch erscheinenden Standort spezifiziert und in einer Entscheidungsvorlage zusammengefasst. Auf Basis einer bestimmten Standort- und Investitionsempfehlung entscheidet der Volkswagen Ausschuss Investitionen (VAI), ob das Vorhaben umgesetzt wird oder nicht.

(70) Wie oben erläutert, war die Liste der geeigneten Standorte zu diesem Zeitpunkt bereits auf [Standort 1 in einem nicht geförderten Gebiet im ERW] und Setúbal beschränkt worden. Für diese beiden Standorte wurden die entsprechenden spezifischen Produktionskosten ermittelt und miteinander verglichen. Diese standortspezifischen Kosten setzen sich aus den notwendigen Investitionskosten und den in einem Referenzzeitraum zu erwartenden Produktionskosten zusammen. Als Beleg für eine kontrafaktische Analyse — in Form des Vergleichs zwischen [Standort 1 in einem nicht geförderten Gebiet im ERW] und Setúbal als potenzielle Standorte — hat Portugal authentische und aktuelle Unternehmensdokumente vom 9. Mai 2014 vorgelegt, die vom [Konzernaufsichtsrat] und […] (der Konzerneinheit für staatliche Beihilfen) erstellt wurden. Portugal erklärte, dass [Standort 1 in einem nicht geförderten Gebiet im ERW] zwar geringfügig bessere Leistungswerte aufwies, das Werk in Setúbal jedoch den Vorteil hatte, von einer regionalen Investitionsbeihilfe profitieren zu können. Auf der Grundlage dieser kontrafaktischen Analyse ([17]) sprach der [Konzernaufsichtsrat] eine Entscheidungsempfehlung an den VAI aus, in der Setúbal als Standort für die Investition vorgeschlagen wurde.

(71) Der VAI hat die Investitions- und Standortentscheidungen, in denen Setúbal bestätigt wird, am 28. Mai und am 26. Juni 2014 getroffen ([18]). Portugal hat eine Kopie der Protokolle der relevanten Sitzungen vorgelegt, in denen diese Beschlüsse gefasst wurden. Unter Berücksichtigung der Vergleichsrechnungen sowie einer Regionalbeihilfe mit einem Nominalwert von 37,96 Mio. EUR (abgezinster Wert: 33,4 Mio. EUR) ([19]), wird das MQB-Investitionsvorhaben in beiden Entscheidungen mit einem Investitionsvolumen von 624 Mio. EUR genehmigt. Außerdem wird in der ersten Entscheidung eine erste Tranche aus dem Budget für die Räumung von Betriebsflächen für die ersten Investitionen gewährt und in der zweiten Entscheidung der Großteil der Investitionsausgaben genehmigt.

4.3.4. ANGEMESSENHEIT DER BEIHILFE

(72) Portugal weist darauf hin, dass die Berechnungen zum Nachweis des Anreizeffekts auch für die Bewertung der Angemessenheit der Beihilfe zugrunde gelegt werden können.

([17]) Diese kontrafaktische Analyse wird in Anhang I detailliert wiedergegeben, der wegen der darin enthaltenen Geschäftsgeheimnisse nicht veröffentlicht werden darf.
([18]) Siehe auch Fußnote 20 unten.
([19]) Diese Zahl ergibt sich dadurch, dass die beihilfefähigen Ausgaben anders auf die einzelnen Jahre verteilt sind als in der endgültigen Konfiguration des angemeldeten Investitionsvorhabens.

(73) Aus der endgültigen Berechnung, die Portugal als Nachweis des Anreizeffekts verwendet, geht hervor, dass der finanzielle Nachteil von Setúbal gegenüber [Standort 1 in einem nicht geförderten Gebiet im ERW] netto 48 Mio. EUR beträgt. Selbst mit der Beihilfe ist Setúbal um 14,6 Mio. EUR (abgezinster Wert) teurer als [Standort 1 in einem nicht geförderten Gebiet im ERW] (finanzieller Nachteil abzüglich der in der kontrafaktischen Analyse einkalkulierten Beihilfe; d. h. 48 Mio. EUR – 33,4 Mio. EUR).

(74) Deshalb argumentiert Portugal, dass keine Überkompensation stattfinde, da die Beihilfe den Standortnachteil des Werks Setúbal nicht vollständig ausgleiche. Die Beihilfe sei somit angemessen.

(75) Portugal weist darauf hin, dass der VAI bei dieser Standortentscheidung nicht nur finanzielle, sondern auch nicht quantifizierbare qualitative Kriterien berücksichtigt habe, wie beispielsweise Gründe der sozialen Verantwortung von Unternehmen oder die Möglichkeit, bei Produktionsspitzen eine Produktionsverlagerung an andere Standorte zu vermeiden.

4.3.5. NEGATIVE AUSWIRKUNGEN DER BEIHILFE AUF WETTBEWERB UND HANDEL

(76) Portugal betont, dass die Regionalbeihilfe ausschließlich dazu diene, die Nettonachteile des Standorts Setúbal auszugleichen. Die Beihilfe sei angemessen und habe keine Auswirkungen auf den Wettbewerb, da die Investition in das Vorhaben und die daraus resultierenden Auswirkungen auf Wettbewerb und Handel in jedem Fall eintreten würden. Das Investitionsvorhaben wäre nicht in einem anderen Fördergebiet erfolgt, in dem Beihilfen mit einer höheren oder derselben Höchstintensität wie im Zielgebiet zulässig sind, da eine Neuansiedlungsinvestition nicht rentabel gewesen wäre und die einzige plausible Alternative nicht in einem Fördergebiet gelegen hätte. Daher habe die Beihilfe keinen kohäsionsabträglichen Effekt, der dem eigentlichen Zweck einer Regionalbeihilfe zuwiderlaufen würde.

5. **BEWERTUNG DER BEIHILFE**

5.1. *VORLIEGEN EINER BEIHILFE*

(77) Die finanzielle Förderung wird von den portugiesischen Behörden in Form eines rückzahlbaren Zuschusses geleistet und wird durch den allgemeinen Staatshaushalt finanziert. Damit handelt es sich um eine staatliche und aus staatlichen Mitteln gewährte Förderung im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.

(78) Da die Beihilfe nur einem Unternehmen, nämlich Autoeuropa, zugutekommt, handelt es sich um eine selektive Maßnahme.

(79) Die finanzielle Förderung ist für eine Investition im Fahrzeugsektor bestimmt, der einem intensiven Handel zwischen den Mitgliedstaaten unterliegt, und wird die Lieferung von Halbfabrikaten aus anderen Mitgliedstaaten teilweise ersetzen. Daher beeinträchtigt die Maßnahme den Handel zwischen den Mitgliedstaaten.

(80) Die Begünstigung von Autoeuropa und seiner Produktion durch die portugiesischen Behörden führt dazu, dass der Wettbewerb verfälscht wird oder zu verfälschen droht.

(81) Deshalb betrachtet die Kommission die Maßnahme als staatliche Beihilfe für Autoeuropa im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV.

5.2. *RECHTMÄSSIGKEIT DER BEIHILFEMASSNAHME*

(82) Die portugiesischen Behörden haben die Beihilfe vorbehaltlich der Genehmigung durch die Kommission gewährt und die Beihilfemaßnahme vor ihrer Durchführung angemeldet. Sie sind somit ihrer Verpflichtung nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV nachgekommen, da Einzelbeihilfen über einem bestimmten Höchstbetrag nach der AGVO 2008 angemeldet werden müssen. Die Beihilfen für das Investitionsvorhaben sind im Sinne von Randnummer 68 der Leitlinien für Regionalbeihilfen und AGVO 2008 einzeln anzumelden, da der vorgesehene Beihilfebetrag von 36,15 Mio. EUR (Gegenwartswert) die Einzelanmeldeschwelle von 11,25 Mio. EUR überschreitet, die nach der 2007 bis Juni 2014 geltenden Fördergebietskarte für Regionalbeihilfen in der betreffenden Region anwendbar ist.

5.3. *RECHTSGRUNDLAGE FÜR DIE BEWERTUNG*

(83) Zweck der Beihilfe ist die Förderung der regionalen Entwicklung. Der Beihilfe- und Investitionsvertrag wurde im April 2014 unter dem alleinigen Vorbehalt der Genehmigung durch die Kommission unterzeichnet. Daher geht die Kommission gemäß Randnummer 188 der Leitlinien für Regionalbeihilfen 2014-2020 davon aus, dass die Beihilfe vor Juli 2014 gewährt wurde und somit auf der Grundlage der Leitlinien für Regionalbeihilfen 2007-2013, und insbesondere der darin enthaltenen Bestimmungen betreffend staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung zur Förderung großer Investitionsvorhaben nach Randnummer 68, zu bewerten ist.

5.4. *STRUKTUR DER VEREINBARKEITSPRÜFUNG*

(84) Die Kommission muss ihre Prüfung in drei Schritten durchführen:

— Erstens muss sie bestätigen, dass die Maßnahme mit den allgemeinen Bestimmungen der Leitlinien für Regionalbeihilfen vereinbar ist;

— zweitens muss sie feststellen, ob sich zweifelsfrei ausschließen lässt, dass die Prüfung des Marktanteils und die Prüfung des Kapazitätsanstiegs nach Randnummer 68 Buchstaben a und b der Leitlinien für Regionalbeihilfen eine eingehende Prüfung erforderlich machen;

— drittens muss sie je nach Ergebnis der im zweiten Schritt vorgenommenen Prüfung möglicherweise eine eingehende Prüfung einleiten.

5.5. *VEREINBARKEIT DER MASSNAHME MIT DEN ALLGEMEINEN VEREINBARKEITSKRITERIEN DER LEITLINIEN FÜR REGIONALBEIHILFEN*

(85) Die Kommission stellte bereits im Einleitungsbeschluss fest, dass bei dieser Beihilfe die allgemeinen Kriterien der Leitlinien für Regionalbeihilfen teilweise erfüllt sind. Im Verlauf der förmlichen Untersuchung wurde nichts gefunden, was diese Einschätzung infrage stellen würde. Die Kommission stellt insbesondere Folgendes fest:

— Die Beihilfe wird für ein Vorhaben in Palmela gewährt, einer Region, die gemäß der für den Zeitraum 2007 bis Juni 2014 geltenden portugiesischen Fördergebietskarte durch Regionalbeihilfen förderfähig ist.

— Es gibt Anhaltspunkte dafür, dass der VW-Konzern im Allgemeinen oder Autoeuropa im Besonderen zum Zeitpunkt der Anmeldung als Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten zu betrachten sind. Folglich kommt der Beihilfeempfänger für eine Regionalbeihilfe in Übereinstimmung mit Randnummer 9 der Leitlinien für Regionalbeihilfen in Betracht.

— Das Vorhaben beinhaltet eine Erstinvestition im Sinne von Randnummer 34 der Leitlinien für Regionalbeihilfen. Eine Erstinvestition wird in Randnummer 34 der Leitlinien für Regionalbeihilfen als eine Investition in materielle und/oder immaterielle Vermögenswerte (i) zur Errichtung einer neuen Betriebsstätte, (ii) zur Erweiterung einer bestehenden Betriebsstätte, (iii) zur Diversifizierung der Produktion einer Betriebsstätte durch neue, zusätzliche Produkte oder (iv) zu einer grundlegenden Änderung des gesamten Produktionsprozesses einer bestehenden Betriebsstätte definiert. Die Einführung der neuen Produktionstechnologie kann als grundlegende Änderung des Produktionsprozesses in einer bestehenden Betriebsstätte bezeichnet werden. Zudem wird dadurch die Diversifizierung der Produktion der Betriebsstätte ermöglicht.

— In Übereinstimmung mit Randnummer 40 der Leitlinien für Regionalbeihilfen ist Autoeuropa verpflichtet, die Investition nach Abschluss des Vorhabens mindestens fünf Jahre lang in der Region aufrechtzuerhalten.

— Der Beihilfeempfänger leistet in Übereinstimmung mit Randnummer 39 der Leitlinien für Regionalbeihilfen einen von öffentlicher Förderung freien Eigenbeitrag in Höhe von mindestens 25 % der beihilfefähigen Kosten.

— Die in Randnummer 38 der Leitlinien für Regionalbeihilfen festgelegten förmlichen Bedingungen zum Anreizeffekt werden erfüllt ([20]).

— Die beihilfefähigen Ausgaben für das Vorhaben sind auf neue Sachgüter beschränkt (nur Anlagen und Gebäude) und stehen folglich mit den Bestimmungen der Randnummern 50 und 54 der Leitlinien für Regionalbeihilfen 2007-2013 in Einklang.

([20]) Autoeuropa hat am 31. März 2014 einen Beihilfeantrag gestellt, und die zuständige Stelle hat am 4. April 2014 — vorbehaltlich einer eingehenden Prüfung — schriftlich bestätigt, dass das Vorhaben die Förderfähigkeitsbedingungen grundsätzlich erfüllt. Der Investitionsvertrag wurde am 30. April 2014 unterzeichnet und enthielt eine aufschiebende Klausel, nach der der Vertrag von der Entscheidung des VW-Konzerns über die Umsetzung des Vorhabens abhängig gemacht wurde, sofern diese Entscheidung vor dem 30. Juni 2014 getroffen wird.

(86) Die Kommission äußerte im Einleitungsbeschluss jedoch Zweifel an der Beihilfefähigkeit der Kosten für die Zuliefererausstattung. Aus diesem Grund, aber auch weil die Kommission nicht abschließend beurteilen konnte, ob das angemeldete Vorhaben und ein früheres, im gleichen Werk umgesetztes Investitionsvorhaben eine Einzelinvestition im Sinne von Randnummer 60 der Leitlinien für Regionalbeihilfen darstellen, war es der Kommission nicht möglich festzustellen, ob die angemeldete Beihilfeintensität den zulässigen Höchstsatz überschreitet. Daher hat sie auch im Hinblick auf die Einhaltung des geltenden Höchstsatzes für Regionalbeihilfen Zweifel geäußert.

5.5.1. SCHLUSSFOLGERUNG BEZÜGLICH DER ZULIEFERERAUSSTATTUNG

(87) In der Beihilfesache C34/2001 stellte die Kommission klar, dass Kosten für die Ausstattung von Zulieferern nicht als beihilfefähig betrachtet werden können, es sei denn, sie fallen in einem Fördergebiet des betreffenden Mitgliedstaats an ([21]). Die Kommission stellt fest (siehe Erwägungsgründe 31 und 32 oben), dass alle Investitionen in die Zuliefererausstattung in Höhe von insgesamt 136,3 Mio. EUR den allgemeinen Vereinbarkeitskriterien der Leitlinien für Regionalbeihilfen entsprechen werden, da sie bestimmte Bedingungen erfüllen: die Anlagen sind Teil des angemeldeten Vorhabens und gehören zum Anlagevermögen von Autoeuropa, sie befinden sich im Werk eines Zulieferers in einem Fördergebiet in Portugal und werden dort mindestens fünf Jahre nach Abschluss des Vorhabens verbleiben. Ferner haben die Fördergebiete Portugals, in denen die Zuliefererausstattung erfolgen soll, eine mindestens ebenso hohe Beihilfeintensität wie das Gebiet von Palmela. Es wurden Überwachungsmechanismen geschaffen, um sicherzustellen, dass keine Beihilfen für die Ausstattung von Zulieferern gewährt werden, die nicht mit den oben genannten Kriterien übereinstimmen.

(88) In Übereinstimmung mit ihrer bisherigen Praxis in der Beihilfesache C34/2001 ist die Kommission daher der Auffassung, dass die Kosten für die Zuliefererausstattung, die in den Fördergebieten Portugals anfallen und sich auf 136,3 Mio. EUR belaufen, als beihilfefähige Kosten gemäß Abschnitt 4.1 und 4.2 der Leitlinien für Regionalbeihilfen zu betrachten sind.

5.5.2. SCHLUSSFOLGERUNG BEZÜGLICH DER EINZELINVESTITION

(89) Die Kommission hat untersucht, ob die drei zuvor von Autoeuropa im gleichen Werk durchgeführten Investitionen möglicherweise eine Einzelinvestition bilden.

5.5.2.1. *Erstinvestition in Roboter für die Innen- und Außenlackierung (Lackiererei)*

(90) Im Rahmen des Vorhabens wurden neue Roboter für die Lackiererei angeschafft, mit denen Verbesserungen nicht nur hinsichtlich der Qualität, sondern auch in den Bereichen Ergonomie und Arbeitsschutz, Umweltschutz, Ressourceneinsparungen und Produktivität erzielt wurden. Die Kommission ist der Auffassung, dass diese Investitionen zu dem Zeitpunkt notwendig waren, um die Arbeitsbedingungen in der Lackiererei zu verbessern, und folglich nicht der Vorbereitung des angemeldeten Vorhabens dienten.

(91) Die Kommission ist der Auffassung, dass die Investition in die Automatisierung des Prozesses der Innen- und Außenlackierung in der Lackiererei und das angemeldete Vorhaben technische und funktionelle Unterschiede aufweisen, und dass die Investitionsentscheidungen unabhängig voneinander getroffen wurden. Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Erstinvestition in die Lackiererei nicht wirtschaftlich unteilbar mit dem angemeldeten Investitionsvorhaben verbunden ist, und dass die beiden Investitionsvorhaben demzufolge keine Einzelinvestition im Sinne von Randnummer 60 der Leitlinien für Regionalbeihilfen bilden.

5.5.2.2. *Erstinvestition in Stanzwerkzeuge (Werkzeugbau)*

(92) Der Werkzeugbau von Autoeuropa fertigt Formen und Stanzwerkzeuge für Karosserieteile aus Metall. Er ist auf die Herstellung von Werkzeugen für Motorhauben und Kotflügel spezialisiert. Der Werkzeugbau liefert seine Produkte an die Produktionsstätten des VW-Konzerns in der ganzen Welt, ist also nicht auf Leistungen für Autoeuropa beschränkt. Er ist Teil von Autoeuropa, seine Tätigkeit erfolgt jedoch eigenständig und unabhängig von der Haupttätigkeit der Produktionsstätte, d. h. der Fertigung von Fahrzeugen.

([21]) Siehe die Entscheidung der Kommission in der Beihilfesache C34/2001 betreffend die Beihilfen zugunsten von Ford España (vgl. Fußnote 14 oben), Erwägungsgründe 36 und 37.

(93) Das Vorhaben betraf den Erwerb neuer Anlagen für Stanzwerkzeuge, um den Bau von hochwertigeren Werkzeugen zu ermöglichen und das Produktionsvolumen im Werkzeugbau zu erhöhen. Der Werkzeugbau fertigt Formen und Stanzwerkzeuge für den gesamten VW-Konzern, befindet sich nicht auf dem gleichen Grundstück wie das angemeldete Investitionsvorhaben und wird unabhängig von der Fabrik betrieben, in der die Fahrzeugproduktion stattfindet. Ferner wurden die Investitionsentscheidungen betreffend die Modernisierung des Werkzeugbaus und das angemeldete Vorhaben unabhängig voneinander getroffen. Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Erstinvestition in den Werkzeugbau nicht wirtschaftlich unteilbar mit dem angemeldeten Investitionsvorhaben verbunden ist, und dass die beiden Investitionsvorhaben demzufolge keine Einzelinvestition im Sinne von Randnummer 60 der Leitlinien für Regionalbeihilfen bilden.

5.5.2.3. *Erstinvestition im Bereich Informationstechnologie (IT)*

(94) Das Vorhaben betraf den Erwerb neuer IT-Ausrüstungen mit neuen Softwareanwendungen für eine stabile IT-Sicherheit, die dazu dienen sollten, die Stabilität und Produktivität in der Fahrzeugproduktion zu erhöhen. Die Investition im IT-Bereich weist keine strategische und technische Verbindung mit dem angemeldeten Vorhaben auf, welche die beiden Projekte auf wirtschaftlich unteilbare Weise miteinander verbinden würde. Ferner wurden die Investitionsentscheidungen zum IT-Projekt und zum angemeldeten Vorhaben unabhängig voneinander getroffen. Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die beiden Investitionsvorhaben keine Einzelinvestition im Sinne von Randnummer 60 der Leitlinien für Regionalbeihilfen bilden.

5.5.3. *GESAMTSCHLUSSFOLGERUNG BEZÜGLICH DER ALLGEMEINEN VEREINBARKEITSKRITERIEN*

(95) Aus den vorstehenden Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass die Kosten für die Zuliefererausstattung in Höhe von 136,3 Mio. EUR als beihilfefähige Ausgaben im Rahmen des angemeldeten Vorhabens betrachtet werden können, wohingegen die früheren Investitionen nicht einbezogen werden müssen. Wie aus Tabelle 2 dieses Beschlusses hervorgeht, belaufen sich die beihilfefähigen Ausgaben, die in die Berechnung des zulässigen Höchstsatzes der Beihilfeintensität einbezogen werden müssen, auf 623,9 Mio. EUR (abgezinster Wert: 599,6 Mio. EUR). In Anwendung des Absenkungsverfahrens nach Randnummer 67 der Leitlinien für Regionalbeihilfen ergibt sich daraus eine zulässige Beihilfehöchstintensität von 6,13 % BSÄ für das Vorhaben.

(96) Da die Intensität der geplanten Beihilfe (Gegenwartswert 36,15 Mio. EUR, Beihilfeintensität 6,03 %) die zulässige Beihilfehöchstintensität nicht übersteigt und die angemeldete Beihilfe nicht mit weiteren Regionalbeihilfen kombiniert werden muss, steht die für das Vorhaben vorgesehene Beihilfeintensität mit den Leitlinien für Regionalbeihilfen im Einklang.

(97) Aufgrund dieser Erwägungen und da keine Informationen vorgelegt wurden, welche die im Einleitungsbeschluss formulierten Schlussfolgerungen der Kommission zu den in Erwägungsgrund 85 genannten allgemeinen Vereinbarkeitskriterien beeinflussen würden, kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass die allgemeinen Vereinbarkeitskriterien der Leitlinien für Regionalbeihilfen erfüllt sind.

5.6. *PRÜFUNG NACH RANDNUMMER 68 DER LEITLINIEN FÜR REGIONALBEIHILFEN*

(98) Die Kommission muss im Rahmen der förmlichen Untersuchung eine eingehende Prüfung durchführen, es sei denn, sie kann in diesem Verfahren zweifelsfrei feststellen, dass die in Randnummer 68 Buchstaben a und b für eine eingehende Prüfung festgelegten Schwellenwerte nicht überschritten werden ([22]). Um die entsprechenden Prüfungen durchzuführen, muss die Kommission zunächst die sachlich und räumlich relevanten Märkte definieren.

(99) In Erwägungsgrund 45 ihres Einleitungsbeschlusses stellte die Kommission fest, dass es sich für die Zwecke der Randnummer 68 der Leitlinien für Regionalbeihilfen bei den von dem Investitionsvorhaben betroffenen Produkten um Personenkraftwagen aus den Marktsegmenten A0, A und B nach der POLK-Klassifizierung handelt.

(100) Die Kommission ließ die genaue Definition des relevanten Produktmarkts offen und prüfte alle plausiblen alternativen Marktdefinitionen, darunter insbesondere die kleinste Marktsegmentierung, für die Daten zur Verfügung stehen.

([22]) Natürlich muss die Kommission auf jeden Fall und ungeachtet der in Randnummer 68 der Leitlinien für Regionalbeihilfen festgelegten Schwellenwerte die positiven und negativen Auswirkungen der Beihilfe gegeneinander abwiegen, bevor sie über deren Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt befindet. Siehe das Urteil des Gerichts in der Rechtssache T-304/08, *Smurfit Kappa Group/Kommission*, EU:T:2012:351, Ziffer 94.

(101) Die Verwendung der engsten Marktabgrenzung nach einzelnen Segmenten der Fahrzeugindustrie ist in vergleichbaren Beschlüssen begründet worden, darunter auch endgültige Beschlüsse ([23]).

(102) Diese Beschlusspraxis basiert auf der Auffassung, dass Mitbewerber aus allen Marktsegmenten, einschließlich des kleinstmöglichen Segments, gegenüber marktbeherrschenden Akteuren geschützt werden müssen.

(103) Außerdem stützt sich diese Praxis auf einschlägige wettbewerbsrelevante wirtschaftliche Erwägungen. Insbesondere basiert diese Ansatzweise auf der Theorie, nach der ein nachfrageseitiges Substitutionsverhältnis zwischen zwei Produkten dann besteht, wenn sie vom Verbraucher aufgrund ihrer Merkmale, ihres Preises und ihres Verwendungszwecks für austauschbar gehalten werden. Durch ihre Praxis, Marktanteile auch im Hinblick auf das kleinstmögliche Automarktsegment, für das Daten verfügbar sind, zu überprüfen, folgt die Kommission genau dieser Logik: Sie betrachtet die Substituierbarkeit aufgrund des Preises, der Merkmale und des Verwendungszwecks als sicherstes Kriterium, wenn es um Produkte geht, die zum selben Segment gehören. In diesem Sinn entspricht die Bezeichnung des kleinstmöglichen Marktsegments als einem plausiblen Markt dem Verständnis von Randnummer 28 der Horizontalen Fusionsleitlinien, in der es heißt: „Die Produkte können in dem relevanten Markt so differenziert sein, dass bestimmte Produkte nähere Substitute als andere sind. Mit dem zunehmenden Maß an Substituierbarkeit zwischen den Produkten der fusionierenden Unternehmen wird es wahrscheinlicher, dass diese ihre Preise spürbar erhöhen werden. […] Der Anreiz für die fusionierenden Unternehmen, die Preise zu erhöhen, wird stärker eingeschränkt, wenn konkurrierende Unternehmen nahe Substitute zu den Produkten der fusionierenden Unternehmen herstellen, als wenn sie weniger nahe Substitute anbieten."

(104) Dies ist auch der Grund, aus dem konventionelle Fahrzeuge traditionell in Segmente eingeteilt werden und die Automobilindustrie ihre Modelle den verschiedenen bekannten Segmenten zuordnet. Diese Erwägung hat die Kommission dazu bewegt, in Zusammenhang mit der Automobilbranche den relevanten Markt auch in Bezug auf die einzelnen Segmente zu definieren, weswegen die Mitgliedstaaten ihre Argumente in Bezug auf die Frage des relevanten Produktmarktes sowohl in der gegenständlichen Sache als auch in der Vergangenheit auf Einzelsegmente gestützt haben.

(105) Da Autoeuropa Fahrzeuge aus den Segmenten A0 und […] nach der POLK-Klassifizierung produzieren wird, und auch Fahrzeuge aus dem B-Segment nach der POLK-Klassifizierung produzieren könnte, war die Kommission der Ansicht, dass diese Einzelsegmente sowie im Falle von SUVs auch das SUV-B-Segment nach Global Insight und zudem das zusammengefasste Segment (A0 bis B) nach der POLK-Klassifizierung in dieser Beihilfesache alle als relevante plausible Märkte gelten sollten.

(106) Die Kommission befand, dass der räumlich relevante Markt für die betreffenden Produkte mindestens der gesamte EWR ist. Die portugiesischen Behörden und Autoeuropa stimmten zu, dass die Kommission diese räumliche Marktabgrenzung für die Zwecke dieser Anmeldung zugrunde legt ([24]).

(107) Da die Kommission im Verlauf der förmlichen Untersuchung keine weiteren Belege dafür erhalten hat, dass sie ihre im Einleitungsbeschluss formulierten Schlussfolgerungen ändern sollte, bleibt sie aufgrund der oben angeführten Erwägungen bei ihrer Bewertung hinsichtlich der Abgrenzung der sachlich und räumlich relevanten Märkte.

5.6.1. SCHLUSSFOLGERUNG BEZÜGLICH DES MARKTANTEILS (RANDNUMMER 68 BUCHSTABE A DER LEITLINIEN FÜR REGIONALBEIHILFEN)

(108) Die Kommission hat die Prüfung nach Randnummer 68 Buchstabe a der Leitlinien für Regionalbeihilfen in allen plausiblen sachlich und räumlich relevanten Märkten durchgeführt, um festzustellen, ob der Marktanteil des Beihilfeempfängers vor und nach der Investition mehr als 25 % beträgt.

(109) Da nicht festgestellt werden konnte, ob ein einziger sachlich und räumlich relevanter Markt besteht, mussten die Ergebnisse für alle plausiblen Märkte berücksichtigt werden. Der Marktanteil des VW-Konzerns beträgt im EWR in den Einzelsegmenten A und B sowie in den zusammengefassten Segmenten A0, A und B (nach POLK) in allen Jahren zwischen 2013 und 2019 mehr als 25 %. Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass der in Randnummer 68 Buchstabe a festgelegte Schwellenwert überschritten wird.

([23]) Siehe in diesem Sinne den endgültigen Beschluss der Kommission in der Beihilfesache Porsche, SA. 34118 (angenommen im Juli 2014), in dem die Kommission die Frage der Marktdefinition offen gelassen hat und nach gängiger Praxis von allen „plausiblen alternativen Marktabgrenzung[en] mit einzelnen Fahrzeugsegmenten (darunter der kleinsten Einteilung, für die Daten verfügbar sind)" ausgegangen ist. Siehe Erwägungsgrund 86 dieses Beschlusses, in dem auf eine Reihe von Beschlüssen verwiesen wird, u. a. SA.30340 betreffend Fiat Powertrain Technologies, in dem in Erwägungsgrund 88 festgestellt wird, dass das Vorhaben nicht die Schwellenwerte gemäß Randnummer 68 Buchstabe a der Leitlinien für Regionalbeihilfen auf Ebene der kleinsten Einteilung auf dem nachgelagerten Markt, für die Daten verfügbar sind, überschreite, und dass das Vorhaben folglich nicht die Schwellenwerte nach Randnummer 68 Buchstabe a der Leitlinien für Regionalbeihilfen auf Ebene aller möglichen Kombinationen dieser Fahrzeugsegmente überschreite. Beihilfebeschlüsse SA.30340 betreffend Fiat Powertrain Technologies, Beschluss vom 9. Februar 2011, (C(2011) 612) (ABl. C 151 vom 21.5.2011, S. 5). SA. 32169 (Volkswagen Sachsen), Beschluss vom 13. Juli 2011, (C(2011) 4935), (ABl. C 361 vom 10.12.2011, S. 17).

([24]) Siehe auch Abschnitt 3.3.2.2 des Einleitungsbeschlusses.

5.6.2. SCHLUSSFOLGERUNG BEZÜGLICH DER PRODUKTIONSKAPAZITÄT AUF EINEM SICH UNTERDURCHSCHNITTLICH ENTWICKELNDEN MARKT (RANDNUMMER 68 BUCHSTABE B DER LEITLINIEN FÜR REGIONALBEIHILFEN)

(110) Da das Ergebnis der Prüfung nach Randnummer 68 Buchstabe a bereits eine anschließende eingehende Prüfung der Beihilfe erforderlich macht, ist die Prüfung nach Randnummer 68 Buchstabe b nicht notwendig.

5.6.3. SCHLUSSFOLGERUNG

(111) Aufgrund der vorstehenden Erwägungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass der unter Randnummer 68 Buchstaben a und b festgelegte Schwellenwert überschritten wird. Die Kommission beschließt daher, nach Eröffnung des Verfahrens nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV eine eingehende Prüfung durchzuführen, um festzustellen, ob die Beihilfe als Anreizeffekt für das Investitionsvorhaben notwendig ist und ob die Vorteile der Beihilfemaßnahme die dadurch verursachte Verfälschung des Wettbewerbs und die Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten ausgleichen.

5.7. *EINGEHENDE PRÜFUNG DER BEIHILFEMASSNAHME*

(112) Die eingehende Prüfung wird auf der Grundlage der Mitteilung durchgeführt.

5.7.1. POSITIVE AUSWIRKUNGEN DER BEIHILFE

5.7.1.1. *Ziel der Beihilfe*

(113) Nach Randnummer 12 der Mitteilung müssen die Mitgliedstaaten darlegen, wie das Investitionsvorhaben zur Entwicklung des betreffenden Gebiets beitragen wird. Die Kommission nimmt die von Portugal beschriebenen positiven Auswirkungen der Investition auf die Region (siehe Erwägungsgründe 45 bis 49) zur Kenntnis, und betrachtet insbesondere die Schaffung von direkten und indirekten Arbeitsplätzen, die Ansiedlung weiterer Zulieferer in der Region, den Wissenstransfer in die Region und die Erweiterung der qualifizierten Mitarbeiterbasis in der Region als wesentlich für die regionale Entwicklung und das Erreichen des Kohäsionsziels der EU.

5.7.1.2. *Geeignetheit der Beihilfe*

(114) Nach Randnummer 17 und 18 der Mitteilung sind staatliche Beihilfen in Form von Investitionszuschüssen nicht das einzige Instrument, um Fehlentwicklungen des Marktes auszugleichen und die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in benachteiligten Gebieten zu fördern. Beihilfen sind ein geeignetes Instrument, wenn sie spezifische Vorteile im Vergleich zu anderen politischen Maßnahmen besitzen. Nach Randnummer 18 der Mitteilung sind „geeignete Instrumente" nur „Maßnahmen, für die der Mitgliedstaat politische Alternativen in Betracht gezogen und die Vorteile eines selektiven Instruments wie einer staatlichen Beihilfe für ein bestimmtes Unternehmen nachgewiesen hat".

(115) Portugal hat die Angemessenheit des Beihilfeinstruments mit der wirtschaftlichen Situation in der Region der Setúbal-Halbinsel begründet und nachgewiesen, dass die Region im Vergleich zum nationalen Durchschnitt benachteiligt ist: Zwischen 2011 und 2013 betrug das Pro-Kopf-BIP ca. 75 % des portugiesischen Durchschnitts.

(116) In Anbetracht der sozioökonomischen Situation in der Region Península de Setúbal, die durch ihren Status als beihilfefähige Region nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit einer Beihilfehöchstintensität von 15 % bestätigt wird, und in Übereinstimmung mit früheren Entscheidungen (z. B. in den Beihilfesachen Dell Products Poland ([25]) und Porsche ([26])), stimmt die Kommission zu, dass die Gewährung staatlicher Beihilfen ein geeignetes Instrument ist, um das Ziel der regionalen Entwicklung in der betreffenden Region zu erreichen.

5.7.1.3. *Anreizeffekt/Kontrafaktisches Szenario*

(117) Nach Randnummer 20 der Mitteilung müssen die in Randnummer 38 der Leitlinien für Regionalbeihilfen vorgegebenen förmlichen Bedingungen zum Anreizeffekt erfüllt sein. In Abschnitt 5.5 oben hat die Kommission festgestellt, dass dies bei dem angemeldeten Vorhaben gegeben ist. Im Hinblick auf den substanziellen

([25]) Entscheidung 2010/54/EG der Kommission vom 23. September 2009 über die Beihilfe, die Polen Dell Products Poland Sp. Z o.o. gewähren will C 46/08 (ex N 775/07) (ABl. L 29 vom 2.2.2010, S. 8), Erwägungsgrund 171.

([26]) SA.34118 (2012/C, ex 2011/N), noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht, abrufbar unter http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=3, Erwägungsgrund 107.

Anreizeffekt muss die Kommission nach Maßgabe der Mitteilung eingehend prüfen, ob die Beihilfe erforderlich ist, um das Verhalten des Beihilfeempfängers dahin gehend zu beeinflussen, dass er in dem betreffenden Fördergebiet (zusätzliche) Investitionen tätigt. Nach Randnummer 22 der Mitteilung kann der (wesentliche) Anreizeffekt für zwei Szenarien nachgewiesen werden: Ohne die Beihilfe würde überhaupt keine Investition getätigt, da sie für das Unternehmen an keinem Standort wirtschaftlich wäre (Szenario 1); ohne die Beihilfe würde die Investition an einem anderen Standort in der EU getätigt (Szenario 2).

(118) Nach Maßgabe der Mitteilung muss der Mitgliedstaat darlegen, dass die Beihilfe einen Anreizeffekt hat, und mit entsprechenden Belegen nachweisen, dass die Beihilfe sich tatsächlich auf die Investitions- oder Standortentscheidung auswirkt. Somit ist es Sache des Mitgliedstaats, den Anreizeffekt nachzuweisen. Dazu muss der Mitgliedstaat auch eine ausführliche Beschreibung der kontrafaktischen Fallkonstellation (der Mitgliedstaat gewährt dem Empfänger keine Beihilfe) vorlegen. Für die Kommission muss sich das kontrafaktische Szenario realistisch darstellen.

(119) Die portugiesischen Behörden haben angegeben (siehe Erwägungsgrund 54), dass die Beihilfe für Autoeuropa unter Szenario 2 fällt, und haben ein kontrafaktisches Szenario dargelegt, das die konkrete Investitions- und Standortplanung für das angemeldete Vorhaben spiegelt, bei der ein Werk in [Standort 1 in einem nicht geförderten Gebiet im ERW], […] als alternativer Standort erwogen wurde.

(120) Nach Randnummer 25 der Mitteilung kann der Mitgliedstaat den Beweis für den Anreizeffekt der Beihilfe im Rahmen von Szenario 2 mithilfe von Unternehmensunterlagen erbringen, aus denen hervorgeht, dass Kosten und Nutzen der Niederlassung in dem betreffenden Fördergebiet mit Kosten und Nutzen der Niederlassung in einem anderen Gebiet verglichen worden sind. Der Mitgliedstaat sollte Finanzberichte, interne Geschäftspläne und andere Unterlagen für verschiedene Investitionsszenarien vorlegen.

(121) Portugal hat authentische und aktuelle Unterlagen vorgelegt (siehe Erwägungsgründe 68, 70 und 71), die den mehrstufigen Entscheidungsprozess des VW-Konzerns sowie — für das angemeldete Projekt — der Marke Volkswagen dokumentieren, in dem die Produktentscheidung und anschließend die Investitions- und Standortentscheidung gefällt wurden.

(122) Aus diesen Unterlagen geht hervor, dass, nachdem das Absatzpotenzial für neue Produkte in den Segmenten A0-SUV und […] ([…]) 2012 im Rahmen der Planungsrunde 61 festgelegt worden war, die Kontrollabteilung [Konzernaufsichtsrat] im Juli 2012 zunächst vier Optionen für den Produktionsstandort identifiziert hat, nämlich Setúbal, [Standort 1 in einem nicht geförderten Gebiet im EWR], [Standort 2 außerhalb des EWR] und [Standort 3 in einem nicht geförderten Gebiet im EWR]. Dazu wurden zwei Hauptkriterien zugrunde gelegt, und zwar ob in einem bestehenden Werk zusätzliche Kapazitäten installiert werden können und ob die bestehenden Anlagen dieses Werks mit dem geplanten Investitionsvorhaben kompatibel sind. In die Berechnungen [des Konzernaufsichtsrates] flossen auch die Absatzmengen des [vordefinierten Modells] ein, dessen Produktion zu einem ähnlichen Zeitpunkt starten sollte. Es wurden drei Alternativen entwickelt und die Mengen jeweils auf die vier Werke verteilt. Für jede Alternative wurden die Produktionskosten pro Fahrzeug berechnet. Diesen Berechnungen zufolge bestand zu dem damaligen Zeitpunkt die beste Lösung darin, die Mengen des [vordefinierten Modells] und des A0-SUV an [Standort 1 in einem nicht geförderten Gebiet im EWR] zusammenzufassen, und die neuen Produktionsmengen in Setúbal auf das […]-Segment zu beschränken.

(123) In einer späteren Planungsphase beschloss die Kontrollabteilung, [Standort 3 in einem nicht geförderten Gebiet im EWR] wegen nachteiliger Personalkosten und [Standort 2 außerhalb des EWR] wegen nachteiliger Logistikkosten auszuschließen. Dementsprechend wurde nur [Standort 1 in einem nicht geförderten Gebiet im EWR] als gangbare Alternative zum Standort in Setúbal beibehalten.

(124) Die Kommission stellt fest, dass Volkswagen im Januar 2014 entschied, die Produktion des [vordefinierten Modells] an [Standort 1 in einem nicht geförderten Gebiet im EWR] und [Standort 2 außerhalb des EWR] zu verlegen, wo schon das Vorgängermodell gefertigt worden war. Portugal legte ausreichende Belege dafür vor, dass [Standort 1 in einem nicht geförderten Gebiet im EWR] auch nach der Entscheidung zum [vordefinierten Modell] als realistisches Szenario für die angemeldete Investition beibehalten wurde. Aus den vorgelegten Unterlagen kann die Kommission schließen, dass [Standort 1 in einem nicht geförderten Gebiet im EWR] zum Zeitpunkt der Entscheidung des VAP im März 2014 über ausreichende Kapazitäten verfügte, um den Erfordernissen des angemeldeten Vorhabens zu entsprechen. Dieser Punkt wird durch die Entscheidung des VW-Konzerns vom März 2015 bekräftigt, ein anderes Modell mit einer vergleichbaren jährlichen Produktionskapazität wie der des angemeldeten Vorhabens an [Standort 1 in einem nicht geförderten Gebiet im EWR] zu fertigen.

(125) Zudem hat die Kommission geprüft, ob im kontrafaktischen Szenario alle relevanten Kosten im Zusammenhang mit zusätzlichen Arbeitsschichten berücksichtigt wurden, die an [Standort 1 in einem nicht geförderten Gebiet im EWR] zur Bewältigung der für das angemeldete Vorhaben zusätzlich benötigten Kapazitäten anfallen würden. Außerdem nimmt die Kommission die Argumentation Portugals zur Kenntnis, dass Autoeuropa zumindest große Teile des Werks möglicherweise hätte schließen müssen, wenn Setúbal nicht als Standort für das angemeldete Vorhaben gewählt worden wäre. Die Kommission hat geprüft, ob auch die Kosten für die Entlassung von Mitarbeitern in Setúbal sowie die Kosten für die Rückzahlung der Beihilfen, die für die in Abschnitt 4.2 erwähnten früheren Investitionsvorhaben gewährt wurden, im kontrafaktischen Szenario berücksichtigt wurden.

(126) Die Kommission ist auch davon überzeugt, dass die Berechnungen der Investitions- und Produktionskosten an beiden im kontrafaktischen Szenario zugrunde gelegten Standorten korrekt sind und sich auf glaubwürdige Daten der Produktionsstätten bzw. auf glaubwürdige Annahmen stützen.

(127) Wie in Erwägungsgrund 70 und in Anhang I dieses Beschlusses dargelegt, bedingen die Schätzungen der dem Standort zuzurechnenden Produktionskosten, die Produktions- und Investitionskosten beinhalten, einen Kostennachteil von 90 Mio. EUR (Nominalwert) für Setúbal gegenüber [Standort 1 in einem nicht geförderten Gebiet im EWR]. Zum Ausgleich des Kostennachteils von Setúbal und angesichts der bevorstehenden förmlichen Entscheidung des VAI über den Standort für das Investitionsvorhaben stellte Autoeuropa nach der am 10. März 2014 getroffenen Entscheidung des VAP am 31. März 2014 einen Beihilfeantrag.

(128) Am 28. Mai und am 26. Juni 2014 beschloss der VAI, die angemeldete Investition in Setúbal zu tätigen. Wie aus dem Protokoll der Sitzungen des VAI hervorgeht, wurde diese Entscheidung vorbehaltlich der Gewährung staatlicher Beihilfen getroffen. Die Arbeiten zu dem Vorhaben haben am 26. Juni 2014 begonnen.

(129) Die Kommission hat oben (siehe Erwägungsgrund 85) bereits festgestellt, dass die in Randnummer 38 der Leitlinien für Regionalbeihilfen festgelegten förmlichen Anforderungen zum Anreizeffekt in Übereinstimmung mit Randnummer 20 der Mitteilung erfüllt sind. Ferner haben die portugiesischen Behörden eindeutig belegt, dass sich die Beihilfe tatsächlich auf die Wahl des Standorts für die Investition ausgewirkt hat, da die Entscheidung des VW-Konzerns, das angemeldete Vorhaben in Setúbal durchzuführen, erst nach der Unterzeichnung des Investitionsvertrags ([27]) erfolgte, in dem Beihilfefähigkeit des Investitionsvorhabens bestätigt wurde. Die Kommission ist der Auffassung, dass das von Portugal nach Randnummer 23 und 25 der Mitteilung vorgelegte kontrafaktische Szenario realistisch ist und durch authentische und aktuelle Unterlagen belegt wurde, und schließt daraus, dass die Beihilfe einen echten (substanziellen) Anreizeffekt hat: Durch die Verkleinerung der Wirtschaftlichkeitslücke zugunsten von Setúbal hat die Beihilfe die Standortentscheidung des begünstigten Unternehmens beeinflusst. Ohne die Beihilfe wäre die Investition nicht in Setúbal getätigt worden.

5.7.1.4. *Angemessenheit der Beihilfe*

(130) Wenn die Beihilfe angemessen sein soll, müssen nach Randnummer 29 der Mitteilung Höhe und Intensität der Beihilfe auf das Minimum beschränkt sein, das notwendig ist, damit das Investitionsvorhaben in der geförderten Region durchgeführt wird.

(131) Im Allgemeinen wird davon ausgegangen, dass Regionalbeihilfen in einem angemessenen Verhältnis zum Ausmaß der Probleme in den betreffenden Fördergebieten stehen, wenn die anwendbaren und bei großen Investitionsvorhaben automatisch stufenweise herabgesetzten Beihilfehöchstsätze (die bereits in der geltenden Fördergebietskarte angegeben sind) nicht überschritten werden. In diesem Fall ist die Beihilfeintensität, wie bereits in Erwägungsgrund 96 dargelegt, nicht höher als der herabgesetzte regionale Beihilfehöchstsatz.

(132) Zusätzlich zu diesem in den Leitlinien für Regionalbeihilfen verankerten allgemeinen Grundsatz der Angemessenheit sieht die Mitteilung eine eingehendere Prüfung vor. Nach Szenario 2 der Mitteilung gilt die Beihilfe als angemessen, wenn sie der Differenz zwischen den Nettokosten, die dem Beihilfeempfänger für die Investition im Fördergebiet entstehen, und den Nettokosten für die Investition an dem alternativen Standort entspricht.

(133) Aus den von Portugal vorgelegten Unterlagen geht hervor (siehe Erwägungsgründe 68, 70 und 71), dass die Beihilfe auf den erforderlichen Betrag beschränkt war, denn die Differenz zwischen den Kosten für die Durchführung des Vorhabens in Setúbal und in […] wurde nicht überschritten. Die zum Zeitpunkt der kontrafaktischen Analyse durchgeführten Berechnungen (die auf zum Zeitpunkt der Investitionsentscheidung abgefassten Unterlagen beruhen) zeigen, dass Setúbal selbst mit der Beihilfe um 14,6 Mio. EUR (abgezinster Wert) teurer war als [Standort 1 in einem nicht geförderten Gebiet im EWR]. Die Kommission stellt fest, dass der verbleibende Kostennachteil aufgrund bestimmter qualitativer Aspekte als akzeptabel galt, beispielsweise aus Gründen der sozialen Verantwortung von Unternehmen (ohne die Investition hätte Autoeuropa große Teile des Setúbal-Werks schließen müssen) oder der Möglichkeit, dass Setúbal ohne Unterstützung durch andere Werke Produktionsspitzen bewältigen konnte, wohingegen das Werk in [Standort 1 in einem nicht geförderten Gebiet im EWR] einen Teil der Produktion nach [Standort außerhalb des EWR] hätte verlagern müssen. Auch unter Berücksichtigung des angemeldeten abgezinsten Beihilfebetrags von 36,15 Mio. EUR ([28]) beträgt der Standortnachteil von Setúbal noch immer 11,85 Mio. EUR (48 Mio. EUR minus 36,15 Mio. EUR).

([27]) Der Investitionsvertrag enthielt eine aufschiebende Klausel, nach der der Vertrag von der Entscheidung des VW-Konzerns über die Umsetzung des Vorhabens abhängig gemacht wurde, sofern diese Entscheidung vor dem 30. Juni 2014 getroffen wird.

([28]) Siehe die Erläuterung des Unterschieds zwischen den Beihilfebeträgen in Fußnote 19 oben.

(134) Da die Beihilfe auf den Betrag beschränkt ist, der zum Ausgleich der zusätzlichen Nettokosten für das Investitionsvorhaben am Standort Setúbal gegenüber dem Standort in [Standort 1 in einem nicht geförderten Gebiet im EWR] erforderlich ist, betrachtet die Kommission die Angemessenheit der Beihilfe zum Zeitpunkt der Standortentscheidung als nachgewiesen.

5.7.2. NEGATIVE AUSWIRKUNGEN DER BEIHILFE AUF WETTBEWERB UND HANDEL

(135) Randnummer 40 der Mitteilung lautet: „Wenn die kontrafaktische Analyse jedoch darauf schließen lässt, dass die Investition auch ohne die Beihilfe — möglicherweise allerdings an einem anderen Standort — getätigt worden wäre (Szenario 2) und die Beihilfe dem Grundsatz der Angemessenheit entspricht, wären die Anzeichen für etwaige Wettbewerbsverzerrungen (z. B. ein hoher Marktanteil und eine Zunahme der Kapazität auf einem Markt mit unterdurchschnittlichem Wachstum) ungeachtet der Beihilfe grundsätzlich gleich."

(136) Ohne die angemeldete Beihilfe wäre die Investition an einem anderen Standort im EWR getätigt worden, und es wäre zur gleichen Beeinträchtigung des Wettbewerbs gekommen (d. h. Szenario 2). Da die Beihilfe auf das Minimum beschränkt ist, das für den Ausgleich der durch die regionalen Nachteile eines Fördergebiets entstehenden Mehrkosten erforderlich ist, hat sie keine übermäßigen negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb wie etwa eine Verdrängung privater Investitionen.

(137) Nach Randnummer 50 der Mitteilung werden aufgrund der geografischen Komponente der Regionalbeihilfe deren potenziellen negativen, standortspezifischen Auswirkungen bereits erkannt und durch die Leitlinien und Fördergebietskarten beschränkt, in denen nach Maßgabe der verfolgten Gleichheits- und Kohäsionsziele erschöpfend festgelegt ist, in welchen Gebieten Regionalbeihilfen gewährt werden dürfen und welche Beihilfeintensitäten zulässig sind. Wenn jedoch, entsprechend Randnummer 53 der Mitteilung, die Investition ohne Beihilfe in ein stärker benachteiligtes Gebiet (mehr regionale Nachteile — höhere Regionalbeihilfen-Höchstintensität) geflossen wäre oder in ein Gebiet, dessen regionale Nachteile als ebenso groß betrachtet werden wie die des Zielgebiets (dieselbe Regionalbeihilfen-Höchstintensität), würde dies bei der allgemeinen Abwägungsprüfung eine negative Auswirkung auf den Handel darstellen, die kaum durch positive Aspekte aufgewogen werden kann, da sie dem eigentlichen Zweck einer Regionalbeihilfe zuwiderläuft.

(138) Im Falle des angemeldeten Vorhabens wurde eine Neuansiedlungsinvestition nicht in Betracht gezogen, weil ein Investitionspaket für [140 000–160 000] Fahrzeuge im […]-Preissegment zu klein ist, um eine Neuansiedlungsinvestition wirtschaftlich zu rechtfertigen. Durch die Anwendung von zwei Kriterien, d. h. vorhandener zusätzlicher Kapazitäten und mit dem Vorhaben kompatibler Anlagen, waren die einzigen ursprünglichen alternativen Standorte auf [Standort 1] (nicht gefördertes Gebiet [im EWR]), [Standort 2] ([außerhalb des EWR]) und [Standort 3] ([nicht gefördertes Gebiet im EWR]) beschränkt; [Standort 2 außerhalb des EWR] und [Standort 3 in einem nicht geförderten Gebiet im EWR] wurden in einer späteren Phase verworfen, da hier jeweils hohe Logistik- und Personalkosten angefallen wären.

(139) Daher liegen nach Ansicht der Kommission keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die Investition in einem anderen Fördergebiet mit höherer oder vergleichbarer Beihilfehöchstintensität getätigt worden wäre: Folglich kommt sie zu dem Schluss, dass die Beihilfe keinen kohäsionsabträglichen Effekt hat, der dem eigentlichen Zweck einer Regionalbeihilfe zuwiderläuft, und dass die Beihilfe keine übermäßigen nachteiligen Auswirkungen auf den Handel hat.

5.8. *ABWÄGUNG*

(140) Nachdem festgestellt wurde, dass die Beihilfe einen Anreiz für die Durchführung der Investition in der betreffenden Region bildet und dass sie angemessen ist, sind die positiven und die negativen Effekte gegeneinander abzuwägen.

(141) Die Prüfung hat bestätigt, dass die Beihilfemaßnahme einen Anreizeffekt für eine Investition hat, die einen beträchtlichen Beitrag zur Entwicklung eines benachteiligten Gebiets leistet, das nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV beihilfefähig ist, und die Investition dadurch keinem Gebiet mit der gleichen oder einer höheren Beihilfehöchstintensität vorenthalten wird (kein kohäsionsabträglicher Effekt). Nach Auffassung der Kommission ist eine Investition in einem stärker benachteiligten Gebiet für den Zusammenhalt in der Union wichtiger als dieselbe Investition in einem weniger benachteiligten Gebiet. Die Kommission geht nach Randnummer 53 der Mitteilung davon aus, dass „[im] Hinblick auf die positiven Auswirkungen einer Regionalbeihilfe, die lediglich die Differenz der Nettokosten gegenüber einem weiterentwickelten alternativen Investitionsstandort ausgleicht […] im Rahmen der Abwägungsprüfung in der Regel die Auffassung vertreten [wird], dass diese stärker ins Gewicht fallen als die möglichen negativen Auswirkungen der neuen Investition an dem alternativen Standort".

(142) Aufgrund der vorstehenden Erwägungen stellt die Kommission ferner fest, dass bei einer Beihilfe, die der Differenz zwischen den Nettokosten des Investitionsvorhabens an dem gewählten Standort und den an einem weiterentwickelten alternativen Standort anfallenden Nettokosten entspricht, die positiven Auswirkungen im Hinblick auf Ziele und Angemessenheit (siehe oben) stärker ins Gewicht fallen als die negativen Auswirkungen an dem alternativen Standort.

(143) Nach Randnummer 68 der Leitlinien für Regionalbeihilfen und in Anbetracht der eingehenden Prüfung, die auf der Grundlage der Mitteilung durchgeführt wurde, kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Beihilfe als Anreizeffekt für die Investition notwendig ist und Vorteile der Beihilfemaßnahme stärker ins Gewicht fallen als die Wettbewerbsverzerrungen und die Beeinträchtigung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten.

6. **SCHLUSSFOLGERUNG**

(144) Die Kommission kommt zu dem Schluss, dass die geplante regionale Investitionsbeihilfe zugunsten der Volkswagen Autoeuropa, Lda, die am 30. April 2014 unter der alleinigen Bedingung der Genehmigung durch die Kommission gewährt worden ist, alle Voraussetzungen nach Maßgabe der Leitlinien für Regionalbeihilfen und der Mitteilung erfüllt und folglich nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden kann.

(145) Die Kommission verweist darauf, dass Portugal in Übereinstimmung mit Erwägungsgrund 16 des Einleitungsbeschlusses zugesichert hat, dass weder der angemeldete Beihilfebetrag noch die angemeldete Beihilfeintensität überschritten werden, falls die tatsächlichen beihilfefähigen Ausgaben von den geplanten beihilfefähigen Ausgaben abweichen, wie sie in der Anmeldung und der Berechnung des Beihilfehöchstbetrags berücksichtigt sind. Außerdem hat Portugal gegenüber der Kommission zugesagt, ihr ab Genehmigung der Beihilfe durch die Kommission alle fünf Jahre einen Zwischenbericht (mit Angaben zu den ausgezahlten Beihilfebeträgen und zu allen anderen Investitionsvorhaben, die in dem Betrieb/Werk eingeleitet worden sind), sowie innerhalb von sechs Monaten nach Auszahlung der letzten Beihilfetranche gemäß dem angemeldeten Auszahlungsplan einen ausführlichen Abschlussbericht vorzulegen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die von Portugal geplante staatliche Beihilfe in Höhe von 36,15 Mio. EUR (Gegenswartswert) mit einer Beihilfehöchstintensität von 6,03 % Bruttosubventionsäquivalent zugunsten von Volkswagen Autoeuropa, Lda ist nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union mit dem Binnenmarkt vereinbar.

Die Durchführung der Beihilfemaßnahme in Höhe von bis zu 36,15 Mio. EUR (Gegenwartswert) mit einer Beihilfehöchstintensität von 6,03 % Bruttosubventionsäquivalent wird daher genehmigt.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Republik Portugal gerichtet.

Brüssel, den 27. November 2015

Für die Kommission
Margrethe VESTAGER
Mitglied der Kommission