РЕШЕНИЕ (ЕС) 2015/1966 НА КОМИСИЯТА

от 9 юли 2014 година

относно държавна помощ SA. 34118 (2012/C ex 2011/N), която Германия възнамерява да приведе в действие в полза на Porsche Leipzig GmbH и Dr. Ing. H.c.F. Porsche Aktiengesellschaft

(нотифицирано под номер C(2014) 4075)

(само текстът на немски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, алинея първа от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените разпоредби ([1]) и като взе предвид тези мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) С електронно уведомление, заведено като получено в Комисията на 20 декември 2011 г. (референтен номер SANI 6554), германските органи уведомиха за регионална помощ в съответствие с Насоките за национална регионална помощ за 2007—2013 г. ([2]) (наричани по-нататък „НРПП“) в полза на Porsche Leipzig GmbH и Dr. Ing. H.c. F. Porsche Aktiengesellschaft за изпълнението на инвестиционен проект в Лайпциг, провинция Саксония в Германия.

(2) С писмо от 11 юли 2012 г. Комисията уведоми Германия за своето решение от същата дата да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС (наричано по-нататък „решението за откриване“), по отношение на регионалната помощ, която ще бъде приведена в действие в полза на инвестиционния проект на Porsche Leipzig GmbH и Dr. Ing. H.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, с оглед на извършването на задълбочена оценка съгласно Съобщение на Комисията относно критериите за задълбочена оценка на регионалната помощ за големи инвестиционни проекти ([3]) (наричано по-нататък „Съобщението за задълбочена оценка“).

(3) Решението на Комисията за откриване на официалната процедура по разследване беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* на 30 октомври 2012 г. ([4]) Заинтересованите трети страни бяха поканени да представят своите мнения.

(4) С писмо от 31 октомври 2012 г. (референтен номер 2012/116806) Германия представи своето становище и информацията, която се изисква за провеждането на задълбочена оценка.

(5) С писмо от 17 декември 2012 г. (референтен номер 2012/135107) и с електронно писмо от 4 февруари 2012 г. Комисията поиска допълнителна информация, която Германия предостави с писма от 25 януари 2013 г. (референтен номер 2013/008324) и 7 февруари 2013 г. (референтен номер 2013/013186).

(6) Не бяха получени мнения от други заинтересовани страни.

2. ПОДРОБНО ОПИСАНИЕ НА ДЪРЖАВНАТА ПОМОЩ

2.1. ЦЕЛ НА МЯРКАТА

(7) Германските органи възнамеряват да насърчат регионалното развитие чрез отпускането на регионална помощ под формата на преки безвъзмездни средства и инвестиционна премия в полза на Porsche Leipzig GmbH и Dr. Ing. H.c. F. Porsche Aktiengesellschaft за производството на нов модел лек автомобил. Инвестицията ще бъде

([1]) ОВ C 333, 30.10.2012 г., стр. 17.
([2]) ОВ C 54, 4.3.2006 г., стр. 13.
([3]) ОВ C 223, 16.9.2009 г., стр. 3.
([4]) Вж. бележка под линия 1.

реализирана в Лайпциг, провинция Саксония —подпомаган регион съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС със стандартен таван на регионалната помощ за големи предприятия от 20 % брутен еквивалент на безвъзмездна помощ (БЕБП) за периода 1 януари 2011 г.—30 юни 2014 г. ([5])

2.2. БЕНЕФИЦИЕРЪТ

(8) Получатели на помощта ще бъдат Porsche Leipzig GmbH (наричано по-нататък „Porsche Leipzig“) и Dr. Ing. H.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (наричано по-нататък „Porsche AG“). Porsche Leipzig е дъщерно дружество на Porsche AG, което от 1 август 2012 г. е изцяло интегрирано дъщерно дружество на Volkswagen Aktiengesellschaft и следователно е притежание на Volkswagen Group (наричано по-нататък „VW Group“).

(9) VW Group произвежда автомобили в широк диапазон — от малки пътнически автомобили до луксозни и търговски превозни средства. През 2013 г. VW Group експлоатира общо 106 завода в 19 европейски страни и в още 8 страни в Америка, Азия и Африка и персоналът му наброява 572 800 души. През същата година VW Group е доставило 9,7 милиона коли на своите клиенти в 153 страни, с което достигна дял от 12,8 % от световния пазар на леки пътнически автомобили ([6]) и оборот от 197 млрд. EUR.

(10) През 2013 г. в предприятията на Porsche AG по цял свят работят 19 456 души и то е доставило 162 145 нови превозни средства. Общият оборот на дружеството през 2013 г. възлиза на 14,3 млрд EUR.

2.3. ИНВЕСТИЦИОННИЯТ ПРОЕКТ

(11) Изпълнението на инвестиционния проект започна през април 2011 г. и беше планирано той да приключи през май 2014 г.

(12) Инвестиционният проект има за цел разширяването на сегашния завод в Лайпциг, в който ще се произвежда новият модел лек автомобил Porsche Macan. Този модел е лек автомобил джип/тип кросоувър, който принадлежи към сегмент категория Б съгласно класификацията на POLK (среден размер/среден клас леки пътнически автомобили) и към сегмент SUV-D съгласно класификацията на ISH Global Insight (стандартен джип) ([7]).

(13) Проектът включва инвестиции в сгради, машини, съоръжения и нематериални активи и се предвижда производството на каросерии и оборудване, както и цех за боядисване, предназначени за производството на новия модел. Тъй като досега дейността на съществуващия завод в Лайпциг включва само крайния монтаж на автомобили, инвестицията представлява разширяване на завода в завод за цялостно производство на автомобили.

(14) Предвижда се да бъде постигнат годишен производствен капацитет от [40 000—100 000] (*) превозни средства. От техническа гледна точка е възможно да бъдат произведени максимално [40 000—100 000] превозни средства. На основата на 235 работни дни, това съответства на дневен производствен капацитет от […] превозни средства. Планира се пълният производствен капацитет да бъде достигнат през първата половина на 2014 г.

(15) Общите допустими инвестиционни разходи за проекта са 550,08 млн. евро по номинална стойност. Настоящата стойност ([8]) на тази сума възлиза на 521,56 млн. евро. В таблицата по-долу е представена разбивка на общите допустими разходи на проекта по години и категории съгласно уведомлението:

Допустими инвестиционни разходи (номинална стойност в млн. евро)

Млн. евро (със закръгляване)	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	Общо
Сгради	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Външно оборудване	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([5]) Лайпциг е т.нар. „регион, засегнат от статистически ефект“; вж. картата на регионалните помощи на Германия в Решението на Комисията от 8 ноември 2006 г. относно дело за държавна помощ N 459/06 — Карта на националните държавни помощи за Германия 2007—2013 г. (ОВ C 295, 5.12.2006 г., стр. 6). Лайпциг отговаря на условията за регионална помощ в съответствие с дерогацията съгласно член 107, параграф 3, буква в) с максимален интензитет на помощта от 20 % за периода 1 януари 2011 г.—30 юни 2014 г.

([6]) Германските органи потвърдиха, че предоставените пазарни данни включват всички превозни средства, произведени или продадени от VW Group, докато данните за пазарния дял се отнасят само за леките пътнически автомобили.

([7]) POLK и IHS Global Insight са големи дружества за проучвания на пазара на автомобили.

(*) Търговска тайна.

([8]) Настоящите стойности в настоящото решение са изчислени въз основа на базов лихвен процент от 2,05 %, който е приложим към датата на уведомлението (декември 2011 г.), увеличен със 100 базисни пункта в съответствие със Съобщение на Комисията относно преразглеждане на метода за определяне на референтните и сконтови лихвени проценти (ОВ C 14, 19.1.2008 г., стр. 6).

Млн. евро (със закръгляване)	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	Общо
Машини/оборудване	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Нематериални активи	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Общо	[…]	[…]	[…]	[…]	550,08

(16) Германските органи потвърждават, че за помощ ще се кандидатства само по отношение на нови активи и че нематериалните активи ще бъдат придобити от трети страни по пазарни цени.

2.4. ФИНАНСИРАНЕ НА ИНВЕСТИЦИЯТА

(17) Германските органи потвърждават, че собственият принос на бенефициера, който не включва публично подпомагане, ще надхвърля 25 % от допустимите разходи.

2.5. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ

(18) Съгласно посоченото съответно национално правно основание ще бъдат предоставени, както следва:

а) инвестиционна премия съгласно Закона за инвестиционните премии от 2010 г. (Investitionszulagengesetz 2010) ([9]);

б) преки безвъзмездни средства съгласно „Координационна рамка на целта от общ интерес „Подобряване на регионалната икономическа структура за 2009 г.“ (Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GA) 2009) ([10]).

2.6. МЯРКАТА ЗА ПОМОЩ

(19) Бенефициерът кандидатства за безвъзмездните средства на 24 март 2011 г. На 29 март 2011 г. банката за развитие Sächsische Aufbaubank (наричана по-нататък SAB) потвърждава, че по принцип бенефициерът има право на преки безвъзмездни средства като стимул за изпълнението на инвестицията. Инвестиционна премия се предоставя — в настоящия случай след като бъде разрешена от Комисията — по данъчна мярка, съгласно която при изпълнението на обективни критерии съществува законово право на инвестиционна премия, без Германия да има право на допълнителна преценка. Поради това бенефициентът не е бил задължен да кандидатства за инвестиционната премия преди започването на работите по проекта.

(20) Германия възнамерява да отпусне помощ в размер на 43,67 млн. евро по настояща стойност. Тъй като предвидената обща сума на допустимите разходи за проекта по настояща стойност възлиза на 521,56 млн. евро (550 млн. евро в номинална стойност), предвиденият интензитет на помощта е в размер на 8,37 % БЕБП.

(21) Германия потвърди, че помощта за проекта няма да се натрупва с помощ, получена за същите допустими разходи от други местни, регионални и национални източници или от източници на Съюза, и одобреният максимален размер на помощта по настояща стойност и одобреният интензитет на помощта няма да бъдат надвишени, ако сумата на допустимите разходи се отклони от прогнозната стойност в уведомлението.

(22) Предоставянето на преките безвъзмездни средства и на инвестиционната премия е обвързано с условието, че бенефициерът ще поддържа инвестицията в съответния подпомаган регион за минимален период от пет години след приключването на инвестиционния проект.

2.7. ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

(23) Германските органи се ангажираха да представят на Комисията:

— в срок от два месеца след предоставянето на помощта: копие от съответните документи, свързани с мярката за помощ;

— на всеки пет години от датата на одобряването на помощта от страна на Комисията: междинен доклад (включващ информация за размера на изплатените помощи, изпълнението на договора за помощ и всички други инвестиционни проекти, започнали в същото предприятие или завод);

— подробен окончателен доклад в срок от 6 месеца след изплащането на последния транш от помощта въз основа на графика на плащанията съгласно уведомлението.

([9]) Кратката обобщителна информация относно Закона за инвестиционните премии от 2010 г. (Investitionszulagengesetz 2010) беше публикувана с референтен номер X 167/08 (ОВ C 280, 20.11.2009 г., стр. 5).

([10]) Кратката обобщителна информация относно Координационна рамка на целта от общ интерес „Подобряване на регионалната икономическа структура“ (Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GA) 2009) беше публикувана под референтен номер XR 31/07 (ОВ C 102, 5.5.2007 г., стр. 11).

3. **ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ**

(24) В решението за откриване Комисията установи, че мярката за помощ отговаря на общите критерии за съвместимост с вътрешния пазар, посочени в ННРП, и че предложените размер и интензитет на помощта не надвишават допустимия максимум. Въпреки това в рамките на своето предварително разследване тя не беше в състояние да потвърди съответствието на помощта с вътрешния пазар по смисъла на точка 68 от ННРП.

(25) В точка 68 от ННРП се посочва, че Комисията открива официалната процедура по разследване и извършва задълбочена оценка на стимулиращия ефект, пропорционалността и на положителните и отрицателните ефекти на помощта, когато делът на бенефициера в продажбите на съответния продуктов и географски пазар преди или след инвестицията надвишава 25 % (наричана по-долу също „проверка в съответствие с параграф 68, буква а)“) или когато създаденият в резултат на проекта производствен капацитет надвишава 5 % от пазар, който е в състояние на относителен или абсолютен спад (наричана по-нататък „проверка в съответствие с параграф 68, буква б)“).

(26) В рамките на предварителното разследване Комисията не можа да изключи възможността, че прагът за пазарния дял и прагът за увеличението на капацитета вследствие на инвестицията, реализирана на един неефективен пазар, ще бъдат превишени на съответните пазари.

(27) По-конкретно Комисията изрази съмнения относно предложението на Германия съответният продуктов пазар да бъде определен, като се взема предвид общият пазар на леки автомобили без сегментиране, или, ако е необходимо сегментиране, само сегмент категория Б съгласно класификацията на POLK. В съответствие с предходно решение ([11]) Комисията беше на мнение, че за леки автомобили джипове е по-подходяща класификацията на IHS Global Insight. Комисията не беше в състояние да потвърди без съмнение кой от следните пазари: целият пазар на леки пътнически автомобили, само сегмент категория Б съгласно класификацията на POLK или само сегмент SUV-D съгласно класификацията на IHS Global Insight, може да се счита за съответен продуктов пазар за инвестицията. Поради това Комисията остави без точно определение съответния продуктов пазар и разгледа като реалистични алтернативи за определение на пазара общия пазар на леки автомобили, сегмент категория Б съгласно класификацията на POLK и сегмент SUV-D съгласно класификацията на IHS Global Insight.

(28) Комисията не беше в състояние да вземе окончателно решение и по отношение на определението на съответния географски пазар. Тя не можа да заключи дали съответният географски пазар обхваща Европейското икономическо пространство (наричано по-нататък „ЕИП“), или — както предложи Германия — световния пазар, или поне комбинирания пазар на ЕИП и Северна Америка.

(29) Проверката в съответствие с точка 68, буква а) от ННРП показа, че приложимият праг за пазарния дял от 25 % е надхвърлен за сегмента категория Б съгласно класификацията на POLK на съответния географски пазар (в ЕИП) ([12]).

(30) Проверката в съответствие с точка 68, буква б) от ННРП за пазара в ЕИП показа, че увеличението на капацитета от […] % в резултат на проекта в сегмента SUV-D съгласно класификацията на IHS Global Insight значително надвишава приложимия праг от 5 %, докато самият пазар е бил с изоставащ растеж през съответния референтен период. В периода 2005—2010 г. средният годишен ръст на видимото потребление на продукта в ЕИП е бил – 0,9 %, в сравнение със средния годишен ръст на БВП в ЕИП от 1,62 % ([13]).

(31) Тъй като Комисията не можа да установи без съмнение дали праговете, предвидени в точка 68, букви а) и б) от ННРП, не са превишени, тя реши да открие официалната процедура по разследване. По-конкретно тя посочва, че ако получените мнения в отговор на откриването на официалната процедура по разследване не ѝ позволят да стигне без всякакво съмнение до заключението, че съответните прагове не са превишени, тя ще извърши задълбочена оценка на инвестиционния проект. Германия и заинтересованите трети страни бяха поканени да представят своите мнения.

4. **МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ**

(32) Не бяха получени мнения от трети заинтересовани страни.

([11]) Вж. Решение на Комисията C(2011) 6479 окончателен от 20 септември 2011 г. (N 559/10 — Обединено кралство — LIP — Jaguar Cars) (ОВ C 22, 27.1.2012 г., стр. 2).

([12]) В периода между 2010 г. и 2015 г., т.е. в годината преди и след изпълнението на инвестицията, пазарният дял на концерна VW Group в сегмента категория Б съгласно класификацията на POLK на комбинирания пазар на ЕИП и Северна Америка, както и в сегмента категория SUV-D съгласно класификацията на IHS Global Insight на пазара в ЕИП и на комбинирания пазар на ЕИП и Северна Америка, продължава да бъде под 25 %.

([13]) За сегмент категория Б съгласно класификацията на POLK увеличението на капацитета е под прага от 5 %.

5. **СТАНОВИЩЕ НА ГЕРМАНИЯ**

5.1. СЪОТВЕТНИЯТ ПРОДУКТОВ ПАЗАР

(33) Германия поддържа своята позиция, че сегментът категория Б съгласно класификацията на POLK представлява подходящо определение на съответния продуктов пазар, без обаче да представя допълнителни аргументи.

5.2. СЪОТВЕТНИЯТ ГЕОГРАФСКИ ПАЗАР

(34) Германия поддържа своята позиция, че световният пазар или поне комбинираният пазар на ЕИП и Северна Америка следва да се разглежда като съответен географски пазар. Германия твърди, че това заключение е подкрепено и от факта, че световният пазар се обслужва от едно единствено място на производство.

5.3. ЗАДЪЛБОЧЕНА ОЦЕНКА НА МЯРКАТА ЗА ПОМОЩ

(35) Германия предостави следната информация с оглед на задълбочената оценка на Комисията.

5.3.1. **Положителни ефекти на помощта**

(36) Германия счита, че инвестицията допринася за регионалното развитие на град Лайпциг и на федерална провинция Саксония по следните причини:

— Благодарение на инвестиционния проект ще бъдат запазени 833 работни места и 29 стажантски места и ще бъдат създадени съответно 1 040 нови работни места и 30 нови стажантски места.

— Освен това голям брой непреки работни места ще бъдат създадени от доставчиците и от доставчиците на услуги в региона. Коефициентът на заетост е 2,5 ([14]), което означава, че се очаква да бъдат създадени около 2 700 допълнителни непреки работни места. Очаква се много от тези работни места да бъдат създадени в стопанския обект на бенефициера на помощта или в непосредствена близост. Само в областта на доставките, транспорта на технологии и опаковането се предвижда създаването на около 750 работни места между 2012 г. и 2015 г.

— Бенефициерът на помощта участва активно в различни инициативи на мрежи и клъстери с цел насърчаване на развитието на автомобилната промишленост в региона (напр. в инициативата Automotive Cluster Ostdeutschland (AOCD).

— В допълнение бенефициерът е активен в областта на основното и допълнителното обучение на своите служители. Освен наемането на висококвалифициран персонал бенефициерът насърчава периодичното обучение на собствените си работници в рамките на вътрешни и външни обучения.

5.3.2. **Целесъобразност на помощта**

(37) Германия изтъква, че в решението по делото Dell Полша ([15]) Комисията вече е приела, че държавната помощ, наред с други мерки, е подходящо средство за насърчаване на регионалното развитие на региони, в които БВП на глава от населението и равнището на заплащане са по-ниски от средните за страната, а процентът на безработицата е по-висок от средния за страната. През 2011 г. БВП на глава от населението в Саксония възлиза на 73 % от средния за Германия. Равнището на безработицата е почти 50 % по-високо от средното в Германия през 2011 г., а в периода 2007—2009 г. ([16]) жителите на Саксония имат среден разполагаем доход, който възлиза на 82 % от средния за Германия.

(38) Поради това Германия счита, че мярката, която е предмет на уведомлението, представлява подходящ инструмент за постигане на нейните цели за сближаване.

([14]) Германия основава своята хипотеза за коефициент на заетост от 2,5 на емпирични данни, публикувани в сравнителни проучвания, например в Meißner (2009 г.):„Automobilproduktion in der Prozess- oder Wertschöpfungskette“, презентация, представена на 28 октомври 2009 г. в Бранденбур; Kleinhenz, Heblich, Gold (2006 г.): „Das BMW Werk Regensburg — Wirtschaftliche und soziale Vernetzung in der Region“; University of South Carolina (2002 г.): „The Economic Impact of BMW on South Carolina“; Woodward, Guimaraes (2008 г.): „BMW in South Carolina: The Economic Impact of a Leading Sustainable Enterprise“; Wirtschaftliche Gesellschaft für Strukturforschung mbH (2011 г.): „Gute wachstumsperspektiven trotz zukünftiger herausforderungen“; Gehrke, Krawczyk et al. (2009 г.): „Die Bedeutung der Automobilindustrie für die deutsche Volkswirtschaft im europäischen Kontext“.

([15]) C46/2008, Решение от 23 септември 2009 г. (ОВ L 29, 2.2.2010 г., стр. 8), параграф 171.

([16]) Източник: Статистическата служба на Федерална провинция Саксония (Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen), юли 2012 г., Федерална статистическа служба (Статистически годишник 2012 г.) — БВП/глава от населението; Федералната агенция по заетостта (Bundesagentur für Arbeit) — Безработица на глава от населението в процентно изражение; Статистически годишник за Саксония 2011 г. — Разполагаем доход на глава от населението.

5.3.3. **Стимулиращ ефект/съпоставителен сценарий**

(39) Германия предостави информация с цел да докаже, че помощта попада в сценарий 2 от Съобщението за задълбочена оценка, тъй като осигурява стимул за бенефициера да изпълни цялата инвестиция в завода в Лайпциг вместо да я разположи отчасти в [местоположение 1 в Германия] и отчасти в Лайпциг (производство на каросерии и бояджийски цех в съществуващ завод на Volkswagen в [местоположение 1 в Германия], и монтажна дейност в завода в Лайпциг). По-специално, Германия предостави важни, достоверни и актуални документи на дружеството, в които се обяснява многоетапният процес на вземане на решения на Porsche AG относно местоположението на инвестицията. Процесът на вземане на решения е описан по-долу.

Процесът на вземане на решения на бенефициера

(40) Решението да се инвестира в проекта Macan и относно неговото местоположението е взето през март 2011 г. Независимо от факта, че Porsche Automobile Holding SE и Volkswagen AG вече са постигнали съгласие за създаването на интегрирана автомобилна група през 2009 г., по време на подготвителния етап и в процеса на вземане на решения компетентните органи на Porsche AG са вземали всички решения, свързани с дружеството, напълно самостоятелно, без участието на VW Group в процеса на вземане на решения и в съответните органи и комитети.

(41) Съгласно приложимия правилник на Изпълнителния съвет на Porsche AG решенията (включително относно избора на местоположение) за въвеждането на нови продукти (модели) е трябвало първо да бъдат одобрени в Комитета по продуктите на Изпълнителния съвет (Vorstandsausschuss Produkte) на Porsche AG (наричан по-нататък „КПИС“), и впоследствие от Надзорния съвет (Aufsichtsrat) на Porsche AG (наричан по-нататък „НС“).

(42) Решението за инвестицията по проекта Macan и за нейното местоположение е взето в рамките на многоетапна процедура. На всеки етап са били извършвани и разглеждани сравнителни изчисления за различни производствени сценарии в различни местоположения в Германия.

(43) Процедурата (вж. по-долу) започва през [2010 г.] и приключва на 15 март 2011 г. с решение на НС за избора на Лайпциг като местоположение, обвързано с условието, че за инвестиционния проект ще бъде получена държавна помощ.

(44) Първоначално са проучени единствено сценарии 1—4. Петият сценарий ([17]) е добавен едва на по-късен етап и представен на КПИС на … [2010] г.

Сценарий	Описание на сценария
1. [Местоположение 2 в Германия]	Производство и доставка на целите превозни средства от [местоположение 2 в Германия]
2. [Местоположение 2 в Германия]/ Porsche Leipzig	Производство на каросерии/боядисване в [местоположение 2 в Германия] с последващ транспорт на боядисаните каросерии в Лайпциг за монтаж и доставка
3. [Местоположение 1 в Германия]/Porsche Leipzig	Производство на каросерии/боядисване в [местоположение 1 в Германия] с последващ транспорт на боядисаните каросерии в Лайпциг за монтаж и доставка
4. [Местоположение 3 в Германия]	Производство и доставка на целите превозни средства от [местоположение 3 в Германия].
5. Porsche Leipzig	Производство и доставка на целите превозни средства от Лайпциг.

(45) Като се основа на документи на дружеството, Германия обясни, че през фазата на планиране и вземане на решения са направени няколко изчисления на производствените разходи, които могат да се отнесат към съответното местоположение, с цел да се постигне еднакво ниво на точност за всички сценарии. Поради това базовият сценарий — т.е. предпочитаният сценарий в даден момент — е бил променян в рамките на процеса на вземане на решения ([18]).

(46) Тъй като Porsche Leipzig разполага с по-малко време от другите местоположения за изготвянето на изчисления в същия мащаб, и тъй като до този момент неговата дейност се ограничава единствено с монтажа, то не притежава опит в подробното планиране на разходите и структурните инвестиции, като например сгради и инфраструктура за бояджийския цех и производството на каросерии. На заседанието на КПИС през [2010] г., на което сценарий 5 е приет като базов сценарий, от Porsche Leipzig се изисква да представи по-точно планиране.

([17]) Първоначално сценарий 5 не е бил взет под внимание, тъй като е бил счетен за икономически неизгоден. По инициатива на управителните органи на Porsche Leipzig GmbH, Porsche Leipzig е успяло да обори това допускане въз основа на изготвено на по-късен етап предварително изчисление на производствените разходи, които могат да се отнесат към това местоположение.

([18]) КПИС избира като базов сценарий 1 на [2010] г., сценарий 3 и сценарий 5 съответно [2010] г. и [2010] г.

(47) В процеса на това допълнително подробно планиране се вижда, че първоначално възприетото предимство по отношение на разходите при сценарий 5 спрямо сценарий 3 постепенно намалява и напълно изчезва, след като са установени допълнителните инвестиционни разходи, които представляват явен недостатък по отношение на разходите в сравнение със сценарий 3. Въпреки това разчетите за разходите при сценарии 3 и 5 продължаваха да бъдат значително по-ниски, отколкото при другите сценарии.

(48) Управителните органи на Porsche Leipzig започват да проучват възможността за държавна помощ с цел компенсиране на допълнителните разходи и се свързват с Министерството на икономиката, труда и транспорта на федерална провинция Саксония (наричано по-долу „МИТТ“).

(49) В своето писмо от 25 февруари 2011 г. Porsche Leipzig моли МИТТ да разгледа възможността за предоставяне на помощ в полза на планираната инвестиция. В писмото се посочва, че все още не е взето решение относно местоположението и че се проучва възможността за ползване на финансова подкрепа, за да бъдат компенсирани допълнителните разходи при местоположение в Лайпциг. Инвестиционният проект е представен на МИТТ на среща, провела се на 28 февруари 2011 г.

(50) На заседанието си от [2011] г. КПИС приканва Porsche Leipzig да проучи допълнителни възможности за икономии, за да гарантира конкурентоспособността на сценарий 5 в сравнение със сценарий 3.

(51) С писмо от 9 март 2011 г. МИТТ уверява Porsche Leipzig, че ще подкрепи инвестиционния проект за цялостно производство на Macan в Лайпциг в рамките на съществуващите възможности за регионално подпомагане.

(52) В резултат на подробните изчисления на 15 март 2011 г. пред Надзорния съвет е представено следното сравнение на производствените разходи, които могат да се отнесат към съответното местоположение, преди отчитането на евентуална държавна помощ:

Сценарий	Производствени разходи, които могат да се отнесат към съответното местоположение в млн. евро без помощ към 15 март 2011 г.
3. [Местоположение 1 в Германия]/Porsche Leipzig	[…]
5. Porsche Leipzig	[…]

(53) Така без държавна помощ при сценарий 5 са изчислени допълнителни разходи в размер на 65 милиона евро в сравнение със сценарий 3.

(54) Тъй като при сценарий 5 всички инвестиционни разходи се изпълняват в Лайпциг, всички разходи за инфраструктура и продуктови инвестиции в размер на 550 млн. евро се разглеждат като допустими. Следователно в рамките на действащите разпоредби относно предоставянето на регионална помощ помощта може да достигне 47,5 млн. евро. Вследствие на това нетните производствени разходи (след помощта) при сценарий 5 биха намалели от […] милиона евро на […] милиона евро.

(55) При сценарий 3 само една малка част от общите инвестиционни разходи (за монтажа) ще бъдат направени в Лайпциг и за тях може да бъде получена регионална помощ в размер на 10,02 милиона евро. [Местоположение 1 в Германия] не е разположено в подпомаган регион и поради това за него не би била предоставена регионална помощ. Следователно нетните производствени разходи (след помощта) при сценарий 3 биха намалели от […] милиона евро на […] милиона евро.

(56) От таблицата по-долу се вижда, че когато помощта се вземе под внимание, допълнителните разходи при сценарий 5 в сравнение със сценарий 3 намаляват от 65 милиона евро на 27,52 милиона евро (ситуация през март 2011 г.).

	Сценарий 3	Сценарий 5
Производствени разходи без държавна помощ	[…] млн. евро	[…] млн. евро
Допълнителни разходи при сценарий 5 в сравнение със сценарий 3 без помощта		65 млн. евро
Държавна помощ	10,02 млн. евро	47,5 млн. евро
Производствени разходи, като се взема предвид помощта	[…] млн. евро	[…] млн. евро
Допълнителни разходи при сценарий 5 в сравнение със сценарий 3, като се вземе предвид помощта		27,52 млн. евро

(57) Германия изтъкна, че освен допълнителните разходи от 27,52 млн. евро са взети предвид някои качествени критерии, които дават преимущество на сценарий 5:

— първо, съгласно емпиричните данни от автомобилната индустрия при пълното производство в един обект в сравнение със ситуация, при която производството на каросерии и боядисването се извършват на едно място, а монтажът — на друго, се свеждат до минимум някои рискове, като например транспортните рискове,

— второ, цялостното производство на едно място позволява динамично проектиране на процесите и съответно оптимизиране на производствения процес,

— трето, потенциалните недостатъци или грешки могат да бъдат открити и премахнати по-бързо, ако цялото производство се извършва на едно място. Опитът показва, че процентът на грешките като цяло може да бъде ограничен, ако работниците на различните етапи от производствения процес могат да си сътрудничат в рамките на един обект,

— четвърто, имиджът на марката е също от решаващо значение. В завода [местоположение 1 в Германия] ще се произвеждат главно […] превозни средства, докато Macan ще бъде позициониран на пазара като автомобил от висок клас.

(58) Въз основа на тези изчисления и съображения по време на заседанието на НС от 15 март 2011 г. главният финансов директор на Porsche AG оповестява намерението на своето дружество да кандидатства за регионална държавна помощ с цел разширяване на производствения завод в Лайпциг. Както е документирано в протокола от заседанието на НС от 15 март 2011 г., той заявява, че окончателното решение относно местоположението на инвестицията следователно зависи и от одобряването на помощта.

(59) Вследствие на това обяснение НС одобрява сценарий 5 (цялостно производство в Лайпциг) при условие че може да бъде ползвана държавна помощ.

(60) Вследствие на това условно решение на НС от 15 март 2011 г. Porsche Leipzig официално кандидатства за регионална помощ по схемата „Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“. Заявлението за помощ е внесено в Sächsische Aufbaubank (SAB) на 24 март 2011 г. Налице е правно основание за отпускането на инвестиционната помощ, което в случая трябва да бъде одобрено от Комисията. Заявление *ex ante* не е необходимо, но очакваният размер на инвестиционната помощ трябва да бъде посочен в самото заявление за кандидатстване за помощ с цел да се осигури спазването на тавана на помощта.

(61) На 29 март 2011 г. SAB потвърждава, че инвестиционният проект по принцип отговаря на условията за допустимост за получаване на субсидии.

(62) Изпълнението на инвестиционния проект започва през април 2011 г.

(63) В таблицата по-долу са посочени отделните етапи на процеса на вземане на решения:

Дата	
[2010 г.]	Заседание на КПИС: — представени са само сценарии 1—4 — КПИС взема решение за по-нататъшно проучване на сценарии 1—4 — сценарий 1 е избран като базов сценарий
[2010 г.]	Заседание на КПИС: — представени са сценарии 1—5 — сценарий 3 е избран като базов сценарий
[2010 г.]	Заседание на Надзорния съвет: — НС решава да осъществи проекта Macan — решение относно местоположение не е взето; НС приканва КПИС да направи предложения за местоположение — НС приветства сценарий 5

Дата	
[2010 г.]	Заседание на КПИС: — все още изборът е между всички пет местоположения — КПИС нарежда да бъде доразработен сценарий 5 — сценарий 5 е избран като базов сценарий
2011 г.	Заседание на КПИС: — КПИС потвърждава, че искането за вземане на решение ще бъде представено на НС на следващото му заседание, на което ще се вземе решение относно местоположението — все още няма одобрение от НС
25 февруари 2011 г.	Писмо от Porsche Leipzig до КПИС: — с искане КПИС да разгледа възможността за получаване на помощ за планираната инвестиция
[Преди 15 март 2011 г.]	Заседание на КПИС: — КПИС потвърждава оценката на разходите при сценарий 5 — КПИС нарежда допълнителни икономии
9 март 2011 г.	Писмо на КПИС, с което потвърждава готовността си да подкрепи проекта: — КПИС потвърждава, че подкрепя инвестиционния проект за цялостното производството на Macan в Лайпциг, при условие че ще бъде получена държавна помощ
15 март 2011 г.	Заседание на Надзорния съвет: — НС дава своето одобрение за цялостното производството на Macan в Лайпциг, при условие че бъде получена държавна помощ
24 март 2011 г.	Формално заявление от Porsche Leipzig за дискреционната част на помощта
29 март 2011 г.	Писмо от SAB: — SAB потвърждава, че инвестиционният проект по принцип отговаря на условията за получаване на помощ.
април 2011 г.	Започване на работите по инвестиционния проект

5.3.4. **Пропорционалност на помощта**

(64) При сценарий 2 съгласно параграф 22 от Съобщението за задълбочена оценка мярката за държавна помощ се „счита за пропорционална, когато се равнява на разликата между нетните разходи, които дружеството бенефициер ще понесе, ако инвестира в подпомагания регион, и нетните разходи за инвестиция в алтернативен регион (региони)“. Германия посочва, че изчисленията, използвани за оценката на стимулиращия ефект, могат да се използват също така при оценката на пропорционалността на помощта.

(65) Сценарий 5 води до допълнителни разходи в размер на 65 млн. евро в сравнение със сценарий 3.

(66) Дори когато бъде взета предвид максимално разрешената помощ в размер на 47,5 млн. евро (в номинална стойност), сценарий 5 е свързан с допълнителни разходи от 27,52 милиона евро.

(67) Поради това Германия твърди, че не е налице свръхкомпенсация, тъй като помощта не компенсира напълно допълнителните разходи в завода в Лайпциг. Следователно според Германия помощта е пропорционална.

(68) Германия посочва, че в своето решение относно местоположението Porsche AG отчита не само финансовите съображения, но взема предвид също така и качествени критерии.

5.3.5. **Отрицателно въздействие на помощта върху конкуренцията и търговията**

(69) Германия подчертава, че регионалната помощ служи единствено да компенсира допълнителните разходи в завода в Лайпциг, т.е. за компенсиране на допълнителните разходи, свързани с цялостното производство в завода в Лайпциг в сравнение със сценария за производство на каросерии и боядисване в завода в [местоположение 1 в Германия] и доставка на боядисаните каросерии в Лайпциг за монтаж. Тъй като помощта е пропорционална, тя не оказва влияние върху конкуренцията. Инвестицията в проекта Macan и произтичащите от нея ефекти върху конкуренцията и търговията биха били осъществени при всички случаи.

(70) Поради това Германия счита, че помощта няма отрицателно въздействие върху конкуренцията и търговията в съответствие с параграф 40 от Съобщението за задълбочена оценка.

6. **ОЦЕНКА НА МЯРКАТА ЗА ПОМОЩ И СЪВМЕСТИМОСТ С ВЪТРЕШНИЯ ПАЗАР**

6.1. НАЛИЧИЕ НА ПОМОЩ

(71) Финансовата помощ ще бъде предоставена от германските органи под формата на преки безвъзмездни средства и инвестиционна премия. Следователно помощта се предоставя от държава членка и чрез ресурси на държавата по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(72) Тъй като помощта се предоставя на дъщерни дружества от една група дружества, а именно VW Group, мярката е селективна.

(73) Предвидената финансова подкрепа ще освободи бенефициерите от разходи, които при нормални условия те би трябвало сами да поемат. Поради това те получават икономическо предимство в сравнение с техните конкуренти.

(74) Предвидената финансова подкрепа ще бъде предоставена за инвестиция в автомобилния сектор. Тъй като автомобилите са предмет на търговия между държавите членки, е вероятно тази подкрепа да окаже влияние върху търговията между тях.

(75) Мярката облагодетелства производството на VW Group и следователно нарушава или застрашава да наруши конкуренцията.

(76) Поради това Комисията счита, че въпросната мярка представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

6.2. ЗАКОНОСЪОБРАЗНОСТ НА МЯРКАТА ЗА ПОМОЩ

(77) Германия е уведомила за планираната мярка за помощ преди да я приведе в действие и следователно е спазила своето задължение съгласно член 108, параграф 3 от ДФЕС, както и задължението за индивидуално уведомление съгласно член 7, буква д) от Регламент (ЕО) № 1628/2006 на Комисията ([19]) и член 6, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 800/2008 на Комисията ([20]).

6.3. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ ЗА ОЦЕНКАТА

(78) Помощта има за цел насърчаването на регионалното развитие. Тъй като германските органи са се ангажирали да отпуснат помощта преди 1 юли 2014 г. (предмет на одобрението на Комисията, ако то все още не е получено), оценката на съвместимостта на помощта с вътрешния пазар се основава на ННРП 2007—2013 г., чиято валидност беше удължена до 30 юни 2014 г. съгласно точка 186 от Насоките за регионалната помощ за периода 2014—2020 г. ([21]) По-специално за целите на настоящата оценка трябва да бъдат взети предвид разпоредбите на

([19]) Регламент (ЕО) № 1628/2006 на Комисията от 24 октомври 2006 г. за прилагане на членове 87 и 88 от Договора по отношение на националната регионална инвестиционна помощ (ОВ L 302, 1.11.2006 г., стр. 29).

([20]) Регламент (ЕО) № 800/2008 на Комисията от 6 август 2008 г. относно деклариране на някои категории помощи за съвместими с общия пазар в приложение на членове 87 и 88 от Договора (Общ регламент за групово освобождаване) (ОВ L 214, 9.8.2008 г., стр. 3).

([21]) ОВ C 209, 23.7.2013 г., стр. 1.

раздел 4.3 от ННРП 2007—2013 г. (помощ за големи инвестиционни проекти). Ако при официалното разследване Комисията не е в състояние да установи без съмнение, че праговете, предвидени в точка 68, буква а) („проверка относно пазарния дял“) и точка 68, буква б) („проверка относно увеличение на капацитета и пазарните резултати“) от ННРП, не са надвишени, тя е длъжна да пристъпи към задълбочената оценка въз основа на критериите в Съобщението за задълбочена оценка на регионалната помощ за големи инвестиционни проекти.

(79) Комисията трябва да извърши своята оценка в три стъпки:

— първо, тя трябва да потвърди, че мярката е съвместима с общите разпоредби на ННРП,

— второ, тя трябва да провери дали може без съмнение да се изключи, че „проверката относно пазарния дял“ и „проверката относно увеличението на капацитета“ съгласно точка 68, букви а) и б) от ННРП не изискват задълбочена оценка,

— трето, в зависимост от резултата от оценката на предходния етап тя евентуално трябва да извърши задълбочена оценка.

6.4. СЪВМЕСТИМОСТ НА МЯРКАТА С ОБЩИТЕ КРИТЕРИИ ЗА СЪВМЕСТИМОСТ СЪГЛАСНО ННРП

(80) Комисията констатира още в съображение 36 от решението за откриване, че помощта отговаря на общите критерии за съвместимост с вътрешния пазар съгласно ННРП. В рамките на официалната процедура по разследване не бяха установени никакви елементи, които биха поставили под въпрос тази оценка. Комисията отбелязва по-специално следното:

— Няма признаци, че Porsche Leipzig, Porsche AG или VW Group се намират в затруднено финансово положение, тъй като не е налице нито един от случаите ([22]), посочени в Насоките на Общността за държавните помощи за оздравяване и преструктуриране на предприятия в затруднение. Поради това групата, към която принадлежи бенефициерът на помощта, отговаря на условията за получаване на регионална помощ.

— Помощта се предоставя в приложение на групово освободени схеми, които отговарят на определените в ННРП общи условия за съвместимост с вътрешния пазар.

— По-специално проектът води до диверсификация на производствената гама на съществуващ производствен обект, в който ще бъде произвеждан нов модел лек автомобил Porsche Macan. Следователно става въпрос за първоначална инвестиция по смисъла на точка 34 от ННРП.

— Допустимите инвестиционни разходи са определени в съответствие с Насоките за регионалната помощ.

— Бенефициерът се задължава да запази инвестицията в региона в продължение на най-малко пет години след приключването на проекта.

— Собственият принос на бенефициера, който не включва публично подпомагане, възлиза на поне 25 % от допустимите разходи.

— Планираните общи допустими разходи за проекта възлизат на 521 559 981,66 EUR (сегашна стойност, сконтирани към датата на уведомлението). Няма данни за това в рамките на трите години преди започването на работите по настоящата инвестиция бенефициерът да е получил регионална помощ за други инвестиционни проекти. Поради това настоящата инвестиция не представлява единен инвестиционен проект с предишен инвестиционен проект по смисъла на точка 60 от ННРП.

— Като се приложи скалата за коригирани тавани за регионална помощ, предвидена в точка 67 от ННРП, това води до максимален допустим интензитет на помощта за проекта от 8,37 % от БЕБП (брутен еквивалент на безвъзмездна помощ).

— Тъй като интензитетът на планираната помощ (43 666 078,75 EUR в настояща стойност) не надвишава максимално допустимия интензитет на помощта и помощта, за която е отправено уведомление, не може да се съчетава с друга регионална помощ, предвиденият интензитет на помощта за проекта е в съответствие с ННРП.

(81) С оглед на тези съображения Комисията счита, че са изпълнени общите условия за съвместимост с вътрешния пазар, предвидени в ННРП.

([22]) ОВ C 244, 1.10.2004 г., стр. 2.

6.5. ПРОВЕРКА В СЪОТВЕТСТВИЕ С ТОЧКА 68 ОТ ННРП

(82) Комисията посочи в съображение 78 от решението за откриване, че „ако получените мнения в отговор на откриването на официалната процедура по разследване, не позволят на Комисията да стигне без всякакво съмнение до заключението, че праговете, предвидени в проверките съгласно точка 68, букви а) и б), не са надвишени, Комисията ще извърши задълбочена оценка на инвестиционния проект въз основа на Съобщението на Комисията относно критериите за задълбочена оценка на регионалната помощ за големи инвестиционни проекти“. Комисията трябва да оцени дали получените мнения позволяват да се направи това заключение.

(83) В своето становище Германия поддържа своята позиция, представена също така в решението за откриване, без да добавя забележки или информация, допълващи предоставените по време на предварителното разследване. По-специално, Германия поддържа своето становище, че като съответен продуктов пазар трябва да бъде определен сегментът категория Б съгласно класификацията на POLK (а не сегментът SUV-D съгласно класификацията на IHS Global Insight), и че като съответен географски пазар следва да бъде определен поне комбинираният пазар на ЕИП и Северна Америка (а не само пазарът в ЕИП). Определението на съответния географски пазар се аргументира по-специално с факта, че световният пазар се обслужва от един единствен производствен обект.

(84) По отношение на **съответния продуктов пазар** Комисията установи следното: решението за извършването на задълбочена оценка не засяга резултата от последващата задълбочена оценка на съвместимостта с вътрешния пазар. Преди да одобри помощта Комисията трябва да се увери, че положителният принос от мярката за помощ при всички случаи компенсира всички отрицателни ефекти върху търговията и конкуренцията. Поради това, за да се вземе решение дали да бъде извършена задълбочена оценка на съвместимостта на мярката за помощ с вътрешния пазар, определението на съответния продуктов пазар трябва да бъде възможно най-ограничено, като се вземат предвид специфичните характеристики на модела превозно средство, който ще бъде произвеждан.

(85) В решението за откриване Комисията счете, че що се отнася до сравнението между леките автомобили джипове и „нормалните“ леки автомобили по отношение на тяхната цена, размер, показатели на двигателя и т.н., класификацията на IHS Global Insight е по-подходяща от класификацията на POLK и следователно трябва да бъде приложена по отношение на настоящия проект. Поради същите причини в друго неотдавнашно дело за държавна помощ, което засягаше също леки автомобили джипове, Комисията използва като основа класификацията на IHS Global Insight, а не по-широкия сегмент категория Б съгласно класификацията на POLK ([23]).

(86) Комисията продължава да счита, че класификацията на IHS Global Insight е по-подходяща за определянето на съответния продуктов пазар на леки автомобили джипове в сравнение с класификацията на POLK. Германия не представи допълнителни доводи, за да обори това становище. Аргументът, че цялото дългосрочно стратегическо планиране и анализите на VW Group се основават на концептуалната основа на класификацията на POLK, е без значение в този контекст. Освен това по време на официалното разследване Комисията не получи информация от трети страни, която би спомогнала за по-доброто ѝ разбиране на сегментацията на пазара по отношение на разглеждания модел пътнически автомобил. Ето защо Комисията оставя открит въпроса за точното определение на съответния продуктов пазар и използва реалистично алтернативно определение на пазара с отделни сегменти автомобили (включително най-малкия сегмент, за който са налични данни) в допълнение към комбинирани сегменти като реалистични съответни продуктови пазари ([24]), и не отхвърля сегмента SUV-D съгласно класификацията на ISH Global Insight като реалистичен алтернативен пазарен сегмент.

(87) В съответствие с първоначалната си оценка Комисията продължава да счита, че **съответният географски пазар** е пазарът в ЕИП или по-голям пазар. Поради това Комисията не може да изключи възможността съответният географски пазар да е ограничен до пазара в ЕИП.

(88) В своето решение за откриване (съображение 58) Комисията се позовава на две неприключили към този момент официални процедури по разследване ([25]), в които се разглежда въпросът дали съответният географски пазар е по-широк от ЕИП. Заключенията от задълбочената оценка, извършена от службите на Комисията, не позволиха да се изключи възможността съответният географски пазар за засегнатите продукти и референтни периоди да не е по-голям от пазара в ЕИП. Тъй като двете държави членки, засегнати от тези решения за откриване, оттеглиха своите уведомления за регионална помощ преди приемането на окончателните решения на Комисията, заключенията от задълбочените оценки по тези дела не бяха потвърдени чрез официални решения.

([23]) Вж. бележка под линия 11.

([24]) Решения за държавна помощ SA. 30340 Fiat Powertrain Technologies: Решение от 9 февруари 2011 г. (C(2011) 612) (ОВ C 151, 21.5.2011 г., стр. 5); SA. 32169 Volkswagen Sachsen: Решение от 13 юли 2011 г. (C(2011) 4935 (ОВ C 361, 10.12.2011 г., стр. 17).

([25]) Решение от 28 октомври 2009 г. по дело SA. 27913 — C 31/2009 — HUN — LIP — Помощ в полза на Audi Hungaria Motor Kft (C(2009) 8131) (ОВ C 64, 16.3.2010 г., стр. 15); Решение за удължаване от 6 юли 2010 г. (C(2010) 4474) (ОВ C 243, 10.9.2010 г., стр. 4); Решение от 13 юли 2011 г. (C(2011) 4935) по дело SA. 32169 — C/2011 — DE — LIP — Помощ в полза на Volkswagen Sachsen (ОВ C 361, 10.12.2011 г., стр. 17).

(89) Комисията заключава, че аргументите, които Германия изтъкна в рамките на предварителното разследване, но които не бяха доказани чрез допълнителни факти и информация в рамките на официалната процедура по разследване, са недостатъчни за преодоляване на опасението, че съответният географски пазар би могъл да се ограничи до пазара в ЕИП. По-специално Комисията установи следното:

(90) Фактът, че големите производители на автомобили извършват дейност на световния пазар и в условията на глобална конкуренция, не е достатъчно доказателство за това, че отделните пазари са интегрирани и представляват единен световен пазар (или комбиниран пазар на ЕИП и Северна Америка). Същото се отнася и до довода, че десетте най-големи производители на оригинално оборудване (ПОО) разполагат с производствени обекти и дистрибуционни мрежи по целия свят. Комисията счита, че поради нестабилността на обменните курсове ПОО изграждат своите производствени заводи в по-голяма близост до регионалното търсене. Същото би могло да бъде в сила и за ефективните мерки за защита (високи митнически тарифи върху вноса за крайните производители, ниски митнически тарифи за междинните продукти с цел стимулиране на местното производство/краен монтаж). Третият аргумент за съществуването на глобализирани производствени структури въпреки липсата на интегрирани пазари е фактът, че някои държави разрешават внос, само ако едновременно с това се създадат съвместни предприятия за местно производство. Следователно световното присъствие на големи участници и производители само по себе си не е показател за съществуването на глобален (или по-широк от ЕИП) пазар. По същата логика наличието на системи за дистрибуция по целия свят не представлява доказателство, че пазарът е глобален (или по-широк от ЕИП) от гледна точка на конкуренцията. Фактът, че Porsche AG възнамерява да обслужва световния пазар само от един обект, също не е достатъчно доказателство, че съответният географски пазар е по-широк от ЕИП. Всъщност пазарът в сегмента SUV-D е относително малък в сравнение с други пазарни сегменти. Поради това икономиите от мащаба в този случай могат да бъдат от полза за стратегията за едно единствено местоположение. Тъй като моделът ще се продава под марката Porsche и високото качество на луксозните автомобили, произвеждани от Porsche AG, според неговите клиенти е свързано с производството им в Германия, изграждането на втори завод извън Германия може да е в ущърб на една успешна пазарна стратегия. Германия също аргументира избора на Лайпциг пред [местоположение 1 в Германия], наред с другото, със съображения, свързани с търговската марка (вж. съображение 57).

(91) Освен това аргументът, че голяма част от търговските потоци, така например над 20 % от производството в ЕИП, се изнасят за северноамериканския пазар, не е достатъчен, за да се докаже съществуването на глобален (или в случая — по-широк от ЕИП) пазар. Комисията счита, че търговските потоци биха могли да дадат представа за степента на интеграция на различните съответни географски пазари, когато се основават на обема на вноса и износа в сравнение с местното производство и местното потребление. Наличието на търговски потоци само по себе си обаче не е достатъчно доказателство за съществуването на интегриран съответен географски пазар. Въпреки наличието на доставки между ЕИП и други региони, това не означава, че тези пазари са интегрирани, т.е че пазарните условия (например цените) на един от пазарите оказват влияние върху пазарните условия на друг пазар. Това важи особено в случаите, когато така установените доставки се правят преди всичко от самите производители, а не от независими доставчици и износители, които участват в ценовия арбитраж. Ценообразуването може да бъде изцяло специфично за съответния пазар (например цените да са високи на един пазар и ниски на друг пазар), и да не е съобразено изобщо с условията на един предполагаем интегриран пазар. Анализът на търговските потоци не предоставя отговор на основния въпрос по отношение на определението на пазара, а именно дали вносът или износът биха могли да попречат на увеличението на цените на местния пазар. Комисията отбелязва, че Германия не е представила допълнителни емпирични доказателства, които доказват съществуването на корелирани движения на цените или еластичността на нетния внос по отношение на промени в относителните цени. Емпиричните данни, представени по цитираните по-горе предходни дела, не могат да се използват за целите на настоящото дело, тъй като те засягат различни пазарни сегменти (категория сегмент A съгласно класификацията на POLK) и референтни периоди.

(92) Комисията отбелязва, че Porsche AG възнамерява да изнася значителна част от продукцията си на Macan в Китай. Това намерение само по себе не позволява да се установи съществуването на интегриран пазар.

(93) Комисията признава, че значението на търговските бариери намалява с течение на времето. Въпреки това Комисията е убедена, че един от основните фактори за отвъдморското производство и решенията за преместване на производителите на автомобили от ЕС са пречките пред достъпа до пазара на целевите пазари. Високите тарифни пречки, особено в Азия, продължават да възпрепятстват достъпа на износителите от ЕС. Нетарифните пречки, включително обременяващите и дискриминационни сертификационни изисквания, допълнителните изисквания за тестване, акцизните данъци и други пречки влияят в голяма степен върху износа на превозни средства от ЕС в Югоизточна Азия, Китай и Южна Америка. Комисията признава, че Съединените щати несъмнено са най-важния пазар за износа на автомобили от ЕС като цяло. Въпреки това ЕС и САЩ имат силно различаващи се подходи по отношение на регулирането и надзора на пазара. Подобни регулаторни различия дори в наши дни са може би най-значителната търговска бариера за износа на автомобили от ЕС в САЩ.

(94) Комисията взе предвид доводите във връзка с намаляването на транспортните разходи, но не е напълно убедена в това отношение. Бъдещото развитие на намаляващите транспортни разходи не може да бъде ясно предвидено в сегашната икономическа обстановка с нарастващи разходи за горивата. Ето защо посоченото бъдещо намаление на разходите не може да бъде взето предвид.

(95) Тъй като в хода на официалната процедура по разследване Комисията не получи допълнителна информация, която да ѝ позволи да заключи, че съответният географски пазар е по-обширен от пазара на ЕИП, с оглед на съображенията по-горе тя поддържа своята оценка, че съответният географски пазар, независимо от избраното определение на съответния продуктов пазар, е пазарът в ЕИП или по-голям от него пазар. Комисията подчертава още веднъж, че тя е длъжна да се увери, че положителният принос от мярката за помощ във всички случаи ще компенсира всички отрицателни ефекти върху търговията и конкуренцията. Поради това за целите на вземането на решение по въпроса дали да се извърши задълбочена оценка на съвместимостта на мярка за помощ с вътрешния пазар определението на съответния географския пазар следва да бъде възможно най-ограничено, като се вземат предвид специфичните характеристики на модела автомобил, който ще бъде произвеждан.

6.5.1. **Заключение относно пазарния дял (точка 68, буква а) от ННРП)**

(96) Комисията извърши проверката, предвидена в точка 68, буква а) от ННРП, на всички реалистични съответни продуктови и географски пазари, за да установи дали пазарният дял на бенефициера превишава 25 % преди и след инвестицията.

(97) Тъй като не беше възможно да се установи дали съществува един единствен съответен продуктов и географски пазар, бяха взети предвид резултатите за всички реалистични пазари. Пазарният дял на концерна VW Group в сегмент категория Б съгласно класификацията на POLK в ЕИП възлиза на над [> 25] % през всички години в периода 2010—2015 г. Следователно Комисията заключава, че прагът, определен в точка 68, буква а), е превишен. За разлика от това в сегмента SUV-D пазарният дял не е превишен за нито един от възможните реалистични съответни географски пазари (ЕИП, ЕИП и Северна Америка и световния пазар).

6.5.2. **Заключение относно производствения капацитет в условията на пазар с изоставащ растеж (точка 68, буква б) от ННРП)**

(98) Като взе предвид факта, че не беше възможно да се установи дали целият пазар на леки автомобили без сегментиране, единствено сегментът категория Б съгласно POLK или само сегментът SUV-D съгласно класификацията на IHS Global Insight трябва да се разглежда като съответен продуктов пазар, Комисията трябваше да провери дали капацитетът, създаден с проекта и измерен въз основа на данни за видимото потребление на съответния продукт в ЕИП, надвишава 5 % от всички реалистични пазари.

(99) Това проучване, проведено за сегмента SUV-D съгласно класификацията на IHS Global Insight, показа, че производственият капацитет далеч надхвърля прага от 5 %, ако бъде приложен за пазара в ЕИП. Още в съображение 72 от решението за откриване се посочва, че съответният пазар е с изоставащ растеж и дори е бил в упадък през последните пет години преди инвестицията.

(100) Поради това Комисията заключава, че прагът за увеличаване на капацитета от 5 % на пазар с изоставащ растеж съгласно точка 68, буква б) от ННРП е превишен за сегмента SUV-D съгласно класификацията на IHS Global Insight.

6.5.3. **Заключение**

(101) С оглед на горепосоченото Комисията заключи, че не може да се изключи, че съответните прагове в точка 68, букви а) и б) са превишени. Следователно Комисията решава след откриването на процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС, да проведе подробно проучване с цел да установи дали помощта е необходима с цел да окаже стимулиращ ефект за инвестиционния проект и дали ползите от мярката за помощ компенсират свързаното с нея нарушаване на конкуренцията и ефекта върху търговията между държавите членки.

6.6. ЗАДЪЛБОЧЕНА ОЦЕНКА НА МЯРКАТА ЗА ПОМОЩ

(102) Задълбочената оценка се провежда въз основа на Съобщението за задълбочена оценка.

6.6.1. **Положителни ефекти на помощта**

6.6.1.1. *Цел на помощта*

(103) Германските органи обясниха положителните въздействия на инвестицията за региона. Бяха установени следните положителни ефекти от инвестицията:

— Въздействие върху регионалното развитие: Благодарение на инвестицията ще бъдат създадени 1 040 нови работни места и 30 стажантски места в допълнение към съществуващите 833 работни места и 29 стажантски места. Освен това може да се очаква създаването на поне 2 700 непреки работни места. Очаква се в близост до въпросния завод да бъдат създадени поне 744 непреки работни места.

— Привличане на доставчици и доставчици на услуги от секторите на автомобилостроенето и други сектори в региона: Комисията счита, че инвестицията на Porsche AG има важна роля за изграждането и по-нататъшното развитие на автомобилната промишленост в Саксония и че тя ще привлече доставчици и доставчици на услуги в региона.

— Активно участие на бенефициера в различни мрежови и клъстърни инициативи: Бенефициерът участва активно в мрежови и клъстърни инициативи с цел насърчаване на развитието на автомобилната индустрия в региона на Лайпциг и в цяла Източна Германия, като например в инициативата Initiative Automotive Cluster Ostdeutschland (ACOD).

— Обучение: Планира се уменията на работниците да бъдат допълнително развити в рамките на вътрешни и външни обучения.

(104) Комисията счита, че германските органи са предоставили достатъчно информация, за да докажат, че проектът ще допринесе за икономическото развитие на регион Лайпциг.

6.6.1.2. *Целесъобразност на помощта*

(105) В параграфи 17 и 18 от Съобщението за задълбочена оценка се подчертава, че държавната помощ под формата на първоначална инвестиционна помощ не е единственият инструмент на политиката за преодоляване на пазарните неуспехи и за насърчаване на икономическото развитие на региони в неравностойно положение. Помощта представлява подходящ инструмент, ако тя предоставя специфични предимства в сравнение с други мерки на политиката. Съгласно параграф 18 от Съобщението за задълбочена оценка, само „мерки, за които държавите членки са планирали други варианти на политиката и за които са установени предимствата от използване на селективен инструмент, като например държавна помощ за определено дружество, се считат за подходящ инструмент.“

(106) Германия обоснова своето обяснение относно целесъобразността на инструмента за помощ с икономическото положение в региона на Саксония и представи доказателства, че регионът се намира в неравностойно положение в сравнение с други региони в Германия. Германските органи изтъкват, че през 2011 г. — годината на започване на работите — БВП на глава от населението в Саксония е бил едва 75 % от средния за Германия, а равнището на безработицата е било с 50 % по-високо от средното. В периода 2007—2009 г. средният разполагаем доход в Саксония е възлизал на приблизително 82 % от съответната средна стойност за Германия. Германия твърди, че в практиката си от дела Комисията вече е приела, че преките безвъзмездни средства в подобна икономическа ситуация представляват подходящо средство за справяне с проблемите в областта на развитието на даден регион.

(107) С оглед на социалноикономическата ситуация в регион Лайпциг, която е потвърдена от неговия статус на регион, който отговаря на критериите за национална регионална помощ в съответствие с член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС с таван за интензитета на помощта от 20 %, и в съответствие с решения по предишни дела (например по делото Dell Poland ([26])), Комисията е съгласна, че предоставянето на държавна помощ е подходящ инструмент за постигане на целите в областта на развитието в засегнатия регион.

6.6.1.3. *Стимулиращ ефект/Съпоставителен сценарий*

(108) С оглед на това, че съществува голям брой основателни причини за едно дружество да разположи своя инвестиционен проект в определен регион, дори без да има предоставена помощ, съгласно Съобщението за задълбочена оценка Комисията трябва да проучи обстойно дали помощта е необходима, за да се осигури стимулиращ ефект за инвестицията. Целта на това обстойно проучване е да се определи дали помощта действително допринася за промяна в поведението на бенефициера, така че той да предприеме (допълнителни) инвестиции в съответния подпомаган регион. Съгласно параграф 22 от Съобщението за задълбочена оценка наличието на стимулиращ ефект може се докаже в рамките на два възможни сценария: при липса на помощ инвестицията не би била реализирана, тъй като без помощта тя не би била рентабилна за съответното дружество, независимо от местоположението (сценарий 1); или, при липса на помощ инвестицията би била реализирана на друго място в ЕС (сценарий 2).

([26]) Вж. бележка под линия 15.

(109) Съгласно Съобщението за задълбочена оценка се изисква държавата членка да докаже пред Комисията наличието на стимулиращ ефект на помощта и да предостави недвусмислени доказателства, че помощта действително оказва въздействие върху решението за осъществяване на инвестицията или относно местоположението. В този контекст държавата членка е длъжна да представи също така подробно описание на съпоставителния сценарий (при който държавата членка не предоставя помощ на бенефициера). Комисията трябва да прецени, че те тези сценарии са реалистични.

(110) Според германските органи помощта за Porsche Leipzig и Porsche AG попада в рамките на сценарий 2. С оглед на това те представиха съпоставителен сценарий, отразяващ конкретните планове за инвестиции и местоположение за проекта Macan, в който в допълнение към Лайпциг са разгледани няколко алтернативни местоположения в Германия.

(111) Съгласно Съобщението за задълбочена оценка тежестта на доказване на наличието на стимулиращ ефект пада върху държавата членка. Точка 25 от Съобщението за задълбочена оценка гласи, че „държавата членка може да предостави доказателства за наличието на стимулиращ ефект на помощта, като представи документи на дружеството, от които е видно, че е направено сравнение между разходите и ползите от установяването на дейността в съответния подпомаган регион и в алтернативно регион“. Държавите членки се приканват да използват финансови доклади, вътрешни бизнес планове и документи, в които са разработени различни инвестиционни сценарии.

(112) Германия представи подробни актуални и достоверни доказателства, в които е документиран многоетапният процес на вземане на решения на Porsche AG относно местоположението на инвестицията.

(113) Съгласно тази информация са разгледани пет сценария за местоположение. Всички разгледани местоположения, с изключение на Лайпциг, са разположени в неподпомагани региони в Германия.

(114) В процеса на планиране са извършени редица изчисления и разчети на разходите с нарастваща степен на подробност и точност, въз основа на които считаният за най-подходящ, т.е базовият сценарий, е променян три пъти ([27]). Представените документи позволяват на Комисията да заключи, че при същата степен на точност на прогнозите за производствените разходи, които могат да бъдат отнесени към съответното местоположение (при хипотеза за еднакво равнище на приходите за всички сценарии), сценарий 3 (производство на каросерии и боядисване в [местоположение 1 в Германия], доставка на боядисаните каросерии за последващ монтаж в Лайпциг) и сценарий 5 (производство на каросерии, боядисване и монтаж в Лайпциг) са се очертали като най-конкурентоспособните сценарии (варианти за местоположение).

(115) Както става ясно от предоставените документи, поради тази причина на последния етап от процеса на вземане на решения са сравнявани само сценарий 3 и сценарий 5.

(116) Както беше пояснено в съображение 53 от настоящото решение, съгласно крайните оценки на производствените разходи, свързани с местоположението, при сценарий 5 (Лайпциг) се наблюдават допълнителни разходи в размер на 65 милиона евро в сравнение със сценарий 3 ([местоположение 1 в Германия]/Лайпциг). С цел да се намалят допълнителните разходи при сценарий 5, и с оглед на предстоящото официално решение на НС относно местоположението на инвестиционния проект, Porsche Leipzig търси информация от органите на Саксония относно възможността да получи държавна помощ за привличане на инвестиционния проект в Лайпциг.

(117) В своето писмо от 25 февруари 2011 г. Porsche Leipzig приканва МИТТ да проучи възможността да му бъде предоставена помощ за планираната инвестиция. След среща, на която присъстват Porsche Leipzig и органите на провинция Саксония, и на която Porsche Leipzig представя инвестиционния проект и ситуацията по отношение на вземането на решение, с писмо от 9 март 2011 г. органите на Саксония се ангажират да подкрепят инвестиционния проект за цялостното производство на Macan в Лайпциг в рамките на наличните възможности за регионално финансиране.

(118) Както е описано в съображение 56 от настоящото решение, допълнителните разходи при сценарий 5 в сравнение със сценарий 3 са намалели до 27,52 милиона евро предвид на максимално допустимия размер на помощта. В допълнение, в полза на сценарий 5 са били взети предвид и няколко качествени критерии.

(119) На 15 март 2011 г. НС решава да разположи целия инвестиционен проект в Лайпциг (сценарий 5). Както е отбелязано в протокола от заседанието на НС, това решение е обвързано изрично с отпускането на държавна помощ.

(120) След условното решение на НС Porsche Leipzig официално подава заявление за регионална помощ на 24 март 2011 г. На 29 март 2011 г. Sächsische Aufbaubank потвърждава писмено, че по принцип проектът отговаря на условията за допустимост. Вследствие на това официално потвърждение работите по проекта започват през април 2011 г.

([27]) Вж. бележка под линия 17.

(121) С оглед на горепосоченото Комисията констатира в съответствие с точка 20 от Съобщението за задълбочена оценка, че общите условия за официалното проучване за наличието на стимулиращ ефект, предвидени в точка 38 от ННРП, са изпълнени. Бенефициерът е подал заявление за регионална помощ и впоследствие компетентният орган е потвърдил писмено преди започването на работите по инвестиционния проект, че по принцип проектът отговаря на условията за допустимост. Освен това Германия предостави недвусмислени доказателства, че помощта действително е оказала въздействие върху избора на местоположение на инвестицията. Решението на Porsche AG за разполагане на цялостното производство на Macan в Лайпциг е било взето след като е било получено потвърждението, че инвестиционният проект може да разчита на държавна помощ и на подкрепа от страна на публичните органи, и след като НС условно е одобрил избора на местоположение. Комисията е на мнение, че съпоставителният сценарий, представен от Германия в съответствие с точки 23 и 25 от Съобщението за задълбочена оценка, е реалистичен и е подкрепен с надеждни и актуални доказателства. Следователно тази помощ има реален (съществен) стимулиращ ефект. Помощта е повлияла на решението на предприятието бенефициер по отношение на местоположението, като е намалила допълнителните разходи в полза на Лайпциг. Без помощта инвестицията не би била осъществена в Лайпциг.

6.6.1.4. *Пропорционалност на помощта*

(122) За да бъде пропорционална помощта, нейният размерът и нейният интензитет трябва да бъдат ограничени до необходимия минимум за осъществяване на инвестицията в подпомагания регион.

(123) По принцип, регионалната помощ се счита за целесъобразна с оглед на сериозността на проблемите, засягащи подпомаганите региони, ако тя не надвишава приложимите прагове за регионална помощ, включително автоматичното прогресивно намаляване на праговете на регионалната помощ за големи инвестиционни проекти (което е предвидено в приложимата карта на регионалните помощи). Прилаганият интензитет на помощта в този случай не надхвърля праговете за регионална помощ, коригирани посредством механизма за намаляване, посочен в съображение 80.

(124) В допълнение към общия принцип на пропорционалност, предвиден в ННРП, в Съобщението за задълбочена оценка се изисква да бъде извършена по-подробна оценка. При сценарий 2 от Съобщението за задълбочена оценка помощта се счита за целесъобразна, когато се равнява на разликата между нетните разходи на бенефициера за инвестицията в подпомагания регион и нетните разходи за инвестицията в алтернативното местоположение.

(125) Документите, предоставени от Германия, показват, че помощта е била ограничена до необходимия размер, тъй като тя не превишава разликата между разходите при сценарий 3 и сценарий 5. Съгласно окончателното изчисление дори с помощта сценарий 5 е по-скъп с 27,5 милиона евро в номинална стойност (с 65 милиона евро без помощта) в сравнение със сценарий 3. С оглед на някои количествено неизмерими стратегически предимства (втори завод за цялостно производство на марката Porsche), фактори, свързани с качеството (избягване на рискове, свързани с транспорта между ([местоположение 1 в Германия] и Лайпциг), и фактори, свързани с имиджа ([…]), които също са повлияли в подкрепа на избора на Лайпциг като местоположение на инвестицията, Комисията счита оставащите допълнителни разходи за приемливи.

(126) Тъй като помощта е ограничена до размера, който е необходим, за да се компенсират допълнителните нетни разходи, свързани с местоположението на инвестиционния проект в Лайпциг в сравнение с алтернативното местоположение, Комисията счита, че са налице доказателства за пропорционалността на помощта.

6.6.2. **Отрицателно въздействие на помощта върху конкуренцията и търговията**

(127) Съгласно параграф 40 от Съобщението за задълбочена оценка: „ако, обаче, съпоставителният анализ показва, че инвестицията би била реализирана във всички случаи и при липса на помощ, макар и вероятно на друго място (сценарий 2), и ако помощта е пропорционална, възможните индикации за нарушаване, като например голям пазарен дял и увеличаване на капацитета на пазар с изоставащ растеж, по принцип няма да се различават, независимо от помощта.“

(128) Тъй като инвестиционното решение се основава на сценарий 2 и размерът на помощта е ограничен до необходимия минимум, не беше установен отрицателен ефект върху търговията и конкуренцията. Инвестицията би била реализирана на друго място, което във всички случаи би довело до същото равнище на нарушаване на конкуренцията. Поради това Комисията счита, че помощта не оказва отрицателно въздействие върху конкуренцията.

(129) Съгласно параграф 53 от Съобщението за задълбочена оценка „(…) оценка, съгласно която при липса на помощ инвестицията би била реализирана в по-беден регион (колкото повече са регионалните затруднения, толкова по-висок е максималният интензитет на регионалната помощ), ще представлява отрицателен елемент в цялостния тест за балансиране, който вероятно няма да може да бъде компенсиран от никакви положителни елементи, тъй като противоречи на аргументацията за предоставяне на регионална помощ.“

(130) Тъй като няма признаци, че инвестицията е щяла да бъде реализирана в друг подпомаган регион с по-висок или подобен таван на интензитета на помощта (нито пък, че е бил разгледан сценарий за местоположение извън Германия), Комисията счита, че помощта няма нарушаващ сближаването ефект, който би бил в противоречие със същинската цел на регионалната помощ.

6.7. СЪПОСТАВЯНЕ

(131) След като беше установено, че помощта осигурява стимул за осъществяването на инвестицията във въпросния регион и че тя е пропорционална, трябва да се съпоставят положителният и отрицателният ефект на помощта.

(132) Оценката потвърди, че мярката за помощ има стимулиращ ефект за инвестицията, която оказва важен принос за развитието на регион в неблагоприятно положение, който отговаря на критериите за регионална помощ съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, без да се засяга регион със същия или по-висок таван на интензитета на помощта (нарушаващ сближаването ефект). Комисията е на мнение, че инвестиция в по-необлагодетелстван регион е от по-голяма полза за сближаването в рамките на Съюза, отколкото ако същата инвестиция е разположена в регион в по-благоприятно положение. Както се посочва в параграф 53 от Съобщението за задълбочена оценка, „положителните ефекти от регионалната помощ, която само компенсира разликата в нетните разходи в сравнение с по-развито алтернативно местоположение на инвестицията (…), обикновено се счита, съгласно теста за балансиране, че компенсира всички отрицателни ефекти в алтернативното местоположение за нова инвестиция“.

(133) С оглед на горепосоченото и с оглед на факта, че помощта съответства на разликата между нетните разходи за осъществяване на инвестицията в избраното местоположение в сравнение с по-развито алтернативно местоположение, Комисията също така е на мнение, че положителните ефекти на помощта от гледна точка на нейната цел и целесъобразност (вж. по-горе) ще са по-големи от отрицателните ефекти за търговията в алтернативното местоположение.

(134) В съответствие с точка 68 от ННРП и с оглед на задълбочената оценка, извършена въз основа на Съобщението за задълбочена оценка, Комисията стига до заключението, че помощта е необходима, за да се осигури стимулиращ ефект за инвестицията, и положителният ефект от мярката за помощ е по-голям от ефекта на нарушаване на конкуренцията и въздействието върху търговията между държавите членки, свързани с нея.

7. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

(135) Комисията заключава, че планираната регионална инвестиционна помощ в полза на Porsche Leipzig GmbH и Dr. Ing. H.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, предоставена преди 1 юли 2014 г. при условие че бъде одобрена от Комисията, отговаря на условията съгласно ННРП и Съобщението за задълбочена оценка и следователно може да бъде разглеждана като съвместима с вътрешния пазар в съответствие с член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

1. Държавната помощ, която Германия възнамерява да приведе в действие в полза на Porsche Leipzig GmbH и Dr. Ing. H.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, в размер на 43 666 078,75 EUR (в настояща стойност, сконтирана към датата на уведомяването) с максимален интензитет на помощта от 8,37 % брутен еквивалент на безвъзмездна помощ, е съвместима с вътрешния пазар в съответствие с член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.

2. Следователно привеждането в действие на помощта, посочена в член 1, параграф 1, се разрешава, доколкото тя е предоставена преди 1 юли 2014 г.

Член 2

Германските органи предоставят на Комисията:

— в срок от два месеца след отпускането на помощта: копие от съответните документи относно мярката за помощ;

— междинен доклад (включващ информация относно размера на изплатените помощи, изпълнението на договора за помощ и относно всички други инвестиционни проекти, започнали в същото предприятие или завод) — на всеки пет години от датата на одобрение на помощта от страна на Комисията;

— подробен окончателен доклад в срок от 6 месеца след изплащането на последния транш от помощта въз основа на графика на плащанията съгласно уведомлението.

Член 3

Адресат на настоящото решение е Федерална република Германия.

Съставено в Брюксел на 9 юли 2014 година.

За Комисията

Joaquín ALMUNIA

Заместник-председател