ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2015/1966

ze dne 9. července 2014

o státní podpoře SA. 34118 (2012/C ex 2011/N), kterou Německo plánuje poskytnout společnosti Porsche Leipzig GmbH a Dr. Ing. H.c. F. Porsche Aktiengesellschaft

(oznámeno pod číslem C(2014) 4075)

(Pouze německé znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské Unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) uvedené dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními ([1]), a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Elektronickým oznámením, které Komise zaevidovala dne 20. prosince 2011 (SANI 6554), oznámily německé orgány podle pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013 ([2]) (dále jen „pokyny“) regionální podporu pro společnosti Porsche Leipzig GmbH a Dr. Ing. H.c. F. Porsche Aktiengesellschaft určenou na investiční projekt v Lipsku ve spolkové zemi Sasko (Německo).

(2) Dopisem ze dne 11. července 2012 Komise Německu sdělila, že se s ohledem na regionální podporu, která má být poskytnuta na investiční projekt společností Porsche Leipzig GmbH a Dr. Ing. H.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, téhož dne rozhodla zahájit řízení (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva“) za účelem podrobného posouzení podle sdělení Komise o kritériích pro podrobné posouzení regionální podpory pro velké investiční projekty ([3]) (dále jen „sdělení“).

(3) Rozhodnutí Komise o zahájení formálního vyšetřovacího řízení bylo dne 30. října 2012 zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([4]). Třetí strany byly vyzvány k podání připomínek.

(4) Německo předložilo své připomínky a informace potřebné pro podrobné posouzení dopisem ze dne 31. října 2012 (2012/116806).

(5) Dopisem ze dne 17. prosince 2012 (2012/135107) a e-mailem ze dne 4. února 2012 si Komise vyžádala další informace, které Německo poskytlo dopisy ze dne 25. ledna 2013 (2013/008324) a 7. února 2013 (2013/013186).

(6) Od ostatních zúčastněných stran nebyly obdrženy žádné připomínky.

2. POPIS STÁTNÍ PODPORY

2.1. CÍL OPATŘENÍ

(7) Německé orgány mají v úmyslu podpořit regionální rozvoj poskytnutím regionální podpory společnostem Porsche Leipzig GmbH a Dr. Ing. H.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, a to ve formě přímého grantu a investičního

([1]) Úř. věst. C 333, 30.10.2012, s. 17.
([2]) Úř. věst. C 54, 4.3.2006, s. 13.
([3]) Úř. věst. C 223, 16.9.2009, s. 3.
([4]) Viz poznámka pod čarou 1.

příspěvku na výrobu nového modelu automobilu. Investice se uskuteční v Lipsku ve spolkové zemi Sasko, což je podporovaná oblast podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy se standardním stropem regionální podpory pro velké podniky v období od 1. ledna 2011 do 30. června 2014 ve výši 20 % hrubého grantového ekvivalentu ([5]).

2.2. PŘÍJEMCI

(8) Příjemci podpory budou společnosti Porsche Leipzig GmbH (dále jen „Porsche Leipzig“) a Dr. Ing. H.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (dále jen „Porsche AG“). Porsche Leipzig je dceřiným podnikem společnosti Porsche AG, která sama byla od 1. srpna 2012 v plném rozsahu převzata společností Volkswagen Aktiengesellschaft, patří tudíž do skupiny Volkswagen (dále jen „skupina VW“).

(9) Skupina VW vyrábí celou škálu vozidel od malých automobilů po luxusní a užitková vozidla. V roce 2013 provozovala skupina VW celkem 106 továren v devatenácti evropských zemích a v dalších osmi zemích v Americe, Asii a Africe a zaměstnávala 572 800 osob. V témže roce dodala skupina VW zákazníkům ve 153 zemích celkem 9,7 milionu automobilů. Tím dosáhla 12,8 % podílu na světovém trhu osobních automobilů ([6]) a její obrat činil 197 miliard EUR.

(10) V roce 2013 zaměstnávala společnost Porsche AG na celosvětové úrovni 19 456 osob a zákazníkům z celého světa dodala 162 145 nových vozidel. Její příjmy v roce 2013 dosáhly 14,3 miliardy EUR.

2.3. INVESTIČNÍ PROJEKT

(11) Investiční projekt byl zahájen v dubnu 2011. Dokončení se plánovalo v květnu 2014.

(12) Investiční projekt se zaměřuje na rozšíření stávajícího výrobního závodu, v němž se má vyrábět nový model osobního automobilu „Porsche Macan“. Tento model je sportovním užitkovým vozidlem (SUV)/osobním vozidlem terénního typu, které patří podle klasifikace POLK do segmentu B (středně velká/osobní vozidla střední třídy) a podle klasifikace ISH Global Insight do segmentu SUV D (Standard Sport Utility Vehicle) ([7]).

(13) Projekt zahrnuje investice do budov, strojního zařízení, vybavení a nehmotných aktiv a s ohledem na výrobu nového modelu předpokládá zhotovení a vybavení karosérie a lakovnu. Jelikož činnost stávajícího výrobního závodu v Lipsku byla doposud omezena na montáž vozidel, investice zajistí jeho rozšíření na komplexní výrobní zařízení.

(14) Výrobní kapacita vytvořená projektem představuje [40 000 – 100 000] (*) vozidel ročně. Z technického hlediska je možná maximální kapacita ve výši [40 000 – 100 000] vozidel. Při 235 pracovních dnech to odpovídá […] vozidlům denně. Úplné kapacity má být podle plánu dosaženo v prvním pololetí roku 2014.

(15) Celkové způsobilé investiční náklady projektu činí 550,08 milionu EUR v nominální hodnotě. V současné hodnotě ([8]) tato částka činí 521,56 milionu EUR. V tabulce níže je uvedeno rozčlenění celkových způsobilých nákladů projektu podle jednotlivých let a kategorií:

Způsobilé investiční náklady (nominální hodnota v mil. EUR)

V mil. EUR (zaokrouhleno)	2011	2012	2013	2014	Celkem
Budovy	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Vnější zařízení	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

([5]) Lipsko je tzv. „regionem se statistickým účinkem“; viz mapa regionální podpory pro Německo podle rozhodnutí Komise ze dne 8. listopadu 2006 o státní podpoře N 459/06 –mapa národní podpory pro Německo na období 2007–2013 (Úř. věst. C 295, 5.12.2006, s. 6). Lipsko je způsobilé pro regionální podporu podle výjimky stanovené v čl. 107 odst. 3 písm. c) s maximální intenzitou podpory v období od 1. ledna 2011 do 30. června 2014 ve výši 20 %.

([6]) Německé orgány potvrdily, že předložené údaje o trhu zahrnují veškerá vozidla, která skupina VW vyrábí nebo prodává, zatímco údaje o podílu na trhu se týkají pouze osobních automobilů.

([7]) POLK a IHS Global Insight jsou významné společnosti pro průzkum trhu, které analyzují automobilový trh.

(*) Obchodní tajemství.

([8]) Současné hodnoty uvedené v tomto rozhodnutí jsou vypočítány pomocí základní sazby ve výši 2,05 %, která byla platná ke dni oznámení (prosinec 2011), navýšené o 100 bazických bodů v souladu se sdělením Komise o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb (Úř. věst. C 14, 19.1.2008, s. 6).

V mil. EUR (zaokrouhleno)	2011	2012	2013	2014	Celkem
Strojní zařízení/vybavení	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Nehmotná aktiva	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Celkem	(…)	(…)	(…)	(…)	550,08

(16) Německé orgány potvrdily, že způsobilá budou pouze nová aktiva a že nehmotná aktiva jsou získána od třetích stran za tržní cenu.

2.4. FINANCOVÁNÍ INVESTICE

(17) Německé orgány potvrdily, že vlastní příspěvek příjemce prostý jakékoli veřejné podpory přesahuje 25 % způsobilých nákladů.

2.5. PRÁVNÍ ZÁKLAD

(18) Vnitrostátní právní základ pro finanční podporu:

a. investiční příspěvek podle „Investitionszulagengesetz 2010“ ([9]);

b. přímý grant podle „Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GA) 2009“ ([10]).

2.6. OPATŘENÍ PODPORY

(19) Příjemce požádal o přímý grant dne 24. března 2011. Dne 29. března 2011 rozvojová banka „Sächsische Aufbaubank“ (dále jen „SAB“) potvrdila, že příjemce bude v zásadě oprávněn získat přímý grant jako pobídku k realizaci investice. Investiční příspěvek je poskytnut (s výhradou souhlasu Komise) na základě fiskálního opatření, které stanoví právní nárok na podporu v souladu s objektivními kritérii a bez dalšího uplatnění rozhodovací pravomoci ze strany členského státu. Příjemce proto nemusel o investiční příspěvek požádat před zahájením stavebních prací.

(20) Německo zamýšlí poskytnout podporu ve výši 43,67 milionu EUR v současné hodnotě. Jelikož plánované celkové způsobilé náklady projektu v současné hodnotě činí 521,56 milionu EUR (550 milionů EUR v nominální hodnotě), navrhovaná intenzita podpory představuje 8,37 % hrubého grantového ekvivalentu.

(21) Německo potvrdilo, že podpora projektu nebude spojena s podporou, která byla s ohledem na stejné způsobilé náklady obdržena z jiných místních, regionálních nebo celostátních zdrojů či ze zdrojů Unie a že schválená maximální výše podpory v současné hodnotě ani schválená intenzita podpory nebude překročena, pokud se výše způsobilých výdajů oproti odhadu uvedenému v oznámení změní.

(22) Přímý grant i investiční příspěvek jsou poskytnuty pod podmínkou, že příjemce zachová investici v podporované oblasti po dobu nejméně pěti let od dokončení investičního projektu.

2.7. OBECNÁ USTANOVENÍ

(23) Německé orgány se zavázaly, že Komisi předloží:

— do dvou měsíců od poskytnutí podpory kopii příslušných aktů týkajících se tohoto opatření podpory;

— co pět let počínaje ode dne schválení podpory Komisi průběžnou zprávu (včetně informací o vyplacených částkách podpory, plnění smlouvy o podpoře a o jiných investičních projektech zahájených v téže provozovně/závodě);

— do šesti měsíců od vyplacení poslední tranše podpory podle oznámeného harmonogramu plateb podrobnou závěrečnou zprávu.

([9]) Souhrnný informační list pro režim, na nějž se vztahuje bloková výjimka, „Investitionszulagengesetz 2010“, byl zveřejněn pod č. X 167/08 (Úř. věst. C 280, 20.11.2009, s. 5).

([10]) Souhrnný informační list pro režim, na nějž se vztahuje bloková výjimka, „Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe – Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“, byl zveřejněn pod č. XR 31/07 (Úř. věst. C 102, 5.5.2007, s. 11).

3. DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

(24) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise uvedla, že podpora projektu splňuje běžná kritéria slučitelnosti stanovená v pokynech a že navrhovaná výše podpory a její intenzita nepřesahují nejvyšší přípustné hodnoty. V souladu s bodem 68 pokynů však Komise nebyla v rámci předběžného posouzení schopna potvrdit slučitelnost podpory s vnitřním trhem.

(25) Bod 68 pokynů vyžaduje, aby Komise zahájila formální šetření a provedla podrobné posouzení pobídkového účinku, přiměřenosti a pozitivních a negativních účinků podpory, pokud je podíl příjemce na relevantním výrobkovém a zeměpisném trhu před provedením investice nebo posléze vyšší než 25 % (dále rovněž „kritérium podle bodu 68 písm. a)“) nebo pokud investicí vytvořená výrobní kapacita představuje více než 5 % trhu, který je v relativním nebo absolutním poklesu (dále rovněž „kritérium podle bodu 68 písm. b)“).

(26) Komise nemohla v rámci předběžného posouzení vyloučit, že na relevantních trzích není překročena prahová hodnota pro podíl na trhu a prahová hodnota týkající se zvýšení kapacity na podprůměrně výkonném trhu v důsledku investice.

(27) Komise vyslovila zejména pochybnosti ohledně definice relevantního výrobkového trhu, kterou Německo navrhovalo, tj. zohlednění buď celého trhu osobních automobilů bez segmentace, nebo pokud by se segmentace považovala za nezbytnou, pak pouze segmentu kategorie B podle klasifikace POLK. Komise se v souladu se svým dřívějším rozhodnutím ([11]) domnívala, že u sportovních užitkových vozidel je vhodnější klasifikace IHS Global Insight. Komise nebyla s to s určitostí potvrdit, zda lze za relevantní výrobkový trh pro investici považovat celý trh pro osobní automobily, pouze segment B podle klasifikace POLK, nebo pouze kategorii SUV-D podle klasifikace IHS Global Insight. Komise proto ponechala přesnou definici relevantního výrobkového trhu otevřenou a posoudila možné alternativní definice trhu, a to celkový trh osobních automobilů, segment B podle klasifikace POLK a segment SUV-D podle klasifikace IHS Global Insight.

(28) Komise nemohla dospět ani ke konečnému názoru ohledně definice zeměpisného trhu. Nebyla s to vyvodit závěr, zda je zeměpisným trhem Evropský hospodářský prostor (dále jen „EHP“), nebo (jak navrhovalo Německo) globální trh, či přinejmenším trh EHP a Severní Ameriky.

(29) Analýza podle bodu 68 písm. a) pokynů (kritérium týkající se podílu na trhu) vedla k závěru, že na zeměpisném trhu zahrnujícím EHP je v případě segmentu B podle klasifikace POLK překročena použitelná 25 % prahová hodnota pro podíl na trhu ([12]).

(30) Analýza podle bodu 68 písm. b) vztahující se na trh EHP ukázala, že v případě segmentu SUV-D podle klasifikace IHS Global Insight přesahuje zvýšení kapacity vytvořené projektem, jež činí […] %, významně 5 % prahovou hodnotu, přičemž samotný trh byl v příslušném referenčním období nedostatečně výkonný. V období 2005–2010 činilo průměrné meziroční tempo růstu zdánlivé spotřeby dotyčného výrobku v EHP – 0,9 % v porovnání s průměrným meziročním tempem růstu HDP v EHP ve výši 1,62 % ([13]).

(31) Jelikož Komise nemohla zjistit, zda prahové hodnoty stanovené v bodě 68 písm. a) a b) pokynů nejsou překročeny, rozhodla se zahájit formální vyšetřovací řízení. Komise zejména uvedla, že pokud jí připomínky, které obdrží v reakci na zahájení formálního šetření, neumožní dospět jednoznačně k závěru, že příslušné prahové hodnoty nejsou překročeny, provede podrobné posouzení investičního projektu podle sdělení. Německo a zúčastněné třetí strany byly vyzvány, aby podaly své připomínky.

4. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

(32) Zúčastněné třetí strany nepodaly žádné připomínky.

([11]) Viz rozhodnutí Komise K(2011) 6479 konečném znění ze dne 20. září 2011 (N 559/10 – Spojené království – velký investiční projekt – Jaguar Cars) (Úř. věst. C 22, 27.1.2012, s. 2).

([12]) Mezi roky 2010 až 2015, tj. v roce před dokončením investice a v roce po jejím dokončení, byl podíl skupiny VW v případě segmentu B podle klasifikace POLK na trhu zahrnujícím spojený trh EHP a Severní Ameriky a v případě segmentu SUV-D podle kategorie IHS Global Insight na trhu EHP i na spojeném trhu EHP a Severní Ameriky nižší než 25 %.

([13]) V případě segmentu B podle klasifikace POLK je zvýšení kapacity pod 5 % prahovou hodnotou.

5. **PŘIPOMÍNKY NĚMECKA**

5.1. RELEVANTNÍ VÝROBKOVÝ TRH

(33) Německo zastávalo i nadále názor, že vhodnou definici relevantního výrobkového trhu představuje segment B podle klasifikace POLK, nepředložilo však žádné další argumenty.

5.2. RELEVANTNÍ ZEMĚPISNÝ TRH

(34) Německo trvalo na tom, že by se za relevantní zeměpisný trh měl považovat globální trh, nebo přinejmenším spojený trh EHP a Severní Ameriky. Německo tvrdí, že tento názor podporuje i skutečnost, že světový trh je zásobován z jednoho výrobního závodu.

5.3. PODROBNÉ POSOUZENÍ OPATŘENÍ PODPORY

(35) Aby mohla Komise provést podrobné posouzení, poskytlo Německo níže uvedené informace.

5.3.1. **Pozitivní účinky podpory**

(36) Německo se domnívá, že investice přispěje k regionálnímu rozvoji Lipska a Saska, a to z těchto důvodů:

— Investiční projekt zajistí 833 pracovních míst a 29 míst pro stážisty a vytvoří 1 040 nových pracovních míst a 30 nových míst pro stážisty.

— Dodavatelé a poskytovatelé služeb v regionu mimoto vytvoří vysoký počet nepřímých pracovních míst. Multiplikátor zaměstnanosti činí 2,5 ([14]), což znamená, že lze očekávat vytvoření přibližně 2 700 dodatečných nepřímých pracovních míst. Předpokládá se, že vysoký počet těchto pracovních míst bude vytvořen v provozovně příjemce podpory nebo v jejím bezprostředním okolí. Jen v oblasti zásobování, techniky, dopravy a balení má v období od roku 2012 do roku 2015 vzniknout přibližně 750 pracovních míst.

— Příjemce podpory se aktivně zapojuje do různých iniciativ sítí a klastrů, které prosazují rozvoj automobilového odvětví v regionu (např. iniciativa Automotive Cluster Ostdeutschland).

— Příjemce je vysoce aktivní v oblasti základního a dalšího vzdělávání svých zaměstnanců. Kromě přijímání vysoce kvalifikovaných pracovníků podporuje příjemce pravidelné další vzdělávání svých zaměstnanců prostřednictvím podnikových a externích školení.

5.3.2. **Vhodnost podpory**

(37) Německo podotýká, že Komise již v rozhodnutí týkajícím se Dell Poland ([15]) uznala, že státní podpora je vedle jiných opatření vhodným prostředkem při podpoře rozvoje regionů, v nichž je HDP na obyvatele a úroveň mezd nižší než celostátní průměr a míra nezaměstnanosti vyšší než celostátní průměr. V roce 2011 činil v Sasku HDP na obyvatele 73 % německého průměru. Míra nezaměstnanosti byla v roce 2011 téměř o 50 % vyšší než průměr v Německu a průměrný disponibilní příjem obyvatel regionu v období 2007–2009 činil 82 % německého průměru ([16]).

(38) Německo se proto domnívá, že oznámená podpora představuje vhodný nástroj k dosažení cílů soudržnosti.

([14]) Německo založilo svůj předpoklad týkající se multiplikátoru ve výši 2,5 na empirických údajích, které byly zveřejněny ve srovnatelných studiích, např. Meißner (2009): „Automobilproduktion in der Prozess- oder Wertschöpfungskette“, prezentace v Braniborsku dne 28. října 2009; Kleinhenz, Heblich, Gold (2006): Das BMW Werk Regensburg – Wirtschaftliche und soziale Vernetzung in der Region; University of South Carolina (2002): *The Economic Impact of BMW on South Carolina*; Woodward, Guimaraes (2008): BMW in South Carolina: *The Economic Impact of a Leading Sustainable Enterprise*; Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforschung mbH (2011): Gute Wachstumsperspektiven trotz zukünftiger Herausforderungen; Gehrke, Krawczyk et al. (2009): Die Bedeutung der Automobilindustrie für die deutsche Volkswirtschaft im europäischen Kontext.

([15]) K46/2008, rozhodnutí ze dne 23. září 2009, Úř. věst. L 29, 2.2.2010, s. 8. bod 171.

([16]) Zdroj: statistický úřad Svobodného státu Sasko (Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen), červenec 2012, Německý spolkový statistický úřad (statistická ročenka 2012) – HDP na obyvatele; Spolková agentura práce (Bundesagentur für Arbeit) – nezaměstnanost na obyvatele v procentech; statistická ročenka pro Sasko 2011 – disponibilní příjem na obyvatele.

5.3.3. **Pobídkový účinek/hypotetický srovnávací scénář**

(39) Německo poskytlo informace s cílem prokázat, že podpora spadá do druhého scénáře uvedeného ve sdělení, jelikož příjemci poskytuje pobídku k tomu, aby celou investici uskutečnil v závodě v Lipsku, místo aby ji realizoval částečně v [provozovně 1 v Německu] a částečně v Lipsku (zhotovení karosérie a lakování ve stávajícím závodě [provozovně 1 v Německu] a montáž v závodě v Lipsku). Německo zejména poskytlo relevantní, autentické a aktuální podnikové dokumenty, které objasňují vícefázový rozhodovací proces ve společnosti Porsche AG týkající se umístění investice. Tento rozhodovací proces je popsán níže.

Rozhodovací proces příjemce

(40) Rozhodnutí o investici do projektu Macan a o jejím umístění bylo přijato v březnu 2011. V období příprav a rozhodování přijímaly příslušné orgány společnosti Porsche AG veškerá rozhodnutí týkající se podniku naprosto nezávisle, bez účasti orgánů a výborů skupiny VW, a to navzdory skutečnosti, že se společnosti Porsche Automobile Holding SE a Volkswagen AG dohodly na založení integrované automobilové skupiny již v roce 2009.

(41) V souladu s platným jednacím řádem představenstva společnosti Porsche AG musela být rozhodnutí (včetně rozhodnutí o umístnění) týkající se zahájení výroby nových výrobků (modelů) předložena nejprve výboru představenstva společnosti Porsche AG pro produkty (Vorstandsausschuss Produkte, dále jen „produktový výbor“) a schválena dozorčí radou společnosti Porsche AG (Aufsichtsrat).

(42) Rozhodnutí o investici do projektu Macan a o jejím umístění bylo přijato v rámci vícefázového rozhodovacího procesu. V každé fázi byly pro jednotlivé scénáře výroby na různých místech v Německu vypracovány a posouzeny srovnávací výpočty.

(43) Rozhodovací proces (popsaný níže) byl zahájen v [roce 2010] a skončil dne 15. března 2011 rozhodnutím dozorčí rady ve prospěch umístění projektu v Lipsku pod podmínkou, že pro investici v této lokalitě bude dostupná státní podpora.

(44) V počátečních fázích rozhodovacího procesu byly zvažovány pouze níže popsané možnosti č. 1 až 4; možnost č. 5 ([17]) byla zavedena o něco později a produktovému výboru byla předložena (v roce 2010).

Možnost	Popis možnosti
1. [Provozovna 2 v Německu]	Výroba a dodání celých vozidel z [provozovny 2 v Německu]
2. [Provozovna 2 v Německu]/Porsche Leipzig	Zhotovení karosérie/lakování v [provozovně 2 v Německu], poté přeprava nalakované karoserie do Lipska za účelem montáže a dodání
3. [Provozovna 1 v Německu]/Porsche Leipzig	Zhotovení karosérie/lakování v [provozovně 1 v Německu], poté přeprava nalakované karoserie do Lipska za účelem montáže a dodání
4. [Provozovna 3 v Německu]	Výroba a dodání celého vozidla z [provozovny 3 v Německu]
5. Porsche Leipzig	Výroba a dodání celého vozidla z Lipska

(45) Na základě podnikových dokumentů Německo objasnilo, že během fáze plánování a rozhodování byla provedena řada výpočtů výrobních nákladů na jednotlivých místech s cílem dosáhnout u každé možnosti stejné míry přesnosti. Proto se základní – tj. upřednostňovaná – možnost v daném okamžiku v průběhu rozhodovacího procesu měnila ([18]).

(46) Jelikož společnost Porsche Leipzig měla na provedení výpočtů ve stejném rozsahu méně času než ostatní lokality a jelikož její činnosti byly omezeny na montáž, postrádala zkušenosti s podrobným plánováním nákladů strukturálních investic, jako jsou budovy a infrastruktura v oblasti lakovny a výroby karosérie. Produktový výbor si na zasedání v [roce 2010], na němž byla jako základní možnost schválena možnost č. 5, vyžádal předložení podrobnějšího plánu ze strany společnosti Porsche Leipzig.

([17]) Možnost č. 5 nebyla zpočátku zvažována, jelikož se usuzovalo, že není hospodárná. Z podnětu představenstva společnosti Porsche Leipzig se společnosti podařilo tento předpoklad vyvrátit, a to na základě předběžného výpočtu výrobních nákladů spojených s danou lokalitou.

([18]) Produktový výbor zvolil jako základní možnost [v roce 2010] možnost č. 1, [v roce 2010] možnost č. 3 a [v roce 2010] možnost č. 5.

(47) Během této další fáze podrobného plánování se stalo zjevným, že se původně předpokládaná nákladová výhoda možnosti č. 5 v porovnání s možností č. 3 neustále zmenšuje a po stanovení investičních vícenákladů nakonec zcela zanikla, což mělo za následek jednoznačné nákladové znevýhodnění v porovnání s možností č. 3. Odhady nákladů u možností č. 3 a 5 však byly podstatně nižší než u ostatních možností.

(48) Vedení společnosti Porsche Leipzig začalo zkoumat možnost využití státní podpory za účelem odstranění nákladového znevýhodnění a obrátilo se na saské Ministerstvo hospodářství, práce a dopravy (dále jen „ministerstvo“).

(49) Dopisem ze dne 25. února 2011 společnost Porsche Leipzig ministerstvo požádala, aby posoudilo možnost poskytnutí podpory pro plánovanou investici. V dopise se zdůrazňovalo, že o umístění investice nebylo dosud rozhodnuto a že žádost o státní podporu je podána z důvodu odstranění nevýhod souvisejících s umístěním v Lipsku. Obecný nástin a rozsah investičního projektu byl ministerstvu představen na schůzce dne 28. února 2011.

(50) Produktový výbor na svém zasedání [v roce 2011] společnost Porsche Leipzig vyzval, aby v zájmu zajištění konkurenceschopnosti možnosti č. 5 v porovnání s možností č. 3 určila možnosti dalších úspor.

(51) Dopisem ze dne 9. března 2011 ministerstvo společnost Porsche Leipzig ujistilo, že investiční projekt týkající se celé výroby modelu Macan v Lipsku podpoří, pokud budou splněny platné podmínky pro poskytnutí regionální podpory.

(52) Na základě podrobných výpočtů bylo dne 15. března 2011 dozorčí radě předloženo níže uvedené srovnání výrobních nákladů na jednotlivých místech před poskytnutím případné státní podpory:

Možnosti	Výrobní náklady na jednotlivých místech v milionech EUR bez podpory, situace k 15. březnu 2011
3. [Provozovna 1 v Německu]/Porsche Leipzig	(…)
5. Porsche Leipzig	(…)

(53) Pokud by podpora nebyla poskytnuta, vykazovala možnost č. 5 v porovnání s možností č. 3 znevýhodnění ve výši 65 milionů EUR.

(54) Jelikož v rámci možnosti č. 5 jsou veškeré investiční náklady vynaloženy v Lipsku, za způsobilé pro regionální podporu mohly být považovány celé investiční náklady na infrastrukturu a výrobu ve výši 550 milionů EUR. Pokud by investice splňovala platné podmínky pro poskytnutí regionální podpory, mohla by podpora činit 47,5 milionu EUR. Čisté výrobní náklady (po poskytnutí podpory) v případě možnosti č. 5 by se proto snížily z […] milionů EUR na […] milionu EUR.

(55) V případě možnosti č. 3 by byla v Lipsku vynaložena pouze malá část celkových investičních nákladů (na montáž) a regionální podpora, kterou by bylo možno poskytnout, by činila přibližně 10,02 milionu EUR. [Provozovna 1 v Německu] se nenachází v podporované oblasti; pro regionální podporu by proto nebyla způsobilá. Čisté výrobní náklady (po poskytnutí podpory) v případě možnosti č. 3 by se proto snížily z […] milionů EUR na […] EUR.

(56) Jak je shrnuto v následující tabulce, vezme-li se v úvahu podpora, sníží se znevýhodnění možnosti č. 5 v porovnání s možností č. 3 z 65 milionů EUR na 27,52 milionu EUR (situace v březnu 2011).

	Možnost č. 3	Možnost č. 5
Výrobní náklady bez státní podpory	[…] milionů EUR	[…] milionů EUR
Nákladové znevýhodnění možnosti č. 5 v porovnání s možností č. 3 bez podpory		65 milionů EUR
Státní podpora	10,02 milionu EUR	47,5 milionu EUR
Výrobní náklady s přihlédnutím k podpoře	[…] milionu EUR	[…] milionu EUR
Znevýhodnění možnosti č. 5 v porovnání s možností č. 3 s přihlédnutím k podpoře		27,52 milionu EUR

(57) Německo objasnilo, že kromě vyčísleného nákladového znevýhodnění ve výši 27,52 milionu EUR byla ve prospěch možnosti č. 5 uvážena i některá kvalitativní kritéria:

— Za prvé, empirické údaje z automobilového průmyslu prokazují, že celá výroba na jednom místě minimalizuje v porovnání se situací, kdy se výroba a lakování karosérie uskutečňuje na jednom místě a montáž na jiném místě, určitá rizika, například rizika související s přepravou.

— Za druhé, celá výroba na jednom místě umožňuje dynamické uspořádání procesu, což může zajistit optimalizovaný výrobní proces.

— Za třetí, pokud se celá výroba uskutečňuje na jednom místě, lze možné nedostatky nebo chyby zjistit a odstranit rychleji. Zkušenosti ukazují, že se obecně chybovost může snížit, mohou-li zaměstnanci podílející se na jednotlivých fázích výrobního procesu spolupracovat na témže místě.

— Za čtvrté, rozhodujícím faktorem je rovněž image značky. Závod [provozovna 1 v Německu] vyrábí především […] vozidla, zatímco model Macan má být prémiovým vozidlem.

(58) Na základě těchto výpočtů a úvah oznámil finanční ředitel společnosti Porsche AG na zasedání dozorčí rady dne 15. března 2011 záměr společnosti požádat o regionální státní podporu na rozšíření výrobního závodu v Lipsku. Jak dokládá zápis ze zasedání dozorčí rady dne 15. března 2011, finanční ředitel prohlásil, že by konečné rozhodnutí o umístění investice v souvislosti s projektem Macan mohlo záviset na dostupnosti podpory.

(59) V reakci na toto prohlášení schválila dozorčí rada možnost č. 5 (celá výroba v Lipsku) pod podmínkou, že bude k dispozici státní podpora.

(60) Po přijetí podmíněného rozhodnutí dozorčí rady dne 15. března 2011 požádala společnost Porsche Leipzig oficiálně o regionální podporu z prostředků „společného programu pro zlepšení regionální hospodářské struktury“ (GRW). Žádost o podporu byla bance SAB předložena dne 24. března 2011. Na investiční příspěvek existuje právní nárok, který musí být v daném případě schválen Komisí. Není nutná předběžná žádost, v žádosti o podporu však musí být uvedena předpokládaná výše investičního příspěvku, aby bylo zajištěno dodržení maximální výše podpory.

(61) Dne 29. března 2011 banka SAB potvrdila, že investiční projekt splňuje podmínky způsobilosti pro dotace.

(62) Investiční projekt byl zahájen v dubnu 2011.

(63) V následující tabulce jsou shrnuty údaje o vícefázovém rozhodovacím procesu:

Datum	
[2010]	Zasedání produktového výboru: — Předloženy jsou pouze možnosti č. 1 a 4 — Produktový výbor schvaluje rozhodnutí o rozpracování možností č. 1 až 4 — Jako základní možnost je vybrána možnost č. 1
[2010]	Zasedání produktového výboru: — Předloženy jsou možnosti č. 1 až 5 — Jako základní možnost je vybrána možnost č. 3
[2010]	Zasedání dozorčí rady: — Dozorčí rada rozhodla o provedení projektu Macan — O umístění projektu není dosud rozhodnuto, dozorčí rada žádá produktový výbor, aby navrhl lokalitu — Dozorčí rada vítá možnost č. 5

Datum	
[2010]	Zasedání produktového výboru: — Dosud je otevřeno všech pět možností umístění výroby — Produktový výbor požaduje rozpracování plánu týkajícího se možnosti č. 5 — Jako základní možnost je vymezena možnost č. 5
[2011]	Zasedání produktového výboru: — Produktový výbor potvrdil návrh rozhodnutí, které bude předloženo dozorčí radě na jejím příštím zasedání, na němž bude rozhodnuto o umístění výroby — Dosud je nutný souhlas dozorčí rady
25. února 2011	Dopis společnosti Porsche Leipzig určený ministerstvu: — žádost, aby ministerstvo přezkoumalo možnost poskytnutí podpory na plánovanou investici
[před 15. březnem 2011]	Zasedání produktového výboru: — Produktový výbor potvrzuje odhady nákladů možnosti č. 5 — Produktový výbor požaduje další úspory
9. března 2011	Dopis ministerstva potvrzující ochotu projekt podpořit: — ministerstvo potvrzuje, že investiční projekt týkající se celé výroby modelu Macan v Lipsku podpoří, pokud budou splněny platné podmínky pro poskytnutí regionální podpory
15. března 2011	Zasedání dozorčí rady: — Dozorčí rada schvaluje celou výrobu modelu Macan v Lipsku pod podmínkou, že bude dostupná státní podpora
24. března 2011	Oficiální žádost společnosti Porsche Leipzig o část podpory podléhající volnému uvážení
29. března 2011	Dopis banky SAB: — banka potvrzuje, že investiční projekt splňuje podmínky způsobilosti pro dotace
Duben 2011	Zahájení prací na investičním projektu

5.3.4. **Přiměřenost podpory**

(64) Podle druhého scénáře uvedeného v bodě 22 sdělení se podpora „obvykle považuje za přiměřenou, odpovídá-li rozdílu mezi čistými náklady podniku, který je příjemcem podpory, na investici v podporované oblasti a čistými náklady investice v jiném regionu/regionech“. Německo uvedlo, že jako základ pro posouzení přiměřenosti podpory lze použít výpočty použité pro účely pobídkového účinku.

(65) Možnost č. 5 znamená v porovnání s možností č. 3 nákladové znevýhodnění ve výši 65 milionů EUR.

(66) Navzdory maximální přípustné podpoře ve výši 47,5 milionu EUR (v nominální hodnotě) přetrvává v případě možnosti č. 5 nákladové znevýhodnění ve výši 27,52 milionu EUR.

(67) Německo tvrdí, že jelikož podpora nevyrovnává plně znevýhodnění Lipska, nejedná se o nadměrnou náhradu. Podpora je proto přiměřená.

(68) Německo uvedlo, že při rozhodování o umístění vzala společnost Porsche AG v úvahu nejen finanční aspekty, nýbrž rovněž nevyčíslitelná kvalitativní kritéria.

5.3.5. **Negativní účinky podpory na hospodářskou soutěž a obchod**

(69) Německo zdůraznilo, že regionální podpora slouží pouze k odstranění znevýhodnění umístění výroby v Lipsku, tj. k vyrovnání vícenákladů na celou výrobu v Lipsku v porovnání se scénářem spočívajícím ve výrobě karosérií a lakování v [provozovně 1 v Německu] a dodání nalakovaných karosérií do Lipska za účelem montáže. Jelikož je podpora přiměřená, nemá žádný dopad na hospodářskou soutěž. K investici do projektu Macan a její výsledným dopadům na hospodářskou soutěž a obchod by došlo v každém případě.

(70) Německo se proto domnívá, že podpora je v souladu s bodem 40 sdělení a nemá negativní účinek na hospodářskou soutěž a obchod.

6. **POSOUZENÍ OPATŘENÍ PODPORY A SLUČITELNOST**

6.1. EXISTENCE PODPORY

(71) Německé orgány poskytnou finanční podporu ve formě přímého grantu a investičního příspěvku. Podpora je tudíž poskytnuta členským státem a ze státních prostředků ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

(72) Jelikož je podpora poskytnuta dceřiným společnostem jediné skupiny společností, skupiny VW, je opatření selektivní.

(73) Předpokládaná finanční podpora osvobodí příjemce od nákladů, které by obvykle museli nést sami. Tito příjemci jsou proto v porovnání se svými konkurenty zvýhodněni.

(74) Předpokládaná finanční podpora bude poskytnuta na investici v automobilovém odvětví; jelikož se s automobily obchoduje mezi členskými státy, podpora pravděpodobně ovlivní obchod mezi členskými státy.

(75) Jelikož opatření zvýhodňuje výrobu skupiny VW, je nebo může být narušena hospodářská soutěž.

(76) Komise se proto domnívá, že opatření představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

6.2. ZÁKONNOST OPATŘENÍ PODPORY

(77) Jelikož německé orgány oznámily plánované opatření podpory před jeho provedením, splnily svou povinnost podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy a požadavek na individuální oznámení stanovený v čl. 7 písm. e) nařízení Komise (ES) č. 1628/2006 ([19]) a v čl. 6 odst. 2 nařízení Komise (ES) č. 800/2008 ([20]).

6.3. PRÁVNÍ ZÁKLAD PRO POSOUZENÍ

(78) Podpora má podpořit regionální rozvoj. Jelikož se německé orgány k poskytnutí podpory zavázaly před 1. červencem 2014 (s výhradou schválení Komisí, není-li dosud k dispozici), jsou základem pro posouzení slučitelnosti podpory s vnitřním trhem pokyny, jejichž platnost byla v bodě 186 pokynů k regionální státní podpoře na období 2014–2020 ([21]) prodloužena do 30. června 2014. Pro účely tohoto posouzení mají obzvláštní význam ustanovení oddílu 4.3 pokynů týkající se velkých investičních projektů. Pokud by Komise

([19]) Nařízení Komise (ES) č. 1628/2006 ze dne 24. října 2006 o použití článků 87 a 88 Smlouvy na vnitrostátní regionální investiční podporu (Úř. věst. L 302, 1.11.2006, s. 29).
([20]) Nařízení Komise (ES) č. 800/2008 ze dne 6. srpna 2008, kterým se v souladu s články 87 a 88 Smlouvy o ES prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné se společným trhem (obecné nařízení o blokových výjimkách) (Úř. věst. L 214, 9.8.2008, s. 3).
([21]) Úř. věst. C 209, 23.7.2013, s. 1.

nebyla během formálního šetření schopna s určitostí zjistit, že prahové hodnoty stanovené v bodě 68 písm. a) („kritérium týkající se podílu na trhu“) a písm. b) („kritéria týkající se zvýšení kapacity/výkonnosti trhu“) pokynů nejsou překročeny, je nutné provést podrobné posouzení na základě kritérií stanovených ve sdělení.

(79) Komise musí posouzení provést ve třech krocích:

— za prvé musí potvrdit, zda je opatření slučitelné s obecnými ustanoveními pokynů,

— za druhé musí ověřit, zda může s určitostí vyloučit, že „kritérium týkající se podílu na trhu“ a „kritéria týkající se zvýšení kapacity/výkonnosti trhu“ podle bodu 68 písm. a) a b) pokynů (dále jen „kritéria podle bodu 68 písm. a) a b)“) nevyžadují podrobné posouzení,

— za třetí může být v závislosti na výsledku posouzení ve druhém kroku nutné provést podrobné posouzení.

6.4. SLUČITELNOST OPATŘENÍ S BĚŽNÝMI KRITÉRII SLUČITELNOSTI STANOVENÝMI V POKYNECH

(80) Komise již v 36. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení uvedla, že podpora splňuje obecná kritéria slučitelnosti podle pokynů. Formální šetření neodhalilo žádné prvky, jež by toto hodnocení zpochybňovaly. Komise zejména konstatuje toto:

— Neexistují žádné náznaky, že by společnosti Porsche Leipzig, Porsche AG nebo zejména skupina VW měly finanční potíže, jelikož nejsou splněny podmínky stanovené v pokynech Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích ([22]). Skupina, do níž patří příjemce podpory, je proto způsobilá pro regionální podporu.

— Podpora je poskytnuta na základě režimů, na něž se vztahuje bloková výjimka a které splňují běžná kritéria slučitelnosti stanovená v pokynech.

— Projekt konkrétně vede k rozšíření výrobního sortimentu stávající provozovny, jelikož jí umožňuje vyrábět nový model osobního automobilu, Porsche Macan; jedná se proto o počáteční investici ve smyslu bodu 34 pokynů.

— Náklady způsobilé pro investiční podporu jsou stanoveny v souladu s pokyny.

— Příjemce je povinen zachovat investici v regionu po dobu nejméně pěti let po dokončení projektu.

— Příjemce poskytne vlastní příspěvek prostý jakékoli veřejné podpory ve výši nejméně 25 % způsobilých nákladů.

— Plánované celkové způsobilé výdaje na projekt činí 521 559 981,66 EUR v současné hodnotě (diskontováno ke dni oznámení). Nejsou k dispozici žádné údaje o tom, že by příjemce obdržel v minulosti regionální investiční podporu na dřívější investiční projekty, které byly zahájeny v tříletém období před zahájením prací na dané investici. Dotyčná investice proto nepředstavuje jeden investiční projekt s dřívějšími investičními projekty ve smyslu bodu 60 pokynů.

— Podle mechanismu odstupňování stanoveného v bodě 67 pokynů vedou způsobilé vynaložené výdaje k maximální povolené intenzitě podpory pro projekt ve výši 8,37 % hrubého grantového ekvivalentu.

— Jelikož intenzita navrhované podpory (43 666 078,75 EUR v současné hodnotě) nepřesahuje maximální povolenou intenzitu podpory a oznámená podpora nebude spojena s další regionální investiční podporou, je navrhovaná intenzita podpory pro projekt v souladu s pokyny.

(81) Vzhledem k těmto aspektům se Komise domnívá, že běžná kritéria slučitelnosti stanovená v pokynech jsou splněna.

([22]) Úř. věst. C 244, 1.10.2004, s. 2.

6.5. POUŽITÍ KRITÉRIÍ STANOVENÝCH V BODĚ 68 POKYNŮ

(82) V 78. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení Komise uvedla, že pokud „připomínky obdržené v reakci na zahájení formálního šetření Komisi neumožní dospět jednoznačně k závěru, že prahové hodnoty stanovené v bodě 68 písm. a) a b) nejsou překročeny, provede podrobné posouzení investičního projektu podle sdělení Komise o kritériích pro podrobné posouzení regionální podpory pro velké investiční projekty“. Komise musí posoudit, zda obdržené připomínky umožňují vyvodit tento závěr.

(83) Ve svých připomínkách trvalo Německo na svém postoji, který již byl uveden v rozhodnutí o zahájení řízení, aniž by připojilo další poznámky nebo informace, které nebyly předloženy již ve fázi předběžného posouzení. Německo zejména trvalo na svém názoru, že by relevantní výrobkový trh měl být vymezen jako segment B podle klasifikace POLK (a nikoli jako segment SUV-D podle klasifikace IHS Global Insight) a že by zeměpisný trh měl být vymezen jako trh, který zahrnuje přinejmenším spojený trh EHP a Severní Ameriky (a nikoli pouze trh EHP). Stanovisko ohledně zeměpisného trhu je konkrétně doloženo tvrzením, že světový trh je zásobován z jednoho výrobního závodu.

(84) Co se týká **relevantního výrobkového trhu**, Komise konstatuje toto: rozhodnutí o provedení podrobného posouzení nepředjímá výsledek následného podrobného posouzení slučitelnosti. Před schválením podpory se však musí Komise přesvědčit o tom, že pozitivní přínos vyplývající z opatření podpory vyrovná její případné negativní účinky na obchod a hospodářskou soutěž. Za účelem rozhodnutí o tom, zda je nutné provést podrobné posouzení slučitelnosti opatření podpory, či nikoli, by měla být definice výrobkového trhu co nejužší s přihlédnutím k zvláštním vlastnostem automobilu, který se má vyrábět.

(85) V rozhodnutí o zahájení řízení se Komise domnívala, že pokud jde o sportovní užitková vozidla, byla by vzhledem k jejich rozdílné povaze ve srovnání s „normálními“ osobními automobily – ať již jde o cenu, velikost, výkon motoru atd. – vhodnější klasifikace ISH Global Insight, která by proto měla být na projekt uplatněna. Z týchž důvodů Komise v jiném nedávném případě týkajícím se sportovních užitkových vozidel odkázala na příslušnou klasifikaci IHS Global Insight, a nikoli na širší segment B podle klasifikace POLK ([23]).

(86) Komise se i nadále domnívá, že pro definici výrobkového trhu se sportovními užitkovými vozidly je klasifikace IHS Global Insight vhodnější než segmentace podle klasifikace POLK. Německo nepředložilo žádné dodatečné argumenty, které by tento názor vyvracely. Tvrzení, že skupina VW provádí veškeré své dlouhodobé strategické plánování a analýzy na koncepčním základě klasifikace POLK, není v této souvislosti podstatné. Komise mimoto neobdržela během formálního šetření od třetích stran žádné informace, které by umožnily lépe pochopit segmentaci trhu, pokud jde o dotyčný typ osobního automobilu. Komise proto ponechá přesnou definici relevantního výrobkového trhu otevřenou a použije přístup založený na možných alternativních definicích trhu vymezujících jednotlivé segmenty automobilů (včetně nejužší segmentace, pro niž jsou k dispozici údaje), a to navíc ke kombinovaným segmentům jako možným relevantním výrobkovým trhům ([24]), a jako možný alternativní segment trhu nezamítne segment SUV-D podle klasifikace ISH Global Insight.

(87) Co se týká **relevantního zeměpisného trhu**, Komise trvá na svém původním hodnocení, že relevantním trhem je trh EHP nebo větší trh; Komise proto nemůže vyloučit, že zeměpisný trh je omezen na trh EHP.

(88) V rozhodnutí o zahájení řízení (58. bod odůvodnění) odkázala Komise na dvě formální šetření, která v té době probíhala ([25]) a která pro určité segmenty trhu s automobily zkoumala, zda je relevantní zeměpisný trh širší než trh EHP. Podle závěrů podrobného posouzení, které provedly útvary Komise, nebylo možno vyloučit, že relevantní zeměpisný trh pro dotyčné výrobky a referenční období není větší než trh EHP. Jelikož se oba členské státy, jichž se tato rozhodnutí o zahájení řízení týkala, rozhodly svá oznámení týkající se regionální podpory před přijetím konečných rozhodnutí Komisí vzít zpět, nebylo možno závěry podrobných posouzení v těchto případech posoudit v oficiálních rozhodnutích.

([23]) Viz poznámka pod čarou 11.

([24]) Rozhodnutí o státních podporách SA.30340 Fiat Powertrain Technologies: rozhodnutí ze dne 9. února 2011 (K(2011) 612) (Úř. věst. C 151, 21.5.2011, s. 5); SA. 32169 Volkswagen Sachsen: rozhodnutí ze dne 13. července 2011 (K(2011) 4935 (Úř. věst. C 361, 10.12.2011, s. 17).

([25]) Věc SA.27913 – C 31/2009 – HUN – velký investiční projekt – podpora pro Audi Hungaria Motor Kft: rozhodnutí ze dne 28. října 2009 (K(2009)8131) (Úř. věst. C 64, 16.3.2010, s. 15); rozhodnutí o prodloužení ze dne 6. července 2010 (K(2010) 4474) (Úř. věst. C 243, 10.9.2010, s. 4); rozhodnutí ze dne 13. července 2011 (K(2011)4935) ve věci SA.32169 – C/2011 – DE – velký investiční projekt – podpora pro Volkswagen Sachsen (Úř. věst. C 361, 10.12.2011, s. 17).

(89) Komise se domnívá, že tvrzení, která Německo uvedlo při předběžném posouzení a která v rámci formálního šetření zachovalo, aniž by předložilo další prvky nebo informace, nepostačují k rozptýlení pochybností, že by zeměpisný trh mohl být omezen na trh EHP. Komise proto konstatuje toto:

(90) Skutečnost, že velcí výrobci automobilů působí na mezinárodní úrovni a účastní se celosvětové hospodářské soutěže, nepostačuje jako důkaz, že jednotlivé trhy jsou integrované a představují jeden celosvětový trh (nebo spojený trh EHP a Severní Ameriky). Totéž platí pro tvrzení, že deset největších výrobců původního zařízení má výrobní závody a distribuční systémy po celém světě. Komise se domnívá, že jako jeden z faktorů, který výrobce původního zařízení vedl k vybudování výrobních závodů blíže regionální poptávce, lze uvést nestabilitu směnných kurzů, a totéž může platit pro politiky účinné ochrany (vysoká dovozní cla pro konečné výrobce, nízká cla u polotovarů, což poskytuje pobídku k místní výrobě/montáži). Třetím argumentem ve prospěch existence globalizovaných výrobních struktur navzdory neintegrovaným trhům je skutečnost, že některé státy povolují dovoz pouze tehdy, jsou-li současně založeny společné podniky za účelem místní výroby. Celosvětová působnost velkých hráčů jako výrobců není proto sama o sobě dokladem existence globálního trhu (nebo trhu širšího než EHP). Stejně tak existence celosvětových distribučních systémů nepředstavuje důkaz o tom, že z hlediska hospodářské soutěže je trh globální (nebo širší než EHP). Na podporu hodnocení, že zeměpisný trh je širší než EHP, nepostačuje ani skutečnost, že společnost Porsche AG hodlá zásobovat světový trh pouze z jednoho výrobního závodu. Trh se segmentem SUV-D je ve srovnání s ostatními segmenty trhu ve skutečnosti poměrně malý a úspory z rozsahu mohou hovořit ve prospěch „jednoho výrobního závodu“. Jelikož model má být prodáván pod názvem Porsche a jelikož je vysoká kvalita luxusních vozů vyráběných společností Porsche AG podle názoru jejích zákazníků dosud spojována s výrobou v Německu, mohl by druhý výrobní závod mimo Německo poškodit úspěšnou marketingovou strategii. Německo samotné odůvodnilo (viz 57. bod odůvodnění) volbu Lipska místo [provozovny 1 v Německu] mimo jiné aspekty souvisejícími se značkou.

(91) K prokázání existence globálního trhu (nebo trhu širšího než EHP) nepostačuje ani tvrzení ohledně vysoké úrovně obchodních toků, například skutečnost, že více než 20 % produkce EHP je vyváženo na severoamerický trh. Komise se domnívá, že ačkoli obchodní toky mohou ukazovat míru integrace jednotlivých zeměpisných oblastí na základě posouzení významu dovozu a vývozu v poměru k úrovni místní výroby a spotřeby, samotná existence obchodních toků nepředstavuje dostatečný důvod k domněnce, že existuje integrovaný zeměpisný trh. Ve skutečnosti mohou existovat rovněž zásilky mezi EHP a ostatními regiony, to však neznamená, že trhy jsou integrované v tom smyslu, že tržní podmínky (např. ceny) na jednom trhu ovlivňují podmínky na jiném trhu. To platí zejména v případě, kdy zásilky souvisejí především se zásilkami samotných výrobců na rozdíl od zásilek nezávislých dovozců a vývozců podílejících se na cenové arbitráži. Cenotvorba může být pro určité trhy specifická (např. vysoké ceny na jednom trhu, nízké na jiném) a nemusí být v souladu s podmínkami na údajném integrovaném trhu. Analýza obchodních toků se nezabývá hlavní otázkou při definici trhu, a to tím, zda může dovoz nebo vývoz bránit růstu cen na místním trhu. Komise podotýká, že Německo nepředložilo žádné další empirické údaje, které by prokazovaly existenci vzájemně závislých cenových pohybů nebo schopnost čistého dovozu reagovat na změny relativních cen. Předložené empirické údaje v citovaných dřívějších případech nejsou v daném případě relevantní, jelikož se týkají jiných segmentů trhu (segmentu A podle klasifikace POLK) a jiných referenčních období.

(92) Komise uvádí, že společnost Porsche AG zamýšlí vyvážet značnou část výroby modelu Macan do Číny. Tento záměr neprokazuje existenci integrovaného trhu.

(93) Komise uznává, že se význam obchodních překážek postupem času snižuje. Komise je však přesvědčena, že jedním z hlavních faktorů výroby v zámoří a rozhodnutí výrobců automobilů v EU o přemístění výroby jsou překážky vstupu na cílové trhy. Vývozcům z EU dosud významně brání v přístupu na trh, zejména v Asii, vysoké celní překážky. Značný dopad na vývoz automobilů z EU na trhy v jihovýchodní Asii, Číně a Jižní Americe mají necelní překážky, včetně obtížných a diskriminačních požadavků na certifikaci, požadavků na dodatečné zkoušky, spotřebních daní atd.. Komise připouští, že USA jsou zdaleka nejdůležitějším místem určení celkového vývozu automobilů z EU. EU a USA však mají velmi odlišné přístupy k regulaci a dozoru nad trhem. Tyto rozdíly v regulaci představují pro vývoz automobilů z EU do USA pravděpodobně i v současnosti nejvýznamnější překážku vstupu.

(94) Komise vzala náležitě v úvahu tvrzení, která byla předložena s ohledem na klesající dopravní náklady. Komise není v tomto ohledu zcela přesvědčena. Za současné ekonomické situace, kdy se náklady na pohonné hmoty zvyšují, nelze jednoznačně zjistit, jak se budou klesající dopravní náklady vyvíjet v budoucnu. Zmíněný budoucí pokles nákladů nelze proto vzít v úvahu.

(95) Na základě výše uvedených skutečností se Komise vzhledem k tomu, že během formálního šetření neobdržela žádné dodatečné informace, které by jí umožnily dospět k závěru, že relevantní zeměpisný trh je širší než EHP, i nadále domnívá, že relevantním zeměpisným trhem (bez ohledu na zvolenou definici výrobkového trhu) je trh EHP nebo větší trh. Komise opět zdůrazňuje, že je nutné ověřit, zda pozitivní přínos vyplývající z opatření podpory vyrovná její případné negativní účinky na obchod a hospodářskou soutěž. Za účelem rozhodnutí, zda je nutno provést podrobné posouzení slučitelnosti opatření podpory, či nikoli, by definice zeměpisného trhu měla být co nejužší s přihlédnutím k zvláštním vlastnostem automobilu, který má být vyráběn.

6.5.1. **Závěr ohledně kritéria týkajícího se podílu na trhu (bod 68 písm. a) pokynů pro regionální podporu)**

(96) Komise ověřila kritérium stanovené v bodě 68 písm. a) pokynů na všech možných výrobkových a zeměpisných trzích s cílem zjistit, zda podíl příjemce na trhu před investicí a posléze přesahuje 25 %.

(97) Vzhledem ke skutečnosti, že nebylo možno stanovit jeden relevantní výrobkový a zeměpisný trh, bylo nutno vzít v úvahu výsledky všech možných trhů. Podíl skupiny VW na trhu v segmentu B podle klasifikace POLK v EHP činí v každém roce období 2010–2015 více než [> 25] %. Komise proto vyvodila závěr, že prahová hodnota stanovená v bodě 68 písm. a) je překročena. V případě segmentu SUV-D však není prahová hodnota překročena na žádném z možných zeměpisných trhů (EHP, EHP + Severní Amerika a celosvětový trh).

6.5.2. **Závěr ohledně kritéria týkajícího se výrobní kapacity na podprůměrně výkonném trhu (bod 68 písm. b) pokynů pro regionální podporu)**

(98) Vzhledem ke skutečnosti, že nebylo možno zjistit, zda lze za relevantní výrobkový trh považovat celkový trh osobních automobilů bez segmentace, pouze segment B podle klasifikace POLK, nebo pouze segment SUV-D podle klasifikace IHS Global Insight, musela Komise ověřit, zda kapacita vytvořená projektem přesahuje 5 % všech možných trhů, a to na základě údajů o zdánlivé spotřebě daného výrobku v EHP.

(99) Tento test provedený pro segment SUV-D podle klasifikace IHS Global Insight ukázal, že zvýšení kapacity zdaleka přesahuje 5 % prahovou hodnotu, pokud se použije na trh EHP. V rozhodnutí o zahájení řízení bylo v 72. bodě odůvodnění uvedeno, že relevantní trh je podprůměrně výkonný a v posledních pěti letech před investicí byl dokonce v poklesu.

(100) Komise proto vyvozuje závěr, že 5 % prahová hodnota podle bodu 68 písm. b) pokynů stanovená pro zvýšení kapacity na podprůměrně výkonném trhu je v případě segmentu SUV-D podle klasifikace IHS Global Insight na tomto trhu překročena.

6.5.3. **Závěr**

(101) Na základě výše uvedených skutečností Komise rozhodla, že nemůže vyloučit překročení příslušných prahových hodnot stanovených v bodě 68 písm. a) a b) pokynů. Komise se proto rozhodla provést po zahájení řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy podrobné ověření, zda je podpora nutná k vytvoření pobídkového účinku pro investici a zda přínosy opatření podpory převažují nad výsledným narušením hospodářské soutěže a ovlivněním obchodu mezi členskými státy.

6.6. PODROBNÉ POSOUZENÍ OPATŘENÍ PODPORY

(102) Podrobné posouzení je provedeno na základě sdělení.

6.6.1. **Pozitivní účinky podpory**

6.6.1.1. *Cíl podpory*

(103) Německé orgány objasnily pozitivní regionální účinky investice. Určeny byly tyto pozitivní účinky investice:

— Dopad na zaměstnanost v regionu: investice vytvoří 1 040 nových pracovních míst a 30 pracovních míst pro stážisty, a to navíc ke stávajícím 833 pracovním místům a 29 pracovním místům pro stážisty. Předpokládá se rovněž vytvoření nejméně 2 700 nepřímých pracovních míst. Podle očekávání bude v okolí dotyčné provozovny vytvořeno nejméně 744 nepřímých pracovních míst.

— Přilákání dodavatelů a poskytovatelů služeb pro automobilový průmysl a jiná odvětví do regionu: Komise se domnívá, že investice společnosti Porsche AG hraje důležitou úlohu, pokud jde o vznik a rozvoj automobilového průmyslu v Sasku, přiláká tudíž do tohoto regionu dodavatele a poskytovatele služeb.

— Aktivní zapojení příjemce do různých iniciativ sítí a klastrů: na podporu rozvoje automobilového průmyslu v oblasti Lipska a v celém východním Německu se příjemce aktivně účastní iniciativ klastrů a sítí, jako je iniciativa Automotive Cluster Ostdeutschland.

— Vzdělávání: plánuje se další rozvoj dovedností zaměstnanců ve formě podnikových a externích školení.

(104) Komise se domnívá, že německé orgány poskytly přiměřené informace, aby prokázaly, že projekt přispěje k hospodářskému rozvoji oblasti Lipska.

6.6.1.2. *Vhodnost nástroje podpory*

(105) V bodech 17 a 18 sdělení je zdůrazněno, že státní podpora v podobě podpory původních investic je pouze jedním z nástrojů při odstraňování selhání trhu a na podporu hospodářského rozvoje znevýhodněných oblastí. Podpora představuje vhodný nástroj, pokud poskytuje zvláštní výhody v porovnání s ostatními politickými opatřeními. Podle bodu 18 sdělení se za vhodný nástroj považují pouze „opatření, u nichž členský stát zvážil i ostatní politické možnosti a u nichž byly zjištěny výhody plynoucí z použití selektivního nástroje, jakým je státní podpora“.

(106) Německo své objasnění vhodnosti nástroje podpory založilo na ekonomické situaci ve spolkové zemi Sasko a předložilo důkazy, které prokazují, že tato oblast je v porovnání s průměrem ostatních regionů v Německu znevýhodněna. Německé orgány uvedly, že v roce před zahájením prací, tj. v roce 2011, činil HDP na obyvatele v Sasku 75 % průměru v Německu a míra nezaměstnanosti byla o 50 % vyšší než německý průměr. V období od roku 2007 do roku 2009 představoval průměrný disponibilní příjem v Sasku přibližně 82 % německého průměru. Německo tvrdí, že Komise již dříve uznala, že za této ekonomické situace představují přímé dotace vhodný prostředek k řešení nedostatečného rozvoje určitého regionu.

(107) Vzhledem k socioekonomické situaci oblasti Lipska, kterou potvrzuje postavení této oblasti jakožto regionu způsobilého pro regionální podporu podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy s maximální intenzitou podpory ve výši 20 %, a v souladu s předchozí rozhodovací praxí (např. rozhodnutí ve věci Dell Poland ([26])) Komise uznává, že poskytnutí státní podpory představuje vhodný nástroj k dosažení cíle týkajícího se rozvoje dotyčného regionu.

6.6.1.3. *Pobídkový účinek/hypotetický srovnávací scénář*

(108) Jelikož existuje mnoho pádných důvodů, které podnik vedou k uskutečnění investice v určitém regionu i bez poskytnutí podpory, sdělení vyžaduje, aby Komise podrobně posoudila, zda je podpora nutná k vytvoření pobídkového účinku pro investici. Cílem tohoto podrobného posouzení je určit, zda podpora skutečně přispěje ke změně chování příjemce tak, aby ten v dotčeném regionu uskutečnil (další) investice. V bodě 22 sdělení je uvedeno, že pobídkový účinek lze prokázat ve dvou možných scénářích: v případě neposkytnutí podpory by se investice vůbec neuskutečnila, jelikož bez podpory by investice nebyla pro podnik zisková v žádném místě (první scénář); v případě neposkytnutí podpory by se investice uskutečnila na jiném místě v EU (druhý scénář).

([26]) Viz poznámka pod čarou 15.

(109) Sdělení vyžaduje, aby členský stát Komisi prokázal existenci pobídkového účinku podpory a aby předložil jednoznačné důkazy, že podpora účinným způsobem ovlivňuje výběr investice nebo volbu lokality. V této souvislosti musí členský stát poskytnout rovněž úplný popis opačného (kontrafaktuálního) scénáře, při kterém není příjemci poskytnuta žádná podpora. Komise musí považovat takovéto srovnávací scénáře za realistické.

(110) Německé orgány uvedly, že se na podporu pro společnost Porsche Leipzig a Porsche AG vztahuje druhý scénář, a předložily hypotetický srovnávací scénář, který zohledňuje konkrétní plánování týkající se investice v souvislosti s projektem Macan a jejího umístění, v jehož rámci je kromě Lipska uváženo několik jiných míst v Německu.

(111) Ve sdělení je důkazní břemeno týkající se existence pobídkového účinku uloženo členskému státu. V bodě 25 sdělení je uvedeno, že členský stát může poskytnout důkaz o pobídkovém účinku podpory tím, že předloží dokumenty podniku, které prokazují, že bylo provedeno srovnání nákladů a přínosů umístění investice v dotyčném podporovaném regionu a v alternativním regionu. Členským státům se zejména doporučuje, aby vycházely z finančních zpráv, interních obchodních plánů a dokumentů, které rozvíjejí různé investiční scénáře.

(112) Německo poskytlo úplné, aktuální a autentické doklady o vícefázovém rozhodovacím procesu společnosti Porsche AG v souvislosti s umístěním investice.

(113) Tato dokumentace prokazuje, že bylo uváženo pět možností umístění výroby. Všechny zvažované lokality s výjimkou Lipska se nacházejí v nepodporovaných oblastech v Německu.

(114) Během plánování byla s rostoucí podrobností a přesností provedena řada výpočtů a odhadů nákladů, na jejichž základě byla nejschůdnější možnost – základní možnost – třikrát nově vymezena ([27]). Předložené dokumenty umožnily Komisi vyvodit závěr, že jakmile odhady výrobních nákladů spojených s jednotlivými lokalitami dospěly ke stejné úrovni přesnosti (výše příjmů se u všech možností předpokládá stejná), jako nejkonkurenceschopnější scénář se jevila možnost č. 3 (výroba karosérii a lakování v [provozovně 1 v Německu], dodání nalakovaných karosérií do Lipska za účelem montáže) a možnost č. 5 (výroba karosérií, lakování a montáž v Lipsku).

(115) Dokumenty tudíž prokazují, že v poslední fázi rozhodovacího procesu se srovnávaly pouze možnosti č. 3 a č. 5.

(116) Jak je popsáno v 53. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí, konečné odhady výrobních nákladů spojených s jednotlivými lokalitami vedly k nákladovému znevýhodnění možnosti č. 5 (Lipsko) v porovnání s možností č. 3 ([provozovna 1 v Německu]/Lipsko) ve výši 65 milionů EUR. K snížení tohoto nákladového znevýhodnění možnosti č. 5 a s ohledem na chystané oficiální rozhodnutí dozorčí rady o umístění investičního projektu začala společnost Porsche Leipzig zkoumat u saských úřadů možnost poskytnutí státní podpory s cílem přilákat investiční projekt do Lipska.

(117) V dopise ze dne 25. února 2011 společnost Porsche Leipzig ministerstvo požádala, aby ověřilo možnost poskytnutí podpory na plánovanou investici. Po schůzce společnosti Porsche Leipzig a saských orgánů, na níž společnost Porsche Leipzig objasnila investiční projekt a aktuální stav rozhodování, se saské orgány v dopise ze dne 9. března 2011 zavázaly, že investiční projekt týkající se celé výroby modelu Macan v Lipsku podpoří, bude-li investice splňovat platné podmínky pro poskytnutí regionální podpory.

(118) Jak je popsáno v 56. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí, po zohlednění maximální povolené podpory se nákladové znevýhodnění možností č. 5 v porovnání s možností č. 3 snížilo na 27,52 milionu EUR. Ve prospěch možnosti č. 5 však byla vzata v úvahu i některá kvalitativní kritéria.

(119) Dne 15. března 2011 rozhodla dozorčí rada o umístění celé investice v Lipsku (možnost č. 5). Jak dokládá zápis ze zasedání dozorčí rady, toto rozhodnutí bylo výslovně podmíněno poskytnutím státní podpory.

(120) Na základě podmíněného rozhodnutí dozorčí rady požádala společnost Porsche Leipzig dne 24. března 2011 oficiálně o regionální podporu. Orgán odpovědný za správu režimu dne 29. března 2011 písemně potvrdil, že s výhradou podrobného ověření projekt v zásadě splňuje podmínky způsobilosti. Po tomto oficiálním potvrzení byly v dubnu 2011 zahájeny práce na projektu.

([27]) Viz poznámka pod čarou 17.

(121) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem Komise v souladu s bodem 20 sdělení konstatuje, že byly splněny formální požadavky na pobídkový účinek stanovené v bodě 38 pokynů; před zahájením prací na projektu podal příjemce žádost o podporu a orgán odpovědný za správu režimu následně písemně potvrdil, že s výhradou podrobného ověření projekt v zásadě splňuje podmínky způsobilosti stanovené režimem. Německé orgány mimoto předložily jednoznačné důkazy, že podpora účinným způsobem ovlivnila volbu lokality pro investici, jelikož rozhodnutí společnosti Porsche AG o umístění celé výroby modelu Macan v Lipsku bylo přijato až po potvrzení, že investiční projekt bude způsobilý pro státní podporu a že jej orgány veřejné moci podpoří, poněvadž dozorčí rada toto umístění investice schválila pod podmínkou, že bude poskytnuta státní podpora. Komise se proto v souladu s body 23 a 25 sdělení domnívá, že hypotetický srovnávací scénář, který Německo předložilo, je realistický a je podložen autentickými a aktuálními důkazy. Podpora má proto skutečný (značný) pobídkový účinek. Snížením nákladového znevýhodnění v případě Lipska přispěla podpora ke změně rozhodnutí podniku, který je příjemcem podpory, o umístění investice. Bez podpory by se investice v Lipsku neuskutečnila.

6.6.1.4. *Přiměřenost podpory*

(122) Aby byla podpora přiměřená, musí být její výše a intenzita omezena na minimum, které je nezbytné pro uskutečnění investice v podporované oblasti.

(123) Regionální podpora se obecně považuje za přiměřenou závažnosti problémů, jež mají vliv na podporované oblasti, pokud dodržuje použitelné stropy regionální podpory, včetně automatického, postupného snižování těchto stropů u velkých investičních projektů (což je již součástí platné mapy regionální podpory). Použitá intenzita podpory není v tomto případě vyšší než stropy regionální podpory upravené podle mechanismu snižování podpory, jak již bylo uvedeno v 80. bodě odůvodnění.

(124) Kromě obecné zásady přiměřenosti obsažené v pokynech sdělení vyžaduje provedení podrobnějšího posouzení. V případě druhého scénáře uvedeného ve sdělení se podpora považuje za přiměřenou, je-li rovna rozdílu mezi čistými náklady podniku, který je příjemcem podpory, na investici v podporované oblasti a čistými náklady investice v jiném regionu.

(125) Dokumentace, kterou Německo předložilo, prokazuje, že výše podpory byla omezena na nezbytnou částku, jelikož nepřekračuje rozdíl v nákladech mezi možností č. 3 a možností č. 5. Konečný výpočet ukazuje, že i s podporou je možnost č. 5 v nominální hodnotě o 27,5 milionu EUR dražší (bez podpory o 65 milionů EUR) než možnost č. 3. Německé orgány objasnily, že se zbývající nákladové znevýhodnění považuje Německo za přijatelné kvůli určitým nevyčíslitelným kritériím, jako jsou strategické faktory (druhý komplexní závod na výrobu automobilů se značkou Porsche), faktory týkající se kvality (zamezení rizikům souvisejícím s přepravou mezi [provozovnou 1 v Německu] a Lipskem) a výhody související s image ([…]), které spoluovlivnily rozhodnutí ve prospěch umístění investice do Lipska.

(126) Jelikož je podpora omezena na výši nezbytnou k vyrovnání čistých vícenákladů na umístění investičního projektu v Lipsku v porovnání s jinou lokalitou, má Komise za to, že přiměřenost podpory byla prokázána.

6.6.2. **Negativní účinky podpory na hospodářskou soutěž a obchod**

(127) V bodě 40 sdělení je uvedeno, že „pokud kontrafaktuální analýza naznačuje, že by se investice uskutečnila v každém případě, a to i bez podpory, ačkoli pravděpodobně na jiném místě (druhý scénář), a je-li podpora přiměřená, byly by možné signály narušení hospodářské soutěže, jako je vysoký podíl na trhu a zvýšení kapacity na podprůměrně rostoucím trhu, v zásadě stejné bez ohledu na podporu“.

(128) Jelikož investiční rozhodnutí vychází z druhého scénáře a podpora je omezena na minimum, nebylo možno zjistit žádné negativní účinky na obchod a hospodářskou soutěž. Investice by se uskutečnila na jiném místě, což by vedlo ke stejné úrovni narušení hospodářské soutěže. Komise se proto domnívá, že podpora nemá negativní účinky na hospodářskou soutěž.

(129) V bodě 53 sdělení je uvedeno, že pokud by bez podpory byla investice umístěna do chudšího regionu (více regionálních znevýhodnění – vyšší maximální intenzita regionální podpory) nebo do regionu, který se považuje za region se stejnými regionálními znevýhodněními jako cílový region (stejná maximální intenzita regionální podpory), představuje to v celkovém posouzení vyváženosti negativní prvek, který pravděpodobně nebude kompenzován žádnými pozitivními prvky, jelikož je v rozporu se samotným opodstatněním regionální podpory.

(130) Jelikož neexistují žádné náznaky, že by investice byla umístěna do jiného podporovaného regionu s vyšším nebo podobným stropem intenzity podpory (nic nenasvědčuje tomu, že byla zvažována lokalita mimo Německo), má Komise za to, že podpora nemá negativní dopad na soudržnost, který by byl v rozporu se samotným opodstatněním regionální podpory.

6.7. POSOUZENÍ VYVÁŽENOSTI

(131) Po zjištění, že podpora poskytuje pobídkový účinek pro uskutečnění investice v daném regionu a že je přiměřená, je nutné posoudit pozitivní a negativní účinky podpory.

(132) Posouzení potvrdilo, že opatření podpory má pobídkový účinek a přilákalo investici, která významně přispěje k rozvoji znevýhodněného regionu, jenž je způsobilý pro regionální podporu podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, aniž by o tuto investici připravilo jiný region se stejnou nebo vyšší maximální intenzitou podpory (žádný negativní dopad na soudržnost). Komise se domnívá, že přilákání investice do chudšího regionu je pro soudržnost v Unii prospěšnější, než kdyby se stejná investice uskutečnila v rozvinutějším regionu. Jak je uvedeno v bodě 53 sdělení, Komise má za to, že „u kladných účinků regionální podpory, která pouze kompenzuje rozdíl v čistých nákladech v porovnání s jiným investičním umístěním v rozvinutější oblasti, se bude podle posouzení vyváženosti mít zpravidla za to, že převažují negativní účinky alternativního umístění nové investice".

(133) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem Komise konstatuje, že jelikož je podpora úměrná rozdílu mezi čistými náklady na investici ve vybrané lokalitě v porovnání s jinou rozvinutější oblastí, převažují pozitivní účinky podpory, pokud jde o její cíl a vhodnost (jak bylo prokázáno výše), negativní účinky alternativního umístění.

(134) Podle bodu 68 pokynů a na základě podrobného posouzení provedeného podle sdělení vyvozuje Komise závěr, že podpora je nutná k vytvoření pobídkového účinku pro investici a že výhody, které podpora přinese, převažují nad výsledným narušením hospodářské soutěže a ovlivněním obchodu mezi členskými státy.

7. **ZÁVĚR**

(135) Komise vyvozuje závěr, že navrhovaná regionální investiční podpora ve prospěch společností Porsche Leipzig GmbH a Dr. Ing. H.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, která byla poskytnuta před 1. červencem 2014 pod podmínkou schválení Komisí, splňuje veškeré podmínky stanovené v pokynech k regionální podpoře a ve sdělení o kritériích pro podrobné posouzení regionální podpory pro velké investiční projekty, a lze ji proto považovat za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Státní podpora, kterou Německo zamýšlí poskytnout společnostem Porsche Leipzig GmbH a Dr. Ing. H.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, a to ve výši 43 666 078,75 EUR v současné hodnotě (diskontováno ke dni oznámení) s maximální intenzitou podpory ve výši 8,37 % hrubého grantového ekvivalentu, je slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy.

2. Poskytnutí podpory uvedené v čl. 1 odst. 1 se proto povoluje, je-li poskytnuta do 1. července 2014.

Článek 2

Německé orgány předloží Komisi:

— do dvou měsíců od poskytnutí podpory kopii příslušných aktů týkajících se tohoto opatření podpory,

— co pět let počínaje ode dne schválení podpory Komisí průběžnou zprávu (včetně informací o vyplacených částkách podpory, plnění smlouvy o podpoře a o jiných investičních projektech, které byly zahájeny ve stejné provozovně/závodě),

— do šesti měsíců od vyplacení poslední tranše podpory podle oznámeného harmonogramu plateb podrobnou závěrečnou zprávu.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Spolkové republice Německo.

V Bruselu dne 9. července 2014

Za Komisi
Joaquín ALMUNIA
místopředseda