KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2015/1966

af 9. juli 2014

om Tysklands påtænkte statsstøtte SA.34118 (2012/C ex 2011/N) til fordel for Porsche Leipzig GmbH og Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft

(meddelt under nummer C(2014) 4075)

(Kun den tyske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 2,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler ([1]), under hensyntagen til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

(1) Ved elektronisk anmeldelse, som Kommissionen registrerede ved modtagelsen den 20. december 2011 under referencenummer SANI 6554, anmeldte Tyskland regionalstøtte i henhold til retningslinjerne for statsstøtte med regionalt sigte for 2007-2013 ([2]) (herefter benævnt »regionalstøtteretningslinjerne«) til Porsche Leipzig GmbH og Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft i forbindelse med et investeringsprojekt i Leipzig (Sachsen).

(2) Ved brev af 11. juli 2012 informerede Kommissionen Tyskland om, at den havde besluttet samme dag at indlede proceduren efter artikel 108, stk. 2, i TEUF (herefter benævnt »åbningsafgørelsen«) på grund af regionalstøtten til investeringsprojektet vedrørende Porsche Leipzig GmbH og Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft og at gennemføre en tilbundsgående undersøgelse på grundlag af Kommissionens meddelelse om kriterierne for den tilbundsgående undersøgelse af regionalstøtte til store investeringsprojekter ([3]) (herefter benævnt »undersøgelseskriterierne«).

(3) Kommissionens beslutning om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* den 30. oktober 2012 ([4]). Kommissionen opfordrede alle interesserede parter til at fremsætte bemærkninger.

(4) Ved brev af 31. oktober 2012 (2012/116806) fremsendte Tyskland sine bemærkninger og de oplysninger, der er nødvendige for en tilbundsgående undersøgelse.

(5) Ved brev af 17. december 2012 (2012/135107) og pr. e-mail af 4. februar 2012 anmodede Kommissionen om yderligere oplysninger, som Tyskland fremsendte ved brev af 25. januar 2013 (2013/008324) og af 7. februar 2013 (2013/013186).

(6) Kommissionen har ikke modtaget bemærkninger fra interesserede parter.

2. BESKRIVELSE AF STØTTEFORANSTALTNINGEN

2.1. FORANSTALTNINGENS FORMÅL

(7) Med det formål at fremme den regionale udvikling planlægger Tyskland at yde Porsche Leipzig GmbH og Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft regionalstøtte i form af et direkte tilskud og et investeringstilskud til produktion

([1]) EUT C 333 af 30.10.2012, s. 17.
([2]) EUT C 54 af 4.3.2006, s. 13.
([3]) EUT C 223 af 16.9.2009, s. 3.
([4]) Se fodnote 1.

af en ny bilmodel. Investeringsprojektet skal gennemføres i Leipzig (Sachsen), som ligger i et støtteberettiget område i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF, hvor der fra den 1. januar 2011 til 30. juni 2014 gælder et regionalt investeringsstøtteloft på 20 % i bruttosubventionsækvivalent (BSÆ) ([5]).

2.2. STØTTEMODTAGERNE

(8) Støttemodtagerne er Porsche Leipzig GmbH (herefter benævnt »Porsche Leipzig«) og Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (herefter benævnt »Porsche AG«). Porsche Leipzig er et datterselskab af Porsche AG, som blev overtaget helt af Volkswagen Aktiengesellschaft den 1. august 2012 og dermed nu er en del af Volkswagen-koncernen.

(9) Volkswagen-koncernen producerer mange typer køretøjer lige fra små biler til luksusbiler og erhvervskøretøjer. I 2013 omfattede koncernen 106 fabrikker i 19 europæiske lande og i 8 lande i Amerika, Asien og Afrika med i alt 572 800 medarbejdere. Samme år blev der leveret i alt 9,7 mio. køretøjer til kunder i 153 lande. Dermed nåede koncernen op på en andel på 12,8 % af det globale marked for personbiler ([6]) og en omsætning på 197 mia. EUR.

(10) I 2013 beskæftigede Porsche AG 19 456 medarbejdere på verdensplan; i alt blev der leveret 162 145 nye køretøjer. Den samlede omsætning beløb sig i 2013 til 14,3 mia. EUR.

2.3. INVESTERINGSPROJEKTET

(11) Investeringsprojektet blev påbegyndt i april 2011. Efter planen skal det afsluttes i maj 2014.

(12) Den direkte genstand for investeringen er en udvidelse af den bestående fabrik i Leipzig i forbindelse med produktionen af den nye personbilmodel »Porsche Macan«. Det drejer sig her om en såkaldt SUV (Sport Utility Vehicle/firehjulstrækker)/crossover-model, som efter POLK's klassificering befinder sig i B-segmentet (mellemstore personbiler/personbiler i mellemklassen) og efter IHS Global Insights klassificering i segmentet SUV-D (Standard Sport Utility Vehicle) ([7]).

(13) Projektet omfatter investeringer i bygninger, maskiner, anlæg og immaterielle aktiver. Efter planen skal der etableres karrosseribygning og udstyrsafdeling samt en lakeringshal til produktion af den nye model. Den bestående fabrik, hvor der hidtil kun har fundet slutmontage af køretøjer sted, udvides i forbindelse med investeringsprojektet vedrørende komplet produktion af Macan i Leipzig.

(14) Det er meningen, at produktionskapaciteten skal nå op på [40 000-100 000] (*) biler om året. Det ville være teknisk muligt at nå en maksimal kapacitet på [40 000-100 000] biler. Fordelt på 235 arbejdsdage svarer det til […] biler om dagen. Den fulde produktionskapacitet skal nås i første halvdel af 2014.

(15) De støtteberettigede projektomkostninger beløber sig til nominelt 550,08 mio. EUR. Nutidsværdien ([8]) udgør 521,56 mio. EUR. I tabellen er de samlede støtteberettigede projektomkostninger opdelt efter år og kategori.

Støtteberettigede investeringsomkostninger (nominelt i mio. EUR)

Mio. EUR (afrundet)	2011	2012	2013	2014	I alt
Bygninger	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Eksterne anlæg	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([5]) Leipzig er en »region, der udelukkes fra støtten af statistiske årsager«, jf. Kommissionens afgørelse af 8. november 2006 i statsstøttesag N 459/06 — Regionalstøttekort for Tyskland 2007-2013 (EUT C 295 af 5.12.2006, s. 6). Leipzig kommer på grund af undtagelsen i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i betragtning til regionalstøtte med en maksimal støtteintensitet på 20 % i perioden fra 1. januar 2011 til 30. juni 2014.

([6]) Tyskland har bekræftet, at de fremlagte markedsdata omfatter alle de køretøjer, der er produceret og solgt af Volkswagen-koncernen, mens oplysningerne om markedsandelen kun vedrører personbiler.

([7]) POLK og IHS Global Insight er store markedsanalysevirksomheder, som analyserer bilmarkedet.

(*) Forretningshemmelighed.

([8]) Beregningen af de i denne afgørelse anførte nutidsværdier sker på grundlag af den på anmeldelsestidspunktet (december 2011) gældende basissats på 2,05 %, som i henhold til Kommissionens meddelelse om ændring af metoden til fastsættelse af referencesatser og kalkulationsrenter (EUT C 14 af 19.1.2008, s. 6) skal tillægges 100 basispoint.

Mio. EUR (afrundet)	2011	2012	2013	2014	I alt
Maskiner/anlæg	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Immaterielle aktiver	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
I alt	[…]	[…]	[…]	[…]	550,08

(16) Tyskland bekræfter, at der udelukkende ydes statsstøtte til nye aktiver, og at immaterielle aktiver fra tredjemand erhverves til markedspriser.

2.4. FINANSIERING AF INVESTERINGSPROJEKTET

(17) Tyskland bekræfter, at støttemodtageren betaler et egetbidrag, som ikke indeholder offentlig støtte, på mere end 25 % af de støtteberettigede omkostninger.

2.5. RETSGRUNDLAG

(18) Følgende ydes på det relevante nationale retsgrundlag:

a) investeringsstøtte i henhold til lov om investeringsstøtte fra 2010 ([9])

b) et direkte tilskud i henhold til koordineringsrammen for delstaternes fælles regionaludviklingsprogram »Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur« fra 2009 ([10]).

2.6. STØTTEFORANSTALTNINGEN

(19) Den 24. marts 2011 ansøgte støttemodtageren om direkte tilskud. Den 29. marts 2011 bekræftede Sächsische Aufbaubank (SAB), at støttemodtageren i princippet er berettiget til et direkte tilskud som tilskyndelse til at gennemføre et investeringsprojekt. Investeringsstøtten tildeles i nærværende sag med forbehold af Kommissionens godkendelse i henhold til en skattemæssig ordning, som giver ret til støtte efter objektive kriterier, og uden at Tyskland skal foretage yderligere skøn. Støttemodtageren behøvede derfor ikke at ansøge om investeringsstøtte før arbejdets påbegyndelse.

(20) Tyskland påtænker at yde en støtte på 43,67 mio. EUR (nutidsværdi). Da nutidsværdien af de planlagte samlede støtteberettigede projektomkostninger beløber sig til 521,56 mio. EUR (nominelt 550 mio. EUR), er bruttosubventionsækvivalenten af den påtænkte støtteintensitet 8,37 %.

(21) Tyskland har bekræftet, at støttemidlerne til projektet ikke kumuleres med støtte på baggrund af andre lokale, regionale, nationale eller europæiske ordninger, der ydes til de samme støtteberettigede omkostninger. Hverken nutidsværdien af det godkendte maksimale støttebeløb eller den godkendte støtteintensitet ville blive overskredet, hvis de støtteberettigede omkostninger skulle afvige fra det i anmeldelsen skønnede beløb.

(22) Både det direkte tilskud og investeringsstøtten ydes på betingelse af, at støttemodtageren opretholder investeringen i støtteregionen i mindst fem år efter investeringsprojektets afslutning.

2.7. GENERELLE BESTEMMELSER

(23) Tyskland har forpligtet sig til at forelægge følgende for Kommissionen:

— en kopi af dokumenter af relevans for støtteforanstaltningen inden for to måneder efter tildeling af støtten

— en foreløbig rapport (med oplysninger om udbetalte støttebeløb, om gennemførelsen af støtteaftalen og om alle andre investeringsprojekter, der er indledt på fabrikken) hvert femte år fra tidspunktet for Kommissionens godkendelse af støtten

— en detaljeret endelig rapport senest seks måneder efter betalingen af den sidste støttetranche baseret på den anmeldte betalingsplan.

([9]) Resuméet af lov om investeringsstøtte fra 2010 blev offentliggjort af Kommissionen under nummer X 167/08 (EUT C 280 af 20.11.2009, s. 5).

([10]) Resuméet af koordineringsrammen for »Gemeinschaftsaufgabe — Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur« blev offentliggjort under nummer XR 31/07 (EUT C 102 af 5.5.2007, s. 11).

3. BEGRUNDELSE FOR AT INDLEDE DEN FORMELLE UNDERSØGELSESPROCEDURE

(24) I sin afgørelse om at indlede proceduren fastslog Kommissionen, at de generelle forudsætninger for forenelighed med det indre marked er opfyldt i henhold til regionalstøtteretningslinjerne, og at det anmeldte støttebeløb og støtteintensiteten ikke overstiger de tilladte maksimalværdier. Dog kunne den efter sin undersøgelse af foreneligheden ikke konstatere, at støtteforanstaltningen er forenelig med det indre marked i henhold til punkt 68 i regionalstøtteretningslinjerne.

(25) I overensstemmelse med punkt 68 i regionalstøtteretningslinjerne skal Kommissionen indlede den formelle undersøgelsesprocedure og tilbundsgående undersøge, om støtten giver et investeringsincitament, om den er proportionel, og hvilke positive og negative virkninger den har, om støttemodtagerens markedsandel på det relevante produktmarked og geografiske marked før og efter investeringen udgør mere end 25 % (undersøgelse i henhold til punkt 68, litra a), eller om den gennem investeringen tilvejebragte kapacitet udgør mere end 5 % af et marked, som absolut eller relativt set er i tilbagegang (undersøgelse i henhold til punkt 68, litra b).

(26) Kommissionen kunne ikke i sin foreløbige undersøgelse udelukke, at tærskelværdien for markedsandelen og for kapacitetsforøgelsen vil blive overskredet på de relevante markeder gennem den investering, som foretages i et underudviklet marked.

(27) Den havde navnlig betænkeligheder i forhold til den af Tyskland foreslåede afgrænsning af det relevante produktmarked, i henhold til hvilken enten det samlede personbilsmarked uden nogen form for segmentering, eller — hvis en kategorisering anses for at være nødvendig — kun B-segmentet i henhold til POLK's klassificering skal inddrages. I overensstemmelse med en tidligere afgørelse ([11]) anser Kommissionen IHS Global Insights klassificering for SUV'er for at være bedre egnet. Kommissionen kunne ikke med sikkerhed fastslå, om det samlede personbilsmarked eller kun B-segmentet efter POLK's klassificering eller kun SUV-D-segmentet efter IHS Global Insights klassificering skal betragtes som det for investeringen relevante produktmarked. Den lod derfor den nøjagtige afgrænsning af det relevante produktmarked forblive uafklaret og godkendte det samlede personbilsmarked samt B-segmentet efter POLK's klassificering og SUV-D-segmentet efter IHS Global Insights klassificering som plausible alternativer til afgrænsninger af markedet.

(28) Kommissionen kunne heller ikke træffe nogen endelig beslutning med hensyn til afgrænsningen af det relevante geografiske marked. Den kunne ikke fastslå, om det relevante geografiske marked omfatter hele Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS), eller som foreslået af Tyskland det globale marked eller i det mindste ét sammenlagt marked bestående af EØS-området og Nordamerika.

(29) Analysen i henhold til punkt 68, litra a), i regionalstøtteretningslinjerne viste, at B-segmentet efter POLK's klassificering har en markedsandel på mere end 25 % på det relevante geografiske marked (EØS) ([12]).

(30) Analysen i henhold til punkt 68, litra b), i regionalstøtteretningslinjerne viste for EØS-markedet, at den via projektet udløste kapacitetsforøgelse på […] % i SUV-D-segmentet efter IHS Global Insights klassificering ligger væsentligt over tærskelværdien på 5 %, mens selve markedet i den pågældende referenceperiode var underudviklet. I perioden 2005-2010 androg den gennemsnitlige årlige vækstrate (CAGR) i det synlige forbrug af produktet i EØS – 0,9 % i forhold til en gennemsnitlig årlig BNP-vækstrate i EØS på 1,62 % ([13]).

(31) Da Kommissionen ikke entydigt kunne fastslå, at de fastsatte tærskelværdier under punkt 68, litra a) og b), i regionalstøtteretningslinjerne blev overskredet, blev det besluttet at indlede en formel undersøgelsesprocedure. Her blev der navnlig henvist til, at der gennemføres en tilbundsgående undersøgelse af investeringsprojektet på grundlag af undersøgelseskriterierne, hvis Kommissionen på grundlag af de efter indledningen af den formelle undersøgelsesprocedure modtagne bemærkninger ikke entydigt kan konstatere, om de angivne tærskelværdier bliver overskredet. Kommissionen opfordrede Tyskland og alle interesserede parter til at fremsætte bemærkninger.

4. BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER

(32) Kommissionen har ikke modtaget bemærkninger fra interesserede parter.

([11]) Jf. Kommissionens afgørelse K(2011) 6479 endelig af 20.9.2011 (N 559/10 — Det Forenede Kongerige — Store investeringsprojekter — Jaguar Cars) (EUT C 22 af 27.1.2012, s. 2).

([12]) Mellem 2010 og 2015, året før påbegyndelsen og året efter afslutningen af investeringsprojektet, ligger Volkswagen-koncernens markedsandel i B-segmentet efter POLK's B-klassificering på det sammenlagte marked bestående af EØS og Nordamerika samt i SUV-D-segmentet efter IHS Global Insights klassificering både i EØS og sammenlagt i EØS og Nordamerika på under 25 %.

([13]) I B-segmentet efter POLK's klassificering ligger kapacitetsforøgelsen fortsat under tærskelværdien på 5 %.

5. TYSKLANDS BEMÆRKNINGER

5.1. DET RELEVANTE PRODUKTMARKED

(33) Tyskland fastholder sit synspunkt om, at B-segmentet efter POLK's klassificering udgør en passende afgrænsning af det relevante produktmarked uden dog at anføre yderligere argumenter herfor.

5.2. DET RELEVANTE GEOGRAFISKE MARKED

(34) Tyskland fastholder sit synspunkt om, at det globale marked eller i det mindste det sammenlagte marked bestående af EØS og Nordamerika skal betragtes som det relevante geografiske marked. Herfor taler også, at det globale marked betjenes fra én enkelt produktionslokalitet.

5.3. TILBUNDSGÅENDE UNDERSØGELSE AF STØTTEFORANSTALTNINGEN

(35) Tyskland har fremlagt nedenstående oplysninger for at gøre det muligt for Kommissionen at foretage en tilbundsgående undersøgelse.

5.3.1. **Støttens positive virkninger**

(36) Tyskland mener, at investeringen bidrager til den regionale udvikling i Leipzig og delstaten Sachsen, og begrunder dette som følger:

— Investeringsprojektet vil sikre 833 arbejdspladser og 29 uddannelsespladser og skabe 1 040 nye arbejdspladser og 30 nye uddannelsespladser.

— Derudover vil der blive skabt en lang række indirekte arbejdspladser hos underleverandører og tjenesteudbydere i regionen. Beskæftigelsesmultiplikatoren ligger på ca. 2,5, ([14]) hvilket betyder, at der vil blive skabt yderligere 2 700 indirekte arbejdspladser. Størstedelen af disse arbejdspladser skabes i støttemodtagerens virksomhed eller i dens umiddelbare nærhed. Alene inden for områderne forsyning, teknik, transport og emballage vil der blive skabt omkring 750 arbejdspladser mellem 2012 og 2015.

— Støttemodtageren engagerer sig aktivt i forskellige netværks- og klyngeinitiativer, som fremmer udviklingen i bilindustrien i regionen (bl.a. i initiativet »Automotive Cluster Ostdeutschland« (ACOD).

— Støttemodtageren er desuden særdeles aktiv i forbindelse med uddannelse og efteruddannelse af sine medarbejdere. Ud over ansættelse af højt kvalificeret personale fremmer støttemodtageren også den regelmæssige efteruddannelse af sine medarbejdere via interne og eksterne kurser.

5.3.2. **Støttens hensigtsmæssighed**

(37) Tyskland henviser til, at Kommissionen allerede i sin afgørelse vedrørende Dell Products Poland ([15]) har accepteret, at statsstøtte parallelt med andre foranstaltninger er et egnet middel til at fremme den regionale udvikling i områder, hvor BNP pr. indbygger og lønniveauet ligger under og arbejdsløshedsprocenten over det nationale gennemsnit. I 2011 lå BNP pr. indbygger i delstaten Sachsen på 73 % af forbundsgennemsnittet. I 2011 var arbejdsløsheden ca. 50 % højere end forbundsgennemsnittet. Den gennemsnitlige disponible indkomst for indbyggerne i Sachsen svarede i perioden 2007-2009 til ca. 82 % af forbundsgennemsnittet. ([16])

(38) Derfor betragter Tyskland den anmeldte støtte som et egnet instrument til at nå sine samhørighedsmål.

([14]) Tyskland baserer sin antagelse om en beskæftigelsesfaktor på 2,5 på empiriske data, der er blevet offentliggjort i sammenligningsundersøgelser, jf. Meißner (2009): »Automobilproduktion in der Prozess- oder Wertschöpfungskette«, præsentation den 28. oktober 2009 i Brandenburg; 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]) C46/2008, afgørelse af 23. september 2009 (EUT L 29 af 2.2.2010, s. 8), betragtning 171.

([16]) *Kilde*: Det statistiske delstatskontor i fristaten Sachsen (Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen) juli 2012, det statistiske forbundskontor (Statistisches Bundesamt (statistisk årbog 2012) — BNP pr. indbygger; forbundsministeriet for beskæftigelse (Bundesagentur für Arbeit) — arbejdsløshed pr. indbygger i procent; statistisk årbog for Sachsen 2011 — disponibel indkomst pr. indbygger.

5.3.3. **Tilskyndelsesvirkning/kontrafaktisk analyse**

(39) Tyskland har fremsendt dokumentation for, at støtten henhører under scenarie 2 i undersøgelseskriterierne, idet den har en tilskyndelsesvirkning for støttemodtageren til at foretage hele investeringen i Leipzig i stedet for at fordele den på [lokalitet 1 i Tyskland] og Leipzig (karrosseribygning og lakering på en eksisterende fabrik på [lokalitet 1 i Tyskland] og montage i Leipzig). Der blev navnlig fremlagt relevante, autentiske og aktuelle virksomhedsdokumenter om flertrinsbeslutningsprocessen i Porsche AG vedrørende placeringen af investeringen. Beslutningsprocessen beskrives i det følgende.

Støttemodtagerens beslutningsproces

(40) Investerings- og placeringsbeslutningen i forbindelse med Macan-projektet blev truffet i marts 2011. Selv om Porsche Automobile Holding SE og Volkswagen AG allerede i 2009 var blevet enige om at etablere en integreret bilkoncern, har de relevante udvalg i Porsche AG truffet alle virksomhedsrelevante beslutninger fuldkommen autonomt i forberedelsesfasen og i beslutningsprocessen, uden at være inddraget i beslutningsprocesser, organer og udvalg i Volkswagen-koncernen.

(41) I henhold til direktionens forretningsorden i Porsche AG skal beslutninger (også placeringsbeslutninger) om markedsføringen af nye produkter (modeller) først træffes i direktionens produktkomité (Vorstandsausschuss Produkte (herefter benævnt »VAP«) og derefter forelægges bestyrelsen i Porsche AG (Aufsichtsrat, herefter benævnt »AR«) med henblik på godkendelse.

(42) Investerings- og placeringsbeslutningen vedrørende Macan-projektet blev truffet i en flertrinsproces. På hvert trin blev der gennemført og drøftet sammenligningsberegninger for forskellige produktionsscenarier på forskellige lokaliteter i Tyskland.

(43) Processen (se nedenfor) begyndte i [2010] og blev afsluttet den 15. marts 2011 med AR's beslutning til fordel for en placering i Leipzig med forbehold af Kommissionens godkendelse af statsstøtten.

(44) Først var det kun de første fire af følgende scenarier, der blev undersøgt. Det 5. scenarie ([17]) blev først inddraget senere og forelagt VAP den [2010].

Scenarie	Beskrivelse af scenariet
1. [Lokalitet 2 i Tyskland]	Produktion og levering af komplette biler fra [lokalitet 2 i Tyskland]
2. [Lokalitet 2 i Tyskland]/Porsche Leipzig	Karrosseribygning/lakering på [lokalitet 2 i Tyskland], transport af det lakerede karrosseri til montering og levering i Leipzig
3. [Lokalitet 1 i Tyskland]/Porsche Leipzig	Karrosseribygning/lakering på [lokalitet 1 i Tyskland], transport af det lakerede karrosseri til montering og levering i Leipzig
4. [Lokalitet 3 i Tyskland]	Produktion og levering af komplette biler fra [lokalitet 3 i Tyskland]
5. Porsche Leipzig	Produktion og levering af komplette biler fra Leipzig

(45) Tyskland forklarede på grundlag af dokumenterne, at der var foretaget adskillige beregninger af produktionsomkostningerne for lokaliteten for at opnå en sammenlignelig nøjagtighed for hvert scenarie. Derfor ændrede nullinjen sig i løbet af beslutningsprocessen, som definerer det på det pågældende tidspunkt favoriserede referencescenarie. ([18])

(46) Da Porsche Leipzig havde mindre tid til de samme beregninger end de andre lokaliteter og indtil da udelukkende var et montageanlæg, manglede man erfaringer med detaljeret omkostningsplanlægning og planlægning af strukturinvesteringer såsom bygninger og infrastruktur til lakeringshal og karrosseribygning. På VAP-mødet i [2010], hvor scenarie 5 blev accepteret som nullinje, bad man Porsche Leipzig om at udarbejde en mere nøjagtig planlægning.

([17]) Scenarie 5 var i første omgang ikke blevet taget i betragtning, da det blev anset for at være uprofitabelt. På initiativ fra ledelsen i Porsche Leipzig GmbH kunne Porsche Leipzig dokumentere dette på baggrund af en hurtigt udarbejdet beregning af de lokalitetsspecifikke produktionsomkostninger.

([18]) VAP anvendte den [2010] scenarie 1, den [2010] scenarie 3 og den [2010] scenarie 5 som nullinje.

(47) I forbindelse med denne mere detaljerede planlægning blev det tydeligt, at den først accepterede omkostningsfordel i scenarie 5 i forhold til scenarie 3 blev stadigt mindre og til sidst ikke længere var til stede, efter at de yderligere investeringsomkostninger lå fast, hvilket betød en entydig omkostningsulempe i forhold til scenarie 3. Omkostningsoverslagene for scenarie 3 og 5 lå dog stadig langt under de andre scenariers.

(48) Ledelsen i Porsche Leipzig begyndte at undersøge muligheden for statsstøtte med henblik på udligning af omkostningsulempen og kontaktede det sachsiske ministerium for økonomi, arbejde og trafik (herefter benævnt »SMWA«).

(49) Ved brev af 25. februar 2011 bad Porsche Leipzig SMWA om at undersøge muligheden for at yde støtte til investeringsprojektet. I brevet blev der henvist til, at der stadig ikke var truffet nogen placeringsbeslutning, og at muligheden for anvendelse af økonomisk støtte undersøges med henblik på at udligne ulemperne ved en placering i Leipzig. På et møde den 28. februar 2011 blev investeringsprojektet præsenteret for SMWA.

(50) På et møde den [2011] opfordrede VAP Porsche Leipzig til at identificere yderligere besparelsesmuligheder for at sikre konkurrenceevnen i scenarie 5 i forhold til scenarie 3.

(51) Ved brev af 9. marts 2011 forsikrede SMWA Porsche Leipzig om, at der vil blive ydet støtte inden for rammerne af de eksisterende regionale støttemuligheder til investeringsprojektet vedrørende komplet produktion af Macan i Leipzig.

(52) Som et resultat af de detaljerede beregninger fik bestyrelsen den 15. marts 2011 forelagt følgende sammenligning af de lokalitetsspecifikke produktionsomkostninger før indregning af en eventuel statsstøtte:

Scenarie	Lokalitetsspecifikke produktionsomkostninger i mio. EUR uden støtte, status den 15. marts 2011
3. [Lokalitet 1 i Tyskland]/Porsche Leipzig	[…]
5. Porsche Leipzig	[…]

(53) Uden statsstøtte beløb lokaliseringsulempen i scenarie 5 sig således til 65 mio. EUR i forhold til scenarie 3.

(54) Da de samlede investeringsomkostninger i scenarie 5 ligger i Leipzig, er de samlede omkostninger på 550 mio. EUR i forbindelse med infrastruktur- og produktinvesteringerne som støtteberettigede. Støtten inden for rammerne af de gældende bestemmelser for tildeling af regionalstøtte vil således kunne beløbe sig til 47,5 mio. EUR. Dermed ville nettoproduktionsomkostningerne (efter støtte) for scenarie 5 blive reduceret fra […] mio. EUR til […] mio. EUR.

(55) Ved scenarie 3 er det kun en lille del af de samlede investeringsomkostninger (til montage), der ville vedrøre Leipzig; dertil vil der kunne ydes støtte på 10,02 mio. EUR. Da [lokalitet 1 i Tyskland] ikke er et støtteområde, vil der ikke blive ydet regionalstøtte her. Dermed ville nettoproduktionsomkostningerne (efter støtte) for scenarie 3 blive reduceret fra […] mio. EUR til […] mio. EUR.

(56) Af nedenstående tabel fremgår, at ulempen i scenarie 5 formindskes i forhold til scenarie 3 ved indregning af støtten på 65 mio. EUR til 27,52 mio. EUR (status: marts 2011).

	Scenarie 3	Scenarie 5
Produktionsomkostninger uden statsstøtte	[…] mio. EUR	[…] mio. EUR
Meromkostninger ved scenarie 5 i forhold til scenarie 3 uden støtte		65 mio. EUR
Statsstøtte	10,02 mio. EUR	47,5 mio. EUR
Produktionsomkostninger under hensyntagen til støtte	[…] mio. EUR	[…] mio. EUR
Meromkostninger ved scenarie 5 i forhold til scenarie 3 under hensyntagen til støtte		27,52 mio. EUR

(57) Tyskland har henvist til, at der foruden meromkostningerne på 27,52 mio. EUR blev taget hensyn til forskellige kvalitative kriterier, som talte for scenarie 5:

— For det første viste empiriske data fra bilindustrien, at visse risici, f.eks. transportmæssige, vil blive minimeret via komplet produktion på én lokalitet i forhold til en opdeling af produktionen i karrosseribygning/lakering på en lokalitet og montage på en anden lokalitet.

— For det andet vil komplet produktion på én lokalitet muliggøre en dynamisk projektudformning og en tilsvarende optimering af produktionsprocessen.

— For det tredje vil komplet produktion på én lokalitet betyde, at fejlkilderne vil kunne identificeres og afhjælpes hurtigere ved eventuelle mangler. Erfaringerne viser, at fejlprocenten samlet set vil kunne reduceres, hvis medarbejderne på de forskellige anlæg kan samarbejde på én lokalitet.

— For det fjerde er mærkets image en afgørende faktor. På fabrikken på [lokalitet 1 i Tyskland] fremstilles overvejende […]biler, mens det i forbindelse med Macan-modellen drejer sig om en bil i Premium-segmentet.

(58) På grundlag af disse beregninger og betragtninger meddelte økonomidirektøren for Porsche AG på bestyrelsesmødet den 15. marts 2011, at der skulle ansøges om regionalstøtte til udvidelsen af produktionsanlægget i Leipzig. Ifølge referatet fra bestyrelsesmødet den 15. marts 2011 erklærede han, at den endelige placeringsbeslutning også var afhængig af tildelingen af statsstøtte.

(59) I tilknytning til denne erklæring godkendte bestyrelsen scenarie 5 (komplet produktion i Leipzig) under forudsætning af, at der blev tildelt statsstøtte.

(60) Efter denne med forbehold trufne bestyrelsesbeslutning den 15. marts 2011 indgav Porsche Leipzig en formel ansøgning om regionalstøtte fra midler i delstaternes fælles regionaludviklingsprogram »Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur«. Ansøgningen blev indgivet den 24. marts 2011 til Sächsische Aufbaubank (SAB). I forbindelse med kapitalforpligtelsen er der et retligt begrundet krav, som i dette tilfælde skal godkendes af Kommissionen. En forudgående ansøgning er ikke påkrævet. I støtteansøgningen skal det forventede beløb for investeringsstøtten imidlertid angives for at sikre, at det maksimale beløb ikke overskrides.

(61) Den 29. marts 2011 bekræftede SAB, at investeringsprojektet grundlæggende opfylder støttekriterierne.

(62) Investeringsprojektet blev påbegyndt i april 2011.

(63) I nedenstående tabel vises de enkelte etaper i flertrinsbeslutningsprocessen:

Dato	
[2010]	VAP-møde: — Kun scenarie 1-4 præsenteres. — VAP beslutter en yderligere udvikling af scenarierne 1-4. — Scenarie 1 defineres som nullinje.
[2010]	VAP-møde: — Scenarie 1-5 præsenteres. — Scenarie 3 defineres som nullinje.
[2010]	Bestyrelsesmøde: — AR træffer beslutning om gennemførelse af Macan-projektet. — Placeringsbeslutningen er fortsat åben. AR anmoder VAP om placeringsforslag. — AR hilser scenarie 5 velkommen.

Dato	
[2010]	VAP-møde: — Der drøftes fortsat fem lokalitetsscenarier. — VAP beslutter en yderligere udvikling af scenarie 5. — Scenarie 5 defineres som nullinje.
[2011]	VAP-møde: — VAP bekræfter, at beslutningsbegæringen forelægges AR på det næste AR-møde, hvor der skal træffes en placeringsbeslutning. — Godkendelse fra AR mangler fortsat.
25. februar 2011.	Brev fra Porsche Leipzig til SMWA: — Anmoder SMWA om at undersøge, om der kan ydes støtte til investeringsprojektet.
[inden den 15. marts 2011]	VAP-møde: — VAP bekræfter omkostningsoverslaget for scenarie 5. — VAP kræver yderligere besparelser.
9. marts 2011	SMWA bekræfter i et brev sin vilje til at støtte projektet: — SMWA giver tilsagn om at støtte investeringsprojektet vedrørende komplet produktion af Macan i Leipzig inden for rammerne af de regionale støttemuligheder.
15. marts 2011	Bestyrelsesmøde: — AR godkender komplet produktion af Macan i Leipzig med forbehold af tildeling af statsstøtte.
24. marts 2011	Formel ansøgning fra Porsche Leipzig vedrørende den skønsmæssigt fastsatte del af støtten.
29. marts 2011	Brev fra SAB: — SAB bekræfter, at investeringsprojektet grundlæggende opfylder betingelserne i den pågældende støtteordning.
April 2011	Arbejdet i forbindelse med investeringsprojektet påbegyndes.

5.3.4. **Støttens proportionalitet**

(64) Det gælder generelt i scenarie 2 i henhold til punkt 22 i undersøgelseskriterierne, at »(…) støtte vil kunne siges at stå i et rimeligt forhold til formålet, hvis den er lig med forskellen mellem den støttemodtagende virksomheds nettoomkostninger ved at investere i den støttemodtagende region og dens nettoomkostninger ved at investere i en alternativ region«. Tyskland henviser til, at de beregninger, der anvendes i forbindelse med analysen af tilskyndelsesvirkningen, også vil kunne lægges til grund ved vurderingen af støttens proportionalitet.

(65) Produktionsscenarie 5 har i sammenligning med scenarie 3 meromkostninger på 65 mio. EUR.

(66) Også under hensyntagen til den maksimalt tilladte støtte på 47,5 mio. EUR (nominelt) udgør omkostningsulempen i scenarie 5 imidlertid 27,52 mio. EUR.

(67) Derfor anfører Tyskland, at der ikke finder nogen overkompensation sted, idet støtten ikke fuldstændigt udligner lokaliseringsulempen for fabrikken i Leipzig. Støtten er dermed proportionel.

(68) Tyskland henviser til, at Porsche AG i forbindelse med denne placeringsbeslutning ikke kun tager hensyn til finansielle, men også kvalitative kriterier.

5.3.5. **Støttens negative virkninger for konkurrence og samhandel**

(69) Tyskland betoner, at regionalstøtten udelukkende tjener til udligning af lokaliseringsulempen for fabrikken i Leipzig for at udligne meromkostningerne ved komplet produktion i Leipzig i forhold til produktionsscenariet karrosseribygning og lakering på [lokalitet 1 i Tyskland] og levering af lakerede karrosserier til montage i Leipzig. Da støtten er proportionel, har den ingen virkninger for konkurrencen. Investeringen i Macan-projektet og de heraf resulterende virkninger for konkurrence og samhandel ville forekomme under alle omstændigheder.

(70) Derfor går Tyskland ud fra, at støtten i medfør af punkt 40 i undersøgelseskriterierne ikke vil have nogen negative virkninger for konkurrence og samhandel.

6. **VURDERING AF STØTTEFORANSTALTNINGEN OG STØTTEFORANSTALTNINGENS FORENELIGHED MED DET INDRE MARKED**

6.1. EKSISTENSEN AF STATSSTØTTE

(71) Tyskland stiller den finansielle støtte til rådighed i form af et direkte tilskud og investeringsstøtte. Dermed drejer det sig om en statslig og en af statslige midler ydet støtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.

(72) Støtten ydes til datterselskaber i én enkelt koncern, Volkswagen-koncernen, og er følgelig selektiv.

(73) Gennem den finansielle støtte bliver støttemodtagerne fritaget for omkostninger, som de normalt selv skulle bære. Der opstår således en økonomisk fordel i forhold til konkurrenterne.

(74) Den finansielle støtte er bestemt til en investering i bilindustrien. Da biler handles mellem medlemsstaterne, kan foranstaltningen påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

(75) Foranstaltningen begunstiger Volkswagen-koncernens produktion og fordrejer dermed eller truer med at fordreje konkurrencen.

(76) Derfor betragter Kommissionen foranstaltningen som statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.

6.2. STØTTEFORANSTALTNINGENS LOVLIGHED

(77) Tyskland har anmeldt den planlagte støtteforanstaltning før gennemførelsen heraf og har dermed overholdt sin forpligtelse i henhold til artikel 108, stk. 3, i TEUF samt forpligtelsen til individuel anmeldelse i henhold til artikel 7, litra e), i Kommissionens forordning (EF) nr. 1628/2006 ([19]) og artikel 6, stk. 2, i Kommissionens forordning (EF) nr. 800/2008 ([20]).

6.3. RETSGRUNDLAG FOR VURDERINGEN

(78) Formålet med støtten er at fremme den regionale udvikling. Da Tyskland har forpligtet sig til at yde støtte inden den 1. juli 2014 (med forbehold af Kommissionens godkendelse, hvis den endnu ikke foreligger), er vurderingen af støttens forenelighed med det indre marked baseret på regionalstøtteretningslinjerne, i henhold til punkt 186 i retningslinjerne for statsstøtte med regionalt sigte for 2014-2020 ([21]) forlænget indtil den 30. juni 2014. Navnlig bestemmelserne i afsnit 4.3 i regionalstøtteretningslinjerne (»støtte til store investeringsprojekter«) inddrages i

([19]) Kommissionens forordning (EF) nr. 1628/2006 af 24. oktober 2006 om anvendelse af traktatens artikel 87 og 88 på medlemsstaternes regionale investeringsstøtte (EUT L 302 af 1.11.2006, s. 29).
([20]) Kommissionens forordning (EF) nr. 800/2008 af 6. august 2008 om visse former for støttes forenelighed med fællesmarkedet i henhold til traktatens artikel 87 og 88 (generel gruppefritagelsesforordning), (EUT L 214 af 9.8.2008, s. 3).
([21]) EUT C 209 af 23.7.2013, s. 1.

forbindelse med denne vurdering. Hvis Kommissionen ikke i den formelle undersøgelse entydigt kan fastslå, at de tærskelværdier, der nævnes under punkt 68, litra a) (markedsandel) og litra b) (kapacitetsforøgelse/marked) i regionalstøtteretningslinjerne, ikke overskrides, gennemføres den påkrævede tilbundsgående undersøgelse på grundlag af kriterierne i undersøgelseskriterierne.

(79) Kommissionen skal gennemføre sin vurdering i tre etaper:

— for det første skal Kommissionen bekræfte, at foranstaltningen er forenelig med de generelle bestemmelser i regionalstøtteretningslinjerne

— for det andet skal Kommissionen fastslå, om det entydigt kan udelukkes, at undersøgelsen af markedsandelen og undersøgelsen af kapacitetsforøgelsen i henhold til punkt 68, litra a) og b), i regionalstøtteretningslinjerne nødvendiggør en tilbundsgående undersøgelse

— for det tredje skal Kommissionen afhængigt af resultatet af den i anden etape gennemførte undersøgelse muligvis indlede en tilbundsgående undersøgelse.

6.4. FORANSTALTNINGENS FORENELIGHED MED REGIONALSTØTTERETNINGSLINJERNE

(80) Kommissionen har allerede i betragtning 36 i åbningsafgørelsen fastslået, at de generelle kriterier i regionalstøtteretningslinjerne for forenelighed med det indre marked er opfyldt i forbindelse med denne støtte. Under den formelle undersøgelse blev der ikke fundet noget, som kunne sætte spørgsmålstegn ved denne vurdering. Kommissionen bemærker navnlig følgende:

— Intet tyder på, at Porsche Leipzig, Porsche AG eller Volkswagen-koncernen er i finansielle vanskeligheder, idet der ikke foreligger nogen af de omstændigheder, der nævnes i fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder ([22]). Følgelig kommer den koncern, som støttemodtageren tilhører, i betragtning til regionalstøtte.

— Støtten ydes i henhold til gruppefritagelsesordninger, som opfylder de generelle kriterier for forenelighed med det indre marked, der er fastsat i regionalstøtteretningslinjerne.

— Da investeringsprojektet navnlig bidrager til en diversificering af en eksisterende fabriks produktpalette, hvor der skal produceres en ny personbilsmodel, Porsche Macan, drejer det sig om en initialinvestering i henhold til punkt 34 i regionalstøtteretningslinjerne.

— De støtteberettigede investeringsomkostninger blev fastlagt i henhold til regionalstøtteretningslinjerne.

— Støttemodtageren er forpligtet til at opretholde investeringen i regionen i mindst fem år efter projektets afslutning.

— Støttemodtageren betaler et egetbidrag, som ikke indeholder offentlig støtte, på mindst 25 % af de støtteberettigede omkostninger.

— De samlede anslåede støtteberettigede projektomkostninger udgør 521 559 981,66 EUR (nutidsværdi, tilbagediskonteret til anmeldelsestidspunktet). Intet tyder på, at støttemodtageren i de seneste tre år inden påbegyndelsen af arbejderne på det omtalte investeringsprojekt har modtaget regionalstøtte til et andet investeringsprojekt. Dermed udgør det planlagte investeringsprojekt ikke et enkelt investeringsprojekt i kombination med et tidligere investeringsprojekt i henhold til punkt 60 i regionalstøtteretningslinjerne.

— I henhold til justeringsordningen i punkt 67 i regionalstøtteretningslinjerne resulterer dette i en maksimal tilladt støtteintensitet på 8,37 % i BSÆ for projektet.

— Da intensiteten af den planlagte støtte (nutidsværdi 43 666 078,75 EUR) ikke overstiger den tilladte maksimale støtteintensitet, og idet den anmeldte støtte ikke skal kombineres med yderligere regionalstøtte, er den for projektet fastsatte støtteintensitet i overensstemmelse med regionalstøtteretningslinjerne.

(81) På baggrund af disse betragtninger konkluderer Kommissionen, at de generelle kriterier for forenelighed med det indre marked, der er fastlagt i regionalstøtteretningslinjerne, er opfyldt.

([22]) EUT C 244 af 1.10.2004, s. 2.

6.5. UNDERSØGELSE I HENHOLD TIL PUNKT 68 I REGIONALSTØTTERETNINGSLINJERNE

(82) I betragtning 78 i åbningsafgørelsen hedder det: »Hvis Kommissionen på baggrund af de bemærkninger, der modtages i forbindelse med indledningen af den formelle undersøgelsesprocedure, ikke entydigt kan fastslå, at de i punkt 68, litra a) og b), nævnte tærskelværdier ikke overskrides, vil den gennemføre en tilbundsgående undersøgelse af investeringsprojektet på grundlag af Kommissionens meddelelse om kriterier til brug ved tilbundsgående undersøgelser af regionalstøtte til større investeringsprojekter«. Kommissionen skal undersøge, om de modtagne bemærkninger støtter denne konklusion.

(83) Tyskland fastholder i sine bemærkninger den holdning, der blev anført allerede i åbningsafgørelsen. Der blev ikke fremsendt tillæg til de bemærkninger eller oplysninger, der blev fremsat i forundersøgelsesfasen. Tyskland har navnlig fastholdt sit synspunkt om, at B-segmentet efter POLK's klassificering skal godkendes som det relevante produktmarked (og ikke SUV-D-segmentet efter IHS Global Insights klassificering), og at det relevante geografiske marked mindst skal omfatte det sammenlagte marked bestående af EØS-området og Nordamerika (og ikke kun EØS-markedet). Afgrænsningen af det relevante geografiske marked begrundes først og fremmest med, at det globale marked forsynes fra én enkelt produktionslokalitet.

(84) Angående **det relevante produktmarked** fastslår Kommissionen følgende: Beslutningen om at gennemføre en tilbundsgående undersøgelse foregriber ikke resultatet af den heraf resulterende tilbundsgående undersøgelse af foreneligheden med det indre marked. Inden Kommissionen godkender støtten, skal den være sikker på, at støtteforanstaltningens positive virkninger under alle omstændigheder udligner alle negative virkninger for samhandelen og konkurrencen. Som grundlag for beslutningen om, hvorvidt en tilbundsgående undersøgelse af støtteforanstaltningens forenelighed med det indre marked er nødvendig, skal afgrænsningen af det relevante produktmarked være så snæver som muligt under hensyntagen til den planlagte bilmodels særlige karakteristika.

(85) I sin åbningsafgørelse gik Kommissionen ud fra, at IHS Global Insights klassificering i lyset af forskellene mellem SUV'er (sport utility vehicles) og »normale« biler med hensyn til pris, størrelse, motorydelse osv. er bedre egnet til formålet end POLK's klassificering, og at den derfor burde anvendes i forbindelse med dette projekt. Derfor har Kommissionen i en anden støttesag, som ikke ligger særlig langt tilbage, hvor det ligeledes drejede sig om SUV'er, taget udgangspunkt i IHS Global Insights klassificering og ikke det mere omfattende B-segment efter POLK's klassificering ([23]).

(86) Kommissionen betragter fortsat IHS Global Insights klassificering til afgrænsning af det relevante produktmarked for SUV'er som bedre egnet end POLK's klassificering. Tyskland har ikke fremført nogen yderligere modargumenter. Argumentet om, at Volkswagen-koncernen laver alle sine langsigtede strategiske planer og analyser på baggrund af POLK's konceptuelle udgangspunkt, er irrelevant i denne sammenhæng. Desuden har Kommissionen i løbet af den formelle undersøgelse ikke modtaget nogen oplysninger fra tredjemand, som ville muliggøre en bedre forståelse af markedets segmentering med hensyn til den omtalte biltype. Derfor lader Kommissionen den nøjagtige afgrænsning af det relevante produktmarked stå åben. Den tager udgangspunkt i en plausibel alternativ markedsafgrænsning med enkelte bilsegmenter (herunder den mindste kategorisering, for hvilken der er tilgængelige data) foruden kombinerede segmenter som plausible relevante produktmarkeder ([24]). SUV-D-segmentet efter IHS Global Insights klassificering forkastes ikke som plausibelt alternativt markedssegment.

(87) Kommissionen fastholder sin oprindelige vurdering, hvori det fastslås, at EØS eller et større marked skal betragtes som det **relevante geografiske marked**. Den kan derfor ikke udelukke, at det relevante geografiske marked er begrænset til EØS.

(88) I sin åbningsafgørelse (betragtning 58) henviser Kommissionen til to på dette tidspunkt verserende undersøgelsesprocedurer ([25]), hvor man behandler spørgsmålet om, hvorvidt det relevante geografiske marked er større end EØS-markedet. I henhold til konklusionerne i den tilbundsgående undersøgelse, der blev gennemført af Kommissionens tjenestegrene, kunne det ikke udelukkes, at det relevante geografiske marked for de pågældende produkter og referencetidsrum ikke er større end EØS-markedet. Da de to medlemsstater, der er berørt af disse åbningsafgørelser, har trukket deres anmeldelser om regionalstøtte tilbage inden Kommissionens vedtagelse af de endelige afgørelser, kunne konklusionerne i forbindelse med de tilbundsgående undersøgelser i disse tilfælde ikke bekræftes af formelle afgørelser.

([23]) Se fodnote 11.

([24]) Støtteafgørelser: SA.30340 Fiat Powertrain Technologies, afgørelse af 9.2.2011, K(2011) 612 (EUT C 151 af 21.5.2011, s. 5); SA. 32169 Volkswagen Sachsen, afgørelse af 13.7.2011, K(2011) 4935 (EUT C 361 af 10.12.2011, s. 17).

([25]) SA.27913 — C 31/2009 — HUN — Store investeringsprojekter — Statsstøtte til Audi Hungaria Motor Kft: afgørelse af 28.10.2009 (K(2009) 8131) (EUT C 64 af 16.3.2010, s. 15), afgørelse af 6.7.2010 (K(2010) 4474) om udvidelse af undersøgelsesproceduren (EUT C 243 af 10.9.2010, s. 4), afgørelse af 13.7.2011 (K(2011) 4935) i sag nr. SA.32169 — C2011 — DE — Store investeringsprojekter — Støtte til Volkswagen Sachsen (EUT C 361 af 10.12.2011, s. 17).

(89) Kommissionen konkluderer, at de argumenter, som Tyskland har fremført i den foreløbige undersøgelse, men som ikke er blevet underbygget af yderligere fakta og oplysninger i forbindelse med den formelle undersøgelse, er utilstrækkelige til at fjerne betænkelighederne i forhold til, at det relevante geografiske marked muligvis er begrænset til EØS-markedet. Kommissionen har navnlig bemærket følgende:

(90) Den kendsgerning, at store bilproducenter agerer internationalt og deltager i den globale konkurrence, beviser stadig ikke, at de enkelte markeder er integreret og udgør ét enkelt globalt marked (eller et sammenlagt marked bestående af EØS-området og Nordamerika). Dette gælder også for argumentet om, at de ti største OEM (Original Equipment Manufacturers) er repræsenteret globalt med produktionsanlæg og distributionssystemer. Kommissionen betragter udvekslingsratens ustabilitet som en faktor, der har foranlediget OEM til at etablere produktionsanlæg tættere på den regionale efterspørgsel. Det samme kunne gælde for effektive beskyttelsesforanstaltninger (høje importtoldsatser for slutproducenter og lavere toldsatser for mellemprodukter for at tilskynde til lokal produktion/slutmontage). Et tredje argument for eksistensen af globaliserede produktionsstrukturer til trods for ikkeintegrerede markeder er den kendsgerning, at enkelte stater kun tillader import, hvis der parallelt hermed etableres joint venture-selskaber med henblik på lokal produktion. Den globale tilstedeværelse af store aktører og producenter beviser således stadig ikke i sig selv eksistensen af ét globalt marked (eller et marked, der er større end EØS-markedet). Lige så lidt beviser eksistensen af globale distributionssystemer, at markedet for så vidt angår konkurrencesituationen er globalt (eller større end EØS-markedet). Den kendsgerning, at Porsche AG vil forsyne verdensmarkedet fra én produktionslokalitet, er ikke tilstrækkelig dokumentation for et relevant geografisk marked, der er større end EØS-markedet. Markedet for SUV-D er strengt taget relativt lille i forhold til andre markedssegmenter. Derfor kunne stordriftsfordele i dette tilfælde begunstige strategien med kun én produktionslokalitet. Da modellen skal sælges under Porsche-navnet, og fordi den høje kvalitet af de luksusbiler, som Porsche AG fremstiller, ud fra kundernes synspunkt er forbundet med produktion i Tyskland, vil en yderligere produktionslokalitet uden for Tyskland kunne være en ulempe for en vellykket markedsføringsstrategi. Tyskland (jf. betragtning 57) har selv begrundet beslutningen om Leipzig frem for [lokalitet 1 i Tyskland] med bl.a. mærkenavnet.

(91) Også argumentet om, at en stor del af handelsstrømmene, f.eks. mere end 20 % af EØS-produktionen, eksporteres til det nordamerikanske marked, er ikke tilstrækkeligt som bevis for eksistensen af et globalt marked (eller i dette tilfælde et marked, der er større end EØS-markedet). Efter Kommissionens vurdering kan handelsstrømme ganske vist være en indikator for integrationsgraden af forskellige relevante geografiske markeder, hvis omfanget af importen og eksporten i forhold til den lokale produktion og det lokale forbrug lægges til grund herfor. Eksistensen af handelsstrømme kan imidlertid ikke være et tilstrækkeligt bevis for, at der findes et integreret relevant geografisk marked. Også selv om der finder transporter sted mellem EØS og andre regioner, betyder det stadig ikke, at markederne er integreret i den forstand, at markedsforholdene (f.eks. priser) på et af markederne påvirker forholdene på et andet marked. Dette gælder navnlig, når de fastslåede transporter i første instans udgår fra producenterne i stedet for fra selvstændige speditører og eksportører, som deltager i prisarbitrage. Prisdannelsen kan være fuldstændig relateret til et marked (f.eks. høje priser på ét marked, lavere priser på et andet) og overhovedet ikke være afstemt efter forholdene på et imaginært integreret marked. Analysen af handelsstrømmene besvarer ikke det for markedsafgrænsningen grundlæggende spørgsmål om, hvorvidt import eller eksport kan forhindre en prisstigning på det lokale marked. Kommissionen bemærker, at Tyskland ikke har fremsendt yderligere empiriske data som dokumentation for eksistensen af korrelerede prisbevægelser eller nettoimportens reaktivitet på ændringer i de relative priser. De empiriske data, der er fremsendt i de nævnte tidligere tilfælde, er irrelevante for det aktuelle tilfælde, fordi det her omhandlede andre markedssegmenter (A-segmentet efter POLK's klassificering) og andre referenceperioder.

(92) Kommissionen bemærker, at Porsche har planer om at eksportere en væsentlig del af sin Macan-produktion til Kina. Denne hensigt er ikke i sig selv et bevis på eksistensen af et integreret marked.

(93) Kommissionen erkender, at betydningen af handelsbarrierer altid udviskes med tiden. Alligevel er den overbevist om, at markedsadgangsbarrierer på målmarkederne er en af de vigtigste faktorer for eksportproduktionen og for de europæiske bilproducenters placeringsbeslutninger. Høje toldbarrierer, først og fremmest i Asien, forhindrer fortsat adgangen for EU-eksportører. Andre barrierer såsom dyre og diskriminerende certificeringskrav, ekstra testkrav, forbrugsafgifter osv. har i høj grad indvirkning på køretøjseksporten fra EU til Sydøstasien, Kina og Sydamerika. Kommissionen erkender, at USA er langt det vigtigste målmarked for den samlede køretøjseksport fra EU. EU og USA træffer imidlertid helt forskellige tiltag i forbindelse med reguleringen og markedsovervågningen. Reguleringsmæssige forskelle synes også i dag at udgøre den største handelshindring for køretøjseksport fra EU til USA.

(94) Kommissionen har taget argumenterne vedrørende de faldende transportomkostninger til efterretning, men er dog ikke helt overbevist herom. Hvordan de faldende transportomkostninger vil udvikle sig i fremtiden, kan ikke entydigt fastslås i den nuværende økonomiske situation med stigende brændstofomkostninger. Derfor kan der ikke tages hensyn til det fremførte fremtidige fald i omkostningerne.

(95) Da Kommissionen ikke i løbet af den formelle undersøgelse har modtaget yderligere dokumentation for, at det relevante geografiske marked er større end EØS-området, holder den fast ved sin vurdering på baggrund af ovennævnte betragtninger, i henhold til hvilke EØS-området eller et større marked skal betragtes som det relevante geografiske marked uafhængigt af den valgte afgrænsning af det relevante geografiske marked. Kommissionen henviser endnu en gang til, at det skal konstateres, om støtteforanstaltningens positive bidrag under alle omstændigheder vil udligne alle negative virkninger for samhandel og konkurrence. Som grundlag for beslutningen om, hvorvidt en tilbundsgående undersøgelse af støtteforanstaltningens forenelighed med det indre marked er nødvendig, skal afgrænsningen af det relevante geografiske marked foretages så tæt som muligt under hensyntagen til den planlagte bilmodels særlige karakteristika.

6.5.1. **Konklusion vedrørende markedsandelen (punkt 68, litra a), i regionalstøtteretningslinjerne)**

(96) Kommissionen har gennemført undersøgelsen i henhold til punkt 68, litra a), i regionalstøtteretningslinjerne på alle plausible relevante produktmarkeder og geografiske markeder med det formål at fastslå, om støttemodtagerens markedsandel før eller efter investeringen udgør over 25 %.

(97) Da det ikke kunne fastslås, om der findes ét enkelt relevant produktmarked eller geografisk marked, skulle der tages hensyn til resultaterne for alle plausible markeder. I B-segmentet har Volkswagen-koncernen efter POLK's klassificering hvert år fra 2010 til 2015 en markedsandel på mere end [> 25] % i EØS-området. Derfor konkluderer Kommissionen, at den fastsatte tærskelværdi under punkt 68, litra a), bliver overskredet. Ved SUV-D-segmentet overskrides markedsandelen derimod ikke på nogen af de plausible relevante geografiske markeder, der kommer i betragtning (EØS, EØS + Nordamerika og det globale marked).

6.5.2. **Konklusion vedrørende produktionskapaciteten på et underpræsterende marked (punkt 68, litra b), i regionalstøtteretningslinjerne)**

(98) Da det ikke kunne fastslås, om det samlede bilmarked uden segmentering eller kun B-segmentet efter POLK's klassificering eller kun SUV-D-segmentet efter IHS Global Insights klassificering skal betragtes som det relevante produktmarked, måtte Kommissionen undersøge, om den gennem projektet genererede kapacitet — målt på data vedrørende det synlige forbrug for det pågældende produkt i EØS-området — udgør mere end 5 % af alle plausible markeder.

(99) Ved SUV-D-segmentet efter IHS Global Insights klassificering ligger produktionskapaciteten betydeligt over tærskelværdien på 5 %, hvis EØS-markedet lægges til grund. I åbningsafgørelsen blev det allerede i betragtning 72 konstateret, at det relevante marked har underpræsteret, og at det endog har været i tilbagegang i de seneste fem år inden investeringen.

(100) Kommissionen konkluderer derfor, at den tærskelværdi på 5 % for kapacitetsforøgelsen, der fastsættes under punkt 68, litra b), i regionalstøtteretningslinjerne, vil blive overskredet på dette marked i et underpræsterende marked ved SUV-D-segmentet efter IHS Global Insights klassificering.

6.5.3. **Konklusion**

(101) På baggrund af ovenstående betragtninger konkluderer Kommissionen, at det ikke kan udelukkes, at de under punkt 68, litra a) og b), fastsatte tærskelværdier bliver overskredet. Kommissionen beslutter derfor efter indledningen af proceduren i henhold til artikel 108, stk. 2, i TEUF at gennemføre en tilbundsgående undersøgelse med henblik på at fastslå, om støtten er nødvendig som tilskyndelsesvirkning for investeringsprojektet, og om fordelene ved støtteforanstaltningen udligner den herigennem forårsagede fordrejning af konkurrencen og virkningerne for samhandelen mellem medlemsstaterne.

6.6. TILBUNDSGÅENDE UNDERSØGELSE AF STØTTEFORANSTALTNINGEN

(102) Den tilbundsgående undersøgelse gennemføres på grundlag af undersøgelseskriterierne.

6.6.1. **Støttens positive virkninger**

6.6.1.1. *Støttens formål*

(103) Tyskland har redegjort for de positive regionale virkninger af investeringen. Der er indkredset følgende positive virkninger af investeringen:

— Virkninger på den regionale udvikling: Investeringsprojektet vil efter planen skabe 1 040 nye arbejdspladser og 30 nye uddannelsespladser ud over at sikre de eksisterende 833 arbejdspladser og 29 uddannelsespladser. Desuden kalkuleres der med mindst 2 700 nye indirekte arbejdspladser. Det forventes, at der vil blive skabt mindst 744 indirekte arbejdspladser i umiddelbar nærhed af den pågældende fabrik.

— Tiltrækning af underleverandører og tjenesteudbydere fra bilsektoren og andre områder til regionen: Kommissionen går ud fra, at Porsche AG's investeringsprojekt spiller en vigtig rolle for opbygningen og den yderligere udbygning af bilindustrien i Sachsen og vil tiltrække underleverandører og tjenesteudbydere til regionen.

— Støttemodtagerens aktive deltagelse i forskellige netværk og klyngeinitiativer: Med henblik på at fremme udviklingen i bilindustrien i Leipzig-regionen og i Østtyskland i det hele taget deltager støttemodtageren aktivt i klynge- og netværksinitiativer såsom ACOD-initiativet.

— Efteruddannelse: Det er planen at efteruddanne medarbejderne gennem interne og eksterne tiltag.

(104) Kommissionen mener, at Tyskland har fremlagt tilstrækkelige oplysninger som dokumentation for, at projektet vil fremme den økonomiske udvikling i Leipzig-regionen.

6.6.1.2. *Støttens hensigtsmæssighed*

(105) I henhold til punkt 17 og 18 i undersøgelseskriterierne er statsstøtte i form af investeringstilskud ikke det eneste instrument til at udligne fejludviklinger på markedet og fremme de økonomiske rammebetingelser i ugunstigt stillede områder. Støtte er et egnet instrument, hvis den har fordele i forhold til andre politiske foranstaltninger. I henhold til punkt 18 i undersøgelseskriterierne »er det kun foranstaltninger, for hvilke medlemsstaten har overvejet andre politiske løsninger, og for hvilke fordelene ved at anvende et selektivt instrument som statsstøtte for en specifik virksomhed er bekræftet«, der anses for at være »egnede instrumenter«.

(106) Tyskland har i sin begrundelse for støtteinstrumentets hensigtsmæssighed henvist til den økonomiske situation i Sachsen og fremlagt dokumentation for, at regionen er ugunstigt stillet i sammenligning med den gennemsnitlige situation i andre tyske regioner. I 2011, da arbejdet blev påbegyndt, udgjorde BNP pr. indbygger i Sachsen kun 75 % af forbundsgennemsnittet, og arbejdsløsheden var omkring 50 % højere end forbundsgennemsnittet. I perioden 2007-2009 udgjorde den gennemsnitlige disponible indkomst i Sachsen ca. 82 % af forbundsgennemsnittet. Tyskland anfører, at Kommissionen tidligere har anerkendt, at et direkte tilskud under sådanne økonomiske forhold er et egnet middel til at udligne en regions udviklingsunderskud.

(107) I lyset af den socioøkonomiske situation i Leipzig-regionen, som bekræftes af dens status som støtteberettiget region i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF med en maksimal støtteintensitet på 20 %, og i overensstemmelse med tidligere afgørelser (f.eks. i statsstøttesagen Dell Products Poland) ([26]), er Kommissionen enig i, at tildeling af statsstøtte er et egnet instrument til at nå udviklingsmålene i den pågældende region.

6.6.1.3. *Tilskyndelsesvirkning/kontrafaktisk analyse*

(108) Da der er mange gyldige grunde for en virksomhed til at gennemføre et investeringsprojekt i en bestemt region, også selv om der ikke ydes statsstøtte, skal Kommissionen i henhold til undersøgelseskriterierne tilbundsgående undersøge, om støtten er nødvendig som investeringstilskyndelse. Formålet med denne detaljerede undersøgelse er at fastslå, om støtten faktisk bidrager til, at den støttemodtagende virksomhed ændrer adfærd, således at den iværksætter (yderligere) investeringer i den pågældende støttemodtagende region. I henhold til punkt 22 i undersøgelseskriterierne kan tilskyndelsesvirkningen dokumenteres for to scenarier: Uden støtten ville der slet ikke blive foretaget nogen investering, idet den ikke ville være rentabel for virksomheden på nogen af de omhandlede produktionslokaliteter (scenarie 1); uden støtten ville investeringen være foretaget et andet sted i EU (scenarie 2).

([26]) Se fodnote 15.

(109) I henhold til undersøgelseskriterierne skal medlemsstaten dokumentere over for Kommissionen, at støtten har en tilskyndelsesvirkning, og med tilsvarende dokumentation påviser, at støtten faktisk har indflydelse på investerings- eller placeringsbeslutningen. I den forbindelse skal medlemsstaten også fremlægge en udførlig beskrivelse af den kontrafaktiske situation (medlemsstaten tildeler ikke modtageren nogen støtte). Scenarierne skal fremstilles realistisk for Kommissionen.

(110) Ifølge Tyskland henhører støtten til Porsche Leipzig og Porsche AG under scenarie 2. Derfor har Tyskland fremlagt en kontrafaktisk analyse for den konkrete investering og placeringsplanlægning i forbindelse med Macan-projektet, hvor der blev taget hensyn til flere alternative lokaliteter i Tyskland i forhold til fabrikken i Leipzig.

(111) I henhold til undersøgelseskriterierne skal medlemsstaten dokumentere tilskyndelsesvirkningen. I henhold til punkt 25 i undersøgelseskriterierne vil medlemsstaten kunne godtgøre, at støtten har en tilskyndende virkning ved at fremlægge virksomhedsdokumenter, der viser, at virksomheden har sammenlignet omkostninger og fordele ved placering i den støttemodtagende region med omkostninger og fordele ved placering i en anden region. Medlemsstaten skal fremlægge finansielle rapporter, interne forretningsplaner og andre dokumenter for forskellige investeringsscenarier.

(112) Tyskland har fremlagt omfattende aktuelle, autentiske dokumenter som dokumentation for Porsche AG's flertrins-beslutningsproces vedrørende placeringen af investeringsprojektet.

(113) Der undersøges således fem scenarier i forbindelse med produktionslokaliteten. Alle lokaliteter undtagen Leipzig ligger uden for støttemodtagende regioner i Tyskland.

(114) I planlægningsprocessen blev der gennemført forskellige beregninger og omkostningsskøn med tiltagende nøjagtighed og præcision. På grundlag heraf blev det bedst egnede scenarie, den såkaldte nullinje, omdefineret tre gange ([27]). På basis af de fremlagte dokumenter konkluderer Kommissionen, at ved den samme nøjagtighedsgrad i skønnene over produktionsomkostningerne i forbindelse med den pågældende produktionslokalitet (for alle scenarier antages det samme omsætningsniveau) har scenarie 3 (karrosseribygning og lakering på [lokalitet 1 i Tyskland], levering af det lakerede karrosseri til montering i Leipzig) og scenarie 5 (karrosseribygning, lakering og montage i Leipzig) vist sig at være de mest konkurrencedygtige scenarier (placeringsmuligheder).

(115) Som det fremgår af dokumenterne, var det derfor i den sidste fase af beslutningsprocessen kun scenarierne 3 og 5, der blev sammenlignet.

(116) Som det blev forklaret i betragtning 53 i denne afgørelse, viste de afsluttende skøn over de lokalitetsspecifikke produktionsomkostninger en omkostningsulempe på 65 mio. EUR for scenarie 5 (Leipzig) i forhold til scenarie 3 ([lokalitet 1 i Tyskland]/Leipzig). Med henblik på udligning af omkostningsulempen i scenarie 5 og den forestående formelle bestyrelsesbeslutning om investeringsprojektets placering forhørte Porsche Leipzig sig hos de sachsiske myndigheder om muligheden for statsstøtte med det formål at hente investeringsprojektet til Leipzig.

(117) Ved brev af 25. februar 2011 bad Porsche Leipzig SMWA om at undersøge muligheden for at yde støtte til investeringsprojektet. Efter et møde med deltagelse af Porsche Leipzig og de sachsiske myndigheder, hvor Porsche Leipzig orienterede om investeringsprojektet og om status for beslutningsprocessen, gav de sachsiske myndigheder Porsche Leipzig ved brev af 9. marts 2011 tilsagn om støtte til investeringsprojektet vedrørende komplet produktion af Macan i Leipzig inden for rammerne af de eksisterende regionale støttemuligheder.

(118) Som det blev forklaret i betragtning 56 i denne afgørelse, blev omkostningsulempen reduceret i scenarie 5 i forhold til scenarie 3 under hensyntagen til det maksimalt tilladte støttebeløb på 27,52 mio. EUR. Desuden blev der taget hensyn til enkelte kvalitative kriterier til fordel for scenarie 5.

(119) Den 15. marts 2011 besluttede bestyrelsen at placere hele investeringsprojektet i Leipzig (scenarie 5). Som det fremgår af referatet fra bestyrelsesmødet, blev denne beslutning truffet med forbehold af tildeling af statsstøtte.

(120) I henhold til den beslutning, som bestyrelsen har truffet med forbehold, indgav Porsche Leipzig en formel ansøgning om regionalstøtte den 24. marts 2011. Sächsische Aufbaubank bekræftede den 29. marts 2011 skriftligt, at investeringsprojektet principielt opfylder betingelserne i den pågældende støtteordning. Efter denne formelle bekræftelse blev arbejdet i forbindelse med investeringsprojektet påbegyndt i april 2011.

([27]) Jf. fodnote 17.

(121) Som det fremgår af det ovenfor anførte, konstaterer Kommissionen i overensstemmelse med punkt 20 i undersøgelseskriterierne, at de generelle kriterier for den formelle kontrol af tilskyndelsesvirkningen, som anført i punkt 38 i regionalstøtteretningslinjerne, er opfyldt. Støttemodtageren har indgivet en ansøgning om regionalstøtte, og den kompetente myndighed har inden påbegyndelsen af arbejderne i forbindelse med investeringsprojektet bekræftet skriftligt, at projektet principielt opfylder betingelserne i den pågældende støtteordning. Desuden har Tyskland fremlagt entydig dokumentation for, at støtten rent faktisk har spillet en rolle i forbindelse med placeringsbeslutningen. Porsche AG's beslutning om at placere komplet produktion af Macan i Leipzig blev først truffet, da der forelå en bekræftelse på, at der kunne regnes med statsstøtte og myndighedernes opbakning til projektet, og efter at bestyrelsen havde godkendt placeringen med forbehold af tildelingen af statsstøtte. Kommissionen mener, at Tysklands kontrafaktiske analyse, jf. punkt 23 og 25 i undersøgelseskriterierne, er realistisk, og at den blev dokumenteret med autentiske og aktuelle dokumenter. Dermed har støtten en reel (substantiel) tilskyndelsesvirkning. Gennem reduktionen af omkostningsulemperne til fordel for Leipzig har støtten haft indflydelse på den støttemodtagende virksomheds placeringsbeslutning. Uden støtten ville investeringen ikke være blevet placeret i Leipzig.

6.6.1.4. *Støttens proportionalitet*

(122) Hvis støtten skal være proportionel, skal dens størrelse og intensitet være begrænset til det minimum, der er nødvendigt for, at investeringsprojektet bliver gennemført i den støttemodtagende region.

(123) Generelt betragtes regionalstøtte som proportionel med omfanget af problemerne i den støttemodtagende region, hvis den ikke overskrider det gældende støtteloft inklusive den automatiske, progressive reduktion af støtteniveauet for store investeringsprojekter (som allerede er angivet på det gældende regionalstøttekort). I dette tilfælde er støtteintensiteten ikke højere end det regionale støtteloft, justeret på grundlag af nedsættelsesordningen som omtalt i betragtning 80.

(124) Foruden dette generelle princip om proportionalitet, der er forankret i regionalstøtteretningslinjerne, fastsætter undersøgelseskriterierne en tilbundsgående undersøgelse. I henhold til scenarie 2 i undersøgelseskriterierne findes støtten proportionel, hvis den er lig med forskellen mellem den støttemodtagende virksomheds nettoomkostninger ved at investere i den støttemodtagende region og dens nettoomkostninger ved at investere i en alternativ region.

(125) Af de af Tyskland fremlagte dokumenter fremgår det, at støtten var begrænset til det nødvendige beløb, da forskellen mellem omkostningerne for scenarie 3 og scenarie 5 blev ikke overskredet. Den afsluttende beregning viser, at scenarie 5 selv med statsstøtte nominelt er 27,5 mio. EUR dyrere (uden statsstøtte 65 mio. EUR dyrere) end scenarie 3. I betragtning af bestemte ikke kvantificerede strategiske fordele (andet komplette produktionsanlæg under Porsche-navnet), kvalitetsaspekter (undgåelse af risici ved transport mellem [lokalitet 1 i Tyskland] og Leipzig) og imagefordele ([…]), som også har haft indflydelse på beslutningen om placeringen i Leipzig, anser Tyskland den resterende omkostningsulempe for at være acceptabel.

(126) Da støtten er begrænset til det beløb, der er nødvendigt til at udligne de ekstra nettoomkostninger i forbindelse med investeringsprojektet i Leipzig i forhold til en alternativ placeringsmulighed, betragter Kommissionen støttens proportionalitet for at være dokumenteret.

6.6.2. **Støttens negative virkninger for konkurrence og samhandel**

(127) I punkt 40 i undersøgelseskriterierne hedder det: »Hvis den kontrafaktiske analyse viser, at investeringen også uden støtte ville være blevet foretaget, om end måske på en anden lokalitet (scenarie 2), og hvis støtten opfylder proportionalitetskravet, vil eventuelle fordrejningsindikatorer, såsom en stor markedsandel og en forøgelse af kapaciteten på et marked, hvis vækst ligger under gennemsnittet, principielt være de samme uanset støtten«.

(128) Idet investeringsbeslutningen er baseret på scenarie 2 og støtten er begrænset til et minimum, kunne der ikke konstateres nogen negative virkninger for samhandel og konkurrence. Investeringen ville være blevet foretaget et andet sted, og det ville under alle omstændigheder have haft den samme negative virkning på konkurrencen. Derfor går Kommissionen ud fra, at støtten ikke har nogen negative konsekvenser for konkurrencen.

(129) I henhold til punkt 53 i undersøgelseskriterierne (…) vil en vurdering, hvori det konkluderes, at investeringen, hvis der ikke ydes støtte, ville være foretaget i en ringere stillet region (dvs. flere regionale ulemper — højere maksimum for regionalstøtteintensiteten) eller i en region, der skønnes at have samme regionale ulemper som målregionen (samme maksimum for regionalstøtteintensiteten), i den overordnede afvejningsproces være et negativt element, der næppe vil kunne opvejes af nogen positiv effekt, fordi det strider mod selve formålet med regionalstøtte.

(130) Da intet tyder på, at investeringen ville være foretaget i en anden støtteregion med et højere eller sammenligneligt maksimum for støtteintensiteten (eller at en placering uden for Tyskland blev overvejet), går Kommissionen ud fra, at støtten ikke har nogen samhørighedshindrende effekt, som ville være i modstrid med selve formålet med regionalstøtte.

6.7. VURDERING

(131) Efter det blev konstateret, at støtten udgør et incitament for gennemførelsen af investeringen i den pågældende region, og at den er proportionel, skal de positive og negative virkninger afvejes i forhold til hinanden.

(132) Undersøgelsen har bekræftet, at støtteforanstaltningen har en tilskyndelsesvirkning for en investering, som yder et betragteligt bidrag til udviklingen af en ugunstigt stillet region, der er støtteberettiget i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF, uden at en region påvirkes negativt med den samme eller en højere maksimal støtteintensitet (ingen samhørighedshindrende effekt). Efter Kommissionens opfattelse er en investering i et mere ugunstigt stillet område vigtigere for Unionens sammenhold end den samme investering i et mindre ugunstigt stillet område. I henhold til punkt 53 i undersøgelseskriterierne går Kommissionen ud fra, at der »for så vidt angår de positive virkninger af regionalstøtte, som kun udligner forskellen mellem nettoomkostningerne og en mere udviklet alternativ investeringsplacering (…), i forbindelse med afvejelsesprocessen generelt indtages den holdning, at disse vejer tungere end de mulige negative virkninger af den nye investering på den alternative lokalitet«.

(133) På grundlag af ovennævnte overvejelser går Kommissionen desuden ud fra, at ved en støtte, som svarer til forskellen mellem investeringsprojektets nettoomkostninger og nettoomkostningerne på en mere udviklet alternativ placeringsmulighed, vil de positive virkninger for så vidt angår mål og proportionalitet (se ovenfor) udligne de negative virkninger for samhandelen på den alternative lokalitet.

(134) I henhold til punkt 68 i regionalstøtteretningslinjerne og i betragtning af den tilbundsgående undersøgelse, der blev gennemført på grundlag af undersøgelseskriterierne, konkluderer Kommissionen, at støtten er nødvendig som tilskyndelsesvirkning for investeringen, og at fordelene ved støtteforanstaltningen vil udligne den heraf resulterende negative påvirkning af konkurrencen og virkningerne på samhandelen mellem medlemsstaterne.

7. **KONKLUSION**

(135) Kommissionen konkluderer, at den planlagte regionale investeringsstøtte til Porsche Leipzig GmbH og Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, som er tildelt inden den 1. juli 2014 med forbehold af Kommissionens godkendelse, opfylder alle forudsætninger i henhold til regionalstøtteretningslinjerne og undersøgelseskriterierne og derfor i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF kan betragtes som forenelig med det indre marked —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

1. Den af Tyskland påtænkte statsstøtte til Porsche Leipzig GmbH og Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft på 43 666 078,75 EUR (nutidsværdi, tilbagediskonteret til anmeldelsestidspunktet) med en maksimal støtteintensitet på 8,37 % i bruttosubventionsækvivalent er forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF.

2. Gennemførelsen af den i artikel 1, stk. 1, nævnte støtte godkendes, såfremt den ydes inden den 1. juli 2014.

Artikel 2

Tyskland sender Kommissionen følgende:

— en kopi af dokumenter af relevans for støtteforanstaltningen inden for to måneder efter tildeling af støtten

— en foreløbig rapport (med oplysninger om udbetalte støttebeløb, om gennemførelsen af støtteaftalen og om alle andre investeringsprojekter, der er indledt på fabrikken) hvert femte år fra tidspunktet for Kommissionens godkendelse af støtten

— en detaljeret endelig rapport senest seks måneder efter betalingen af den sidste støttetranche baseret på den anmeldte betalingsplan.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til Forbundsrepublikken Tyskland.

Bruxelles, den 9. juli 2014.

På Kommissionens vegne
Joaquín ALMUNIA
Næstformand