ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2015/1966 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 9ης Ιουλίου 2014

σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA. 34118 (2012/C πρώην 2011/N) που προτίθεται να χορηγήσει η Γερμανία στις εταιρείες Porsche Leipzig GmbH και Dr. Ing.H.c.F.Porsche Aktiengesellschaft

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2014) 4075]

(Το κείμενο στη γερμανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις εν λόγω διατάξεις ([1]) και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις τους,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Με ηλεκτρονική κοινοποίηση που καταχωρίστηκε από την Επιτροπή στις 20 Δεκεμβρίου 2011 (SANI 6554), οι γερμανικές αρχές κοινοποίησαν την πρόθεσή τους να χορηγήσουν περιφερειακή ενίσχυση δυνάμει των κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα 2007-2013 ([2]) (εφεξής «ΚΓΠΕ») στην Porsche Leipzig GmbH και την Dr. Ing. H.c. F. Porsche Aktiengesellschaft για επενδυτικό σχέδιο στη Λειψία της Σαξονίας στη Γερμανία.

(2) Με επιστολή της 11ης Ιουλίου 2012 η Επιτροπή κοινοποίησε στη Γερμανία την απόφασή της, της ίδιας ημερομηνίας, να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ (εφεξής «απόφαση κίνησης της διαδικασίας») σχετικά με τη χορήγηση περιφερειακής ενίσχυσης στο επενδυτικό σχέδιο της Porsche Leipzig GmbH και της Dr. Ing. H.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, με σκοπό τη διενέργεια αναλυτικής αξιολόγησης βάσει της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με τα κριτήρια για την αναλυτική αξιολόγηση περιφερειακών ενισχύσεων προς μεγάλα επενδυτικά σχέδια ([3]) (εφεξής «ανακοίνωση για την αναλυτική αξιολόγηση»).

(3) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([4]) στις 30 Οκτωβρίου 2012. Τα ενδιαφερόμενα τρίτα μέρη κλήθηκαν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

(4) Με επιστολή της 31ης Οκτωβρίου 2012 (2012/116806) η Γερμανία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της καθώς και τις αναγκαίες πληροφορίες για τη διενέργεια της αναλυτικής αξιολόγησης.

(5) Με επιστολή της 17ης Δεκεμβρίου 2012 (2012/135107) και με μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της 4ης Φεβρουαρίου 2012 η Επιτροπή ζήτησε πρόσθετες πληροφορίες, τις οποίες προσκόμισε η Γερμανία με τις επιστολές της 25ης Ιανουαρίου 2013 (2013/008324) και της 7ης Φεβρουαρίου 2013 (2013/013186).

(6) Δεν ελήφθησαν παρατηρήσεις από άλλα ενδιαφερόμενα μέρη.

2. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

2.1. ΣΤΟΧΟΣ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ

(7) Σκοπός των γερμανικών αρχών είναι η προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης μέσω της χορήγησης περιφερειακής ενίσχυσης υπό μορφή άμεσης επιχορήγησης και επενδυτικής πριμοδότησης στην Porsche Leipzig GmbH και την

([1]) ΕΕ C 333 της 30.10.2012, σ. 17.
([2]) ΕΕ C 54 της 4.3.2006, σ. 13.
([3]) ΕΕ C 223 της 16.9.2009, σ. 3.
([4]) Βλέπε υποσημείωση 1.

Dr. Ing. H.c. F. Porsche Aktiengesellschaft για την παραγωγή ενός νέου μοντέλου αυτοκινήτου. Η επένδυση θα πραγματοποιηθεί στη Λειψία της Σαξονίας, ενισχυόμενη περιοχή δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, για την οποία το τυποποιημένο ανώτατο όριο περιφερειακής ενίσχυσης για μεγάλες επιχειρήσεις ανέρχεται σε 20 % (ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης — AIE) για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2011 έως τις 30 Ιουνίου 2014 ([5]).

2.2. Ο ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ

(8) Οι αποδέκτες της ενίσχυσης θα είναι η Porsche Leipzig GmbH (εφεξής «Porsche Leipzig») και η Dr. Ing. H.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (εφεξής «Porsche AG»). Η Porsche Leipzig είναι θυγατρική της Porsche AG, η οποία την 1η Αυγούστου 2012 ενσωματώθηκε πλήρως στην Volkswagen Aktiengesellschaft και ως εκ τούτου ανήκει στον όμιλο Volkswagen (εφεξής«όμιλος VW»).

(9) Ο όμιλος VW κατασκευάζει αυτοκίνητα όλων των κατηγοριών, από μικρά αυτοκίνητα έως αυτοκίνητα πολυτελείας και επαγγελματικά οχήματα. Το 2013 ο όμιλος VW διέθετε συνολικά 106 εργοστάσια σε 19 ευρωπαϊκές χώρες και σε 8 ακόμη χώρες της Αμερικής, της Ασίας και της Αφρικής, ενώ απασχολούσε 572 800 υπαλλήλους. Το ίδιο έτος ο όμιλος VW παρέδωσε 9,7 εκατ. αυτοκίνητα σε πελάτες σε 153 χώρες, ποσότητα που αντιστοιχεί σε μερίδιο 12,8 % της παγκόσμιας αγοράς επιβατικών αυτοκινήτων ([6]), και είχε συνολικά έσοδα ύψους 197 δισεκατ. ευρώ.

(10) Το 2013 η Porsche AG απασχολούσε 19 456 άτομα παγκοσμίως και παρέδωσε 162 145 νέα οχήματα σε πελάτες σε όλο τον κόσμο. Τα έσοδά της ανήλθαν σε 14,3 δισεκατ. ευρώ το 2013.

2.3. ΤΟ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

(11) Το επενδυτικό σχέδιο ξεκίνησε τον Απρίλιο του 2011 και η ολοκλήρωσή του είχε προγραμματιστεί για τον Μάιο του 2014.

(12) Το επενδυτικό σχέδιο αποσκοπεί στην επέκταση του υφιστάμενου εργοστασίου παραγωγής στη Λειψία προκειμένου να κατασκευαστεί το νέο μοντέλο επιβατικού αυτοκινήτου «Porsche Macan». Το μοντέλο αυτό είναι ένα όχημα ψυχαγωγίας/εργασίας/επιβατικό αυτοκίνητο μεικτού τύπου το οποίο ανήκει στην επιμέρους κατηγορία B βάσει της ταξινόμησης POLK (μεσαίου μεγέθους/μεσαίας κατηγορίας επιβατικά αυτοκίνητα) και στην κατηγορία SUV D (κοινό όχημα ψυχαγωγίας/εργασίας) βάσει της ταξινόμησης ISH Global Insight ([7]).

(13) Το σχέδιο αφορά επενδύσεις σε κτίρια, μηχανήματα, εξοπλισμό και άυλα περιουσιακά στοιχεία και περιλαμβάνει την κατασκευή και τον εξοπλισμό ενός τμήματος κατασκευής αμαξωμάτων και ενός βαφείου ειδικά για την παραγωγή του νέου μοντέλου. Καθώς οι δραστηριότητες του υφιστάμενου εργοστασίου στη Λειψία περιορίζονταν μέχρι στιγμής στη συναρμολόγηση αυτοκινήτων, η επένδυση έχει ως σκοπό την αναβάθμιση των εγκαταστάσεων και τη δημιουργία μιας πλήρως ανεπτυγμένης μονάδας παραγωγής αυτοκινήτων.

(14) Η παραγωγική ικανότητα που δημιουργείται με το σχέδιο αντιστοιχεί σε [40 000 — 100 000] (*) οχήματα ετησίως. Η μέγιστη ικανότητα που είναι τεχνικώς εφικτή αντιστοιχεί σε [40 000 — 100 000] οχήματα. Υπολογιζόμενη επί τη βάσει 235 εργάσιμων ημερών, η εν λόγω ικανότητα αντιστοιχεί στην παραγωγή […] οχημάτων ημερησίως. Το εργοστάσιο αναμένεται να φθάσει σε πλήρη παραγωγική ικανότητα κατά το πρώτο εξάμηνο του 2014.

(15) Το συνολικό επιλέξιμο επενδυτικό κόστος του σχεδίου ανέρχεται σε 550,08 εκατ. ευρώ βάσει της ονομαστικής αξίας και σε 521,56 εκατ. ευρώ βάσει της παρούσας αξίας ([8]). Στον παρακάτω πίνακα παρατίθεται η κατανομή των συνολικών επιλέξιμων δαπανών του σχεδίου ανά έτος και ανά κατηγορία, όπως κοινοποιήθηκε:

Επιλέξιμες επενδυτικές δαπάνες (ονομαστική αξία σε εκατ. ευρώ)

Εκατ. ευρώ (στρογγυλοποιημένα ποσά)	2011	2012	2013	2014	Σύνολο
Κτίρια	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Εξωτερικός εξοπλισμός	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([5]) Η Λειψία ανήκει στις λεγόμενες «περιφέρειες στατιστικού αντικτύπου»· βλέπε τον χάρτη περιφερειακών ενισχύσεων της Γερμανίας στην απόφαση της Επιτροπής της 8ης Νοεμβρίου 2006 για την υπόθεση κρατικής ενίσχυσης N 459/06 — Εθνικός χάρτης περιφερειακών ενισχύσεων της Γερμανίας 2007-2013 (ΕΕ C 295 της 5.12.2006, σ. 6). Η Λειψία είναι επιλέξιμη για περιφερειακή ενίσχυση με βάση την παρέκκλιση που προβλέπεται στο άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ), με τη μέγιστη ένταση της ενίσχυσης να ορίζεται στο 20 % για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2011 έως τις 30 Ιουνίου 2014.

([6]) Οι γερμανικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι τα υποβληθέντα στοιχεία της αγοράς περιλαμβάνουν όλα τα οχήματα που έχουν κατασκευαστεί ή πωληθεί από τον όμιλο VW, ενώ τα δεδομένα σχετικά με το μερίδιο αγοράς αφορούν μόνο τα επιβατικά αυτοκίνητα.

([7]) Η POLK και η IHS Global Insight είναι κορυφαίες εταιρείες έρευνας αγοράς και πραγματοποιούν αναλύσεις για την αγορά αυτοκινήτων.

(*) Επιχειρηματικό απόρρητο

([8]) Οι τιμές παρούσας αξίας που αναφέρονται στην παρούσα απόφαση υπολογίστηκαν σύμφωνα με το βασικό επιτόκιο 2,05 % που ίσχυε κατά την ημερομηνία της σχετικής κοινοποίησης (Δεκέμβριος 2011), προσαυξημένο κατά 100 μονάδες βάσης σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την αναθεώρηση της μεθόδου καθορισμού των επιτοκίων αναφοράς και προεξόφλησης (ΕΕ C 14 της 19.1.2008, σ. 6).

Εκατ. ευρώ (στρογγυλοποιημένα ποσά)	2011	2012	2013	2014	Σύνολο
Μηχανήματα/Εξοπλισμός	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Άυλα περιουσιακά στοιχεία	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Σύνολο	[…]	[…]	[…]	[…]	550,08

(16) Οι γερμανικές αρχές επιβεβαιώνουν ότι μόνο τα νέα περιουσιακά στοιχεία θα είναι επιλέξιμα και ότι τα άυλα περιουσιακά στοιχεία θα αποκτηθούν από τρίτα μέρη σε τιμές της αγοράς.

2.4. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

(17) Οι γερμανικές αρχές επιβεβαιώνουν ότι η ίδια συνεισφορά του δικαιούχου, χωρίς να περιλαμβάνει τυχόν στοιχεία κρατικής στήριξης, υπερβαίνει το 25 % των επιλέξιμων δαπανών.

2.5. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

(18) Η εθνική νομική βάση για τη χρηματοδοτική στήριξη είναι η εξής:

α) επενδυτική πριμοδότηση με βάση το καθεστώς «Investitionszulagengesetz 2010» ([9])·

β) άμεση επιχορήγηση με βάση το καθεστώς«Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GA) 2009» ([10]).

2.6. ΤΟ ΜΕΤΡΟ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(19) Ο δικαιούχος υπέβαλε αίτηση για την άμεση επιχορήγηση στις 24 Μαρτίου 2011. Στις 29 Μαρτίου 2011 η αναπτυξιακή τράπεζα Sächsische Aufbaubank (εφεξής «SAB») επιβεβαίωσε ότι ο δικαιούχος έχει καταρχήν δικαίωμα να λάβει άμεση επιχορήγηση ως κίνητρο για την υλοποίηση της επένδυσης. Η επενδυτική πριμοδότηση —η οποία στην προκειμένη περίπτωση υπόκειται στην έγκριση της Επιτροπής— χορηγείται στο πλαίσιο φορολογικού μέτρου με το οποίο θεσπίζεται δικαίωμα για ενισχύσεις βάσει αντικειμενικών κριτηρίων και χωρίς περαιτέρω άσκηση διακριτικής ευχέρειας από την πλευρά του κράτους μέλους. Ως εκ τούτου, ο δικαιούχος δεν όφειλε να υποβάλει αίτηση για την επενδυτική πριμοδότηση πριν από την έναρξη των εργασιών.

(20) Η Γερμανία προτίθεται να χορηγήσει ενίσχυση ύψους 43,67 εκατ. ευρώ (παρούσα αξία). Καθώς η προβλεπόμενη συνολική επιλέξιμη δαπάνη για το σχέδιο με βάση την παρούσα αξία είναι 521,56 εκατ. ευρώ (550 εκατ. ευρώ με βάση την ονομαστική αξία), η προτεινόμενη ένταση της ενίσχυσης είναι 8,37 % του ΑΙΕ (ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης).

(21) Η Γερμανία επιβεβαίωσε ότι η ενίσχυση για το σχέδιο δεν πρόκειται να συνδυαστεί με ενισχύσεις από άλλες τοπικές, περιφερειακές, εθνικές ή ενωσιακές πηγές για την κάλυψη των ίδιων επιλέξιμων δαπανών και ότι δεν πρόκειται να σημειωθεί υπέρβαση ούτε ως προς το εγκεκριμένο ανώτατο ποσό της ενίσχυσης με βάση την παρούσα αξία ούτε ως προς την εγκεκριμένη ένταση της ενίσχυσης εάν το ποσό της επιλέξιμης δαπάνης παρουσίαζε αποκλίσεις από το εκτιμώμενο ποσό που αναφέρεται στην κοινοποίηση.

(22) Τόσο η άμεση επιχορήγηση όσο και η επενδυτική πριμοδότηση χορηγούνται υπό τον όρο ότι ο δικαιούχος θα διατηρήσει την επένδυση στην ενισχυόμενη περιφέρεια για ελάχιστο διάστημα πέντε ετών μετά την ολοκλήρωση του επενδυτικού σχεδίου.

2.7. ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

(23) Οι γερμανικές αρχές δεσμεύθηκαν να υποβάλουν στην Επιτροπή:

— εντός δύο μηνών από τη χορήγηση της ενίσχυσης αντίγραφο των σχετικών πράξεων για το συγκεκριμένο μέτρο ενίσχυσης·

— ανά πενταετία, αρχής γενομένης από την έγκριση της ενίσχυσης από την Επιτροπή, ενδιάμεση έκθεση (η οποία θα περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με τα καταβαλλόμενα ποσά ενίσχυσης, την εκτέλεση της σύμβασης ενίσχυσης και κάθε άλλο επενδυτικό σχέδιο που έχει ξεκινήσει στην ίδια εγκατάσταση/μονάδα)·

— εντός έξι μηνών από την καταβολή της τελευταίας δόσης της ενίσχυσης, με βάση το κοινοποιηθέν χρονοδιάγραμμα πληρωμών, λεπτομερή τελική έκθεση.

([9]) Το συνοπτικό δελτίο πληροφοριών για το καθεστώς που έτυχε απαλλαγής κατά κατηγορία «Investitionszulagengesetz 2010» δημοσιεύθηκε με αριθ. αναφοράς X 167/08 (ΕΕ C 280 της 20.11.2009, σ. 5).

([10]) Το συνοπτικό δελτίο πληροφοριών για το καθεστώς που έτυχε απαλλαγής κατά κατηγορία «Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe — Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur» δημοσιεύθηκε με αριθ. αναφοράς XR 31/07 (ΕΕ C 102 της 5.5.2007, σ. 11).

3. ΛΟΓΟΙ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

(24) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας η Επιτροπή επισήμανε ότι το σχέδιο ενίσχυσης συμμορφώνεται με τα βασικά κριτήρια συμβατότητας που ορίζονται στις ΚΓΠΕ και ότι το προτεινόμενο ποσό και η ένταση της ενίσχυσης δεν υπερβαίνουν τα ανώτατα επιτρεπτά όρια. Ωστόσο, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 68 των ΚΓΠΕ, δεν ήταν σε θέση να επιβεβαιώσει τη συμβατότητα της ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά στο πλαίσιο της προκαταρκτικής εξέτασης.

(25) Σύμφωνα με την παράγραφο 68 των ΚΓΠΕ, η Επιτροπή υποχρεούται να κινήσει επίσημη διαδικασία έρευνας και να προβεί σε αναλυτική αξιολόγηση της δημιουργίας κινήτρων, της αναλογικότητας, καθώς και των θετικών και αρνητικών επιπτώσεων της ενίσχυσης, όταν το μερίδιο αγοράς του δικαιούχου στην αγορά του σχετικού προϊόντος και στη σχετική γεωγραφική αγορά υπερβαίνει το 25 % πριν ή μετά την επένδυση [εφεξής και «έλεγχος του κριτηρίου της παραγράφου 68 στοιχείο α)»] ή όταν η παραγωγική ικανότητα που δημιουργείται με την επένδυση υπερβαίνει το 5 % της αγοράς σε περίπτωση που η εν λόγω αγορά βρίσκεται σε σχετική ή απόλυτη ύφεση [εφεξής και «έλεγχος του κριτηρίου της παραγράφου 68 στοιχείο β)»].

(26) Κατά την προκαταρκτική εξέταση η Επιτροπή δεν μπορούσε να αποκλείσει ότι με την επένδυση δεν σημειώνεται υπέρβαση του ορίου του μεριδίου αγοράς και του ορίου της αύξησης της παραγωγικής ικανότητας σε μια μη αποδοτική αγορά.

(27) Ειδικότερα, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες όσον αφορά την πρόταση της Γερμανίας για τον ορισμό της αγοράς του σχετικού προϊόντος, δηλαδή να ληφθεί υπόψη είτε η συνολική αγορά επιβατικών αυτοκινήτων χωρίς καμία κατάτμηση είτε, σε περίπτωση που η κατάτμηση κρίνεται απαραίτητη, να ληφθεί υπόψη μόνον η κατηγορία Β βάσει της ταξινόμησης POLK. Σύμφωνα με προγενέστερη απόφαση ([11]), η Επιτροπή θεώρησε ότι, όσον αφορά τα οχήματα ψυχαγωγίας/εργασίας, θα ήταν καταλληλότερη η ταξινόμηση της IHS Global Insight. Η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να επιβεβαιώσει χωρίς αμφιβολία ότι είτε η συνολική αγορά επιβατικών αυτοκινήτων είτε μόνο η κατηγορία Β της ταξινόμησης POLK είτε μόνο η κατηγορία SUV-D της IHS Global Insight μπορεί να θεωρηθεί ως αγορά σχετικού προϊόντος στο πλαίσιο της επένδυσης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν προσδιόρισε τον ακριβή ορισμό της αγοράς του σχετικού προϊόντος και εξέτασε ορισμούς ευλογοφανών εναλλακτικών αγορών, που αποτελούνται από τη συνολική αγορά επιβατικών αυτοκινήτων, την κατηγορία Β της ταξινόμησης POLK και την κατηγορία SUV-D της ταξινόμησης της IHS Global Insight.

(28) Η Επιτροπή δεν μπόρεσε επίσης να λάβει οριστική θέση σχετικά με τον ορισμό της γεωγραφικής αγοράς, καθώς δεν μπορούσε να διαπιστώσει εάν το εύρος της γεωγραφικής αγοράς αντιστοιχεί στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (εφεξής «ΕΟΧ») ή εάν, όπως πρότεινε η Γερμανία, αποτελείται από την παγκόσμια αγορά ή τουλάχιστον τη συνδυασμένη αγορά του ΕΟΧ και της Βόρειας Αμερικής.

(29) Από την ανάλυση βάσει της παραγράφου 68 στοιχείο α) των ΚΓΠΕ (έλεγχος του κριτηρίου του μεριδίου αγοράς) προέκυψε ότι σημειώνεται υπέρβαση του ισχύοντος ορίου του 25 % για το μερίδιο αγοράς στην κατηγορία Β της ταξινόμησης POLK, στη γεωγραφική αγορά του ΕΟΧ ([12]).

(30) Η ανάλυση βάσει της παραγράφου 68 στοιχείο β), που αφορά την αγορά του ΕΟΧ, έδειξε ότι για την κατηγορία SUV-D της IHS Global Insight η αύξηση της παραγωγικής ικανότητας που δημιουργείται με το σχέδιο, η οποία ανέρχεται σε ποσοστό […] %, υπερβαίνει σημαντικά το ισχύον όριο του 5 %, ενώ η αγορά αυτή καθ' εαυτήν κατά τη σχετική περίοδο αναφοράς είναι μη αποδοτική. Την περίοδο 2005-2010 ο μέσος σύνθετος ρυθμός ετήσιας ανάπτυξης (CAGR) της φαινομένης κατανάλωσης του σχετικού προϊόντος στον ΕΟΧ ήταν – 0,9 %, ενώ ο μέσος ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης του στον ΕΟΧ ήταν 1,62 % ([13]).

(31) Καθώς η Επιτροπή δεν μπόρεσε να διαπιστώσει ότι δεν υφίσταται υπέρβαση των ορίων που προβλέπονται στην παράγραφο 68 στοιχεία α) και β) των ΚΓΠΕ, αποφάσισε να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας. Η Επιτροπή επισήμανε συγκεκριμένα ότι, εάν οι παρατηρήσεις που θα λάμβανε ως απάντηση στην απόφαση κίνησης της επίσημης έρευνας δεν της επέτρεπαν να συμπεράνει χωρίς καμία αμφιβολία ότι δεν υφίσταται υπέρβαση των σχετικών ορίων, θα διενεργούσε αναλυτική αξιολόγηση του επενδυτικού σχεδίου με βάση τη σχετική ανακοίνωση. Η Γερμανία και τα ενδιαφερόμενα τρίτα μέρη κλήθηκαν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

(32) Δεν υποβλήθηκαν παρατηρήσεις από ενδιαφερόμενα τρίτα μέρη.

([11]) Πρβλ. απόφαση της Επιτροπής C(2011) 6479 τελικό, της 20ης Σεπτεμβρίου 2011 (N 559/2010 — Ηνωμένο Βασίλειο — LIP — Jaguar Cars) (ΕΕ C 22 της 27.1.2012, σ. 2).

([12]) Στο διάστημα μεταξύ του 2010 και του 2015, δηλαδή τα έτη πριν και μετά την ολοκλήρωση της επένδυσης, το μερίδιο αγοράς του ομίλου VW στην κατηγορία Β της POLK, στη συνδυασμένη αγορά ΕΟΧ και Βόρειας Αμερικής, καθώς και στην κατηγορία SUV-D της IHS Global Insight, τόσο στον ΕΟΧ όσο και στη συνδυασμένη αγορά ΕΟΧ και Βόρειας Αμερικής, παραμένει κάτω του 25 %.

([13]) Για την κατηγορία Β της POLK η αύξηση της παραγωγικής ικανότητας παραμένει κάτω του ορίου του 5 %.

5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

5.1. Η ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΣΧΕΤΙΚΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ

(33) Η Γερμανία εμμένει στη θέση της ότι κατάλληλη βάση για τον ορισμό της αγοράς του σχετικού προϊόντος είναι η κατηγορία Β της POLK, χωρίς ωστόσο να παραθέσει συμπληρωματικά επιχειρήματα.

5.2. Η ΣΧΕΤΙΚΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

(34) Η Γερμανία εμμένει στη θέση της ότι η σχετική γεωγραφική αγορά θα πρέπει να θεωρηθεί ότι είναι η παγκόσμια αγορά ή τουλάχιστον η συνδυασμένη αγορά του ΕΟΧ και της Βόρειας Αμερικής. Η Γερμανία θεωρεί ότι η άποψή της ενισχύεται επιπλέον από το γεγονός ότι η παγκόσμια αγορά εξυπηρετείται από μία μόνο μονάδα παραγωγής.

5.3. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(35) Η Γερμανία προσκόμισε τις ακόλουθες πληροφορίες για να καταστεί δυνατή η αναλυτική αξιολόγηση από την Επιτροπή.

5.3.1. **Θετικές επιπτώσεις της ενίσχυσης**

(36) Η Γερμανία θεωρεί ότι η επένδυση συμβάλλει στην περιφερειακή ανάπτυξη της Λειψίας και της Σαξονίας για τους εξής λόγους:

— Το επενδυτικό σχέδιο θα διασφαλίσει 833 θέσεις εργασίας και 29 θέσεις πρακτικής άσκησης, ενώ επίσης θα δημιουργήσει 1 040 νέες θέσεις εργασίας και 30 νέες θέσεις πρακτικής άσκησης.

— Επιπλέον, θα δημιουργηθεί σημαντικός αριθμός έμμεσων θέσεων απασχόλησης από τους προμηθευτές και τους παρόχους υπηρεσιών που δραστηριοποιούνται στην περιοχή. Ο πολλαπλασιαστής απασχόλησης είναι 2,5 ([14]), που σημαίνει ότι αναμένεται να δημιουργηθούν περί τις 2 700 πρόσθετες έμμεσες θέσεις εργασίας. Πολλές από αυτές τις θέσεις εργασίας αναμένεται να δημιουργηθούν στις εγκαταστάσεις του δικαιούχου της ενίσχυσης ή στη γύρω περιοχή. Μόνο στους τομείς των προμηθειών, της μεταφοράς τεχνολογίας και των συσκευασιών αναμένεται να δημιουργηθούν περίπου 750 θέσεις εργασίας από το 2012 έως το 2015.

— Ο δικαιούχος της ενίσχυσης συμμετέχει ενεργά σε διάφορες πρωτοβουλίες δικτύων και συνεργατικών σχηματισμών για την προώθηση της ανάπτυξης της αυτοκινητοβιομηχανίας στην περιοχή (όπως π.χ. ο «Συνεργατικός σχηματισμός του κλάδου του αυτοκινήτου της ανατολικής Γερμανίας»).

— Επίσης, ο δικαιούχος στηρίζει ενεργά τη βασική και πρόσθετη κατάρτιση του προσωπικού του. Πέραν των προσλήψεων προσωπικού υψηλής ειδίκευσης, ο δικαιούχος παρέχει τακτικά στους εργαζομένους του σεμινάρια κατάρτισης εντός και εκτός της επιχείρησης.

5.3.2. **Καταλληλότητα της ενίσχυσης**

(37) Η Γερμανία επισημαίνει ότι στην απόφαση Dell Poland ([15]) η Επιτροπή κάνει δεκτό το επιχείρημα ότι, μεταξύ άλλων μέτρων, η χορήγηση κρατικής ενίσχυσης αποτελεί κατάλληλο μέσο για την προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης σε περιοχές όπου το κατά κεφαλήν ΑΕΠ και το μέσο επίπεδο μισθών είναι κατώτερα από τον εθνικό μέσο όρο, και το ποσοστό ανεργίας υψηλότερο από τον εθνικό μέσο όρο. Το κατά κεφαλήν ΑΕΠ της Σαξονίας αντιστοιχούσε στο 73 % του μέσου όρου της Γερμανίας το 2011. Το ποσοστό ανεργίας ήταν σχεδόν κατά 50 % υψηλότερο από τον μέσο όρο της Γερμανίας το 2011 και το μέσο διαθέσιμο εισόδημα των κατοίκων της περιοχής αντιστοιχούσε στο 82 % του μέσου όρου της Γερμανίας κατά την περίοδο 2007-2009 ([16]).

(38) Ως εκ τούτου, η Γερμανία θεωρεί ότι η κοινοποιηθείσα ενίσχυση αποτελεί κατάλληλο μέσο για την επίτευξη των στόχων της στον τομέα της συνοχής.

([14]) Η παραδοχή της Γερμανίας για τον πολλαπλασιαστή απασχόλησης της τάξεως του 2,5 στηρίζεται σε εμπειρικά δεδομένα που έχουν δημοσιευθεί σε συγκρίσιμες μελέτες, π.χ. Meißner (2009): «Automobilproduktion in der Prozess- oder Wertschöpfungskette», παρουσίαση στο Βραδεμβούργο στις 28 Οκτωβρίου 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]) Υπόθεση C46/2008, απόφαση της 23ης Σεπτεμβρίου 2009 (ΕΕ L 29 της 2.2.2010, σ. 8), σκέψη 171.

([16]) Πηγή: Στατιστική υπηρεσία του ελεύθερου ομόσπονδου κράτους της Σαξονίας (Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen), Ιούλιος 2012, Ομοσπονδιακή στατιστική υπηρεσία της Γερμανίας (Στατιστική επετηρίδα 2012) — στοιχεία για το κατά κεφαλήν ΑΕΠ· Ομοσπονδιακή υπηρεσία απασχόλησης (Bundesagentur für Arbeit) — στοιχεία για την κατά κεφαλήν ανεργία ως ποσοστό· Στατιστική επετηρίδα για τη Σαξονία 2011 — στοιχεία για το κατά κεφαλήν διαθέσιμο εισόδημα.

5.3.3. **Δημιουργία κινήτρων/Σενάριο αντίθετης περίπτωσης**

(39) Η Γερμανία παρέχει πληροφορίες προκειμένου να αποδείξει ότι η ενίσχυση εμπίπτει στο σενάριο 2 της ανακοίνωσης για την αναλυτική αξιολόγηση, καθώς δημιουργεί κίνητρα για τον δικαιούχο ώστε να υλοποιήσει την επένδυση εξολοκλήρου στο εργοστάσιο της Λειψίας αντί να μεταφέρει το ένα μέρος της επένδυσης στην [τοποθεσία 1 στη Γερμανία] και το άλλο στη Λειψία (κατασκευή αμαξώματος και εργασίες βαφείου σε υφιστάμενη μονάδα της Volkswagen στην [τοποθεσία 1 στη Γερμανία] και συναρμολόγηση στη μονάδα της Λειψίας). Ειδικότερα, η Γερμανία προσκόμισε συναφή, αυθεντικά και επικαιροποιημένα εταιρικά έγγραφα στα οποία περιγράφεται η διαδικασία λήψης αποφάσεων σε πολλαπλά στάδια της Porsche AG σχετικά με την τοποθεσία της επένδυσης. Η εν λόγω διαδικασία λήψης αποφάσεων περιγράφεται κατωτέρω.

Η διαδικασία λήψης αποφάσεων του δικαιούχου

(40) Η απόφαση για την επένδυση στο σχέδιο Macan και για την τοποθεσία του σχεδίου ελήφθη τον Μάρτιο του 2011. Κατά την περίοδο προπαρασκευής και λήψης αποφάσεων, παρά το γεγονός ότι η Porsche Automobile Holding SE και η Volkswagen AG είχαν ήδη συμφωνήσει να δημιουργήσουν έναν ενοποιημένο όμιλο αυτοκινητοβιομηχανίας το 2009, τα αρμόδια όργανα της Porsche AG λάμβαναν όλες τις εταιρικές αποφάσεις εντελώς αυτόνομα, χωρίς την ανάμειξη των συμβουλίων και των επιτροπών του ομίλου VW.

(41) Σύμφωνα με τον ισχύοντα εσωτερικό κανονισμό της εκτελεστικής επιτροπής της Porsche AG, οι αποφάσεις (περιλαμβανομένων των αποφάσεων σχετικά με την τοποθεσία) για τη δημιουργία νέων προϊόντων (μοντέλων) έπρεπε πρώτα να υποβληθούν στην επιτροπή προϊόντων του διοικητικού συμβουλίου της Porsche AG (Vorstandsausschuss Produkte, εφεξής «VAP») και στη συνέχεια να εγκριθούν από το εποπτικό συμβούλιο της Porsche AG (Aufsichtsrat, εφεξής «AR»).

(42) Όσον αφορά το Macan, η απόφαση για την επένδυση και την τοποθεσία του σχεδίου ελήφθη στο πλαίσιο μιας διαδικασίας λήψης αποφάσεων σε πολλαπλά στάδια. Σε κάθε στάδιο πραγματοποιούνταν και εξετάζονταν συγκριτικοί υπολογισμοί για διάφορα σενάρια παραγωγής σε διαφορετικές τοποθεσίες στη Γερμανία.

(43) Η διαδικασία λήψης αποφάσεων, όπως περιγράφεται κατωτέρω, ξεκίνησε το [2010] και ολοκληρώθηκε στις 15 Μαρτίου 2011 με την απόφαση του AR υπέρ της τοποθεσίας της Λειψίας, απόφαση η οποία ελήφθη υπό την προϋπόθεση της χορήγησης κρατικής ενίσχυσης για την υλοποίηση της επένδυσης στη συγκεκριμένη τοποθεσία.

(44) Κατά τα πρώτα στάδια της διαδικασίας λήψης αποφάσεων εξετάστηκαν μόνο οι επιλογές 1 έως 4 που περιγράφονται κατωτέρω· η επιλογή 5 ([17]) προέκυψε σε ελαφρώς μεταγενέστερη φάση και παρουσιάστηκε στη VAP το [2010].

Επιλογή	Περιγραφή της επιλογής
1. [τοποθεσία 2 στη Γερμανία]	Παραγωγή και παράδοση ολόκληρου του οχήματος από την [τοποθεσία 2 στη Γερμανία]
2. [τοποθεσία 2 στη Γερμανία]/ Porsche Leipzig	Κατασκευή αμαξώματος/βαφή στην [τοποθεσία 2 στη Γερμανία] και μεταφορά του βαμμένου αμαξώματος στη Λειψία για συναρμολόγηση και παράδοση
3. [τοποθεσία 1 στη Γερμανία]/ Porsche Leipzig	Κατασκευή αμαξώματος/βαφή στην [τοποθεσία 1 στη Γερμανία] και μεταφορά του βαμμένου αμαξώματος στη Λειψία για συναρμολόγηση και παράδοση
4. [τοποθεσία 3 στη Γερμανία]	Παραγωγή και παράδοση ολόκληρου του οχήματος από την [τοποθεσία 3 στη Γερμανία]
5. Porsche Leipzig	Παραγωγή και παράδοση ολόκληρου του οχήματος από τη Λειψία

(45) Η Γερμανία διευκρίνισε, με βάση τα εταιρικά έγγραφα, ότι κατά τη διάρκεια της διαδικασίας σχεδιασμού και λήψης αποφάσεων πραγματοποιήθηκαν διάφοροι υπολογισμοί του αντίστοιχου κόστους παραγωγής ανά τοποθεσία ώστε να επιτευχθεί το ίδιο επίπεδο ακρίβειας για κάθε επιλογή. Συνεπώς, η βασική επιλογή —δηλαδή η προτιμώμενη επιλογή σε μια δεδομένη στιγμή— άλλαζε στην πορεία της διαδικασίας λήψης αποφάσεων ([18]).

(46) Καθώς η Porsche Leipzig είχε λιγότερο χρόνο στη διάθεσή της από τις άλλες τοποθεσίες για να πραγματοποιήσει υπολογισμούς της ίδιας εμβέλειας και, καθώς οι δραστηριότητές της περιορίζονταν στη συναρμολόγηση, δεν είχε εμπειρία στον αναλυτικό σχεδιασμό κόστους για διαρθρωτικές επενδύσεις, όπως κτίρια και υποδομές βαφής και κατασκευής αμαξωμάτων. Κατά τη συνεδρίαση της VAP το [2010], στο πλαίσιο της οποίας η επιλογή 5 ορίστηκε ως βασική επιλογή, ζητήθηκε από την Porsche Leipzig να υποβάλει αναλυτικότερο σχέδιο.

([17]) Αρχικά η επιλογή 5 δεν είχε εξεταστεί καθώς θεωρήθηκε οικονομικά ασύμφορη. Με πρωτοβουλία του διοικητικού συμβουλίου της Porsche Leipzig, η Porsche Leipzig κατάφερε να διαψεύσει την εν λόγω παραδοχή βάσει προκαταρκτικού ελέγχου που πραγματοποίησε σε σχέση με το κόστος παραγωγής της εν λόγω τοποθεσίας.

([18]) Ως βασική επιλογή η VAP επέλεξε την επιλογή 1 το [2010], την επιλογή 3 το [2010] και την επιλογή 5 το [2010].

(47) Στο πλαίσιο αυτής της φάσης αναλυτικότερου σχεδιασμού, κατέστη σαφές ότι το αρχικά υποτιθέμενο πλεονέκτημα κόστους της επιλογής 5 έναντι της επιλογής 3 μειωνόταν σταθερά, μέχρι που τελικά εξαλείφθηκε όταν εντοπίστηκαν πρόσθετες επενδυτικές δαπάνες που είχαν ως αποτέλεσμα η επιλογή 5 να παρουσιάζει σαφές μειονέκτημα κόστους σε σύγκριση με την επιλογή 3. Ωστόσο, οι εκτιμήσεις κόστους των επιλογών 3 και 5 ήταν σημαντικά χαμηλότερες από τις υπόλοιπες επιλογές.

(48) Η διοίκηση της Porsche Leipzig άρχισε να διερευνά το ενδεχόμενο να χρησιμοποιήσει κρατική ενίσχυση για να καλύψει το μειονέκτημα του κόστους και για τον σκοπό αυτό ήλθε σε επαφή με το Υπουργείο Οικονομίας, Εργασίας και Μεταφορών της Σαξονίας (εφεξής «SMWA»).

(49) Στην επιστολή της με ημερομηνία 25 Φεβρουαρίου 2011 η Porsche Leipzig ζήτησε από το SMWA να εξετάσει το ενδεχόμενο χορήγησης ενίσχυσης για τη σχεδιαζόμενη επένδυση. Στην εν λόγω επιστολή υπογραμμιζόταν ότι μέχρι εκείνη τη στιγμή δεν είχε ληφθεί καμία απόφαση σχετικά με την τοποθεσία και ότι σκοπός της ζητούμενης κρατικής ενίσχυσης ήταν η αντιστάθμιση των μειονεκτημάτων της τοποθεσίας της Λειψίας. Το γενικό πλαίσιο και η εμβέλεια του επενδυτικού σχεδίου παρουσιάστηκαν στο SMWA σε σχετική συνεδρίαση που πραγματοποιήθηκε στις 28 Φεβρουαρίου 2011.

(50) Η VAP στη συνεδρίασή της που πραγματοποιήθηκε το [2011] ζήτησε από την Porsche Leipzig να προσδιορίσει τρόπους για την επίτευξη πρόσθετης εξοικονόμησης, ούτως ώστε η επιλογή 5 να συνεχίσει να είναι ανταγωνιστική σε σχέση με την επιλογή 3.

(51) Με την επιστολή του της 9ης Μαρτίου 2011 το SMWA διαβεβαίωσε την Porsche Leipzig ότι επρόκειτο να στηρίξει το επενδυτικό σχέδιο για την πλήρη παραγωγή του μοντέλου Macan στη Λειψία, εφόσον πληρούσε τις ισχύουσες προϋποθέσεις για τη χορήγηση περιφερειακής ενίσχυσης.

(52) Στις 15 Μαρτίου 2011, έπειτα από αναλυτικούς υπολογισμούς, παρουσιάστηκε στο AR η ακόλουθη σύγκριση του κόστους παραγωγής ανά τοποθεσία χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η πιθανή κρατική ενίσχυση:

Επιλογές	Κόστος παραγωγής ανά τοποθεσία σε εκατ. ευρώ, άνευ ενίσχυσης, στις 15 Μαρτίου 2011
3. [τοποθεσία 1 στη Γερμανία]/Porsche Leipzig	[…]
5. Porsche Leipzig	[…]

(53) Ως εκ τούτου, χωρίς την ενίσχυση η επιλογή 5 παρουσίαζε μειονέκτημα ύψους 65 εκατ. ευρώ σε σύγκριση με την επιλογή 3.

(54) Δεδομένου ότι στο πλαίσιο της επιλογής 5 όλες οι δαπάνες της επένδυσης βαρύνουν τη Λειψία, οι συνολικές επενδυτικές δαπάνες για εξοπλισμό και υποδομές, ύψους 550 εκατ. ευρώ, θα μπορούσαν να θεωρηθούν επιλέξιμες για περιφερειακή ενίσχυση. Συνεπώς, εφόσον η επένδυση πληρούσε τις ισχύουσες προϋποθέσεις για τη χορήγηση περιφερειακής ενίσχυσης, το ποσό της ενίσχυσης θα μπορούσε να ανέλθει στα 47,5 εκατ. ευρώ. Αυτό θα είχε ως αποτέλεσμα το καθαρό (μετά την ενίσχυση) κόστος παραγωγής της επιλογής 5 να μειωθεί από το ποσό των […] εκατ. ευρώ στο ποσό των […] εκατ. ευρώ.

(55) Σύμφωνα με την επιλογή 3, μικρό μόνο μέρος των συνολικών επενδυτικών δαπανών (για συναρμολόγηση) θα επιβάρυνε τη Λειψία και οι επιλέξιμες δαπάνες για περιφερειακή ενίσχυση θα ήταν της τάξεως των 10,02 εκατ. ευρώ περίπου. Η μονάδα παραγωγής στην [τοποθεσία 1 στη Γερμανία] δεν βρίσκεται σε ενισχυόμενη περιφέρεια· ως εκ τούτου, δεν είναι επιλέξιμη για περιφερειακή ενίσχυση. Το καθαρό (μετά την ενίσχυση) κόστος παραγωγής της επιλογής 3 μειώνεται από το ποσό των […] εκατ. ευρώ στο ποσό των […] εκατ. ευρώ.

(56) Όπως συνοψίζεται στον κατωτέρω πίνακα, όταν λαμβάνεται υπόψη η ενίσχυση, το μειονέκτημα της επιλογής 5 σε σύγκριση με την επιλογή 3 μειώνεται από τα 65 εκατ. ευρώ στα 27,52 εκατ. ευρώ (ισχύουσα κατάσταση τον Μάρτιο του 2011).

	Επιλογή 3	Επιλογή 5
Κόστος παραγωγής άνευ κρατικής ενίσχυσης	[…] εκατ. ευρώ	[…] εκατ. ευρώ
Μειονέκτημα της επιλογής 5 σε σύγκριση με την επιλογή 3, άνευ ενίσχυσης		65 εκατ. ευρώ
Κρατική ενίσχυση	10,02 εκατ. ευρώ	47,5 εκατ. ευρώ
Κόστος παραγωγής, λαμβανομένης υπόψη της ενίσχυσης	[…] εκατ. ευρώ	[…] εκατ. ευρώ
Μειονέκτημα της επιλογής 5 σε σύγκριση με την επιλογή 3, λαμβανομένης υπόψη της ενίσχυσης		27,52 εκατ. ευρώ

(57) Η Γερμανία διευκρίνισε ότι, πέραν του μειονεκτήματος κόστους που προσδιορίζεται ποσοτικά στο ποσό των 27,52 εκατ. ευρώ, εξετάστηκαν ορισμένα ποιοτικά κριτήρια με αποτελέσματα ευνοϊκά για την επιλογή 5:

— Πρώτον, με βάση τα εμπειρικά δεδομένα του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας, όταν η παραγωγή πραγματοποιείται εξολοκλήρου σε μία μονάδα σε σύγκριση με μια διαδικασία στο πλαίσιο της οποίας η κατασκευή του αμαξώματος και η βαφή πραγματοποιούνται σε μία τοποθεσία και η συναρμολόγηση σε άλλη, ελαχιστοποιούνται ορισμένοι κίνδυνοι, π.χ. κίνδυνοι σε σχέση με τη μεταφορά.

— Δεύτερον, η ολοκλήρωση της συνολικής παραγωγής σε μία μόνο τοποθεσία καθιστά δυνατό τον δυναμικό σχεδιασμό των διαδικασιών, γεγονός το οποίο διασφαλίζει τη βελτιστοποίηση της διαδικασίας παραγωγής.

— Τρίτον, τυχόν ελλείψεις ή σφάλματα μπορούν να εντοπιστούν και να αντιμετωπιστούν ταχύτερα όταν η παραγωγή πραγματοποιείται εξολοκλήρου σε μία τοποθεσία. Η πείρα έχει δείξει ότι κατά κανόνα τα ποσοστά σφάλματος μπορούν να μειωθούν εάν οι υπάλληλοι που εργάζονται σε διαφορετικά στάδια της παραγωγικής διαδικασίας βρίσκονται στην ίδια τοποθεσία.

— Τέταρτον, η εικόνα της μάρκας αποτελεί επίσης καθοριστικό παράγοντα. Η μονάδα παραγωγής στην [τοποθεσία 1 στη Γερμανία] κατασκευάζει κυρίως […] οχήματα, ενώ το Macan συγκαταλέγεται στα πολυτελή αυτοκίνητα.

(58) Με βάση τους υπολογισμούς και τα ζητήματα που τίθενται ανωτέρω, ο οικονομικός διευθυντής της Porsche AG ανακοίνωσε στο πλαίσιο της συνεδρίασης του AR στις 15 Μαρτίου 2011 την πρόθεση της εταιρείας του να υποβάλει αίτηση για περιφερειακή κρατική ενίσχυση με σκοπό την επέκταση της μονάδας παραγωγής στη Λειψία. Επιπλέον δήλωσε, όπως τεκμηριώνεται και από τα πρακτικά της συνεδρίασης του AR στις 15 Μαρτίου 2011, ότι η τελική απόφαση για την τοποθεσία της σχετικής επένδυσης θα πρέπει συνεπώς να εξαρτηθεί από τη δυνατότητα χορήγησης της ενίσχυσης.

(59) Κατόπιν και βάσει αυτής της δήλωσης, το AR ενέκρινε την επιλογή 5 (ολοκληρωμένη παραγωγή στη Λειψία) υπό τον όρο της διαθεσιμότητας της κρατικής ενίσχυσης.

(60) Σε συνέχεια της υπό όρους απόφασης του AR στις 15 Μαρτίου 2011, η Porsche Leipzig υπέβαλε επισήμως αίτηση για τη χορήγηση υπό αίρεση περιφερειακής ενίσχυσης από τους πόρους του κοινού προγράμματος για τη βελτίωση της περιφερειακής οικονομικής διάρθρωσης (Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur, GRW). Η αίτηση ενίσχυσης υποβλήθηκε στη SAB στις 24 Μαρτίου 2011. Υφίσταται νόμιμο δικαίωμα σε σχέση με την επενδυτική επιδότηση, το οποίο στην προκειμένη περίπτωση υπόκειται στην έγκριση της Επιτροπής. Δεν απαιτείται η εκ των προτέρων υποβολή αίτησης, όμως το αναμενόμενο ποσό της επενδυτικής επιδότησης πρέπει να αναγράφεται στην αίτηση για υπό αίρεση ενίσχυση, ώστε να εξασφαλίζεται η τήρηση του ανώτατου ορίου της ενίσχυσης.

(61) Στις 29 Μαρτίου 2011 η SAB επιβεβαίωσε ότι το επενδυτικό σχέδιο πληροί τις προϋποθέσεις επιλεξιμότητας για τις επιδοτήσεις.

(62) Το επενδυτικό σχέδιο ξεκίνησε τον Απρίλιο του 2011.

(63) Στον πίνακα που ακολουθεί συνοψίζονται οι λεπτομέρειες της διαδικασίας λήψης αποφάσεων σε πολλαπλά στάδια:

Ημερομηνία	
[2010]	Συνεδρίαση VAP: — Παρουσιάζονται μόνον οι επιλογές 1 έως 4 — Η VAP εγκρίνει απόφαση για την περαιτέρω ανάπτυξη των επιλογών 1 έως 4 — Η επιλογή 1 ορίζεται ως βασική επιλογή
[2010]	Συνεδρίαση VAP: — Παρουσιάζονται οι επιλογές 1 έως 5 — Η επιλογή 3 ορίζεται ως βασική επιλογή
[2010]	Συνεδρίαση AR: — Το AR αποφασίζει να υλοποιήσει το σχέδιο Macan — Το ζήτημα της τοποθεσίας παραμένει ανοιχτό, το AR ζητεί από τη VAP να προτείνει την τοποθεσία — Το AR επικροτεί την επιλογή 5

Ημερομηνία	
[2010]	Συνεδρίαση VAP: — Οι πέντε επιλογές τοποθεσίας παραγωγής παραμένουν ανοιχτές — Η VAP ζητεί την περαιτέρω ανάπτυξη του σχεδιασμού για την επιλογή 5 — Η επιλογή 5 ορίζεται ως βασική επιλογή
[2011]	Συνεδρίαση VAP: — Η VAP επιβεβαιώνει την πρόταση που πρόκειται να παρουσιαστεί στο AR στο πλαίσιο της επόμενης συνεδρίασής του, κατά την οποία θα αποφασιστεί η τοποθεσία της παραγωγής — Απαιτείται ακόμα η έγκριση του AR.
25 Φεβρουαρίου 2011	Επιστολή της Porsche Leipzig προς το SMWA: — ζητείται να εξεταστεί το ενδεχόμενο χορήγησης ενίσχυσης για τη σχεδιαζόμενη επένδυση.
[πριν από τις 15 Μαρτίου 2011]	Συνεδρίαση VAP: — Η VAP επιβεβαιώνει την εκτίμηση κόστους για την επιλογή 5 — Η VAP ζητεί την επίτευξη πρόσθετης εξοικονόμησης
9 Μαρτίου 2011	Επιστολή του SMWA με την οποία επιβεβαιώνεται η ετοιμότητα στήριξης του σχεδίου: — Το SMWA επιβεβαιώνει ότι στηρίζει το επενδυτικό σχέδιο για τη συνολική παραγωγή του μοντέλου Macan στη Λειψία, εφόσον πληρούνται οι ισχύουσες προϋποθέσεις για τη χορήγηση περιφερειακής ενίσχυσης
15 Μαρτίου 2011	Συνεδρίαση AR: — Εγκρίνεται η συνολική παραγωγή του Macan στη Λειψία υπό την προϋπόθεση της χορήγησης κρατικής ενίσχυσης
24 Μαρτίου 2011	Υποβολή επίσημης αίτησης από την Porsche Leipzig για το υπό αίρεση τμήμα της ενίσχυσης
29 Μαρτίου 2011	Επιστολή της SAB: — επιβεβαιώνεται ότι το επενδυτικό σχέδιο πληροί τις προϋποθέσεις επιλεξιμότητας για τις επιδοτήσεις.
Απρίλιος 2011	Έναρξη των εργασιών του επενδυτικού σχεδίου

5.3.4. **Αναλογικότητα της ενίσχυσης**

(64) Σύμφωνα με το σενάριο 2 της παραγράφου 22 της ανακοίνωσης για την αναλυτική αξιολόγηση, το μέτρο ενίσχυσης θεωρείται αναλογικό «εφόσον ισούται με τη διαφορά μεταξύ του καθαρού κόστους που συνεπάγεται η πραγματοποίηση της επένδυσης στην ενισχυόμενη περιφέρεια για τη δικαιούχο επιχείρηση και του καθαρού κόστους που συνεπάγεται η πραγματοποίηση της επένδυσης στην εναλλακτική περιφέρεια (ή περιφέρειες)». Η Γερμανία επισημαίνει ότι οι υπολογισμοί που χρησιμοποιούνται για την ανάλυση της δημιουργίας κινήτρων μπορούν επίσης να χρησιμεύσουν ως βάση για την αξιολόγηση της αναλογικότητας της ενίσχυσης.

(65) Η επιλογή 5 παρουσιάζει μειονέκτημα κόστους της τάξεως των 65 εκατ. ευρώ σε σύγκριση με την επιλογή 3.

(66) Παρά τη μέγιστη επιτρεπτή ενίσχυση των 47,5 εκατ. ευρώ (βάσει ονομαστικής αξίας), η επιλογή 5 συνεχίζει να εμφανίζει μειονέκτημα κόστους της τάξεως των 27,52 εκατ. ευρώ.

(67) Ως εκ τούτου, η Γερμανία υποστηρίζει ότι, καθώς με την ενίσχυση δεν αντισταθμίζεται πλήρως το μειονέκτημα της τοποθεσίας στη Λειψία, δεν προκύπτει υπεραντιστάθμιση. Συνεπώς, η ενίσχυση είναι αναλογική.

(68) Η Γερμανία επισημαίνει ότι, στην απόφασή της σχετικά με την τοποθεσία, η Porsche AG δεν λαμβάνει υπόψη μόνον οικονομικούς παράγοντες αλλά και ποιοτικά κριτήρια, μη προσδιορίσιμα ποσοτικώς.

5.3.5. **Αρνητικές επιπτώσεις της ενίσχυσης στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές**

(69) Η Γερμανία τονίζει ότι η περιφερειακή ενίσχυση είναι αναγκαία μόνο για την αντιστάθμιση του μειονεκτήματος της τοποθεσίας της Λειψίας, και συγκεκριμένα για να αντισταθμιστεί το πρόσθετο κόστος της συνολικής παραγωγής στην [τοποθεσία 1 της Γερμανίας] έναντι του σεναρίου βάσει του οποίου η παραγωγή θα περιλάμβανε την κατασκευή αμαξωμάτων και την εκτέλεση εργασιών βαφείου στο εργοστάσιο της στην [τοποθεσίας 1 στη Γερμανία] και την παράδοση των βαμμένων αμαξωμάτων στη Λειψία για συναρμολόγηση. Καθώς η ενίσχυση είναι αναλογική, δεν επηρεάζει τον ανταγωνισμό. Η επένδυση στο σχέδιο Macan και οι επιπτώσεις του στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές θα είχαν ούτως ή άλλως υλοποιηθεί.

(70) Ως εκ τούτου, η Γερμανία θεωρεί ότι η ενίσχυση συνάδει με την παράγραφο 40 της ανακοίνωσης για την αναλυτική αξιολόγηση και δεν επιφέρει αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές.

6. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑΣ**

6.1. ΎΠΑΡΞΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(71) Η χρηματοδοτική στήριξη θα παρασχεθεί από τις γερμανικές αρχές με τη μορφή άμεσης επιχορήγησης και επενδυτικής πριμοδότησης. Συνεπώς, η στήριξη παρέχεται από κράτος μέλος και χρηματοδοτείται με κρατικούς πόρους, κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(72) Καθώς η ενίσχυση χορηγείται στις θυγατρικές ενός μόνο ομίλου εταιρειών, του ομίλου VW, το μέτρο είναι επιλεκτικό.

(73) Η προβλεπόμενη χρηματοδοτική στήριξη θα απαλλάξει τους δικαιούχους από δαπάνες τις οποίες κατά κανόνα θα υποχρεώνονταν να καλύψουν οι ίδιοι. Ως εκ τούτου, αποκομίζουν οικονομικό πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών τους.

(74) Η προβλεπόμενη χρηματοδοτική στήριξη θα παρασχεθεί για επένδυση στον κλάδο των αυτοκινήτων· καθώς τα αυτοκίνητα αποτελούν αντικείμενο εμπορικών συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών, η εν λόγω στήριξη είναι πιθανό να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

(75) Επειδή ευνοείται η παραγωγή του ομίλου VW, το μέτρο νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό.

(76) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

6.2. ΝΟΜΙΜΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(77) Με την κοινοποίηση του προγραμματιζόμενου μέτρου ενίσχυσης πριν από την εφαρμογή του, οι γερμανικές αρχές εκπλήρωσαν την υποχρέωση που υπέχουν δυνάμει του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ καθώς και την υποχρέωση της μεμονωμένης κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 7 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1628/2006 της Επιτροπής ([19]) και στο άρθρο 6 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 800/2008 της Επιτροπής ([20]).

6.3. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ ΤΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

(78) Σκοπός της ενίσχυσης είναι η προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης. Καθώς οι γερμανικές αρχές ανέλαβαν την υποχρέωση να χορηγήσουν την ενίσχυση πριν από την 1η Ιουλίου 2014 (με την επιφύλαξη της έγκρισης της Επιτροπής, σε περίπτωση που δεν έχει ήδη εξασφαλιστεί), η βάση για την αξιολόγηση της συμβατότητας της ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά είναι οι ΚΓΠΕ, όπως παρατάθηκαν βάσει της παραγράφου 186 των κατευθυντήριων γραμμών για τις ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα 2014-2020 ([21]) έως τις 30 Ιουνίου 2014. Οι διατάξεις της ενότητας 4.3 των ΚΓΠΕ, σχετικά με τα μεγάλα επενδυτικά σχέδια, έχουν ιδιαίτερη σημασία για τους σκοπούς της εν λόγω αξιολόγησης. Εάν στο πλαίσιο της επίσημης έρευνας η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να διαπιστώσει χωρίς καμία αμφιβολία ότι δεν

([19]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1628/2006 της Επιτροπής, της 24ης Οκτωβρίου 2006, για την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της Συνθήκης στις εθνικές επενδυτικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα (ΕΕ L 302 της 1.11.2006, σ. 29).

([20]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 800/2008 της Επιτροπής, της 6ης Αυγούστου 2008, για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την κοινή αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της Συνθήκης (Γενικός κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία) (ΕΕ L 214 της 9.8.2008, σ. 3).

([21]) ΕΕ C 209 της 23.7.2013, σ. 1.

υφίσταται υπέρβαση των ορίων που προβλέπονται στην παράγραφο 68 στοιχείο α) (έλεγχος του κριτηρίου του μεριδίου αγοράς) και στην παράγραφο 68 στοιχείο β) (έλεγχος της αύξησης της παραγωγικής ικανότητας/των επιδόσεων της αγοράς) των ΚΓΠΕ, υποχρεούται να διενεργήσει αναλυτική αξιολόγηση με βάση τα κριτήρια που καθορίζονται στην ανακοίνωση για την αναλυτική αξιολόγηση.

(79) Η Επιτροπή πρέπει να διενεργήσει την αξιολόγησή της σε τρία στάδια:

— πρώτον, πρέπει να επιβεβαιώσει ότι το μέτρο είναι συμβατό με τις γενικές διατάξεις των ΚΓΠΕ·

— δεύτερον, πρέπει να επαληθεύσει κατά πόσον μπορεί να αποκλείσει χωρίς αμφιβολία ότι ο έλεγχος του κριτηρίου του μεριδίου αγοράς και ο έλεγχος της αύξησης της παραγωγικής ικανότητας/των επιδόσεων της αγοράς που ορίζονται στην παράγραφο 68 στοιχεία α) και β) των ΚΓΠΕ («έλεγχοι της παραγράφου 68 στοιχεία α) και β») δεν απαιτούν αναλυτική αξιολόγηση·

— τρίτον, ανάλογα με το αποτέλεσμα της αξιολόγησης στο δεύτερο στάδιο, η Επιτροπή μπορεί να χρειαστεί να προβεί σε αναλυτική αξιολόγηση.

6.4. ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ ΜΕ ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΚΓΠΕ

(80) Η Επιτροπή έχει ήδη διαπιστώσει στην αιτιολογική σκέψη 36 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας ότι η ενίσχυση πληροί τα γενικά κριτήρια συμβατότητας των ΚΓΠΕ. Από την επίσημη έρευνα δεν προέκυψε κανένα στοιχείο που να θέτει υπό αμφισβήτηση την ως άνω αξιολόγηση. Η Επιτροπή σημειώνει ειδικότερα τα ακόλουθα:

— Δεν υφίστανται ενδείξεις ότι η Porsche Leipzig, η Porsche AG ή ο όμιλος VW ειδικότερα βρίσκεται σε χρηματοοικονομική δυσχέρεια, εφόσον δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων ([22]). Ως εκ τούτου, ο όμιλος στον οποίο ανήκει ο δικαιούχος της ενίσχυσης είναι επιλέξιμος για περιφερειακή ενίσχυση.

— Η ενίσχυση χορηγείται κατ' εφαρμογή των καθεστώτων απαλλαγής κατά κατηγορία τα οποία πληρούν τα βασικά κριτήρια συμβατότητας των ΚΓΠΕ.

— Ειδικότερα, το σχέδιο έχει ως αποτέλεσμα τη διαφοροποίηση της παραγωγής μιας υπάρχουσας εγκατάστασης, με σκοπό την κατασκευή ενός νέου μοντέλου επιβατικού αυτοκινήτου, του Porsche Macan· συνεπώς, πρόκειται για αρχική επένδυση κατά την έννοια της παραγράφου 34 των ΚΓΠΕ.

— Οι επιλέξιμες δαπάνες για τη χορήγηση επενδυτικών ενισχύσεων ορίζονται με βάση τις ΚΓΠΕ.

— Ο δικαιούχος αναλαμβάνει επίσης την υποχρέωση διατήρησης της επένδυσης στην οικεία περιοχή τουλάχιστον για περίοδο 5 ετών μετά την ολοκλήρωση του σχεδίου.

— Η οικονομική συνεισφορά του δικαιούχου ανέρχεται σε ποσοστό τουλάχιστον 25 % των επιλέξιμων δαπανών, χωρίς να περιλαμβάνει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης.

— Η προβλεπόμενη συνολική επιλέξιμη δαπάνη για το σχέδιο με βάση την παρούσα αξία είναι 521 559 981,66 ευρώ (προεξοφλημένη αξία κατά την ημερομηνία της σχετικής κοινοποίησης). Δεν υφίστανται ενδείξεις ότι στο παρελθόν ο δικαιούχος έλαβε περιφερειακές επενδυτικές ενισχύσεις για προηγούμενα επενδυτικά σχέδια τα οποία μπορεί να είχαν ξεκινήσει στο διάστημα των τριών ετών που προηγούνται της ημερομηνίας έναρξης των εργασιών της παρούσας επένδυσης. Ως εκ τούτου, η παρούσα επένδυση δεν αποτελεί ενιαίο επενδυτικό σχέδιο, κατά την έννοια της παραγράφου 60 των ΚΓΠΕ, που να συνδέεται με προηγούμενα επενδυτικά σχέδια.

— Σύμφωνα με τον μηχανισμό αποκλιμάκωσης που προβλέπεται στην παράγραφο 67 των ΚΓΠΕ, η μέγιστη επιτρεπόμενη ένταση ενίσχυσης για τις επιλέξιμες δαπάνες είναι 8,37 % σε ΑΙΕ (ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης).

— Καθώς η ένταση της προτεινόμενης ενίσχυσης (43 666 078,75 ευρώ με βάση την παρούσα αξία) δεν υπερβαίνει τη μέγιστη επιτρεπόμενη ένταση ενίσχυσης και η κοινοποιηθείσα ενίσχυση δεν πρόκειται να συνδυαστεί με άλλες επενδυτικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα, η προτεινόμενη ένταση ενίσχυσης για το σχέδιο συμμορφώνεται με τις ΚΓΠΕ.

(81) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι πληρούνται τα βασικά κριτήρια συμβατότητας των ΚΓΠΕ.

([22]) ΕΕ C 244 της 1.10.2004, σ. 2.

6.5. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΕΛΕΓΧΩΝ ΠΟΥ ΟΡΙΖΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΥ 68 ΤΩΝ ΚΓΠΕ

(82) Η Επιτροπή επισήμανε στην παράγραφο 78 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας ότι εάν «οι παρατηρήσεις που θα υποβληθούν ύστερα από την κίνηση της επίσημης έρευνας δεν επιτρέψουν στην Επιτροπή να συμπεράνει, χωρίς καμία αμφιβολία, ότι δεν υφίσταται υπέρβαση των κατώτατων ορίων που ορίζονται στους ελέγχους της παραγράφου 68 στοιχεία α) και β), η Επιτροπή θα διεξαγάγει μια αναλυτική αξιολόγηση του επενδυτικού σχεδίου με βάση την ανακοίνωση της Επιτροπής για τα κριτήρια για την αναλυτική αξιολόγηση περιφερειακών ενισχύσεων προς μεγάλα επενδυτικά σχέδια». Συνεπώς, η Επιτροπή καλείται να αξιολογήσει κατά πόσον οι παρατηρήσεις που ελήφθησαν οδηγούν σε αυτό το συμπέρασμα.

(83) Στις παρατηρήσεις της η Γερμανία ενέμεινε στη θέση της, την οποία είχε ήδη αναπτύξει στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, χωρίς να υποβάλει άλλες παρατηρήσεις ή πληροφορίες πέραν εκείνων που είχαν ήδη υποβληθεί κατά το στάδιο της προκαταρκτικής εξέτασης. Συγκεκριμένα, η Γερμανία ενέμεινε στη θέση της ότι η αγορά του σχετικού προϊόντος θα πρέπει να είναι η κατηγορία B της POLK (και όχι η κατηγορία SUV-D της IHS Global Insight) και ότι η γεωγραφική αγορά θα πρέπει να είναι τουλάχιστον η συνδυασμένη αγορά του ΕΟΧ και της Βόρειας Αμερικής (και όχι μόνο η αγορά του ΕΟΧ). Η θέση σχετικά με τη γεωγραφική αγορά ενισχύεται ιδίως από το επιχείρημα ότι η διεθνής αγορά εξυπηρετείται από μία μόνο μονάδα παραγωγής.

(84) Όσον αφορά την **αγορά προϊόντος**, η Επιτροπή εκτιμά ότι η απόφαση για τη διενέργεια αναλυτικής αξιολόγησης δεν προδικάζει την έκβαση της συνακόλουθης αναλυτικής αξιολόγησης της συμβατότητας. Ωστόσο, πριν από την έγκριση της ενίσχυσης, η Επιτροπή πρέπει να βεβαιωθεί ότι σε κάθε περίπτωση η θετική συμβολή του μέτρου ενίσχυσης θα αντισταθμίσει τις δυνητικές αρνητικές επιπτώσεις του μέτρου στις συναλλαγές και στον ανταγωνισμό. Συνεπώς, για να καθοριστεί εάν πρέπει ή όχι να διενεργηθεί αναλυτική αξιολόγηση της συμβατότητας του μέτρου ενίσχυσης, ο ορισμός της αγοράς προϊόντος θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο συγκεκριμένος και να λαμβάνει υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του αυτοκινήτου που πρόκειται να κατασκευαστεί.

(85) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας η Επιτροπή έκρινε ότι όσον αφορά τα οχήματα ψυχαγωγίας/εργασίας, εξαιτίας της διαφορετικής τους φύσης σε σύγκριση με τα «συνηθισμένα» επιβατικά αυτοκίνητα από πλευράς τιμής, μεγέθους, απόδοσης κινητήρα κ.λπ., η ταξινόμηση της IHS Global Insight θα ήταν καταλληλότερη σε σχέση με την ταξινόμηση της POLK και, συνεπώς, θα έπρεπε να εφαρμοστεί στο υπό εξέταση σχέδιο. Για τους ίδιους λόγους σε μια άλλη πρόσφατη υπόθεση που αφορούσε οχήματα ψυχαγωγίας/εργασίας η Επιτροπή βασίστηκε στην ταξινόμηση της IHS Global Insight και όχι στην ευρύτερη κατηγορία B της POLK ([23]).

(86) Η Επιτροπή εμμένει στην άποψή της ότι, για τον ορισμό της αγοράς προϊόντων όσον αφορά τα οχήματα ψυχαγωγίας/εργασίας, η ταξινόμηση της IHS Global Insight έχει μεγαλύτερη συνάφεια από την ταξινόμηση της POLK. Η Γερμανία δεν υπέβαλε συμπληρωματικά επιχειρήματα για να αντικρούσει την εν λόγω άποψη. Το επιχείρημα ότι ο όμιλος VW στηρίζει συνολικά τη μακροπρόθεσμη χάραξη στρατηγικής και τις αναλύσεις του στην εννοιολογική βάση της POLK δεν έχει καμία σημασία εν προκειμένω. Επιπλέον, στη διάρκεια της επίσημης έρευνας η Επιτροπή δεν έλαβε τυχόν πληροφορίες από τρίτα μέρη που να καθιστούν δυνατή την καλύτερη κατανόηση της κατηγοριοποίησης της αγοράς σε σχέση με τον τύπο του συγκεκριμένου επιβατικού αυτοκινήτου. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εμμένει στην άποψή της να μην προσδιοριστεί επακριβώς ο ορισμός της σχετικής αγοράς προϊόντος και να εφαρμοστεί μια προσέγγιση βάσει ορισμών ευλογοφανών εναλλακτικών αγορών που να καθορίζουν τα επιμέρους τμήματα της αγοράς αυτοκινήτου (περιλαμβανομένου του πιο περιορισμένου τμήματος για το οποίο υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία) καθώς και συνδυασμένα τμήματα ως ευλογοφανείς σχετικές αγορές προϊόντων ([24]), ενώ δεν απορρίπτει το τμήμα της κατηγορίας SUV-D βάσει της ταξινόμησης της ISH Global Insight ως τμήμα ευλογοφανούς εναλλακτικής αγοράς.

(87) Όσον αφορά τη **γεωγραφική αγορά**, η Επιτροπή εμμένει στην αρχική της εκτίμηση σύμφωνα με την οποία η σχετική αγορά είναι η αγορά του ΕΟΧ ή κάποια μεγαλύτερη αγορά· συνεπώς, η Επιτροπή δεν μπορεί να αποκλείσει ότι η γεωγραφική αγορά περιορίζεται στην αγορά του ΕΟΧ.

(88) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας έρευνας (παράγραφος 58) η Επιτροπή παραπέμπει σε δύο επίσημες, εν εξελίξει τότε, έρευνες ([25]) στο πλαίσιο των οποίων εξέτασε, για ορισμένα τμήματα της αγοράς αυτοκινήτου, εάν η σχετική γεωγραφική αγορά ήταν ευρύτερη από αυτή του ΕΟΧ. Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της αναλυτικής αξιολόγησης που διενεργήθηκε από τις υπηρεσίες της Επιτροπής, δεν ήταν δυνατόν να αποκλειστεί ότι η σχετική γεωγραφική αγορά για τα αντίστοιχα προϊόντα και τις περιόδους αναφοράς δεν ήταν μεγαλύτερη από την αγορά του ΕΟΧ. Καθώς τα δύο κράτη μέλη τα οποία αφορούσαν οι εν λόγω αποφάσεις κίνησης της διαδικασίας έρευνας επέλεξαν να αποσύρουν τις κοινοποιήσεις τους για τη χορήγηση περιφερειακής ενίσχυσης πριν από την έκδοση των τελικών αποφάσεων της Επιτροπής, τα συμπεράσματα των σχετικών αναλυτικών αξιολογήσεων δεν ήταν δυνατόν να επιβεβαιωθούν σε επίσημες αποφάσεις.

([23]) Βλέπε υποσημείωση 11.

([24]) Αποφάσεις σχετικά με κρατικές ενισχύσεις: SA.30340 Fiat Powertrain Technologies: απόφαση της 9ης Φεβρουαρίου 2011 [C(2011) 612] (ΕΕ C 151 της 21.5.2011, σ. 5)· SA.32169 Volkswagen Sachsen: απόφαση της 13ης Ιουλίου 2011 [C(2011) 4935] (ΕΕ C 361 της 10.12.2011, σ. 17).

([25]) SA.27913 — C 31/2009 — HUN — LIP — Ενίσχυση στην Audi Hungaria Motor Kft.: απόφαση της 28ης Οκτωβρίου 2009 [C(2009) 8131] {ΕΕ C 64 της 16.3.2010, σ. 15)· απόφαση παράτασης της 6ης Ιουλίου 2010 [C(2010) 4474] (ΕΕ C 243 της 10.9.2010, σ. 4)· απόφαση της 13ης Ιουλίου 2011 [C(2011) 4935] στην υπόθεση SA.32169 — C/2011 — DE — LIP — Ενίσχυση στην Volkswagen Sachsen (ΕΕ C 361 της 10.12.2011, σ. 17).

(89) Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα επιχειρήματα που προέβαλε η Γερμανία στην προκαταρκτική εξέταση, και τα οποία επανέλαβε χωρίς να υποβάλει περαιτέρω στοιχεία ή πληροφορίες στο πλαίσιο της επίσημης έρευνας, δεν επαρκούν για να καθησυχάσουν τις ανησυχίες ότι η γεωγραφική αγορά ενδεχομένως περιορίζεται στην αγορά του ΕΟΧ. Ειδικότερα, η Επιτροπή σημειώνει τα ακόλουθα:

(90) Το γεγονός ότι μεγάλοι κατασκευαστές αυτοκινήτων δραστηριοποιούνται διεθνώς σε συνθήκες παγκόσμιου ανταγωνισμού δεν αποδεικνύει επαρκώς ότι οι μεμονωμένες αγορές είναι ενοποιημένες και αποτελούν μια ενιαία παγκόσμια αγορά (ή μια συνδυασμένη αγορά ΕΟΧ και Βόρειας Αμερικής). Το ίδιο ισχύει και για το επιχείρημα ότι οι δέκα μεγαλύτεροι κατασκευαστές πρωτότυπου εξοπλισμού (ΚΠΕ) διαθέτουν μονάδες παραγωγής και διανομής σε όλο τον κόσμο. Μάλιστα, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αστάθεια στις συναλλαγματικές ισοτιμίες μπορεί να θεωρηθεί ως ένας από τους παράγοντες που ώθησαν τους ΚΠΕ να δημιουργήσουν μονάδες παραγωγής πιο κοντά στην περιφερειακή ζήτηση· και παράλληλα μπορεί να ευθύνεται και για τις πολιτικές αποτελεσματικής προστασίας (υψηλοί δασμοί στις εισαγωγές τελικών παραγωγών, χαμηλοί δασμοί στα ενδιάμεσα προϊόντα, παροχή κινήτρων για την τοπική παραγωγή/συναρμολόγηση). Ένα τρίτο επιχείρημα για την ύπαρξη παγκοσμιοποιημένων δομών παραγωγής παρά την ανυπαρξία ενοποιημένων αγορών είναι το γεγονός ότι ορισμένα κράτη επιτρέπουν τις εισαγωγές μόνο εφόσον δημιουργούνται παράλληλα κοινοπραξίες τοπικής παραγωγής. Συνεπώς, η διεθνής παρουσία σημαντικών παραγόντων που δραστηριοποιούνται ως κατασκευαστές δεν αποτελεί αυτή καθ' εαυτήν ένδειξη για την ύπαρξη μιας παγκόσμιας (ή ευρύτερης από τον ΕΟΧ) αγοράς. Ομοίως, από την άποψη του ανταγωνισμού, η ύπαρξη συστημάτων διανομής που εκτείνονται σε όλο τον κόσμο δεν αποδεικνύει ότι η αγορά είναι παγκόσμια (ή ευρύτερη από τον ΕΟΧ). Το γεγονός ότι η Porsche AG σκοπεύει να εξυπηρετήσει την παγκόσμια αγορά από μία μόνο μονάδα παραγωγής επίσης δεν υποστηρίζει επαρκώς τον ισχυρισμό ότι η γεωγραφική αγορά είναι ευρύτερη από εκείνη του ΕΟΧ. Μάλιστα, η αγορά των SUV-D είναι σχετικά μικρή σε σύγκριση με άλλα τμήματα της αγοράς, και στην προκειμένη περίπτωση οι οικονομίες κλίμακας ενδέχεται να ευνοούν την προσέγγιση να υπάρχει μία μόνο μονάδα παραγωγής. Καθώς το μοντέλο θα φέρει το σήμα της Porsche και η υψηλή ποιότητα των πολυτελών αυτοκινήτων που κατασκευάζει η Porsche AG είναι μέχρι στιγμής συνυφασμένη στα μάτια των πελατών της με τη γερμανική κατασκευή τους, ένα δεύτερο εργοστάσιο εκτός Γερμανίας θα μπορούσε να υπονομεύσει την επιτυχία της στρατηγικής μάρκετινγκ της εταιρείας. Η Γερμανία δικαιολόγησε (βλέπε αιτιολογική σκέψη 57 ανωτέρω) την επιλογή της Λειψίας αντί για την [τοποθεσία 1 της Γερμανίας] επικαλούμενη, μεταξύ άλλων, λόγους που αφορούν το εμπορικό της σήμα.

(91) Επίσης, το επιχείρημα του υψηλού επιπέδου εμπορικών ροών, δηλαδή το γεγονός ότι πάνω από το 20 % των προϊόντων που παράγονται στον ΕΟΧ εξάγονται στην αγορά της Βόρειας Αμερικής, δεν αρκεί για να αποδείξει την ύπαρξη μιας παγκόσμιας (ή, στην προκειμένη περίπτωση, ευρύτερης από τον ΕΟΧ) αγοράς. Η Επιτροπή θεωρεί ότι παρ' όλο που οι εμπορικές ροές μπορούν να δώσουν μια εικόνα του βαθμού ενσωμάτωσης διαφόρων γεωγραφικών περιοχών με την εξέταση του μεγέθους των εισαγωγών και των εξαγωγών σε σχέση με τα επίπεδα της τοπικής παραγωγής και κατανάλωσης, αυτή καθ' εαυτήν η ύπαρξη εμπορικών ροών δεν παρέχει επαρκείς αποδείξεις που να τεκμηριώνουν την ύπαρξη μιας ενοποιημένης γεωγραφικής αγοράς. Μάλιστα, μπορεί μεν να πραγματοποιούνται μεταφορές προϊόντων μεταξύ του ΕΟΧ και άλλων περιοχών, όμως αυτό δεν σημαίνει ότι οι αγορές είναι ενοποιημένες με την έννοια ότι οι συνθήκες της αγοράς (π.χ. οι τιμές) που επικρατούν στη μία περιοχή επηρεάζουν τις συνθήκες της αγοράς στην άλλη περιοχή. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα στις περιπτώσεις στις οποίες οι παρατηρούμενες μεταφορές αφορούν κυρίως μεταφορές που πραγματοποιούνται από τους ίδιους τους κατασκευαστές, σε αντίθεση με τις μεταφορές ανεξάρτητων εισαγωγέων και εξαγωγέων που εκμεταλλεύονται τις διαφορές τιμών. Οι τιμές ενδέχεται μάλιστα να αφορούν αποκλειστικά συγκεκριμένη αγορά (δηλαδή να εφαρμόζονται υψηλές τιμές σε μια αγορά και χαμηλές σε μια άλλη) και να μην ακολουθούν τις συνθήκες μιας εικαζόμενης ενοποιημένης αγοράς. Η ανάλυση των εμπορικών ροών δεν εξετάζει το βασικό ερώτημα που τίθεται σε σχέση με τον ορισμό της αγοράς, δηλαδή το κατά πόσον οι εισαγωγές ή εξαγωγές θα μπορούσαν να αντιμετωπίσουν με επιτυχία μια ενδεχόμενη αύξηση των τιμών στην τοπική αγορά. Η Επιτροπή σημειώνει ότι η Γερμανία δεν υπέβαλε περαιτέρω εμπειρικά στοιχεία τα οποία να αποδεικνύουν την ύπαρξη συσχετισμένων κινήσεων τιμών ή την αντίδραση των καθαρών εισαγωγών στις μεταβολές των σχετικών τιμών. Τα εμπειρικά δεδομένα που υποβλήθηκαν στο πλαίσιο των προηγούμενων υποθέσεων που παρατέθηκαν είναι άνευ σημασίας για την παρούσα υπόθεση, καθώς αναφέρονται σε διαφορετικά τμήματα της αγοράς (κατηγορία Α της ταξινόμησης POLK) και σε διαφορετικές περιόδους αναφοράς.

(92) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Porsche AG σχεδιάζει να εξαγάγει σημαντικό μέρος της παραγωγής της όσον αφορά το Macan στην Κίνα. Η εν λόγω πρόθεση αυτή καθ' εαυτήν δεν αποδεικνύει την ύπαρξη ενοποιημένης αγοράς.

(93) Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι με την πάροδο του χρόνου η σημασία των εμπορικών φραγμών μειώνεται. Ωστόσο, η Επιτροπή είναι πεπεισμένη ότι ένας από τους κύριους παράγοντες όσον αφορά τη μεταφορά της παραγωγής στο εξωτερικό και τις σχετικές αποφάσεις μετεγκατάστασης των κατασκευαστών αυτοκινήτων της ΕΕ είναι τα εμπόδια πρόσβασης στις στοχευόμενες αγορές. Οι υψηλοί δασμολογικοί φραγμοί εξακολουθούν να παρακωλύουν την πρόσβαση των εξαγωγέων της ΕΕ, ιδίως στην Ασία. Οι μη δασμολογικοί φραγμοί, όπως οι επαχθείς και μεροληπτικές απαιτήσεις πιστοποίησης, οι απαιτήσεις για πρόσθετες δοκιμές, οι ειδικοί φόροι κατανάλωσης κ.λπ., επηρεάζουν σημαντικά τις εξαγωγές οχημάτων της ΕΕ στις αγορές της νοτιοανατολικής Ασίας, της Κίνας και της Νότιας Αμερικής. Η Επιτροπή δέχεται ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες είναι μακράν ο σημαντικότερος προορισμός του συνόλου των εξαγωγών αυτοκινήτων από την ΕΕ. Ωστόσο, η ΕΕ και οι ΗΠΑ εφαρμόζουν κατά πολύ αποκλίνουσες προσεγγίσεις όσον αφορά τις κανονιστικές ρυθμίσεις και την εποπτεία της αγοράς. Ακόμη και σήμερα οι εν λόγω αποκλίσεις μεταξύ των κανονιστικών πλαισίων αποτελούν ενδεχομένως τον σημαντικότερο φραγμό πρόσβασης για τις εξαγωγές οχημάτων της ΕΕ στις ΗΠΑ.

(94) Η Επιτροπή έχει επίσης λάβει δεόντως υπόψη τα επιχειρήματα που προβάλλονται σε σχέση με τη μείωση του κόστους μεταφοράς. Όμως, η Επιτροπή δεν έχει πεισθεί πλήρως ως προς το ζήτημα αυτό. Οι μελλοντικές εξελίξεις σε σχέση με τη μείωση του κόστους μεταφοράς δεν είναι δυνατόν να επιβεβαιωθούν πλήρως με βάση την τρέχουσα οικονομική κατάσταση, όπου το κόστος των καυσίμων βαίνει αυξανόμενο. Ως εκ τούτου, η αναφερόμενη μελλοντική μείωση του κόστους δεν είναι δυνατόν να ληφθεί υπόψη.

(95) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή, δεδομένου επίσης ότι δεν έλαβε καμία πρόσθετη πληροφορία στη διάρκεια της επίσημης έρευνας βάσει της οποίας να μπορεί να συναγάγει ότι η σχετική γεωγραφική αγορά είναι ευρύτερη από αυτή του ΕΟΧ, εμμένει στην εκτίμησή της ότι η σχετική γεωγραφική αγορά —ανεξαρτήτως του ορισμού που επιλέγεται για την αγορά προϊόντων— είναι είτε ο ΕΟΧ είτε κάποια μεγαλύτερη αγορά. Η Επιτροπή υπογραμμίζει εκ νέου ότι είναι απαραίτητο να βεβαιωθεί ότι η θετική συμβολή του μέτρου ενίσχυσης θα αντισταθμίσει τις δυνητικές αρνητικές επιπτώσεις του μέτρου στις συναλλαγές και στον ανταγωνισμό. Συνεπώς, για να καθοριστεί αν πρέπει να διενεργηθεί ή όχι αναλυτική αξιολόγηση της συμβατότητας του μέτρου ενίσχυσης, ο ορισμός της γεωγραφικής αγοράς θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο συγκεκριμένος και να λαμβάνει υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του αυτοκινήτου που πρόκειται να κατασκευαστεί.

6.5.1. **Συμπέρασμα του ελέγχου του κριτηρίου του μεριδίου αγοράς [παράγραφος 68 στοιχείο α) των ΚΓΠΕ]**

(96) Η Επιτροπή διενήργησε τον έλεγχο που προβλέπεται στην παράγραφο 68 στοιχείο α) των ΚΓΠΕ σε σχέση με όλες τις ευλογοφανείς αγορές προϊόντων και γεωγραφικές αγορές ώστε να ελέγξει αν το μερίδιο αγοράς του δικαιούχου, τόσο πριν όσο και μετά την επένδυση, υπερβαίνει το 25 %.

(97) Δεδομένου ότι δεν ήταν δυνατόν να προσδιοριστεί μόνο μία αγορά σχετικού προϊόντος και μία γεωγραφική αγορά, έπρεπε να ληφθούν υπόψη όλες οι ευλογοφανείς αγορές. Στην κατηγορία B της POLK στον ΕΟΧ ο όμιλος VW έχει μερίδιο αγοράς πάνω από [> 25] % όλα τα έτη από το 2010 έως το 2015.Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι σημειώνεται υπέρβαση του ορίου που προβλέπεται στην παράγραφο 68 στοιχείο α). Ωστόσο, για την αγορά προϊόντων της κατηγορίας SUV-D δεν σημειώνεται υπέρβαση του μεριδίου αγοράς σε καμία από τις πιθανές ευλογοφανείς γεωγραφικές αγορές (ΕΟΧ, ΕΟΧ και Βόρεια Αμερική, παγκόσμια αγορά).

6.5.2. **Συμπέρασμα του ελέγχου της παραγωγικής ικανότητας σε υποτονική αγορά [παράγραφος 68 στοιχείο β) των ΚΓΠΕ]**

(98) Λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι δεν ήταν δυνατόν να προσδιοριστεί αν η συνολική αγορά επιβατικών αυτοκινήτων χωρίς κατηγοριοποίηση ή μόνο η κατηγορία B της ταξινόμησης POLK ή μόνο η κατηγορία SUV-D της IHS Global Insight μπορεί να θεωρηθεί ως αγορά σχετικού προϊόντος, η Επιτροπή έπρεπε να διαπιστώσει αν η παραγωγική ικανότητα που δημιουργείται με το σχέδιο υπερβαίνει το 5 % όλων των ευλογοφανών αγορών, με βάση τα στοιχεία για τη φαινομένη κατανάλωση του σχετικού προϊόντος στον ΕΟΧ.

(99) Με τον έλεγχο αυτόν, που πραγματοποιήθηκε για την κατηγορία SUV-D της IHS Global Insight, διαπιστώθηκε ότι η αύξηση της παραγωγικής ικανότητας υπερβαίνει κατά πολύ το κατώτατο όριο του 5 % όσον αφορά την αγορά του ΕΟΧ. Στην παράγραφο 72 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας διαπιστώνεται ήδη ότι η σχετική αγορά ήταν υποτονική, ή ακόμη και σε ύφεση, τα τελευταία πέντε έτη πριν από την επένδυση.

(100) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, όσον αφορά το όριο του 5 % που προβλέπεται στην παράγραφο 68 στοιχείο β) των ΚΓΠΕ, σε σχέση με την αύξηση της παραγωγικής ικανότητας σε υποτονική αγορά, σημειώνεται υπέρβαση μόνο στην κατηγορία SUV-D της IHS Global Insight της εν λόγω αγοράς.

6.5.3. **Συμπέρασμα**

(101) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή αποφαίνεται ότι δεν μπορεί να αποκλείσει το ενδεχόμενο να υφίσταται υπέρβαση των σχετικών κατώτατων ορίων με βάση τους ελέγχους των κριτηρίων της παραγράφου 68 στοιχεία α) και β). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αποφασίζει να προβεί σε λεπτομερή επαλήθευση, μετά την κίνηση της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, ότι η ενίσχυση είναι αναγκαία ως κίνητρο για την επένδυση και ότι τα οφέλη από το μέτρο της ενίσχυσης αντισταθμίζουν τη συνακόλουθη στρέβλωση του ανταγωνισμού και τις επιπτώσεις στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

6.6. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(102) Η αναλυτική αξιολόγηση πραγματοποιείται με βάση τη σχετική ανακοίνωση για την αναλυτική αξιολόγηση.

6.6.1. **Θετικές επιπτώσεις της ενίσχυσης**

6.6.1.1. *Στόχος της ενίσχυσης*

(103) Οι γερμανικές αρχές παρουσίασαν τις θετικές επιπτώσεις της επένδυσης στην περιφερειακή ανάπτυξη. Προσδιορίστηκαν οι εξής θετικές επιπτώσεις της επένδυσης:

— Αντίκτυπος στην περιφερειακή απασχόληση: με την επένδυση θα δημιουργηθούν 1 040 νέες θέσεις εργασίας και 30 νέες θέσεις πρακτικής άσκησης πέραν των υφιστάμενων 833 θέσεων εργασίας και 29 θέσεων πρακτικής άσκησης. Επιπλέον, αναμένεται να δημιουργηθούν τουλάχιστον 2 700 έμμεσες θέσεις απασχόλησης. Σε κοντινή απόσταση από την εν λόγω εγκατάσταση αναμένεται να δημιουργηθούν τουλάχιστον 744 έμμεσες θέσεις.

— Προσέλκυση προμηθευτών και παρόχων υπηρεσιών από τον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας και από άλλους τομείς στην περιοχή: η Επιτροπή θεωρεί ότι η επένδυση της Porsche AG μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στη δημιουργία και την περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας στη Σαξονία, προσελκύοντας κατά συνέπεια προμηθευτές και παρόχους υπηρεσιών στην εν λόγω περιοχή.

— Ενεργός συμμετοχή του δικαιούχου σε διάφορες πρωτοβουλίες δικτύων και συνεργατικών σχηματισμών: προκειμένου να προωθήσει την ανάπτυξη της αυτοκινητοβιομηχανίας στην περιοχή της Λειψίας και σε ολόκληρη την ανατολική Γερμανία, ο δικαιούχος συμμετέχει ενεργά σε πρωτοβουλίες δικτύων και συνεργατικών σχηματισμών, όπως η διαπεριφερειακή πρωτοβουλία «Συνεργατικός σχηματισμός του κλάδου του αυτοκινήτου της ανατολικής Γερμανίας».

— Κατάρτιση: προβλέπεται η περαιτέρω ανάπτυξη των δεξιοτήτων των εργαζομένων με προγράμματα κατάρτισης εντός και εκτός της επιχείρησης.

(104) Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι γερμανικές αρχές έχουν υποβάλει επαρκή στοιχεία που καταδεικνύουν ότι το σχέδιο θα συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής της Λειψίας.

6.6.1.2. *Καταλληλότητα του μέσου ενίσχυσης*

(105) Στις παραγράφους 17 και 18 της ανακοίνωσης για την αναλυτική αξιολόγηση επισημαίνεται ότι η κρατική ενίσχυση υπό μορφή ενίσχυσης αρχικής επένδυσης είναι ένα μόνο από τα μέσα για την αντιμετώπιση των αδυναμιών της αγοράς και για την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης σε μειονεκτούσες περιφέρειες. Η ενίσχυση συνιστά κατάλληλο μέσο εφόσον παρέχει ειδικά πλεονεκτήματα σε σύγκριση με άλλα μέτρα πολιτικής. Σύμφωνα με την παράγραφο 18 της ανακοίνωσης αυτής, ως κατάλληλο μέσο θεωρείται ότι αποτελούν μόνο «τα μέτρα ως προς τα οποία το κράτος μέλος εξέτασε και άλλες επιλογές πολιτικής και ως προς τα οποία αποδείχθηκε ότι η χρήση ενός επιλεκτικού μέσου, όπως η χορήγηση κρατικής ενίσχυσης σε συγκεκριμένη επιχείρηση, παρουσιάζει πλεονεκτήματα».

(106) Όσον αφορά την αιτιολόγηση της καταλληλότητας του μέτρου ενίσχυσης, η Γερμανία στηρίχθηκε στην οικονομική κατάσταση της περιοχής της Σαξονίας και προσκόμισε στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η περιοχή είναι σε μειονεκτική θέση σε σύγκριση με τον μέσο όρο άλλων περιοχών της Γερμανίας. Οι γερμανικές αρχές τονίζουν ότι κατά τον χρόνο έναρξης των εργασιών, δηλαδή το 2011, το κατά κεφαλήν ΑΕΠ της Σαξονίας αντιστοιχούσε στο 75 % του μέσου όρου της Γερμανίας και το ποσοστό ανεργίας ήταν κατά 50 % υψηλότερο από τον μέσο όρο της Γερμανίας. Κατά την περίοδο από το 2007 έως το 2009 το μέσο διαθέσιμο εισόδημα στη Σαξονία αντιστοιχούσε στο 82 % περίπου του μέσου όρου της Γερμανίας. Η Γερμανία ισχυρίζεται ότι η Επιτροπή έχει ήδη αναγνωρίσει στο πλαίσιο προηγούμενων υποθέσεων ότι σε παρόμοιες οικονομικές συγκυρίες οι άμεσες ενισχύσεις αποτελούν κατάλληλο μέσο για την αντιμετώπιση οικονομικών δυσχερειών.

(107) Λόγω της κοινωνικοοικονομικής κατάστασης στην οποία βρίσκεται η περιοχή της Λειψίας, όπως επιβεβαιώνεται από το καθεστώς της ως επιλέξιμης περιοχής για τη χορήγηση ενισχύσεων περιφερειακού χαρακτήρα, σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, με μέγιστη ένταση ενίσχυσης 20 %, καθώς και σύμφωνα με προηγούμενες υποθέσεις (όπως η απόφαση στην υπόθεση Dell Poland ([26])), η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η χορήγηση κρατικής ενίσχυσης αποτελεί κατάλληλο μέσο για την επίτευξη του στόχου της περιφερειακής ανάπτυξης στην εκάστοτε περιοχή.

6.6.1.3. *Δημιουργία κινήτρων/Σενάριο αντίθετης περίπτωσης*

(108) Καθώς υφίστανται πολλοί βάσιμοι λόγοι για τους οποίους μια εταιρεία επιλέγει συγκεκριμένη περιοχή για την επένδυσή της, ακόμη και χωρίς τη χορήγηση ενίσχυσης, η ανακοίνωση για την αναλυτική αξιολόγηση απαιτεί από την Επιτροπή να επαληθεύσει λεπτομερώς ότι η ενίσχυση είναι αναγκαία ως έναυσμα για επενδύσεις. Στόχος αυτής της λεπτομερούς αξιολόγησης είναι να προσδιοριστεί αν η ενίσχυση πράγματι συμβάλλει στην αλλαγή συμπεριφοράς του δικαιούχου, ούτως ώστε να προβεί σε (επιπρόσθετες) επενδύσεις στην υπόψη ενισχυόμενη περιφέρεια. Σύμφωνα με την παράγραφο 22 της ανακοίνωσης αυτής, η δημιουργία κινήτρων μπορεί να αποδειχθεί με βάση δύο πιθανά σενάρια: ελλείψει ενίσχυσης η επένδυση δεν θα πραγματοποιούνταν καθόλου καθώς, χωρίς την ενίσχυση, η επένδυση δεν θα ήταν κερδοφόρα για την επιχείρηση σε καμία περιοχή (σενάριο 1)· ελλείψει ενίσχυσης η επένδυση θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί σε κάποια άλλη περιοχή της ΕΕ (σενάριο 2).

([26]) Βλέπε υποσημείωση 15.

(109) Το εκάστοτε κράτος μέλος υποχρεούται, βάσει της ανακοίνωσης για την αναλυτική αξιολόγηση, να αποδείξει στην Επιτροπή ότι η ενίσχυση δημιουργεί κίνητρα, καθώς και να παράσχει σαφείς αποδείξεις ότι η ενίσχυση είχε όντως αντίκτυπο στην επιλογή της επένδυσης ή στην επιλογή του τόπου εγκατάστασης. Στο πλαίσιο αυτό, το κράτος μέλος θα πρέπει να παράσχει επίσης διεξοδική περιγραφή της αντίθετης περίπτωσης, δηλαδή εκείνης στην οποία το κράτος μέλος δεν θα χορηγούσε ενίσχυση στον δικαιούχο. Τα σενάρια θα πρέπει να θεωρηθούν ρεαλιστικά από την Επιτροπή.

(110) Οι γερμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι η ενίσχυση προς την Porsche Leipzig και την Porsche AG εμπίπτει στο σενάριο 2 και παρουσίασαν ένα σενάριο αντίθετης περίπτωσης που περιλαμβάνει τον ακριβή σχεδιασμό της επένδυσης και της τοποθεσίας του σχεδίου Macan στο οποίο εξετάζονται, πέραν της Λειψίας, και διάφορες άλλες εναλλακτικές τοποθεσίες, όλες στη Γερμανία.

(111) Σύμφωνα με την ανακοίνωση για την αναλυτική αξιολόγηση, εναπόκειται στο κράτος μέλος να αποδείξει ότι δημιουργούνται κίνητρα. Στην παράγραφο 25 της ανακοίνωσης ορίζεται ότι το κράτος μέλος δύναται να αποδείξει ότι η ενίσχυση δημιουργεί κίνητρα, προσκομίζοντας έγγραφα της επιχείρησης από τα οποία προκύπτει ότι έγινε σύγκριση του κόστους και του οφέλους που συνεπάγεται η εγκατάσταση στην ενισχυόμενη περιφέρεια που έχει επιλεγεί για την επένδυση με εκείνα που συνεπάγεται η εγκατάσταση σε άλλη, εναλλακτική τοποθεσία. Το κράτος μέλος καλείται να στηριχθεί σε οικονομικές εκθέσεις, εσωτερικά επιχειρηματικά προγράμματα και έγγραφα που πραγματεύονται διάφορα επενδυτικά σενάρια.

(112) Η Γερμανία προσκόμισε πλήρη, επίκαιρα και αυθεντικά έγγραφα τεκμηρίωσης που αφορούν τη διαδικασία λήψης αποφάσεων σε πολλαπλά στάδια της Porsche AG σχετικά με την τοποθεσία της επένδυσης.

(113) Τα εν λόγω έγγραφα τεκμηρίωσης αποδεικνύουν ότι εξετάστηκαν πέντε επιλογές για τον τόπο εγκατάστασης της παραγωγής. Όλες οι εξετασθείσες τοποθεσίες, εκτός από τη Λειψία, βρίσκονται σε μη ενισχυόμενες περιφέρειες της Γερμανίας.

(114) Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας σχεδιασμού πραγματοποιήθηκαν διάφοροι υπολογισμοί και εκτιμήσεις κόστους με αυξανόμενο επίπεδο λεπτομέρειας και ακρίβειας, σύμφωνα με τα οποία η πλέον βιώσιμη επιλογή —η βασική επιλογή— άλλαξε τρεις φορές ([27]). Τα έγγραφα που προσκομίστηκαν επιτρέπουν στην Επιτροπή να συμπεράνει ότι όταν οι εκτιμήσεις του κόστους παραγωγής έφθαναν στα ίδια επίπεδα ακρίβειας (υποτίθεται ότι το επίπεδο εσόδων είναι πανομοιότυπο σε όλες τις επιλογές), η επιλογή 3 (κατασκευή αμαξώματος και βαφή στην [τοποθεσία 1 στη Γερμανία], παράδοση του βαμμένου αμαξώματος στη Λειψία για συναρμολόγηση) και η επιλογή 5 (κατασκευή αμαξώματος, βαφή και συναρμολόγηση στη Λειψία) αναδείχθηκαν ως οι πλέον ανταγωνιστικές τοποθεσίες.

(115) Για τον λόγο αυτό προκύπτει, σύμφωνα με τα έγγραφα, ότι κατά το τελευταίο στάδιο της διαδικασίας λήψης αποφάσεων η σύγκριση αφορούσε μόνο τις επιλογές 3 και 5.

(116) Όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 53 της παρούσας απόφασης, από τις τελικές εκτιμήσεις του κόστους παραγωγής ανά τοποθεσία προέκυψε ότι η επιλογή 5 (Λειψία) παρουσίαζε μειονέκτημα κόστους της τάξεως των 65 εκατ. ευρώ σε σύγκριση με την επιλογή 3 ([τοποθεσία 1 στη Γερμανία]/Λειψία). Προκειμένου να μειώσει το μειονέκτημα κόστους της επιλογής 5, και ενόψει της επίσημης απόφασης του AR σχετικά με την τοποθεσία της επένδυσης, η Porsche Leipzig ξεκίνησε να διερευνά σε συνεργασία με τις αρχές της Σαξονίας τη διαθεσιμότητα κρατικών ενισχύσεων με σκοπό την υλοποίηση του επενδυτικού σχεδίου στη Λειψία.

(117) Στην επιστολή της με ημερομηνία 25 Φεβρουαρίου 2011 η Porsche Leipzig ζήτησε από το SMWA να εξετάσει το ενδεχόμενο χορήγησης ενίσχυσης για τη σχεδιαζόμενη επένδυση. Έπειτα από μια συνάντηση μεταξύ της Porsche Leipzig και των αρχών της Σαξονίας, στο πλαίσιο της οποίας η Porsche Leipzig περιέγραψε το επενδυτικό σχέδιο και το σημείο στο οποίο βρισκόταν η διαδικασία λήψης απόφασης, οι αρχές της Σαξονίας δεσμεύτηκαν με επιστολή της 9ης Μαρτίου 2011 να στηρίξουν το επενδυτικό σχέδιο για την πλήρη παραγωγή του μοντέλου Macan στη Λειψία, υπό τον όρο ότι η επένδυση θα πληρούσε τις ισχύουσες προϋποθέσεις για τη χορήγηση περιφερειακής ενίσχυσης.

(118) Όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 56 της παρούσας απόφασης, το μειονέκτημα κόστους της επιλογής 5 σε σύγκριση με την επιλογή 3 μειώνεται στα 27,52 εκατ. ευρώ όταν λαμβάνεται υπόψη η μέγιστη επιτρεπτή ενίσχυση. Ωστόσο, ελήφθησαν επίσης υπόψη ορισμένα ποιοτικά κριτήρια, με αποτελέσματα ευνοϊκά για την επιλογή 5.

(119) Στις 15 Μαρτίου 2011 το AR αποφάσισε να υλοποιήσει την επένδυση εξολοκλήρου στη Λειψία (επιλογή 5). Όπως επιβεβαιώνεται και από τα πρακτικά της συνεδρίασης του AR, η εν λόγω απόφαση ελήφθη με τη ρητή επιφύλαξη χορήγησης κρατικής ενίσχυσης.

(120) Σε συνέχεια της υπό όρους απόφασης του AR, στις 24 Μαρτίου 2011 η Porsche Leipzig υπέβαλε επισήμως αίτηση για χορήγηση περιφερειακής ενίσχυσης. Στις 29 Μαρτίου 2011 η αρμόδια για τη διαχείριση του καθεστώτος αρχή επιβεβαίωσε εγγράφως ότι, υπό την αίρεση λεπτομερούς επαλήθευσης, το σχέδιο πληροί καταρχήν τις προϋποθέσεις επιλεξιμότητας. Τον Απρίλιο του 2011, σε συνέχεια αυτής της επίσημης επιβεβαίωσης, ξεκίνησαν οι εργασίες εκτέλεσης του έργου.

([27]) Βλέπε υποσημείωση 17.

(121) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή σημειώνει ότι, σύμφωνα με την παράγραφο 20 της ανακοίνωσης για την αναλυτική αξιολόγηση, εκπληρώνεται η τυπική απαίτηση περί δημιουργίας κινήτρων της παραγράφου 38 των ΚΓΠΕ· ο δικαιούχος υπέβαλε σχετική αίτηση και η αρμόδια για τη διαχείριση του καθεστώτος αρχή επιβεβαίωσε εν συνεχεία εγγράφως ότι, υπό την αίρεση λεπτομερούς επαλήθευσης, το σχέδιο πληροί καταρχήν τις προϋποθέσεις επιλεξιμότητας που προβλέπονται στο καθεστώς ενισχύσεων, πριν από την έναρξη των εργασιών του σχεδίου. Επιπλέον, οι γερμανικές αρχές προσκόμισαν σαφείς αποδείξεις ότι η ενίσχυση όντως θα έχει αντίκτυπο στην επιλογή της τοποθεσίας της επένδυσης· δεδομένου ότι η Porsche AG έλαβε την απόφαση να συγκεντρώσει το σύνολο της παραγωγής του Macan στη Λειψία μόνο έπειτα από επιβεβαίωση ότι το επενδυτικό σχέδιο θα ήταν επιλέξιμο για κρατική ενίσχυση και ότι θα τύγχανε της στήριξης των δημόσιων αρχών, και δεδομένου ότι το AR ενέκρινε την τοποθεσία υπό τον όρο της διαθεσιμότητας της κρατικής ενίσχυσης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί, σύμφωνα με τις παραγράφους 23 και 25 της ανακοίνωσης, ότι το σενάριο αντίθετης περίπτωσης που παρουσίασε η Γερμανία είναι ρεαλιστικό και υποστηρίζεται από αυθεντικά και επίκαιρα στοιχεία. Συνεπώς, η ενίσχυση δημιουργεί πραγματικό (ουσιαστικό) κίνητρο. Με την κάλυψη του κενού βιωσιμότητας προς όφελος της Λειψίας, η ενίσχυση συνέβαλε στην αλλαγή της απόφασης που είχε λάβει η δικαιούχος επιχείρηση σχετικά με την τοποθεσία. Χωρίς την ενίσχυση, η επένδυση δεν θα είχε πραγματοποιηθεί στη Λειψία.

6.6.1.4. *Αναλογικότητα της ενίσχυσης*

(122) Για να εξασφαλιστεί η αναλογικότητα της ενίσχυσης, το ύψος και η ένταση πρέπει να περιορίζονται στο ελάχιστο αναγκαίο ώστε να μπορεί η επένδυση να υλοποιηθεί στην ενισχυόμενη περιοχή.

(123) Σε γενικές γραμμές, οι περιφερειακές ενισχύσεις θεωρούνται αναλογικές προς τη σοβαρότητα των προβλημάτων που πλήττουν τις ενισχυόμενες περιφέρειες εφόσον συμμορφώνονται με τα ανώτατα όρια για τις περιφερειακές ενισχύσεις, περιλαμβανομένης της αυτόματης, προοδευτικής αποκλιμάκωσης των ανώτατων ορίων για μεγάλα επενδυτικά σχέδια (διαδικασία που ήδη αποτελεί μέρος του ισχύοντος χάρτη περιφερειακών ενισχύσεων). Στην προκειμένη περίπτωση η ισχύουσα ένταση ενίσχυσης δεν υπερβαίνει τα ανώτατα όρια για τις περιφερειακές ενισχύσεις τα οποία έχουν διορθωθεί από τον μηχανισμό αποκλιμάκωσης, όπως αναλύεται ήδη στην αιτιολογική σκέψη 80.

(124) Πέραν της τήρησης της γενικής αρχής της αναλογικότητας που περιλαμβάνεται στις ΚΓΠΕ, απαιτείται επίσης η διενέργεια διεξοδικότερης αξιολόγησης σύμφωνα με την ανακοίνωση για την αναλυτική αξιολόγηση. Σύμφωνα με το σενάριο 2 της ανακοίνωσης αυτής, η ενίσχυση θεωρείται αναλογική εφόσον ισούται με τη διαφορά μεταξύ του καθαρού κόστους που συνεπάγεται για τη δικαιούχο επιχείρηση η πραγματοποίηση της επένδυσης στην ενισχυόμενη περιφέρεια και του καθαρού κόστους που συνεπάγεται η πραγματοποίηση της επένδυσης στην εναλλακτική τοποθεσία.

(125) Με βάση τα έγγραφα τεκμηρίωσης που υπέβαλε η Γερμανία, αποδεικνύεται ότι η ενίσχυση περιοριζόταν στο αναγκαίο ποσό, καθώς δεν υπερβαίνει τη διαφορά κόστους μεταξύ της επιλογής 3 και της επιλογής 5. Σύμφωνα με τον τελικό υπολογισμό, ακόμη και με τη χορήγηση της ενίσχυσης, η επιλογή 5 είναι ακριβότερη κατά 27,5 εκατ. ευρώ (65 εκατ. ευρώ χωρίς την ενίσχυση) με βάση την ονομαστική αξία σε σύγκριση με την επιλογή 3. Οι γερμανικές αρχές διευκρίνισαν ότι το εναπομένον μειονέκτημα κόστους θεωρήθηκε αποδεκτό λόγω ορισμένων κριτηρίων, μη προσδιορίσιμων ποσοτικώς, που επίσης ευνοούσαν την επιλογή της Λειψίας ως τοποθεσίας για την υλοποίηση της επένδυσης, και τα οποία αφορούσαν μεταξύ άλλων τη στρατηγική (δεύτερο εργοστάσιο πλήρους παραγωγής αυτοκινήτων με το σήμα της Porsche), την ποιότητα (αποφυγή κινδύνων σχετικών με τις μεταφορές μεταξύ της [τοποθεσίας 1 στη Γερμανία] και Λειψίας) και την εικόνα της μάρκας ([…]).

(126) Καθώς η ενίσχυση περιορίζεται στο ποσό που είναι αναγκαίο για την αντιστάθμιση του καθαρού πρόσθετου κόστους της εγκατάστασης του επενδυτικού σχεδίου στη Λειψία σε σύγκριση με την εναλλακτική τοποθεσία, η Επιτροπή θεωρεί ότι αποδεικνύεται η αναλογικότητα της ενίσχυσης.

6.6.2. **Αρνητικές επιπτώσεις της ενίσχυσης στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές**

(127) Στην παράγραφο 40 της ανακοίνωσης για την αναλυτική αξιολόγηση ορίζεται ότι «σε περίπτωση που από το αντιπαράδειγμα απορρέει ότι η επένδυση θα είχε ούτως ή άλλως πραγματοποιηθεί και χωρίς την ενίσχυση, αλλά ενδεχομένως σε άλλον τόπο εγκατάστασης (σενάριο 2) και εφόσον η ενίσχυση είναι αναλογική, οι πιθανές ενδείξεις στρεβλώσεων όπως μεγάλο μερίδιο αγοράς και αύξηση της παραγωγικής ικανότητας σε μια υποτονική αγορά θα ήταν, καταρχήν, οι ίδιες ανεξαρτήτως της ενίσχυσης».

(128) Καθώς το μέτρο ενίσχυσης στηρίζει επενδυτική απόφαση που εμπίπτει στην επιλογή 2 και περιορίζεται στο ελάχιστο απαιτούμενο ποσό, δεν εντοπίστηκαν αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές. Η επένδυση θα είχε πραγματοποιηθεί σε άλλη τοποθεσία και σε κάθε περίπτωση θα οδηγούσε στο ίδιο επίπεδο στρέβλωσης του ανταγωνισμού. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση δεν έχει αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό.

(129) Σύμφωνα με την παράγραφο 53 της ανακοίνωσης, εάν χωρίς την ενίσχυση η επένδυση θα είχε πραγματοποιηθεί σε μια φτωχότερη περιφέρεια (περισσότερα περιφερειακά μειονεκτήματα — μεγαλύτερη μέγιστη ένταση περιφερειακής ενίσχυσης) ή σε μια περιφέρεια που θεωρείται ότι παρουσιάζει τα ίδια περιφερειακά μειονεκτήματα με την περιφέρεια-στόχο (ίδια μέγιστη ένταση περιφερειακής ενίσχυσης), αυτό θα συνιστούσε αρνητικό στοιχείο κατά τη συνολική στάθμιση των συνεπειών το οποίο δεν είναι πιθανό να αντισταθμιστεί από άλλα θετικά στοιχεία, διότι αντιβαίνει στο ίδιο το σκεπτικό στο οποίο βασίζεται η περιφερειακή ενίσχυση.

(130) Καθώς δεν υφίστανται ενδείξεις ότι η επένδυση θα είχε πραγματοποιηθεί σε άλλη ενισχυόμενη περιφέρεια με μεγαλύτερη ή παρόμοια ένταση ενίσχυσης (δεν υφίσταται καμία ένδειξη ότι εξετάστηκε κάποια άλλη τοποθεσία εκτός Γερμανίας), η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση δεν έχει επιπτώσεις στη συνοχή που να αντιβαίνουν στο ίδιο το σκεπτικό στο οποίο βασίζεται η περιφερειακή ενίσχυση.

6.7. ΣΤΑΘΜΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

(131) Αφού διαπιστώθηκε ότι η ενίσχυση αποτελεί έναυσμα για την υλοποίηση της επένδυσης στην εξεταζόμενη περιοχή και ότι είναι αναλογική, είναι απαραίτητο να σταθμιστούν οι θετικές επιπτώσεις της ενίσχυσης σε σχέση με τις αρνητικές επιπτώσεις της.

(132) Με την αξιολόγηση επιβεβαιώθηκε ότι το μέτρο ενίσχυσης δημιουργεί κίνητρα και προσελκύει επενδύσεις που συμβάλλουν σημαντικά στην περιφερειακή ανάπτυξη μειονεκτούσας περιφέρειας που είναι επιλέξιμη για περιφερειακές ενισχύσεις δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι η επένδυση δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί σε οποιαδήποτε περιφέρεια με το ίδια ή υψηλότερο ανώτατο όριο έντασης ενίσχυσης (δεν θίγει τη συνοχή). Η Επιτροπή θεωρεί ότι η προσέλκυση επενδύσεων σε μια φτωχότερη περιφέρεια είναι περισσότερο ευνοϊκή για τη συνοχή στο εσωτερικό της Ένωσης από ό,τι η υλοποίηση της ίδιας επένδυσης σε μια περισσότερο ανεπτυγμένη περιφέρεια. Όπως αναφέρεται στην παράγραφο 53 της ανακοίνωσης για την αναλυτική αξιολόγηση, η Επιτροπή θεωρεί ότι «οι θετικές συνέπειες των περιφερειακών ενισχύσεων που απλώς αντισταθμίζουν τη διαφορά του καθαρού κόστους σε σχέση με έναν πιο ανεπτυγμένο εναλλακτικό τόπο εγκατάστασης […] κατά κανόνα, στο πλαίσιο της στάθμισης, θα θεωρείται ότι υπερκαλύπτουν τις τυχόν αρνητικές συνέπειες για τον εναλλακτικό τόπο πραγματοποίησης μιας νέας επένδυσης».

(133) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, δεδομένου ότι η ενίσχυση είναι αναλογική προς τη διαφορά σε καθαρό κόστος για την υλοποίηση της επένδυσης στον επιλεγέντα τόπο σε σύγκριση με έναν εναλλακτικό τόπο εγκατάστασης σε μια περισσότερο ανεπτυγμένη περιφέρεια, οι θετικές επιπτώσεις της ενίσχυσης ως προς τον στόχο και την καταλληλότητά της, όπως καταδείχθηκε ανωτέρω, αντισταθμίζουν τις αρνητικές επιπτώσεις στον εναλλακτικό τόπο εγκατάστασης.

(134) Σύμφωνα με την παράγραφο 68 των ΚΓΠΕ και την αναλυτική αξιολόγηση που διενεργήθηκε με βάση τη σχετική ανακοίνωση, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η ενίσχυση είναι αναγκαία ως έναυσμα για επενδύσεις και ότι τα οφέλη από την ενίσχυση υπερκαλύπτουν την προκύπτουσα νόθευση του ανταγωνισμού και την επίδραση επί των συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών.

7. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(135) Η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η προτεινόμενη επενδυτική ενίσχυση περιφερειακού χαρακτήρα στην Porsche Leipzig GmbH και στην Dr. Ing. H.c. F. Porsche Aktiengesellschaft —που επρόκειτο να χορηγηθεί πριν από την 1η Ιουλίου 2014 υπό τον όρο της έγκρισής της από την Επιτροπή— πληροί όλες τις προϋποθέσεις των ΚΓΠΕ και της ανακοίνωσης για την αναλυτική αξιολόγηση και, ως εκ τούτου, μπορεί να θεωρηθεί συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ,

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ:

Άρθρο 1

1. Η κρατική ενίσχυση που προτίθεται να χορηγήσει η Γερμανία στις εταιρείες Porsche Leipzig GmbH και Dr. Ing. H.c. F. Porsche Aktiengesellschaft ύψους 43 666 078,75 ευρώ με βάση την παρούσα αξία (προεξοφλημένη αξία κατά την ημερομηνία της σχετικής κοινοποίησης) και με μέγιστη ένταση ενίσχυσης 8,37 % σε ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

2. Κατά συνέπεια, εγκρίνεται η χορήγηση της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 υπό τον όρο ότι η ενίσχυση αυτή χορηγείται πριν από την 1η Ιουλίου 2014.

Άρθρο 2

Οι γερμανικές αρχές υποβάλλουν στην Επιτροπή:

— εντός δύο μηνών από τη χορήγηση της ενίσχυσης αντίγραφο των σχετικών πράξεων για το συγκεκριμένο μέτρο ενίσχυσης·

— ανά πενταετία, αρχής γενομένης από την έγκριση της ενίσχυσης από την Επιτροπή, ενδιάμεση έκθεση (η οποία θα περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με τα καταβαλλόμενα ποσά ενίσχυσης, την εκτέλεση της σύμβασης ενίσχυσης και κάθε άλλο επενδυτικό σχέδιο που έχει ξεκινήσει στην ίδια εγκατάσταση/μονάδα)·

— εντός έξι μηνών από την καταβολή της τελευταίας δόσης της ενίσχυσης, με βάση το κοινοποιηθέν χρονοδιάγραμμα πληρωμών, λεπτομερή τελική έκθεση.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας.

Βρυξέλλες, 9 Ιουλίου 2014.

Για την Επιτροπή
Joaquín ALMUNIA
Αντιπρόεδρος