KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2015/1966,

annettu 9 päivänä heinäkuuta 2014,

Saksan suunnittelemasta valtiontuesta SA.34118 (2012/C ex 2011/N) yrityksille Porsche Leipzig GmbH ja Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft

(tiedoksiannettu numerolla C(2014) 4075)

(Ainoastaan saksankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan,

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ([1]), ja ottaa huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

(1) Saksa ilmoitti komissiolle sähköisellä ilmoituksella, joka rekisteröitiin komissiossa 20 päivänä joulukuuta 2011 (SANI 6554), vuosille 2007–2013 annetuissa alueellisia valtiontukia koskevissa suuntaviivoissa ([2]), jäljempänä 'aluetukisuuntaviivat', tarkoitetusta alueellisesta tuesta, joka on tarkoitus myöntää yrityksille Porsche Leipzig GmbH ja Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft Leipzigissä toteutettavaa investointihanketta varten.

(2) Komissio ilmoitti Saksalle 11 päivänä heinäkuuta 2012 samana päivänä tekemästään päätöksestä aloittaa Porsche Leipzig GmbH:n ja Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaftin investointihankkeelle myönnettävästä alueellisesta tuesta SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely, jäljempänä 'menettelyn aloittamista koskeva päätös'. Menettely aloitettiin, jotta komissio voisi arvioida asiaa perusteellisesti perusteista alueellisen tuen suurien investointihankkeiden perusteelliseksi arvioimiseksi annetun komission tiedonannon ([3]), jäljempänä 'arviointiperusteet', nojalla.

(3) Komission päätös muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisesta julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* 30 päivänä lokakuuta 2012 ([4]). Komissio kehotti asianomaisia esittämään huomautuksensa.

(4) Saksa toimitti huomautuksensa ja perusteellisessa arvioinnissa tarvittavat tiedot 31 päivänä lokakuuta 2012 päivätyllä kirjeellä (2012/116806).

(5) Komissio pyysi 17 päivänä joulukuuta 2012 päivätyllä kirjeellä (2012/135107) ja 4 päivänä helmikuuta 2012 lähetetyllä sähköpostiviestillä lisätietoja, jotka Saksa toimitti 25 päivänä tammikuuta 2013 (2013/008324) ja 7 päivänä helmikuuta 2013 (2013/013186) päivätyillä kirjeillä.

(6) Asianomaisilta ei saatu huomautuksia.

2. KUVAUS TUKITOIMENPITEESTÄ

2.1 TOIMENPITEEN TAVOITE

(7) Edistääkseen alueellista kehitystä Saksa aikoo myöntää yrityksille Porsche Leipzig GmbH ja Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft aluetukea suorana avustuksena ja investointitukena uuden automallin tuotantoa varten.

([1]) EUVL C 333, 30.10.2012, s. 17.
([2]) EUVL C 54, 4.3.2006, s. 13.
([3]) EUVL C 223, 16.9.2009, s. 3.
([4]) Ks. alaviite 1.

Investointihanke on tarkoitus toteuttaa Leipzigissä (Sachsen), joka sijaitsee SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisella tukialueella, jolla alueellisten investointitukien enimmäisintensiteetti ajanjaksolla 1.1.2011–30.6.2014 oli 20 prosenttia (bruttoavustusekvivalenttina ilmaistuna) ([5]).

2.2 TUENSAAJA

(8) Tuensaajat ovat Porsche Leipzig GmbH, jäljempänä 'Porsche Leipzig', ja Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, jäljempänä 'Porsche AG'. Porsche Leipzig on Porsche AG:n tytäryhtiö, joka siirtyi 1 päivänä elokuuta 2012 kokonaan yrityksen Volkswagen Aktiengesellschaft omistukseen ja on näin ollen tällä hetkellä osa Volkswagen-konsernia.

(9) Volkswagen-konserni valmistaa ajoneuvoja pienistä autoista luksusautoihin ja hyötyajoneuvoihin. Konsernilla oli vuonna 2013 yhteensä 106 tehdasta 19:ssä Euroopan valtiossa ja kahdeksassa maassa Amerikassa, Aasiassa ja Afrikassa. Tehtaat työllistivät yhteensä 572 800 työntekijää. Se toimitti vuonna 2013 yhteensä 9,7 miljoonaa ajoneuvoa asiakkaille 153 maassa. Konsernilla oli henkilöautojen maailmanlaajuisilla markkinoilla ([6]) 12,8 prosentin markkinaosuus, ja sen liikevaihto oli 197 miljardia euroa.

(10) Porsche AG työllisti vuonna 2013 maailmanlaajuisesti 19 456 työntekijää. Se toimitti yhteensä 162 145 uutta ajoneuvoa. Sen kokonaisliikevaihto oli 14,3 miljardia euroa vuonna 2013.

2.3 INVESTOINTIHANKE

(11) Investointihanke käynnistettiin huhtikuussa 2011. Sen on tarkoitus päättyä toukokuussa 2014.

(12) Investointihankkeessa on kyse Leipzigissä sijaitsevan tehtaan laajennuksesta uuden henkilöautomallin, Porsche Macanin, tuotantoa varten. Macan on katumaasturi (sport utility vehicle, SUV)/crossover-malli, joka kuuluu POLK-luokittelussa B-segmenttiin (keskikokoinen/keskiluokan henkilöauto) ja ISH Global Insightin luokittelussa segmenttiin SUV D (Standard Sport Utility Vehicle) ([7]).

(13) Hanke sisältää investointeja rakennuksiin, koneisiin, laitteisiin ja aineettomaan omaisuuteen. Uuden mallin tuotantoa varten luodaan linjat korinrakennusta, varustelua ja maalaamista varten. Leipzigin tehtaan toiminta rajoittui aikaisemmin vain ajoneuvojen kokoonpanoon, mutta investointihankkeen jälkeen tehdas vastaa koko tuotantoprosessista.

(14) Tavoitteena oleva tuotantokapasiteetti on [40 000–100 000] (*) ajoneuvoa vuodessa. Teknisesti olisi mahdollista saavuttaa [40 000–100 000] ajoneuvon enimmäiskapasiteetti. Tuotantokapasiteetti on […] ajoneuvoa päivässä, kun se jaetaan 235 työpäivälle. Täyteen tuotantokapasiteettiin on tarkoitus päästä vuoden 2014 alkupuoliskolla.

(15) Hankkeen tukikelpoiset investointikustannukset ovat nimellisarvoltaan yhteensä 550,08 miljoonaa euroa. Niiden nykyarvo ([8]) on 521,56 miljoonaa euroa. Alla olevassa taulukossa eritellään hankkeen tukikelpoiset kokonaiskustannukset vuosittain ja luokittain.

Tukikelpoiset investointikustannukset (nimellismäärä, miljoonaa euroa)

Miljoonaa euroa (pyöristettynä)	2011	2012	2013	2014	Yhteensä
Rakennukset	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Ulkotilat	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

([5]) Leipzig on niin sanottu tilastovaikutusalue. Ks. asiassa N 459/06, Saksan kansallinen aluetukikartta vuosiksi 2007–2013, 8 päivänä marraskuuta 2006 tehty komission päätös (EUVL C 295, 5.12.2006, s. 6). SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisen poikkeuksen perusteella Leipzigissä myönnettävän aluetuen enimmäisintensiteetti ajanjaksolla 1.1.2011–30.6.2014 on 20 prosenttia.

([6]) Saksa on vahvistanut, että esitetyt markkinoita koskevat tiedot kattavat kaikki Volkswagen-konsernin valmistamat tai myymät ajoneuvot, kun taas markkinaosuuksia koskevat tiedot koskevat ainoastaan henkilöautoja.

([7]) POLK ja IHS Global Insight ovat suuria markkinatutkimusyrityksiä, jotka analysoivat ajoneuvomarkkinoita.

(*) Liikesalaisuus.

([8]) Tässä päätöksessä esitetyt nykyarvot on laskettu käyttämällä ilmoitusajankohtana (joulukuussa 2011) sovellettua peruskorkoa (2,05 %), johon on lisätty viite- ja diskonttokorkojen määrittämisessä sovellettavan menetelmän tarkistamisesta annetun komission tiedonannon (EUVL C 14, 19.1.2008, s. 6) mukaisesti 100 peruspistettä.

Miljoonaa euroa (pyöristettynä)	2011	2012	2013	2014	Yhteensä
Koneet/laitteet	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Aineeton omaisuus	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Yhteensä	(…)	(…)	(…)	(…)	550,08

(16) Saksa vahvistaa, että tukea haetaan ainoastaan uusille omaisuuserille ja että aineeton omaisuus hankitaan kolmansilta markkinahintaan.

2.4 INVESTOINTIHANKKEEN RAHOITUS

(17) Saksa vahvistaa, että tuensaajan oma rahoitusosuus, johon ei sisälly julkista tukea, on yli 25 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.

2.5 OIKEUSPERUSTA

(18) Tuen myöntämisessä sovelletaan seuraavia kansallisia oikeusperustoja:

a. investointituki myönnetään vuoden 2010 investointitukilain ([9]) nojalla

b. suora avustus myönnetään alueellisia elinkeinorakenteita edistävän Saksan yhteisen tukiohjelman vuoden 2009 puitesuunnitelman ([10]) perusteella.

2.6 TUKITOIMENPIDE

(19) Tuensaaja haki suoraa avustusta 24 päivänä maaliskuuta 2011. Sächsische Aufbaubank -pankki, jäljempänä 'SAB', vahvisti 29 päivänä maaliskuuta 2011, että tuensaaja on periaatteessa oikeutettu suoraan avustukseen kannustimena investointihankkeen toteuttamiseen. Investointituki, jonka myöntäminen edellyttää komission hyväksyntää, myönnetään tarkasteltavana olevassa hankkeessa käyttämällä verojärjestelmää, jonka mukaan objektiivisten edellytysten täyttyessä on olemassa laillinen oikeus investointitukeen ilman, että Saksalla olisi harkintavaltaa. Sen vuoksi tuensaajan ei tarvinnut hakea investointitukea ennen töiden aloittamista.

(20) Saksa aikoo myöntää tukea 43,67 miljoonaa euroa (nykyarvo). Koska hankkeen suunniteltujen tukikelpoisten kokonaiskustannusten nykyarvo on 521,56 miljoonaa euroa (nimellisarvo 550 miljoonaa euroa), suunniteltu tuki-intensiteetti on 8,37 prosenttia bruttoavustusekvivalenttina ilmaistuna.

(21) Saksa on vahvistanut, että hankkeelle myönnettävä tuki ei kasaudu muiden paikallisten, alueellisten, kansallisten tai unionin ohjelmien nojalla samoihin tukikelpoisiin kustannuksiin myönnettävien tukien kanssa. Vaikka tukikelpoiset kustannukset poikkeaisivat ilmoituksessa arvioidusta määrästä, hyväksyttyä tuen enimmäismäärän nykyarvoa ja hyväksyttyä tuki-intensiteettiä ei ylitettäisi.

(22) Sekä suora avustus että investointituki myönnetään edellyttäen, että tuensaaja säilyttää investoinnin tukialueella vähintään viisi vuotta investointihankkeen päättymisen jälkeen.

2.7 YLEISET SÄÄNNÖKSET

(23) Saksa on luvannut komissiolle, että se

— toimittaa komissiolle kahden kuukauden kuluessa tuen myöntämisestä jäljennöksen tukitoimenpidettä koskevista asiakirjoista;

— esittää komissiolle viiden vuoden välein tuen myöntämisajankohdasta alkaen väliraportin (joka sisältää tiedot maksetuista tukimääristä, tukisopimuksen täytäntöönpanosta ja kaikista muista investointihankkeista, jotka on aloitettu samassa yrityksessä/tehtaassa);

— esittää kattavan loppuraportin kuuden kuukauden kuluessa ilmoitetun maksuaikataulun mukaisesta viimeisen tukierän maksamisesta.

([9]) Komissio on julkaissut tiivistelmän vuoden 2010 investointitukilaista (Investitionszulagengesetz 2010) numerolla X 167/08 (EUVL C 280, 20.11.2009, s. 5).

([10]) Komissio on julkaissut tiivistelmän kyseisestä tukiohjelmasta (Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe – Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur) numerolla XR 31/07 (EUVL C 102, 5.5.2007, s. 11).

3. SYYT MUODOLLISEN TUTKINTAMENETTELYN ALOITTAMISEEN

(24) Komissio totesi menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään, että yleiset edellytykset tuen soveltumiselle sisämarkkinoille aluetukisuuntaviivojen nojalla täyttyvät ja että ilmoitettu tukimäärä ja tuki-intensiteetti eivät ylitä sallittuja enimmäismääriä. Se ei kuitenkaan voinut alustavassa arviossaan vahvistaa tuen soveltuvuutta sisämarkkinoille aluetukisuuntaviivojen 68 kohdan nojalla.

(25) Aluetukisuuntaviivojen 68 kohdan mukaan komission on aloitettava muodollinen tutkintamenettely ja arvioitava perusteellisesti tuen kannustavaa vaikutusta, sen oikeasuhteisuutta sekä myönteisiä ja kielteisiä vaikutuksia, kun tuensaajan markkinaosuus merkityksellisillä tuote- ja maantieteellisillä markkinoilla on ennen investointia tai sen jälkeen yli 25 prosenttia (arviointi 68 kohdan a alakohdan nojalla) tai kun investoinnilla luotu kapasiteetti on yli 5 prosenttia markkinoista, jotka ovat absoluuttisesti tai suhteellisesti tarkasteluna taantuvat (arviointi 68 kohdan b alakohdan nojalla).

(26) Komissio ei pystynyt alustavassa arvioinnissaan sulkemaan pois sitä, että markkinaosuusrajaa ja tehottomilla markkinoilla toteutetun investoinnin aikaansaamaa kapasiteetin lisäystä koskevaa raja-arvoa ei ylitetä merkityksellisillä markkinoilla.

(27) Se epäili erityisesti Saksan esittämää merkityksellisten tuotemarkkinoiden määritelmää, joka käsittää joko henkilöautomarkkinat kokonaisuudessaan ilman segmentointia tai, jos jaottelu katsotaan välttämättömäksi, ainoastaan POLK-luokittelun B-segmentin. Aikaisemmin antamansa päätöksen ([11]) mukaisesti komissio piti IHS Global Insightin katumaasturiluokittelua parempana. Komissio ei pystynyt toteamaan varmuudella, olisiko investoinnin merkityksellisiksi tuotemarkkinoiksi katsottava koko henkilöautomarkkinat, ainoastaan POLK-luokittelun B-segmentti vai ainoastaan IHS Global Insightin SUV-D-luokka. Sen vuoksi se jätti merkityksellisten tuotemarkkinoiden tarkan määritelmän avoimeksi ja tarkasteli mahdollisina vaihtoehtoisina markkinamääritelminä koko henkilöautomarkkinoita, POLK-luokittelun B-segmenttiä ja IHS Global Insightin SUV-D-segmenttiä.

(28) Komissio ei pystynyt esittämään lopullista päätelmää myöskään merkityksellisten maantieteellisten markkinoiden määritelmästä. Se ei pystynyt toteamaan, kattavatko merkitykselliset maantieteelliset markkinat koko Euroopan talousalueen (ETA) vai maailmanmarkkinat tai vähintään ETA-markkinat ja Pohjois-Amerikan markkinat yhdessä, kuten Saksa oli ehdottanut.

(29) Aluetukisuuntaviivojen 68 kohdan a alakohdan mukaisessa arvioinnissa ilmeni, että POLK-luokittelun B-segmentin markkinaosuus merkityksellisillä maantieteellisillä markkinoilla (ETA) ylittää 25 prosenttia ([12]).

(30) Aluetukisuuntaviivojen 68 kohdan b alakohdan mukaisessa arvioinnissa ilmeni, että investoinnin ETA-markkinoilla aikaansaama […] prosentin suuruinen kapasiteetin lisäys IHS Global Insightin SUV-D-segmentillä ylittää selvästi 5 prosentin kynnysarvon, vaikka markkinoiden toiminta oli kyseisenä ajankohtana tehotonta. Vuosina 2005–2010 tuotteen todettavissa olevan kulutuksen keskimääräinen vuotuinen kasvuaste ETA-markkinoilla oli – 0,9 prosenttia, kun BKT:n keskimääräinen vuotuinen kasvuaste ETA:ssa oli 1,62 prosenttia ([13]).

(31) Koska komissio ei pystynyt toteamaan yksiselitteisesti, että aluetukisuuntaviivojen 68 kohdan a ja b alakohdassa vahvistetut kynnysarvot eivät ylity, se päätti aloittaa muodollisen tutkintamenettelyn. Tässä yhteydessä se totesi erityisesti, että investointihanke arvioidaan perusteellisesti arviointiperusteiden nojalla, jos komissio ei muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisen jälkeen saamiensa huomautusten perusteella pysty toteamaan varmuudella, ettei vahvistettuja kynnysarvoja ylitetä. Komissio kehotti Saksaa ja kaikkia asianomaisia toimittamaan huomautuksensa.

4. ASIANOMAISTEN HUOMAUTUKSET

(32) Asianomaisilta ei saatu huomautuksia.

([11]) Ks. komission päätös C(2011) 6479 final, 20.9.2011, N 559/10 – Yhdistynyt kuningaskunta – Suuret investointihankkeet – Jaguar Cars (EUVL C 22, 27.1.2012, s. 2).

([12]) Vuosien 2010 (investoinnin aloittamista edeltävä vuosi) ja 2015 (investoinnin lopettamisen jälkeinen vuosi) välisenä aikana Volkswagen-konsernin markkinaosuus POLK-luokituksen B-segmentillä yhdistetyillä ETA:n ja Pohjois-Amerikan markkinoilla sekä IHS Global Insightin SUV-D-segmentillä ETA-markkinoilla ja yhdistetyillä ETA:n ja Pohjois-Amerikan markkinoilla oli alle 25 prosenttia.

([13]) POLK-luokituksen B-segmentissä kapasiteetin lisäys pysyy 5 prosentin kynnysarvon alapuolella.

5. **SAKSAN HUOMAUTUKSET**

5.1 MERKITYKSELLISET TUOTEMARKKINAT

(33) Saksa pysyi kannassaan, jonka mukaan POLK-luokituksen B-segmentti muodostaa asianmukaiset merkitykselliset tuotemarkkinat. Se ei kuitenkaan perustellut kantaansa enempää.

5.2 MERKITYKSELLISET MAANTIETEELLISET MARKKINAT

(34) Saksa pysyy kannassaan, jonka mukaan merkitykselliset maantieteelliset markkinat ovat maailmanlaajuiset tai vähintään ETA:n ja Pohjois-Amerikan laajuiset. Tämän puolesta puhuu sen mukaan myös se, että tuotteet toimitetaan maailmanmarkkinoille yhdestä ainoasta tuotantopaikasta.

5.3 TUKITOIMENPITEEN PERUSTEELLINEN ARVIOINTI

(35) Saksa on toimittanut jäljempänä esitetyt tiedot, jotta komissio voisi tehdä perusteellisen arvioinnin.

5.3.1 **Tuen myönteiset vaikutukset**

(36) Saksa katsoo, että investointi edistää Leipzigin kaupungin ja Sachsenin osavaltion alueellista kehitystä. Se perustelee kantaansa seuraavasti:

— Investointihankkeella turvattaisiin 833 työpaikkaa ja 29 harjoittelupaikkaa ja luotaisiin 1 040 uutta työpaikkaa ja 30 uutta harjoittelupaikkaa.

— Lisäksi alueella sijaitsevien alihankkijoiden ja palveluntarjoajien yrityksissä syntyisi lukuisia välillisiä työpaikkoja. Työllisyyskerroin olisi noin 2,5 ([14]), mikä tarkoittaa sitä, että investointihanke loisi noin 2 700 uutta välillistä työpaikkaa. Suuri osa näistä työpaikoista luotaisiin tuensaajan toimipaikassa tai sen välittömässä läheisyydessä. Vuosina 2012–2015 syntyisi noin 750 työpaikkaa toimitus-, tekniikka-, kuljetus- ja pakkausaloilla.

— Tuensaaja on Saksan mukaan aktiivisesti mukana erilaisissa verkosto- ja klusterialoitteissa, jotka edistävät autoteollisuuden kehitystä alueella (esim. aloitteessa Automotive Cluster Ostdeutschland, AOCD).

— Lisäksi tuensaaja järjestää työntekijöilleen aktiivisesti koulutusta ja jatkokoulutusta. Se palkkaa erittäin ammattitaitoista henkilöstöä, ja lisäksi se järjestää työntekijöilleen säännöllisesti sisäistä ja ulkoista jatkokoulutusta.

5.3.2 **Tuen tarkoituksenmukaisuus**

(37) Saksa viittaa siihen, että komissio hyväksyi jo asiassa Dell Products Poland ([15]) antamassaan päätöksessä, että valtiontuet voivat muiden toimenpiteiden ohella olla tarkoituksenmukainen väline edistää aluekehitystä alueilla, joilla BKT asukasta kohti ja palkkataso ovat kansallisen keskiarvon alapuolella ja työttömyysaste on kansallisen keskiarvon yläpuolella. BKT asukasta kohti oli vuonna 2011 Sachsenin osavaltiossa 73 prosenttia Saksan keskiarvosta. Työttömyysaste oli vuonna 2011 noin 50 prosenttia korkeampi kuin Saksan keskiarvo. Sachsenin osavaltion asukkaiden käytettävissä olevat keskimääräiset ansiotulot olivat vuosina 2007–2009 noin 82 prosenttia Saksan keskiarvosta ([16]).

(38) Sen vuoksi ilmoitettu tuki on Saksan mielestä tarkoituksenmukainen väline koheesiotavoitteiden saavuttamiseksi.

([14]) Saksan esittämä työllisyyskerroin (2,5) perustui vertailevissa tutkimuksissa julkaistuihin empiirisiin tietoihin. Ks. esimerkiksi seuraavat julkaisut: Meißner (2009): Automobilproduktion in der Prozess- oder Wertschöpfungskette, esittely 28. lokakuuta 2009 Brandenburgissa; 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, päätös 23.9.2009 (EUVL L 29, 2.2.2010, s. 8), johdanto-osan 171 kappale.

([16]) Lähde: Sachsenin osavaltion tilastolaitos (heinäkuu 2012), Saksan liittovaltion tilastolaitos (tilastollinen vuosikirja 2012) – BKT/asukas; Saksan liittovaltion työvoimatoimisto – työttömyys asukasta kohden prosentteina; Sachsenin tilastollinen vuosikirja 2011 – käytettävissä olevat tulot asukasta kohden.

5.3.3 **Kannustava vaikutus/Vaihtoehtoinen skenaario**

(39) Saksa on esittänyt todisteita, joiden mukaan tuki kuuluu arviointiperusteiden mukaiseen skenaarioon 2, koska se kannustaa tuensaajaa toteuttamaan koko investoinnin Leipzigissä sen sijaan, että se jakaisi investoinnin [Saksassa sijaitsevan sijaintipaikan 1] ja Leipzigin välillä (korinrakennus ja maalaus [sijaintipaikassa 1 Saksassa] sijaitsevassa olemassa olevassa tehtaassa ja kokoonpano Leipzigissä). Se esitti erityisesti asiaan liittyviä autenttisia ja ajantasaisia yrityksen asiakirjoja, jotka selventävät Porsche AG:n monivaiheista päätöksentekoprosessia investoinnin sijaintipaikan valitsemiseksi. Päätöksentekoprosessia kuvataan seuraavassa.

Tuensaajan päätöksentekoprosessi

(40) Macan-hanketta koskeva investointi- ja sijaintipaikkapäätös tehtiin maalikuussa 2011. Vaikka Porsche Automobile Holding SE ja Volkswagen AG sopivat jo vuonna 2009 integroidun autokonsernin luomisesta, Porsche AG:n asianomaiset elimet tekivät valmisteluvaiheessa ja päätöksentekovaiheessa kaikki yritystä koskevat päätökset täysin itsenäisesti ilman Volkswagen-konsernin elinten ja komiteoiden osallistumista siihen.

(41) Porsche AG:n yhtiöjärjestyksen mukaan päätökset (myös sijaintipaikkaa koskevat päätökset) uusien tuotteiden (mallisarjojen) tuotannon aloittamisesta oli tehtävä Porsche AG:n tuotekomiteassa ja esitettävä Porsche AG:n hallituksen hyväksyttäviksi.

(42) Macan-hanketta koskeva investointi- ja sijaintipaikkapäätös tehtiin monivaiheisessa menettelyssä. Jokaisessa vaiheessa tehtiin vertailulaskelmia eri tuotantoskenaarioille eri sijaintipaikoissa Saksassa.

(43) Menettely (ks. jäljempänä) aloitettiin [2010], ja se päättyi 15 päivänä maaliskuuta 2011 yhtiön hallituksen Leipzigin hyväksi tekemällä päätöksellä, jonka ehtona oli, että valtiontukea myönnetään.

(44) Aluksi tarkasteltiin seuraavista skenaarioista ainoastaan neljää ensimmäistä. Viides skenaario ([17]) otettiin mukaan vasta myöhemmin, ja se esitettiin tuotekomitealle [2010].

Skenaario	Skenaarion kuvaus
1. [Sijaintipaikka 2 Saksassa]	Tuotanto ja valmiiden ajoneuvojen toimitus [sijaintipaikasta 2 Saksassa]
2. [Sijaintipaikka 2 Saksassa]/Porsche Leipzig	Korinrakennus/maalaus [sijaintipaikassa 2 Saksassa], maalatun korin kuljetus Leipzigiin kokoonpanoa varten
3. [Sijaintipaikka 1 Saksassa]/Porsche Leipzig	Korinrakennus/maalaus [sijaintipaikassa 1 Saksassa], maalatun korin kuljetus Leipzigiin kokoonpanoa varten
4. [Sijaintipaikka 3 Saksassa]	Tuotanto ja valmiiden ajoneuvojen toimitus [sijaintipaikasta 3 Saksassa]
5. Porsche Leipzig	Tuotanto ja valmiiden ajoneuvojen toimitus Leipzigistä

(45) Saksa selitti yrityksen asiakirjojen perusteella, että suunnittelun ja päätöksenteon aikana tehtiin useita laskelmia tuotantokustannuksista sijaintipaikassa, jotta kaikissa skenaarioissa päästäisiin samaan tarkkuuteen. Sen vuoksi vertailukohta, toisin sanoen kunakin ajankohtana parhaaksi katsottu viiteskenaario, vaihteli päätöksenteon aikana ([18]).

(46) Koska Porsche Leipzigillä oli muita sijaintipaikkoja vähemmän aikaa tehdä samat laskelmat ja sen toiminnot olivat aikaisemmin rajoittuneet kokoonpanoon, sillä ei ollut riittävästi kokemusta yksityiskohtaisesta kustannussuunnittelusta ja rakenteellisten investointien kuten maalaamis- ja korinrakennuslinjojen edellyttämien rakennusten ja infrastruktuurin suunnittelusta. [2010] pidetyssä tuotekomitean kokouksessa, jossa skenaario 5 hyväksyttiin vertailukohdaksi, kehotettiin Porsche Leipzigiä tekemään tarkemmat suunnitelmat.

([17]) Viidettä skenaariota ei tarkasteltu heti alussa, koska sitä pidettiin kannattamattomana. Porsche Leipzig pystyi kumoamaan tämän arvion sijaintipaikasta johtuvia tuotantokustannuksia koskevan alustavan laskelman perusteella, jonka se laati Porsche Leipzig GmbH:n yritysjohdon aloitteesta.

([18]) Tuotekomitea valitsi vertailukohdaksi [2010] skenaarion 1, [2010] skenaarion 3 ja [2010] skenaarion 5.

(47) Laadittaessa näitä yksityiskohtaisia suunnitelmia ilmeni, että ensin oletettu skenaarion 5 kustannusetu skenaarioon 3 verrattuna supistui entisestään ja lopulta lisäinvestointikustannusten selvittyä sitä ei enää ollut. Lisäinvestointikustannukset merkitsivät selvää kustannushaittaa skenaarioon 3 verrattuna. Skenaarioiden 3 ja 5 kustannusarviot olivat kuitenkin edelleen selvästi muita skenaarioita alhaisemmat.

(48) Porsche Leipzigin yritysjohto alkoi tutkia mahdollisuutta tasoittaa kustannushaittaa valtiontuen avulla. Se otti yhteyttä Sachsenin talous-, työ- ja liikenneministeriöön, jäljempänä 'ministeriö'.

(49) Porsche Leipzig pyysi 25 päivänä helmikuuta 2011 päivätyllä kirjeellä ministeriötä arvioimaan, olisiko investointihankkeelle mahdollista myöntää tukea. Kirjeessä todettiin, että päätöstä sijaintipaikasta ei ollut vielä tehty ja että mahdollisuutta taloudellisen tuen saamiseen selvitettiin niiden haittojen tasoittamiseksi, joita aiheutuisi Leipzigistä sijaintipaikkana. Investointihanke esiteltiin ministeriölle 28 päivänä helmikuuta 2011 pidetyssä kokouksessa.

(50) Tuotekomitea kehotti [2011] pidetyssä kokouksessaan Porsche Leipzigiä etsimään uusia säästömahdollisuuksia, jotta skenaario 5 säilyisi kilpailukykyisenä suhteessa skenaarioon 3.

(51) Ministeriö vakuutti 9 päivänä maaliskuuta 2011 päivätyllä kirjeellä Porsche Leipzigille, että se myöntäisi investointihankkeelle Macan-mallin valmistamiseksi kokonaan Leipzigissä tukea aluetuen myöntämismahdollisuuksien puitteissa.

(52) Tarkkojen laskelmien tuloksena hallitukselle esitettiin 15 päivänä maaliskuuta 2011 seuraava vertailu sijaintipaikasta johtuvista tuotantokustannuksista:

Skenaario	Sijaintipaikasta johtuvat tuotantokustannukset, miljoonaa euroa ilman tukea, tilanne 15.3.2011
3. [Sijaintipaikka 1 Saksassa]/Porsche Leipzig	(…)
5. Porsche Leipzig	(…)

(53) Ilman valtiontukea skenaarion 5 sijaintipaikasta johtuva haitta oli 65 miljoonaa euroa verrattuna skenaarioon 3.

(54) Koska skenaariossa 5 kaikki investointikustannukset syntyvät Leipzigissä, infrastruktuuri- ja tuoteinvestoinneista aiheutuvat 550 miljoonan euron kokonaiskustannukset ovat tukikelpoisia. Sen vuoksi aluetukien myöntämistä koskevien voimassa olevien säännösten mukaisesti tuen määrä voisi olla 47,5 miljoonaa euroa. Näin ollen skenaarion 5 nettotuotantokustannukset (tuen jälkeen) laskisivat […] miljoonasta eurosta […] miljoonaan euroon.

(55) Skenaariossa 3 ainoastaan pieni osa kokonaisinvestointikustannuksista syntyisi Leipzigissä (kokoonpanokustannukset); niihin voitaisiin myöntää tukea 10,02 miljoonaa euroa. Koska [sijaintipaikka 1 Saksassa] ei ole tukialue, aluetukea ei myönnettäisi. Näin ollen skenaarion 3 nettotuotantokustannukset (tuen jälkeen) laskisivat […] miljoonasta eurosta […] miljoonaan euroon.

(56) Seuraavasta taulukosta ilmenee, että skenaarion 5 haitta verrattuna skenaarioon 3 pienenee tuen ansiosta 65 miljoonasta eurosta 27,52 miljoonaan euroon (tilanne maaliskuussa 2011).

	Skenaario 3	Skenaario 5
Tuotantokustannukset ilman valtiontukea	[…] miljoonaa euroa	[…] miljoonaa euroa
Skenaarion 5 kustannushaitta verrattuna skenaarioon 3 ilman tukea		65 miljoonaa euroa
Valtiontuki	10,02 miljoonaa euroa	47,5 miljoonaa euroa
Tuotantokustannukset tuki huomioon ottaen	[…] miljoonaa euroa	[…] miljoonaa euroa
Skenaarion 5 kustannushaitta verrattuna skenaarioon 3 tuki huomioon ottaen		27,52 miljoonaa euroa

(57) Saksa on todennut, että 27,52 miljoonan euron suuruisen kustannushaitan lisäksi otettiin huomioon eräitä laadullisia kriteerejä, jotka puolsivat skenaariota 5:

— Ensinnäkin autoteollisuutta koskevat empiiriset tiedot osoittivat, että koko ajoneuvon valmistus yhdessä paikassa vähentäisi tiettyjä, esimerkiksi kuljetuksesta aiheutuvia riskejä verrattuna tuotannon jakamiseen siten, että korinrakennus/maalaus suoritettaisiin yhdessä paikassa ja kokoonpano toisessa paikassa.

— Toiseksi valmistus yhdessä paikassa mahdollistaa dynaamisen prosessisuunnittelun ja tuotantoprosessin optimoinnin.

— Kolmanneksi valmistus yhdessä sijaintipaikassa tekee mahdolliseksi virhelähteiden löytämisen ja poistamisen nopeammin. Kokemus on osoittanut, että virheiden määrää voidaan yleisesti ottaen pienentää, jos eri tuotantovaiheisiin osallistuvat työntekijät voivat työskennellä samassa tuotantopaikassa.

— Neljänneksi myös tuotekuvalla on tärkeä merkitys. [Saksassa sijaitsevan sijaintipaikan 1] tehtaassa valmistetaan pääasiassa […] ajoneuvoja, kun taas Macan on premium-luokan ajoneuvo.

(58) Näiden laskelmien ja näkökohtien perusteella Porsche AG:n talousjohtaja ilmoitti hallituksen kokouksessa 15 päivänä maaliskuuta 2011, että Leipzigin tuotantopaikan laajentamiseksi olisi haettava aluetukea. Hallituksen kokouksen pöytäkirjan mukaan hän totesi, että lopullinen sijaintipaikan valinta riippuisi tuen myöntämisestä.

(59) Tämän lausunnon jälkeen hallitus hyväksyi skenaarion 5 (koko ajoneuvon valmistus Leipzigissä) sillä edellytyksellä, että valtiontukea olisi mahdollista saada.

(60) Hallituksen 15 päivänä maaliskuuta 2011 tekemän ehdollisen päätöksen jälkeen Porsche Leipzig haki muodollisesti aluetukea alueellisia elinkeinorakenteita edistävän Saksan yhteisen tukiohjelman (Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur) varoista. Hakemus jätettiin Sächsische Aufbaubankille, jäljempänä 'SAB', 24 päivänä maaliskuuta 2011. Investointitukeen on laillinen oikeutus, joka komission on tässä tapauksessa hyväksyttävä. Ennakkohakemusta ei tarvita, mutta tukihakemuksessa on ilmoitettava odotettu investointituen määrä, jotta voidaan varmistaa, ettei enimmäismäärää ylitetä.

(61) SAB vahvisti 29 päivänä maaliskuuta 2011, että investointihanke täyttää periaatteessa edellytykset tuen myöntämiselle.

(62) Investointihanke käynnistettiin huhtikuussa 2011.

(63) Seuraavassa taulukossa esitetään monivaiheisen päätöksentekoprosessin yksittäiset vaiheet:

Päivämäärä	
[2010]	Tuotekomitean kokous: — Ainoastaan skenaariot 1–4 esitellään. — Tuotekomitea päättää skenaarioiden 1–4 kehittämisestä edelleen. — Skenaario 1 valitaan vertailukohdaksi.
[2010]	Tuotekomitean kokous: — Skenaariot 1–5 esitellään. — Skenaario 3 valitaan vertailukohdaksi.
[2010]	Hallituksen kokous: — Hallitus päättää Macan-hankkeen toteuttamisesta. — Sijaintipaikkaa koskeva päätös on vielä avoin. Hallitus pyytää tuotekomitealta sijaintipaikkaa koskevia ehdotuksia. — Hallitus ottaa skenaarion 5 tyytyväisenä vastaan.

Päivämäärä	
[2010]	Tuotekomitean kokous: — Kaikista viidestä sijaintipaikasta keskustellaan yhä. — Tuotekomitea pyytää kehittämään skenaariota 5 edelleen. — Skenaario 5 valitaan vertailukohdaksi.
[2011]	Tuotekomitean kokous: — Tuotekomitea vahvistaa, että päätösehdotus esitetään hallitukselle seuraavassa hallituksen kokouksessa, jossa tehdään päätös sijaintipaikasta. — Hallituksen päätös tarvitaan vielä.
25. helmikuuta 2011	Porsche Leipzigin kirje ministeriölle: — Ministeriötä pyydetään arvioimaan, voidaanko investointihankkeelle myöntää tukea.
[ennen 15. maaliskuuta 2011]	Tuotekomitean kokous: — Tuotekomitea vahvistaa skenaarion 5 kustannusarviot. — Tuotekomitea vaatii lisäsäästöjä.
9. maaliskuuta 2011	Ministeriö vahvistaa kirjeessä olevansa valmis tukemaan hanketta: — Ministeriö vahvistaa myöntävänsä investointihankkeelle Macan-mallin valmistamiseksi kokonaan Leipzigissä tukea aluetuen myöntämismahdollisuuksien puitteissa.
15. maaliskuuta 2011	Hallituksen kokous: — Hallitus hyväksyy Macanin valmistuksen kokonaan Leipzigissä sillä edellytyksellä, että valtiontukea myönnetään.
24. maaliskuuta 2011	Porsche Leipzig hakee muodollisesti harkinnanvaraista osaa tuesta.
29. maaliskuuta 2011	SAB:n kirje: — SAB vahvistaa, että investointihanke täyttää periaatteessa tukikelpoisuusedellytykset.
Huhtikuu 2011	Investointihankkeeseen liittyvät työt aloitetaan.

5.3.4 **Tuen oikeasuhteisuus**

(64) Arviointiperusteiden 22 kohdan mukaisessa skenaariossa 2 tuki katsotaan yleensä oikeasuhteiseksi, jos se vastaa tuensaajayritykselle investoinnista tukialueella aiheutuvien nettokustannusten ja vaihtoehtoisella alueella tehtävästä investoinnista aiheutuvien nettokustannusten välistä erotusta. Saksa toteaa, että kannustavan vaikutuksen arvioinnissa käytettäviä laskelmia voidaan käyttää myös arvioitaessa tuen oikeasuhteisuutta.

(65) Tuotantoskenaarion 5 kustannushaitta skenaarioon 3 verrattuna on 65 miljoonaa euroa.

(66) Huolimatta sallitusta 47,5 miljoonan euron suuruisesta tuen enimmäismäärästä (nimellismäärä) skenaarion 5 kustannushaitta on edelleen 27,52 miljoonaa euroa.

(67) Sen vuoksi Saksa väittää, ettei liian suurta korvausta myönnetä, koska tuki ei korvaa kokonaan Leipzigin tehtaan sijainnista johtuvaa haittaa. Tämän seurauksena tuki on sen mielestä oikeasuhteista.

(68) Saksa toteaa, että päättäessään sijaintipaikasta Porsche AG otti taloudellisten näkökohtien lisäksi huomioon myös laadullisia kriteerejä.

5.3.5 **Tuen kielteiset vaikutukset kilpailuun ja kauppaan**

(69) Saksa korostaa, että aluetuella on tarkoitus pelkästään tasoittaa Leipzigin tehtaan sijaintipaikasta johtuvaa haittaa, toisin sanoen kattaa lisäkustannukset, joita aiheutuu koko ajoneuvon valmistuksesta Leipzigissä verrattuna skenaarioon, jossa korinrakennus ja maalaus suoritetaan [sijaintipaikassa 1 Saksassa] ja maalattu kori toimitetaan kokoonpanoa varten Leipzigiin. Tuella ei Saksan mielestä ole kilpailuvaikutuksia, koska se on oikeasuhteista. Macan-hankkeeseen olisi joka tapauksessa tehty investointi, joka olisi aiheuttanut vaikutuksia kilpailuun ja kauppaan.

(70) Sen vuoksi Saksa katsoo, että tuella ei ole arviointiperusteiden 40 kohdassa tarkoitettua kielteistä vaikusta kilpailuun ja kauppaan.

6. **TUKITOIMENPITEEN ARVIOINTI JA SOVELTUVUUS SISÄMARKKINOILLE**

6.1 TUEN OLEMASSAOLO

(71) Saksa myöntää taloudellista tukea suoran avustuksen ja investointituen muodossa. Näin ollen kyse on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta jäsenvaltion myöntämästä ja valtion varoista myönnetystä tuesta.

(72) Tuki myönnetään yhden yritysryhmän, Volkswagen-konsernin, tytäryhtiöille, joten se on valikoivaa.

(73) Taloudellisella tuella tuensaajat vapautetaan kustannuksista, jotka niiden olisi tavallisesti kannettava itse. Näin ollen ne saavat taloudellista etua kilpailijoihinsa verrattuna.

(74) Taloudellinen tuki on tarkoitettu investointiin ajoneuvoalalla. Koska ajoneuvoilla käydään kauppaa jäsenvaltioiden välillä, toimenpide on omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

(75) Koska tuki suosii Volkswagen-konsernin tuotantoa, se vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua.

(76) Sen vuoksi komissio katsoo toimenpiteen olevan SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

6.2 TUKITOIMENPITEEN SÄÄNTÖJENMUKAISUUS

(77) Saksa on ilmoittanut suunnitellusta tukitoimenpiteestä ennen sen toteuttamista. Näin ollen se on noudattanut SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaista velvollisuuttaan samoin kuin komission asetuksen (EY) N:o 1628/2006 ([19]) 7 artiklan e alakohdan ja komission asetuksen (EY) N:o 800/2008 ([20]) 6 artiklan 2 kohdan mukaista velvollisuutta ilmoittaa tuesta erikseen.

6.3 ARVIOINNIN OIKEUSPERUSTA

(78) Tuen tarkoituksena on alueellisen kehityksen edistäminen. Koska Saksa sitoutui myöntämään tuen ennen 1 päivää heinäkuuta 2014 (edellyttäen komission hyväksyntää, jos sitä ei vielä ole saatu), tuen soveltuvuutta sisämarkkinoille arvioidaan vuosille 2007–2013 annettujen alueellisia valtiontukia koskevien suuntaviivojen perusteella. Kyseisten suuntaviivojen voimassaoloaikaa jatkettiin vuosille 2014–2020 annettujen alueellisia valtiontukia koskevien suuntaviivojen ([21]) 186 kohdassa 30 päivään kesäkuuta 2014 asti. Erityisen merkityksellisiä arvioinnin

([19]) Komission asetus (EY) N:o 1628/2006, annettu 24 päivänä lokakuuta 2006, perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta kansalliseen alueelliseen investointitukeen (EUVL L 302, 1.11.2006, s. 29).
([20]) Komission asetus (EY) N:o 800/2008, annettu 6 päivänä elokuuta 2008, tiettyjen tukimuotojen toteamisesta yhteismarkkinoille soveltuviksi perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan mukaisesti (yleinen ryhmäpoikkeusasetus) (EUVL L 214, 9.8.2008, s. 3).
([21]) EUVL C 209, 23.7.2013, s. 1.

kannalta ovat vuosille 2007–2013 annettujen alueellisia valtiontukia koskevien suuntaviivojen 4.3 jakson (”Tuki suurille investointihankkeille”) määräykset. Jos komissio ei pysty muodollisessa tutkimuksessa toteamaan varmuudella, että aluetukisuuntaviivojen 68 kohdan a alakohdassa (markkinaosuus) ja b alakohdassa (kapasiteetin lisäys/markkinat) mainitut kynnysarvot eivät ylity, se tekee perusteellisen arvioinnin suurille investointihankkeille myönnettävän aluetuen perusteellista arviointia koskevien perusteiden nojalla.

(79) Komission on tehtävä arviointinsa kolmessa vaiheessa:

— ensiksi sen on vahvistettava, että toimenpide on aluetukisuuntaviivojen yleisten määräysten mukainen;

— toiseksi sen on todettava, onko täysin poissuljettua, että perusteellinen arviointi ei ole tarpeen 68 kohdan a alakohdan mukaisen markkinaosuutta ja 68 kohdan b alakohdan mukaisen kapasiteetin lisäystä koskevan testin perusteella;

— kolmanneksi sen on toisessa vaiheessa suoritetun arvioinnin tuloksen mukaan mahdollisesti aloitettava perusteellinen arviointi.

6.4 TOIMENPITEEN YHDENMUKAISUUS ALUETUKISUUNTAVIIVOJEN YLEISTEN SOVELTUVUUSKRITEERIEN KANSSA

(80) Komissio totesi jo menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 36 kappaleessa, että tämän tuen tapauksessa aluetukisuuntaviivojen yleiset sisämarkkinoille soveltuvuutta koskevat kriteerit täyttyvät. Muodollisen tutkimuksen aikana ei löydetty seikkoja, jotka asettaisivat tämän arvion kyseenalaiseksi. Komissio toteaa erityisesti, että

— ei ole viitteitä siitä, että Porsche Leipzig, Porsche AG tai Volkswagen-konserni olisivat taloudellisissa vaikeuksissa, sillä ei ole kyse yhdestäkään yhteisön suuntaviivoissa vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi ([22]) mainituista tapauksista. Sen vuoksi konsernille, johon tuensaaja kuuluu, on mahdollista myöntää aluetukea;

— tuki myönnetään ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaan kuuluvien ohjelmien perusteella, jotka täyttävät aluetukisuuntaviivoissa vahvistetut yleiset sisämarkkinoille soveltuvuutta koskevat kriteerit;

— investointihanke johtaa erityisesti olemassa olevan tuotantolaitoksen tuotevalikoiman monipuolistumiseen, sillä tuotantolaitoksessa on tarkoitus aloittaa uuden henkilöautomallin, Porsche Macanin, valmistus. Näin ollen kyse on aluetukisuuntaviivojen 34 kohdassa tarkoitetusta alkuinvestoinnista;

— tukikelpoiset investointikustannukset on määritetty aluetukisuuntaviivojen mukaisesti;

— tuensaajan on pidettävä investointi hankkeen loppuun saattamisen jälkeen alueella vähintään viisi vuotta;

— tuensaajan julkista tukea sisältämätön oma rahoitusosuus on vähintään 25 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista;

— hankkeen suunnitellut tukikelpoiset kustannukset ovat yhteensä 521 559 981,66 euroa (nykyarvo, diskontattuna ilmoitusajankohtaan). Ei ole merkkejä siitä, että tuensaaja olisi saanut toiseen investointihankkeeseen aluetukea tarkasteltavana olevaan investointihankkeeseen liittyvien töiden aloittamista edeltävien kolmen vuoden aikana. Näin ollen suunniteltu investointihanke ei muodosta yhtä ainoaa investointihanketta minkään aikaisemman investointihankkeen kanssa aluetukisuuntaviivojen 60 kohdan mukaisessa merkityksessä;

— aluetukisuuntaviivojen 67 kohdan mukaisen alentamismenetelmän perusteella sallitun tuen enimmäisintensiteetiksi saadaan hankkeen tapauksessa 8,37 prosenttia bruttoavustusekvivalenttina ilmaistuna;

— koska suunnitellun tuen (nykyarvo 43 666 078,75 euroa) intensiteetti ei ylitä sallittua enimmäisintensiteettiä eikä ilmoitettua tukea ole tarkoitus yhdistää muihin aluetukiin, hankkeelle suunniteltu tuki-intensiteetti noudattaa aluetukisuuntaviivoja.

(81) Näiden seikkojen perusteella komissio päättelee, että aluetukisuuntaviivoissa vahvistetut yleiset sisämarkkinoille soveltuvuutta koskevat kriteerit täyttyvät.

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

6.5 ARVIOINTI ALUETUKISUUNTAVIIVOJEN 68 KOHDAN NOJALLA

(82) Menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 78 kappaleessa todetaan seuraavaa: Jos komissio ei pysty muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisesta saamiensa huomautusten perusteella toteamaan varmuudella, että 68 a ja b alakohdassa mainitut kynnysarvot eivät ylity, se tekee perusteellisen arvioinnin perusteista suurille investointihankkeille myönnettävän alueellisen tuen perusteelliseksi arvioimiseksi annetun komission tiedonannon perusteella. Komission on arvioitava, tukevatko saadut huomautukset tätä päätelmää.

(83) Saksa piti huomautuksissaan kiinni kannastaan, jonka se esitti jo menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä. Se ei täydentänyt jo esitutkintavaiheessa esittämiään huomautuksia tai tietoja millään tavoin. Saksa piti erityisesti kiinni kannastaan, jonka mukaan merkityksellisten tuotemarkkinoiden olisi katsottava muodostuvan POLK-luokituksen B-segmentistä (eikä IHS Global Insightin SUV-D-segmentistä) ja merkityksellisten maantieteellisten markkinoiden olisi katettava vähintään ETA ja Pohjois-Amerikan markkinat (eikä pelkästään ETA-markkinoita). Maantieteellisten markkinoiden määritelmää perustellaan ennen kaikkea sillä, että maailmanmarkkinoille toimitetaan tuotteet yhdestä ainoasta tuotantopaikasta.

(84) **Merkityksellisistä tuotemarkkinoista** komissio toteaa seuraavaa: Se, että päätetään tehdä perusteellinen tutkimus, ei vaikuta päätöksen seurauksena tehtävän, sisämarkkinoille soveltuvuutta koskevaan perusteellisen arvioinnin tuloksiin. Ennen kuin komissio hyväksyy tuen, sen on oltava varma siitä, että tukitoimenpiteen myönteinen vaikutus kompensoi joka tapauksessa kaikki sen kielteiset vaikutukset kauppaan ja kilpailuun. Jotta voitaisiin tehdä päätös siitä, onko tukitoimenpiteen sisämarkkinoille soveltuvuutta tarpeen arvioida perusteellisesti, on merkitykselliset tuotemarkkinat sen vuoksi rajattava mahdollisimman kapeasti ottaen huomioon suunnitellun ajoneuvomallin erityispiirteet.

(85) Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään komissio oletti, että katumaastureiden ja ”tavallisten” henkilöautojen välisten hinta-, koko- ja moottoritehoerojen ja muiden erojen vuoksi IHS Global Insightin luokittelu soveltuisi tarkasteluun POLK-luokitusta paremmin, minkä vuoksi olisi käytettävä sitä. Komissio oli käyttänyt samoista syistä vähän aikaa sitten käsiteltävänä olleessa toisessa valtiontukiasiassa, jossa myös oli kyse katumaastureista, IHS Global Insightin luokittelua eikä laajempaa POLK-luokituksen B-segmenttiä ([23]).

(86) Komissio katsoo, että IHS Global Insightin luokittelu soveltuu paremmin katumaastureiden merkityksellisten tuotemarkkinoiden määrittelyyn kuin POLK-luokittelu. Saksa ei ole esittänyt muita vastaväitteitä. Perustelulla, jonka mukaan Volkswagen-konsernin pitkän aikavälin strateginen suunnittelu ja analyysit perustuvat POLK-luokitteluun, ei ole merkitystä tässä yhteydessä. Komissio ei myöskään saanut muodollisen tutkimuksen aikana kolmansilta tietoja, joiden perusteella olisi mahdollista saada parempi käsitys markkinasegmenteistä tarkasteltavana olevan henkilöautotyypin osalta. Sen vuoksi komissio jättää merkityksellisten tuotemarkkinoiden tarkan määritelmän avoimeksi ja käyttää mahdollisia vaihtoehtoisia markkinamääritelmiä, joissa määritellään mahdollisina merkityksellisinä tuotemarkkinoina yhdistettyjen segmenttien lisäksi yksittäiset ajoneuvosegmentit (mukaan lukien kapein segmentointi, josta tietoja on saatavilla) ([24]). IHS Global Insightin luokittelun SUV-D-segmentti on edelleen yksi mahdollinen vaihtoehtoinen markkinasegmentti.

(87) Komissio pysyy alkuperäisessä arvioinnissaan, jonka mukaan ETA tai sitä suuremmat markkinat muodostavat **merkitykselliset maantieteelliset markkinat**. Sen vuoksi se ei voi sulkea pois mahdollisuutta, että merkitykselliset maantieteelliset markkinat rajoittuvat ETA-markkinoihin.

(88) Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään (johdanto-osan 58 kappale) komissio viittaa kahteen kyseisenä ajankohtana kesken olleeseen muodolliseen tutkintamenettelyyn ([25]), joissa käsiteltiin sitä, ovatko merkitykselliset maantieteelliset markkinat ETA-markkinoita laajemmat. Komission yksiköiden suorittamassa perusteellisessa arvioinnissa esitettyjen päätelmien perusteella ei ollut poissuljettua, että kyseisten tuotteiden ja viiteajanjaksojen osalta merkitykselliset maantieteelliset markkinat eivät ole ETA-markkinoita laajemmat. Koska molemmat jäsenvaltiot, jotka olivat näiden menettelyn aloittamisesta koskevien päätösten kohteina, peruuttivat aluetukea koskevat ilmoituksensa ennen kuin komissio teki lopulliset päätökset, perusteellisen arvioinnin päätelmiä ei voitu vahvistaa muodollisilla päätöksillä näissä tapauksissa.

([23]) Ks. alaviite 11.

([24]) Valtiontukiasiat SA.30340 Fiat Powertrain Technologies, päätös 9.2.2011, C(2011) 612 (EUVL C 151, 21.5.2011, s. 5), ja SA.32169 Volkswagen Sachsen, päätös 13.7.2011, C(2011) 4935 (EUVL C 361, 10.12.2011, s. 17).

([25]) SA.27913, C 31/2009, Unkari – Suuret investointihankkeet – Tuki Audi Hungaria Motor Kft:lle, päätös 28.10.2009, C(2009) 8131 (EUVL C 64, 16.3.2010, s. 15); päätös menettelyn laajentamisesta 6.7.2010, C(2010) 4474 (EUVL C 243, 10.9.2010, s. 4); asia SA.32169, C/2011 – Saksa – Suuret investointihankkeet – Tuki Volkswagen Sachsenille, päätös 13.7.2011, C(2011) 4935 (EUVL C 361, 10.12.2011, s. 17).

(89) Komissio katsoo, että Saksan esitutkinnan aikana esittämät perustelut, joiden tueksi se ei muodollisen tutkinnan aikana esittänyt lisätietoja, eivät riitä poistamaan epäilyjä siitä, että merkitykselliset maantieteelliset markkinat mahdollisesti rajoittuvat ETA-markkinoihin. Komissio toteaa erityisesti seuraavaa:

(90) Se, että suuret ajoneuvovalmistajat toimivat kansainvälisesti ja kilpailevat maailmanlaajuisella tasolla, ei vielä todista, että yksittäiset markkinat ovat yhdentyneet ja muodostavat yhdet ainoat maailmanmarkkinat (tai ETA-alueesta ja Pohjois-Amerikasta muodostuvat markkinat). Sama koskee sitä perustelua, jonka mukaan kymmenellä suurimmalla alkuperäisellä laitevalmistajalla (OEM eli Original Equipment Manufacturer) on tuotantolaitoksia ja jakelujärjestelmiä kaikkialla maailmassa. Komissio katsoo, että valuuttakurssien epävakaus on yksi syy, jonka vuoksi alkuperäiset laitevalmistajat ovat perustaneet tuotantolaitoksia lähemmäs alueellista kysyntää; tilanne voi olla sama myös tehokkaiden suojatoimenpiteiden tapauksessa (korkeat tuontitullit lopputuotteille ja alhaisemmat tullit välituotteille, jotta kannustetaan paikalliseen valmistukseen/loppukokoonpanoon). Kolmas perustelu sille, että tuotantorakenteet ovat maailmanlaajuiset vaikka markkinat eivät olekaan yhdentyneet, on se, että jotkin valtiot sallivat tuonnin ainoastaan, jos samanaikaisesti perustetaan yhteisyrityksiä paikallista tuotantoa varten. Suurten toimijoiden ja valmistajien maailmanlaajuinen toiminta ei näin ollen todista markkinoiden olevan maailmanlaajuiset (tai ETA-aluetta laajemmat). Myöskään maailmanlaajuiset jakelujärjestelmät eivät todista markkinoiden olevan maailmanlaajuiset (tai ETA-aluetta laajemmat) kilpailun kannalta tarkasteltuna. Se, että Porsche AG toimittaa maailmanmarkkinoille yhdestä ainoasta tuotantopaikasta, ei ole riittävä todiste siitä, että merkitykselliset maantieteelliset markkinat olisivat ETA-markkinoita laajemmat. SUV-D-segmentin markkinat ovat itse asiassa suhteellisen pienet verrattuna muihin markkinasegmentteihin. Sen vuoksi mittakaavaedut voisivat tässä tapauksessa suosia yhden tuotantopaikan strategiaa. Koska mallia on tarkoitus myydä Porschen nimellä ja koska Porsche AG:n valmistamien luksusautojen korkea laatu on asiakkaiden näkökulmasta yhteydessä tuotantoon Saksassa, toinen tuotantopaikka Saksan ulkopuolella voisi olla haitallinen menestyksekkään markkinointistrategian kannalta. Saksa on itsekin (ks. johdanto-osan 57 kappale) perustellut Leipzigin valintaa [Saksassa olevan sijaintipaikan 1] sijasta muun muassa tuotekuvalla.

(91) Myöskään se perustelu, että suuri osa viennistä, esimerkiksi yli 20 prosenttia ETA-tuotannosta, suuntautuu Pohjois-Amerikan markkinoille, ei riitä todistamaan markkinoiden olevan maailmanlaajuiset (tai tässä tapauksessa ETA-aluetta laajemmat). Komission arvion mukaan tuonnin ja viennin määrät voivat olla osoitus eri merkityksellisten maantieteellisten markkinoiden yhdentymisasteesta, kun niitä verrataan paikalliseen tuotantoon ja paikalliseen kulutukseen. Tällaisten kauppavirtojen olemassaolo ei kuitenkaan ole riittävä todiste siitä, että merkitykselliset maantieteelliset markkinat ovat yhdentyneet. Mahdolliset kuljetukset ETA:n ja muiden alueiden välillä eivät merkitse sitä, että markkinat ovat siinä mielessä yhdentyneet, että markkinaehdot (kuten hinnat) yksillä markkinoilla vaikuttaisivat ehtoihin toisilla markkinoilla. Näin on erityisesti silloin, kun todetut kuljetukset lähtevät pääasiassa valmistajilta eivätkä itsenäisiltä huolitsijoilta ja viejiltä, jotka harjoittavat arbitraasihinnoittelua. Hinnoittelu voi olla täysin markkinakohtaista (esim. korkeat hinnat yksillä ja alhaiset hinnat toisilla markkinoilla), jolloin se ei ole ollenkaan yhteydessä oletettujen yhdentyneiden markkinoiden ehtoihin. Kauppavirtojen analysointi ei anna vastausta markkinoiden määrittelyn kannalta olennaiseen kysymykseen siitä, voiko tuonti tai vienti estää hintojen nousun paikallisilla markkinoilla. Komissio toteaa, että Saksa ei ole esittänyt muita empiirisiä tietoja todisteeksi korreloiville hinnanmuutoksille tai sille, että nettotuonti reagoi suhteellisten hintojen muutoksiin. Mainituissa aikaisemmissa tapauksissa toimitetut empiiriset tiedot ovat merkityksettömiä nyt tarkasteltavana olevan asian kannalta, koska kyse oli eri markkinasegmenteistä (POLK-luokituksen A-segmentti) ja eri viiteajanjaksoista.

(92) Komissio toteaa, että Porsche suunnittelee siirtävänsä suuren osan Macan-tuotannostaan Kiinaan. Tämä aikomus ei kuitenkaan ole todiste yhdentyneiden markkinoiden olemassaolosta.

(93) Komissio myöntää, että kaupan esteiden merkitys pienenee ajan mittaan. Se on kuitenkin vakuuttunut siitä, että markkinoille pääsyn esteet kohdemarkkinoilla ovat yksi tärkeimmistä syistä siihen, että EU:n henkilöautovalmistajat päättävät siirtää tuotantoa ulkomaille. Suuret tulliesteet, erityisesti Aasiassa, estävät edelleen EU-viejien pääsyn markkinoille. Muut esteet, kuten paljon maksavat ja syrjivät sertifiointivaatimukset, ylimääräiset tarkastusvaatimukset, valmisteverot jne. vaikuttavat voimakkaasti ajoneuvojen vientiin EU:sta Kaakkois-Aasiaan, Kiinaan ja Etelä-Amerikkaan. Komissio myöntää, että Yhdysvallat on kaikista tärkein kohdemarkkina-alue ajoneuvojen viennille EU:sta. EU ja Yhdysvallat suhtautuvat kuitenkin hyvin eri tavalla sääntelyyn ja markkinoiden valvontaan. Sääntelyerot ovat todennäköisesti vielä tänäänkin suurin este ajoneuvojen viennille EU:sta Yhdysvaltoihin.

(94) Komissio on ottanut huomioon alenevia kuljetuskustannuksia koskevat perustelut, mutta ei ole niistä täysin vakuuttunut. Nykyisessä taloudellisessa tilanteessa, jossa polttoainekustannukset nousevat, ei voida varmuudella todeta, miten alenevat kuljetuskustannukset kehittyvät tulevaisuudessa. Sen vuoksi esitettyä tulevaa kustannusten laskua ei voida ottaa huomioon.

(95) Koska komissio ei saanut muodollisen tutkinnan aikana lisätodisteita siitä, että merkitykselliset maantieteelliset markkinat ovat ETA-aluetta laajemmat, pysyy se edellä mainituista syistä arviossaan, jonka mukaan valitusta merkityksellisten tuotemarkkinoiden määritelmästä riippumatta merkitykselliset maantieteelliset markkinat ovat ETA:n laajuiset tai sitä laajemmat. Komissio viittaa jälleen siihen, että on vahvistettava, että tukitoimenpiteen myönteinen vaikutus tasoittaa joka tapauksessa kaikki kauppaan ja kilpailuun kohdistuvat kielteiset vaikutukset. Jotta voitaisiin tehdä päätös siitä, onko tukitoimenpiteen sisämarkkinoille soveltuvuutta tarpeen arvioida perusteellisesti, on merkitykselliset maantieteelliset markkinat sen vuoksi rajattava mahdollisimman kapeasti ottaen huomioon suunnitellun ajoneuvomallin erityispiirteet.

6.5.1 **Markkinaosuutta koskeva päätelmä (aluetukisuuntaviivojen 68 kohdan a alakohta)**

(96) Komissio on tehnyt aluetukisuuntaviivojen 68 kohdan a alakohdan mukaisen arvioinnin kaikilla mahdollisilla merkityksellisillä tuote- ja maantieteellisillä markkinoilla selvittääkseen, onko tuensaajan markkinaosuus ennen investointia ja sen jälkeen yli 25 prosenttia.

(97) Koska ei ollut mahdollista varmasti todeta, että on olemassa vain yhdet merkitykselliset tuote- ja maantieteelliset markkinat, kaikkia mahdollisia markkinoita koskevat tulokset oli otettava huomioon. POLK-luokituksen B-segmentissä Volkswagen-konsernin markkinaosuus oli vuosina 2010–2015 ETA-markkinoilla joka vuosi yli [> 25] prosenttia. Sen vuoksi komissio päättelee, että 68 kohdan a alakohdassa vahvistettu kynnysarvo ylittyy. Sen sijaan SUV-D-segmentissä markkinaosuus ei ylitä kynnysarvoa yksilläkään mahdollisista merkityksellisistä maantieteellisistä markkinoista (ETA, ETA + Pohjois-Amerikka ja maailmanmarkkinat).

6.5.2 **Tuotantokapasiteettia tehottomilla markkinoilla koskeva päätelmä (aluetukisuuntaviivojen 68 kohdan b alakohta)**

(98) Koska ei ollut mahdollista varmasti todeta, onko merkityksellisten tuotemarkkinoiden katsottava muodostuvan henkilöautojen kokonaismarkkinoista ilman segmentointia vai ainoastaan POLK-luokituksen B-segmentistä tai IHS Global Insightin SUV-D-segmentistä, komission oli tutkittava, onko hankkeella luotava kapasiteetti yli 5 prosenttia kaikista mahdollisista markkinoista mitattuna kyseisen tuotteen todettavissa olevaa kulutusta ETA:ssa koskevien tietojen perusteella.

(99) IHS Global Insightin SUV-D-segmentissä tuotantokapasiteetti on tuntuvasti yli 5 prosentin kynnysarvon, kun tarkastellaan ETA-markkinoita. Menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 72 kappaleessa todettiin jo, että merkitykselliset markkinat ovat tehottomat, ja viitenä investointia edeltävänä vuotana ne olivat jopa taantuvat.

(100) Sen vuoksi komissio päättelee, että aluetukisuuntaviivojen 68 kohdan b alakohdassa vahvistettu 5 prosentin kynnysarvo kapasiteetin lisäykselle tehottomilla markkinoilla ylittyy IHS Global Insightin SUV-D-segmentissä näillä markkinoilla.

6.5.3 **Päätelmä**

(101) Edellä esitettyjen seikkojen perusteella komissio päättelee, ettei voida sulkea pois mahdollisuutta, että aluetukisuuntaviivojen 68 kohdan a ja b alakohdassa vahvistetut kynnysarvot ylittyvät. Sen vuoksi komissio päättää, että sen jälkeen kun SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukainen menettely on aloitettu, se tekee perusteellisen arvioinnin siitä, onko tuki välttämätön investointiin kannustamiseksi ja kompensoivatko tukitoimenpiteen aikaansaamat hyödyt sen aiheuttaman kilpailun vääristymisen ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan kohdistuvat vaikutukset.

6.6 TUKITOIMENPITEEN PERUSTEELLINEN ARVIOINTI

(102) Perusteellinen arviointi suoritetaan arviointiperusteiden nojalla.

6.6.1 **Tuen myönteiset vaikutukset**

6.6.1.1 *Tuen tarkoitus*

(103) Saksa on selvittänyt investoinnin myönteisiä alueellisia vaikutuksia. Investoinnilla todettiin olevan seuraavat myönteiset vaikutukset:

— Vaikutukset alueelliseen kehitykseen: Investointihankkeella luodaan 1 040 uutta työpaikkaa ja 30 uutta harjoittelupaikkaa olemassa olevien 833 työpaikan ja 29 harjoittelupaikan lisäksi. Lisäksi välillisiä työpaikkoja odotetaan syntyvän 2 700. Kyseessä olevan tuotantolaitoksen läheisyydessä odotetaan syntyvän vähintään 744 välillistä työpaikkaa.

— Autoteollisuuden ja muiden alojen tavarantoimittajien ja palveluntarjoajien houkutteleminen alueelle: Komissio katsoo, että Porsche AG:n investointihanke vaikuttaa merkittävästi autoteollisuuden kehittämiseen Sachsenissa ja houkuttelee tavarantoimittajia ja palveluntarjoajia alueelle.

— Tuensaajan aktiivinen osallistuminen eri verkosto- ja klusterialoitteisiin: Tuensaaja osallistuu aktiivisesti klusteri- ja verkostoaloitteisiin, kuten aloitteeseen Automotive Cluster Ostdeutschland (ACOD), edistääkseen autoteollisuuden kehitystä Leipzigin ja koko Itä-Saksan alueella.

— Jatkokoulutus: Työntekijöille on tarkoitus tarjota sisäistä ja ulkoista jatkokoulutusta.

(104) Komissio katsoo, että Saksa on esittänyt riittävästi tietoja sen osoittamiseksi, että hanke edistää taloudellista kehitystä Leipzigin alueella.

6.6.1.2 *Tuen tarkoituksenmukaisuus*

(105) Arviointiperusteiden 17 ja 18 kohdan mukaan valtiontuki investointiavustuksina ei ole ainoa väline, jolla voidaan tasoittaa markkinoiden toimintapuutteita ja edistää epäedullisessa asemassa olevien alueiden talouskehitystä. Tuet ovat tarkoituksenmukainen väline, jos niistä koituu etua muihin toimenpiteisiin verrattuna. Arviointiperusteiden 18 kohdan mukaan toimenpidettä pidetään tarkoituksenmukaisena välineenä ainoastaan silloin, ”jos jäsenvaltio on harkinnut toimenpiteelle muita vaihtoehtoja mutta osoittaa, että tietylle yritykselle myönnettävän valtiontuen kaltaisen valikoivan välineen käytöstä koituu etua”.

(106) Saksa on perustellut tukivälineen tarkoituksenmukaisuutta Sachsenin taloudellisella tilanteella ja esittänyt todisteita siitä, että alue on epäedullisessa asemassa verrattuna keskivertotilanteeseen muilla Saksan alueilla. Kun työt aloitettiin vuonna 2011, BKT asukasta kohti oli Sachsenissa ainoastaan 75 prosenttia Saksan keskiarvosta ja työttömyysaste oli noin 50 prosenttia korkeampi kuin Saksan keskiarvo. Käytettävissä olevat keskimääräiset ansiotulot olivat Sachsenissa noin 82 prosenttia Saksan keskiarvosta vuosina 2007–2009. Saksa toteaa, että komissio on jo aikaisemmin tunnustanut, että suora avustus on tällaisessa taloudellisessa tilanteessa tarkoituksenmukainen väline alueen kehitysvajeen tasoittamiseksi.

(107) Ottaen huomioon Leipzigin alueen sosioekonominen tilanne, josta osoituksena on sen asema SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla tukeen oikeutettuna alueena, jolla tuen enimmäisintensiteetti on 20 prosenttia, komissio myöntää aikaisempien päätöstensä mukaisesti (mm. päätös asiassa Dell Products Poland ([26])), että valtiontuen myöntäminen on tarkoituksenmukainen väline kyseisen alueen kehitystavoitteiden saavuttamiseksi.

6.6.1.3 *Kannustava vaikutus/Vaihtoehtoinen skenaario*

(108) Koska on useita päteviä syitä siihen, että yritys toteuttaa investointihankkeen tietyllä alueella, myös ilman valtiontuen myöntämistä, komission on tutkittava arviointiperusteiden nojalla, onko tuki välttämätön investointiin kannustamiseksi. Yksityiskohtaisen arvioinnin tarkoituksena on määrittää, muuttaako tuki todella tuensaajan käyttäytymistä niin, että se toteuttaa (ylimääräisen) investoinnin kyseisellä tukialueella. Arviointiperusteiden 22 kohdan mukaan kannustava vaikutus voidaan todentaa kahdessa mahdollisessa skenaariossa: Ilman tukea ei toteutettaisi mitään investointia, koska se ei olisi yritykselle kannattava millään sijaintipaikalla (skenaario 1); ilman tukea investointi toteutettaisiin toisessa paikassa EU:ssa (skenaario 2).

([26]) Ks. alaviite 15.

(109) Arviointiperusteiden mukaan jäsenvaltion on osoitettava komissiolle tuen kannustava vaikutus ja toimitettava selkeät todisteet siitä, että tuki vaikuttaa investointi- tai sijaintipaikkapäätökseen. Tätä varten jäsenvaltion on esitettävä kattava kuvaus vaihtoehtoisesta tilanteesta, jossa jäsenvaltio ei myöntäisi tuensaajalle tukea. Skenaarioiden on oltava komission kannalta realistisia.

(110) Saksan mukaan Porsche Leipzigille ja Porsche AG:lle myönnettävä tuki kuuluu skenaarioon 2. Sen vuoksi Saksa on esittänyt vaihtoehtoisen skenaarion Macan-hankkeen konkreettiselle investoinnille ja suunnitellulle sijaintipaikalle. Leipzigin tehtaan lisäksi siinä tarkasteltiin useita Saksassa sijaitsevia vaihtoehtoisia sijaintipaikkoja.

(111) Arviointiperusteiden mukaan jäsenvaltion on osoitettava kannustava vaikutus. Arviointiperusteiden 25 kohdan mukaan ”jäsenvaltio voisi todistaa tuen kannustavan vaikutuksen toimittamalla yrityksen asiakirjoja, joista ilmenee, että investoinnin sijoittamisesta tukialueelle aiheutuvia kustannuksia ja hyötyjä on verrattu tilanteeseen, jossa investointi toteutetaan vaihtoehtoisella alueella”. Jäsenvaltion olisi esitettävä tilinpäätöksiä, sisäisiä liiketoimintasuunnitelmia ja muita eri investointiskenaarioihin liittyviä asiakirjoja.

(112) Saksa on esittänyt kattavat ajantasaiset ja autenttiset asiakirjat, joista käy ilmi Porsche AG:n monivaiheinen päätöksentekoprosessi investointihankkeen sijaintipaikan valitsemiseksi.

(113) Asiakirjojen mukaan arvioitiin viittä vaihtoehtoista tuotantopaikkaa. Leipzigiä lukuun ottamatta sijaintipaikat ovat tukialueiden ulkopuolella Saksassa.

(114) Suunnitteluprosessin aikana tehtiin erilaisia laskelmia ja kustannusarvioita, joiden yksityiskohtaisuus ja tarkkuus lisääntyi koko ajan. Tämän perusteella parhaaksi katsottu skenaario, eli vertailuskenaario, määriteltiin uudelleen kolmesti ([27]). Esitettyjen asiakirjojen perusteella komissio päättelee, että tuotantopaikasta aiheutuvia tuotantokustannuksia koskevien samaa tarkkuustasoa edustavien arvioiden perusteella (liikevaihdon oletetaan olevan sama kaikissa skenaarioissa) skenaario 3 (korinrakennus ja maalaus [sijaintipaikassa 1 Saksassa] ja maalatun korin toimitus Leipzigiin kokoonpanoa varten) ja skenaario 5 (korinrakennus, maalaus ja kokoonpano Leipzigissä) osoittautuivat kilpailukykyisimmiksi sijaintivaihtoehdoiksi.

(115) Kuten asiakirjoista ilmenee, päätöksentekoprosessin viimeisessä vaiheessa vertailtiin sen vuoksi ainoastaan skenaarioita 3 ja 5.

(116) Kuten tämän päätöksen johdanto-osan 53 kappaleessa todetaan, sijaintipaikasta johtuvia tuotantokustannuksia koskevien lopullisten arvioiden mukaan skenaarioon 5 (Leipzig) liittyi 65 miljoonan euron kustannushaitta verrattuna skenaarioon 3 ([sijaintipaikka 1 Saksassa]/Leipzig). Kompensoidakseen skenaarion 5 kustannushaittaa ennen hallituksen muodollista päätöstä investointihankkeen sijaintipaikasta Porsche Leipzig tiedusteli Sachsenin viranomaisilta mahdollisuutta saada valtiontukea investointihankkeen houkuttelemiseksi Leipzigiin.

(117) Porsche Leipzig pyysi 25 päivänä helmikuuta 2011 päivätyllä kirjeellä ministeriötä arvioimaan, olisiko investointihankkeelle mahdollista myöntää tukea. Porsche Leipzigin ja Sachsenin viranomaisten välillä järjestettiin kokous, jossa Porsche Leipzig kuvaili investointihanketta ja päätöksentekoprosessin tilannetta. Kokouksen jälkeen Sachsenin viranomaiset sitoutuivat 9 päivänä maaliskuuta 2011 päivätyllä kirjeellä tukemaan aluetuen myöntämismahdollisuuksien puitteissa Porsche Leipzigin investointihanketta Macan-mallin valmistamiseksi alusta loppuun Leipzigissä.

(118) Kuten tämän päätöksen johdanto-osan 56 kappaleessa todetaan, skenaarion 5 kustannushaitta skenaarioon 3 verrattuna pieneni 27,52 miljoonaan euroon suurimman sallitun tukimäärän huomioon ottamisen jälkeen. Skenaarion 5 hyväksi otettiin huomioon myös joitakin laadullisia kriteerejä.

(119) Hallitus päätti 15 päivänä maaliskuuta 2011 sijoittaa koko investointihankkeen Leipzigiin (skenaario 5). Kuten hallituksen kokouksen pöytäkirjasta ilmenee, tämän päätöksen ehtona oli valtiontuen myöntäminen.

(120) Hallituksen ehdollisen päätöksen jälkeen Porsche Leipzig jätti 24 päivänä maaliskuuta 2011 muodollisen valtiontukihakemuksen. Sächsische Aufbaubank vahvisti 29 päivänä maaliskuuta 2011 kirjallisesti, että investointihanke täyttää periaatteessa tukikelpoisuusedellytykset. Tämän muodollisen vahvistuksen jälkeen investointihankkeeseen liittyvät työt aloitettiin huhtikuussa 2011.

([27]) Ks. alaviite 17.

(121) Edellä esitettyjen seikkojen perusteella komissio toteaa arviointiperusteiden 20 kohdan mukaisesti, että aluetukisuuntaviivojen 38 kohtaan sisältyvät kannustavan vaikutuksen muodollista arviointia koskevat yleiset kriteerit täyttyvät. Tuensaaja on hakenut aluetukea, ja toimivaltainen viranomainen on vahvistanut ennen investointihankkeeseen liittyvien töiden aloittamista kirjallisesti, että hanke täyttää periaatteessa tukikelpoisuusedellytykset. Lisäksi Saksa on esittänyt selvät todisteet siitä, että tuki on todella vaikuttanut sijaintipaikkaa koskevaan päätökseen. Porsche AG:n päätös sijoittaa Macan-mallin valmistus kokonaisuudessaan Leipzigiin tehtiin vasta sen jälkeen kun oli saatu vahvistus siitä, että hankkeelle voitaisiin myöntää valtiontukea ja viranomaiset tukisivat sitä, ja kun hallitus oli hyväksynyt sijaintipaikan sillä edellytyksellä, että valtiontukea myönnetään. Komissio katsoo, että Saksan arviointiperusteiden 23 ja 25 kohdan mukaisesti esittämä vaihtoehtoinen skenaario on realistinen, ja sen todisteeksi on esitetty autenttisia ja ajantasaisia asiakirjoja. Niiden mukaan tuella on todellinen (huomattava) kannustava vaikutus. Tuki vaikutti tuensaajayrityksen tekemään sijaintipaikkapäätökseen, koska se pienentää Leipzigin kustannushaittaa. Ilman tukea investointia ei olisi toteutettu Leipzigissä.

6.6.1.4 *Tuen oikeasuhteisuus*

(122) Jotta tuki olisi oikeasuhteista, sen määrä ja intensiteetti on rajoitettava vähimmäismäärään, joka on välttämätön investointihankkeen toteuttamiseksi tukialueella.

(123) Yleensä aluetuen katsotaan olevan oikeassa suhteessa tukialueen ongelmiin, kun se ei ylitä sovellettavia tuen enimmäismääriä, ottaen myös huomioon tuen enimmäismäärän automaattinen, asteittainen alentaminen suurten investointihankkeiden tapauksessa (joka on jo esitetty voimassa olevissa tukialuekartoissa). Tässä tapauksessa tukiintensiteetti ei ylitä alueellista tuen enimmäismäärää korjattuna alentamismenetelmällä, johon viitattiin jo johdanto-osan 80 kappaleessa.

(124) Tämän aluetukisuuntaviivojen sisältämän oikeasuhteisuutta koskevan yleisen periaatteen lisäksi on tehtävä perusteellisempi arviointi arviointiperusteiden nojalla. Arviointiperusteiden skenaarion 2 mukaan tuki katsotaan oikeasuhteiseksi, jos se vastaa tuensaajayritykselle investoinnista tukialueella aiheutuvien nettokustannusten ja vaihtoehtoisessa paikassa tehtävästä investoinnista aiheutuvien nettokustannusten välistä erotusta.

(125) Saksan esittämistä asiakirjoista ilmenee, että tuki on rajoitettu välttämättömään määrään, koska se ei ylitä skenaarion 3 ja skenaarion 5 välistä kustannuseroa. Lopullinen laskelma osoittaa, että skenaario 5 on vielä tuenkin kanssa 27,5 miljoonaa euroa (nimellisarvo) kalliimpi kuin skenaario 3. Saksa pitää jäljelle jäävää kustannushaittaa hyväksyttävänä ottaen huomioon tietyt strategiset hyödyt, joiden suuruutta ei ole mahdollista määrittää (Porschen toinen koko tuotantoprosessin hoitava tehdas), laadulliset seikat (niiden riskien välttäminen, joita aiheutuisi [Saksassa sijaitsevan sijaintipaikan 1] ja Leipzigin välisistä kuljetuksista) ja tuotekuvaan liittyvät edut ([…]), jotka ovat vaikuttaneet Leipzigin valintaan sijaintipaikaksi.

(126) Koska tuki on rajattu määrään, joka on välttämätön niiden ylimääräisten nettokustannusten kompensoimiseksi, joita aiheutuu Leipzigistä investointihankkeen sijaintipaikkana, komissio katsoo, että tuen oikeasuhteisuus on osoitettu.

6.6.2 **Tuen kielteiset vaikutukset kilpailuun ja kauppaan**

(127) Arviointiperusteiden 40 kohdassa todetaan seuraavaa: ”Jos vertailuanalyysi kuitenkin osoittaa, että investointi olisi joka tapauksessa tehty ilman tukea, vaikka mahdollisesti toisessa paikassa (skenaario 2), ja jos tuki on oikeasuhteinen, mahdolliset osoitukset kilpailun vääristymisestä, kuten suuri markkinaosuus ja kapasiteetin lisäys tehottomilla markkinoilla, olisivat periaatteessa samat tuesta riippumatta.”

(128) Koska investointipäätös perustuu skenaarioon 2 ja tuki on rajattu välttämättömään vähimmäismäärään, kielteisiä vaikutuksia kauppaan ja kilpailuun ei voitu todeta. Investointi olisi toteutettu toisessa paikassa, ja kilpailuun olisi joka tapauksessa kohdistunut sama vaikutus. Sen vuoksi komissio katsoo, ettei tuella ole kielteisiä vaikutuksia kilpailuun.

(129) Arviointiperusteiden 53 kohdan mukaan ”(…) arviointi, jonka mukaan ilman tukea investointi olisi sijoitettu köyhemmälle alueelle (mitä enemmän alueellisia haittoja, sitä korkeampi aluetuen enimmäistuki-intensiteetti) tai alueelle, jolla katsotaan olevan samat alueelliset haitat kuin kohdealueella (enimmäistuki-intensiteetti on sama), muodostaa tasapainotestissä kielteisen seikan, jota myönteiset seikat eivät todennäköisesti korvaa, koska se on vastoin aluetuen perusteita”.

(130) Koska mikään ei viittaa siihen, että investointi olisi toteutettu toisella tukialueella, jolla enimmäistuki-intensiteetti on korkeampi tai sama (tai että olisi harkittu Saksan ulkopuolista sijaintipaikkaa), komissio katsoo, että tuella ei ole koheesion vastaista vaikutusta, joka olisi vastoin aluetuen perusteita.

6.7 TASAPAINOTESTI

(131) Kun on todettu, että tuki kannustaa toteuttamaan investoinnin kyseisellä alueella ja on oikeasuhteista, on tarkasteltava myönteisten ja kielteisten vaikutusten tasapainoa.

(132) Arviointi on vahvistanut, että tukitoimenpide kannustaa toteuttamaan investoinnin, joka edistää merkittävästi SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla tukikelpoisen, epäedullisessa asemassa olevan alueen kehitystä ilman, että sillä olisi kielteisiä vaikutuksia alueeseen, jolla enimmäistuki-intensiteetti on sama tai korkeampi (ei koheesion vastaista vaikutusta). Komission arvion mukaan investoinnin houkutteleminen köyhemmälle alueelle hyödyttää unionin sisäistä koheesiota enemmän kuin jos sama investointi tehtäisiin paremmassa asemassa olevalla alueella. Komissio katsoo arviointiperusteiden 53 kohdan mukaisesti, että ”sellaisen aluetuen myönteiset vaikutukset, joka pelkästään korvaa nettokustannusten erotuksen suhteessa kehittyneempään vaihtoehtoiseen investointipaikkaan (…), ovat tasapainotestin perusteella mahdollisia kielteisiä vaikutuksia suuremmat uuden investoinnin vaihtoehtoisella sijaintipaikalla”.

(133) Edellä esitettyjen seikkojen perusteella komissio katsoo, että sellaisen tuen, joka vastaa investointihankkeesta valitussa sijaintipaikassa aiheutuvien nettokustannusten ja kehittyneemmässä vaihtoehtoisessa paikassa aiheutuvien nettokustannusten välistä erotusta, myönteiset vaikutukset suhteessa tuen tavoitteisiin ja oikeasuhteisuuteen (ks. edellä) kompensoivat kielteiset vaikutukset kauppaan vaihtoehtoisessa sijaintipaikassa.

(134) Aluetukisuuntaviivojen 68 kohdan mukaisesti ja ottaen huomioon arviointiperusteiden nojalla suoritettu perusteellinen arviointi komissio päättelee, että tuki on välttämätön kannustimena investoinnille ja että tukitoimenpiteestä aiheutuvat hyödyt ovat suuremmat kuin siitä aiheutuva kilpailun vääristyminen ja vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

7. **PÄÄTELMÄ**

(135) Komissio päättelee, että suunniteltu alueellinen investointituki yrityksille Porsche Leipzig GmbH ja Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, joka myönnettiin ennen 1 päivää heinäkuuta 2014 sillä edellytyksellä, että komissio hyväksyy sen, täyttää kaikki aluetukisuuntaviivojen ja arviointiperusteiden edellytykset ja voidaan sen vuoksi katsoa SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla sisämarkkinoille soveltuvaksi,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1. Valtiontuki, jonka Saksa aikoo myöntää yrityksille Porsche Leipzig GmbH ja Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft ja jonka määrä on 43 666 078,75 euroa (nykyarvo diskontattuna ilmoitusajankohtaan) ja enimmäistuki-intensiteetti 8,37 prosenttia bruttoavusekvivalenttina ilmaistuna, soveltuu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.

2. Hyväksytään 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun tuen täytäntöönpano edellyttäen, että tuki myönnetään ennen 1 päivää heinäkuuta 2014.

2 artikla

Saksan on toimitettava komissiolle

— kahden kuukauden kuluessa tuen myöntämisestä jäljennös tukitoimenpidettä koskevista asiakirjoista;

— viiden vuoden välein tuen myöntämisajankohdasta alkaen väliraportti (joka sisältää tiedot maksetuista tukimääristä, tukisopimuksen täytäntöönpanosta ja kaikista muista investointihankkeista, jotka on aloitettu samassa yrityksessä/tehtaassa);

— kattava loppuraportti kuuden kuukauden kuluessa ilmoitetun maksuaikataulun mukaisesta viimeisen tukierän maksamisesta.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Saksan liittotasavallalle.

Tehty Brysselissä 9 päivänä heinäkuuta 2014.

Komission puolesta
Joaquín ALMUNIA
Varapuheenjohtaja