DÉCISION (UE) 2015/1966 DE LA COMMISSION

du 9 juillet 2014

concernant l'aide d'État SA.34118 (2012/C ex 2011/N) que l'Allemagne envisage d'accorder à Porsche Leipzig GmbH et à Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft

[notifiée sous le numéro C(2014) 4075]

(Le texte en langue allemande est le seul faisant foi)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 108, paragraphe 2,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

après avoir invité les parties intéressées à présenter leurs observations conformément aux dits articles ([1]) et tenu dûment compte de ces observations,

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

(1) Par notification électronique enregistrée par la Commission le 20 décembre 2011 (SANI 6554), l'Allemagne a notifié une aide d'État à finalité régionale au sens des lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale pour la période 2007-2013 ([2]) (ci-après les «lignes directrices concernant les aides régionales»), devant être accordée à Porsche Leipzig GmbH et à Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft aux fins d'un projet d'investissement à Leipzig (Saxe).

(2) Par lettre du 11 juillet 2012, la Commission a informé l'Allemagne de sa décision, prise le même jour, d'ouvrir une procédure, en vertu de l'article 108, paragraphe 2, du TFUE, concernant l'aide d'État à finalité régionale en faveur du projet d'investissement de Porsche Leipzig GmbH et de Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (ci-après la «décision d'ouverture»), afin de procéder à une appréciation approfondie sur la base de la communication de la Commission relative aux critères d'appréciation approfondie des aides régionales en faveur de grands projets d'investissement ([3]) (ci-après les «critères d'appréciation»).

(3) La décision de la Commission d'ouvrir la procédure formelle d'examen a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* le 30 octobre 2012 ([4]). La Commission a invité les intéressés à présenter leurs observations.

(4) Par lettre du 31 octobre 2012 (2012/116806), l'Allemagne a présenté ses observations et les informations nécessaires à l'appréciation approfondie.

(5) Par lettre du 17 décembre 2012 (2012/135107) et par courrier électronique du 4 février 2012, la Commission a demandé des informations complémentaires, que l'Allemagne lui a communiquées par lettres du 25 janvier 2013 (2013/008324) et du 7 février 2013 (2013/013186).

(6) Aucune observation n'a été reçue de tierces parties.

2. DESCRIPTION DE LA MESURE D'AIDE

2.1. OBJECTIF DE LA MESURE

(7) Aux fins de la promotion du développement régional, l'Allemagne envisage d'octroyer à Porsche Leipzig GmbH et à Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft des aides à finalité régionale sous la forme d'une subvention directe et

([1]) JO C 333 du 30.10.2012, p. 17.
([2]) JO C 54 du 4.3.2006, p. 13.
([3]) JO C 223 du 16.9.2009, p. 3.
([4]) Voir la note 1 de bas de page.

d'une prime à l'investissement en faveur de la production d'un nouveau modèle de véhicule. Le projet d'investissement est prévu sur le site de production de Leipzig (Saxe), qui se situe dans une région à développer conformément à l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE, à laquelle s'applique, du 1er janvier 2011 au 30 juin 2014, un taux maximum de 20 % pour les aides régionales à l'investissement (équivalent-subvention brut, ESB) ([5]).

2.2. LES BÉNÉFICIAIRES

(8) Les bénéficiaires sont Porsche Leipzig GmbH (ci-après «Porsche Leipzig») et Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (ci-après «Porsche AG»). Porsche Leipzig est une filiale de Porsche AG, laquelle a été rachetée intégralement le 1er août 2012 par Volkswagen Aktiengesellschaft et appartient donc au groupe Volkswagen.

(9) Le groupe Volkswagen produit une gamme de véhicules allant des petits véhicules aux voitures de luxe et aux véhicules utilitaires. En 2013, le groupe comptait 106 usines dans 19 pays européens et dans 8 pays d'Amérique, d'Asie et d'Afrique et employait au total 572 800 personnes. Au cours de cette même année, 9,7 millions de véhicules au total ont été livrés à des clients répartis dans 153 pays. Cela a permis au groupe de détenir 12,8 % du marché mondial des voitures particulières ([6]) et de réaliser un chiffre d'affaires de 197 milliards d'EUR.

(10) En 2013, Porsche AG employait 19 456 personnes de par le monde et a livré au total 162 145 nouveaux véhicules cette année-là. Le chiffre d'affaires global s'élevait à 14,3 milliards d'EUR en 2013.

2.3. PROJET D'INVESTISSEMENT

(11) Le projet d'investissement a démarré en avril 2011 et devait se terminer en mai 2014.

(12) Il consiste à agrandir l'usine de Leipzig en vue de la production d'un nouveau modèle de voiture particulière, la «Porsche Macan». Il s'agit d'un tout-terrain de loisir (*Sport Utility Vehicle (SUV)*/d'un modèle métis (*cross-over*) qui appartient au segment B de la classification de POLK (voitures particulières de taille moyenne/voitures particulières de la catégorie intermédiaire) et au segment SUV-D (Standard Sport Utility Vehicle) ([7]) de la classification d'IHS Global Insight.

(13) Le projet comprend des investissements dans des bâtiments, des machines, des installations et des actifs incorporels. Sont prévus les travaux de carrosserie et l'équipement, ainsi qu'un atelier de peinture pour la production du nouveau modèle. Le projet d'investissement consiste à agrandir l'usine actuelle de Leipzig, qui, jusqu'à présent, était uniquement consacrée à l'assemblage final, afin qu'il soit possible d'y effectuer la production complète.

(14) Il est prévu d'atteindre une capacité de production annuelle de [40 000 – 100 000] (*) véhicules. Une capacité maximale de [40 000 – 100 000] véhicules serait possible du point de vue technique. Rapporté à 235 jours ouvrables, cela correspond à […] véhicules par jour. Il est prévu d'atteindre le plein régime de production au cours du premier semestre 2014.

(15) Le montant total des coûts d'investissement du projet admissibles au bénéfice d'une aide s'élève à 550,08 millions d'EUR (valeur nominale); la valeur actuelle ([8]) se chiffre à 521,56 millions d'EUR. Dans le tableau ci-dessous, les coûts totaux admissibles du projet sont ventilés par année et par catégorie.

Coûts d'investissement admissibles au bénéfice d'une aide (valeur nominale en Mio EUR)

Mio EUR (montant arrondi)	2011	2012	2013	2014	Total
Bâtiments	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Installations extérieures	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([5]) Leipzig est une «région à effet statistique»; voir la décision de la Commission du 8 novembre 2006 dans l'affaire N 459/06 — Carte des aides d'État à finalité nationale: Allemagne 2007-2013 (JO C 295 du 5.12.2006, p. 6). En raison de la dérogation prévue à l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE, Leipzig entre en ligne de compte pour des aides à finalité régionale d'une intensité d'aide maximale de 20 % entre le 1er janvier 2011 et le 30 juin 2014.

([6]) L'Allemagne a confirmé que les données de marché présentées englobent tous les véhicules fabriqués ou vendus par le groupe Volkswagen, alors que les données relatives à la part de marché ne se rapportent qu'aux voitures particulières.

([7]) POLK et IHS Global Insight sont deux grands cabinets d'étude du marché qui analysent le marché de l'automobile.

(*) Secret d'affaires.

([8]) Le calcul des valeurs actuelles indiquées dans la présente décision se fonde sur le taux de base de 2,05 % en vigueur au moment de la notification (décembre 2011), auquel il convient d'ajouter 100 points de base conformément à la communication de la Commission relative à la révision de la méthode de calcul des taux de référence et d'actualisation (JO C 14 du 19.1.2008, p. 6).

Mio EUR (montant arrondi)	2011	2012	2013	2014	Total
Machines et installations	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Actifs incorporels	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Total	[…]	[…]	[…]	[…]	550,08

(16) L'Allemagne confirme que les aides d'État sont uniquement sollicitées pour de nouveaux actifs et que les actifs incorporels de tiers sont acquis aux prix du marché.

2.4. FINANCEMENT DU PROJET D'INVESTISSEMENT

(17) L'Allemagne confirme que le bénéficiaire de l'aide apporte une contribution propre, sans intervention publique, de plus de 25 % des coûts admissibles.

2.5. BASE JURIDIQUE

(18) Sont octroyés, sur la base du fondement juridique national cité ci-après:

a) une prime à l'investissement en vertu de la loi allemande de 2010 sur les primes à l'investissement ([9]);

b) une subvention directe en vertu du *Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur* (cadre de coordination de la tâche d'intérêt commun «Amélioration de la structure économique régionale») *GA* 2009 ([10]).

2.6. LA MESURE D'AIDE

(19) Le 24 mars 2011, le bénéficiaire a sollicité une subvention directe. Le 29 mars 2011, la Sächsische Aufbaubank (SAB) a confirmé que le bénéficiaire avait en principe droit à une subvention directe en tant qu'incitation à la mise en œuvre du projet d'investissement. Pour ce qui est du projet en question, la prime à l'investissement est octroyée, sous réserve de l'autorisation de la Commission, en vertu d'une réglementation fiscale, selon laquelle le bénéficiaire a légalement droit à ladite prime si des critères objectifs sont remplis, sans autre appréciation complémentaire de l'Allemagne. Aussi le bénéficiaire ne devait-il pas solliciter la prime à l'investissement avant le début des travaux.

(20) L'Allemagne compte octroyer une aide de 43,67 millions d'EUR (valeur actuelle). Comme la valeur actuelle des dépenses globales admissibles prévisionnelles se monte à 521,56 millions d'EUR (550 millions d'EUR en valeur nominale) pour le projet, l'intensité prévisionnelle de l'aide s'élève à 8,37 % ESB.

(21) L'Allemagne a confirmé que les aides en faveur du projet n'étaient pas cumulées avec des aides d'État octroyées sur la base d'autres réglementations locales, régionales, nationales ou de l'Union qui visent à couvrir les mêmes coûts admissibles. Ni la valeur actuelle du montant maximum de l'aide autorisé ni l'intensité de l'aide autorisée ne seraient dépassées si les coûts admissibles s'écartaient du montant estimé dans la notification.

(22) Aussi bien la subvention directe que la prime à l'investissement sont accordées à la condition que le bénéficiaire maintienne l'investissement dans la zone concernée au moins cinq ans après la conclusion du projet d'investissement.

2.7. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

(23) Les autorités allemandes ont garanti à la Commission:

— qu'elles lui remettraient une copie des documents concernant la mesure d'aide dans les deux mois à compter de l'octroi de l'aide,

— qu'elles présenteraient tous les cinq ans, une fois que la Commission aurait autorisé l'aide, un rapport intermédiaire (contenant des indications sur les montants d'aide versés, sur l'exécution du contrat d'aide et sur tous les autres projets d'investissement qui ont été introduits dans l'exploitation/l'usine),

— qu'elles soumettraient un rapport final détaillé, dans un délai de six mois à compter du versement de la dernière tranche de l'aide conformément au plan de financement soumis.

([9]) La description succincte de la loi allemande de 2010 sur les primes à l'investissement a été publié auprès de la Commission sous le numéro X 167/08 (JO C 280 du 20.11.2009, p. 5).

([10]) La description succincte du *Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe – Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur* a été publié sous le numéro XR 31/07 (JO C 102 du 5.5.2007, p. 11).

3. MOTIFS JUSTIFIANT L'OUVERTURE DE LA PROCÉDURE FORMELLE D'EXAMEN

(24) Dans sa décision d'ouverture, la Commission a constaté que les conditions générales en matière de compatibilité avec le marché intérieur en vertu des lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale étaient remplies et que le montant et l'intensité de l'aide notifiés ne dépassaient pas les maxima autorisés. Toutefois, elle n'a pas pu confirmer dans son examen préliminaire que l'aide était compatible avec le marché intérieur au sens du point 68 des lignes directrices concernant les aides régionales.

(25) Selon le point 68 des lignes directrices concernant les aides régionales, la Commission doit ouvrir la procédure formelle d'examen et vérifier en détail si l'aide est nécessaire pour produire un effet incitatif pour l'investissement, si elle est appropriée et quels effets positifs et négatifs elle produit, si la part de marché détenue par le bénéficiaire de l'aide sur le marché de produits en cause et le marché géographique en cause est supérieure à 25 % avant ou après cet investissement [vérification en vertu du point 68, sous i)], ou si la capacité créée par l'investissement représente plus de 5 % d'un marché qui décline en termes absolus ou relatifs [vérification en vertu du point 68, sous j)].

(26) Dans son examen préliminaire, la Commission n'a pas pu exclure que le seuil fixé pour la part de marché et l'augmentation de la capacité générée par l'investissement réalisé sur un marché sous-développé n'était pas dépassé sur les marchés concernés.

(27) Elle avait notamment émis des réserves sur la définition du marché de produits en cause proposée par l'Allemagne, selon laquelle il faudrait prendre en compte soit l'ensemble du marché des voitures particulières sans aucune segmentation, soit, pour le cas où une segmentation serait jugée nécessaire, seulement le segment B selon la classification POLK. En conformité avec une décision antérieure ([11]), la Commission a estimé que la classification selon IHS Global Insight pour les SUV était plus appropriée. La Commission n'a pas pu établir avec certitude si devait être considéré en tant que marché de produits en cause pour cet investissement l'ensemble du marché des voitures particulières, ou uniquement le segment B selon POLK, ou encore uniquement la catégorie SUV-D selon IHS Global Insight. Aussi a-t-elle laissé en suspens la question de la définition exacte du marché de produits en cause et a-t-elle retenu comme options plausibles pour cette définition l'ensemble du marché des voitures particulières ainsi que le segment B selon POLK et le segment SUV-D selon IHS Global Insight.

(28) De même, la Commission n'est pas parvenue à trancher définitivement la question de la définition du marché géographique en cause. Elle n'a pas été en mesure d'établir si le marché géographique en cause recouvrait l'Espace économique européen dans son ensemble (EEE) ou, comme le propose l'Allemagne, le marché mondial ou à tout le moins le marché de l'EEE plus le marché nord-américain.

(29) Il est ressorti de l'analyse réalisée conformément au point 68, sous i), des lignes directrices concernant les aides régionales que le segment B selon POLK représentait une part de marché de plus de 25 % du marché géographique en cause (l'EEE) ([12]).

(30) Il est ressorti de l'analyse effectuée pour le marché de l'EEE en vertu du point 68, sous j), des lignes directrices concernant les aides régionales, que l'augmentation de la capacité, de […] %, générée par le projet sur le segment SUV-D selon IHS Global Insight excédait largement le seuil de 5 %, alors que le marché lui-même était sous-développé au cours de la période de référence concernée. Entre 2005 et 2010, le taux de croissance annuel de la consommation visible du produit dans l'EEE s'élevait en moyenne à – 0,9 %, contre un taux de croissance annuel du PIB dans l'EEE de 1,62 % ([13]) en moyenne.

(31) Étant donné que la Commission n'a pas pu établir clairement que les seuils fixés au point 68, sous i) et j), des lignes directrices concernant les aides régionales n'étaient pas dépassés, il a été décidé d'ouvrir la procédure formelle d'examen. À cet égard, l'attention a été en particulier attirée sur le fait que le projet d'investissement serait apprécié de manière approfondie à l'aune des critères d'appréciation si la Commission ne parvenait pas à établir de manière incontestable, sur la base des observations communiquées à la suite de l'ouverture de la procédure formelle d'examen, si les seuils indiqués étaient dépassés. La Commission a invité l'Allemagne et tous les intéressés à présenter leurs observations.

4. OBSERVATIONS DES INTÉRESSÉS

(32) Les intéressés n'ont transmis aucune observation.

([11]) Voir la décision de la Commission C(2011) 6479 final du 20 septembre 2011 (N 559/10 — Royaume-Uni — GPI — Jaguar Cars) (JO C 22 du 27.1.2012, p. 2).

([12]) Entre 2010 et 2015, soit l'année qui a précédé le début de l'investissement et celle qui a suivi sa clôture, la part de marché du groupe Volkswagen sur le segment B selon POLK dans les marchés de l'EEE et d'Amérique du Nord réunis, ainsi que sur le segment SUV-D selon IHS Global Insight, que ce soit dans l'EEE ou dans l'ensemble constitué de l'EEE et de l'Amérique du Nord, est inférieure à 25 %.

([13]) Sur le segment B selon POLK, l'augmentation de la capacité demeure sous le seuil de 5 %.

5. OBSERVATIONS DE L'ALLEMAGNE

5.1. LE MARCHÉ DE PRODUITS EN CAUSE

(33) L'Allemagne a maintenu que le segment B selon POLK constituait une définition appropriée du marché de produits en cause, sans toutefois avancer d'autres arguments.

5.2. LE MARCHÉ GÉOGRAPHIQUE EN CAUSE

(34) L'Allemagne a maintenu que le marché mondial ou, à tout le moins, la réunion des marchés de l'EEE et de l'Amérique du Nord, devait être considéré comme le marché géographique en cause. Selon elle, le fait que le marché mondial est approvisionné par un seul site de production corrobore sa thèse.

5.3. APPRÉCIATION APPROFONDIE DE LA MESURE D'AIDE

(35) L'Allemagne a présenté les informations exposées ci-après afin de permettre à la Commission de procéder à une appréciation approfondie.

5.3.1. **Effets positifs de l'aide**

(36) L'Allemagne est d'avis que l'investissement contribue au développement régional de la ville de Leipzig et du Land de Saxe, pour les raisons exposées ci-dessous:

— le projet d'investissement permettra de pérenniser 833 emplois et 29 postes d'apprentissage, et de créer 1 040 nouveaux emplois et 30 nouveaux postes d'apprentissage,

— par ailleurs, une multitude d'emplois indirects seront créés chez les fournisseurs et les prestataires de services dans la région. L'effet multiplicateur sur l'emploi se situe, d'après les autorités allemandes, aux alentours de 2,5 ([14]); ce qui signifie que près de 2 700 emplois indirects supplémentaires seront créés, dont une grande partie dans l'établissement du bénéficiaire de l'aide ou à proximité immédiate de celui-ci. Quelque 750 emplois verront le jour entre 2012 et 2015 rien que dans les secteurs de l'approvisionnement, de la technique, du transport et du conditionnement,

— le bénéficiaire de l'aide participe activement à diverses initiatives de réseaux et de pôles d'activités, qui stimulent le développement du secteur automobile dans la région (entre autres, à l'initiative *Automotive Cluster Ostdeutschland, AOCD*),

— le bénéficiaire est en outre très actif dans le domaine de la formation et de la formation continue de ses employés. Outre le fait qu'il engage du personnel hautement qualifié, il promeut également la formation continue, à intervalles réguliers, de ses employés au moyen de formations internes et externes.

5.3.2. **Caractère approprié de l'aide**

(37) L'Allemagne souligne que la Commission a admis, déjà dans sa décision relative à Dell Products Poland ([15]), que les aides d'État constituaient, aux côtés d'autres mesures, un outil approprié pour promouvoir le développement régional de territoires dans lesquels le PIB par habitant et le niveau des salaires sont inférieurs à la moyenne nationale et le taux de chômage dépasse la moyenne du pays. En 2011, le PIB par habitant dans le Land de Saxe s'élevait à 73 % de la moyenne fédérale. En 2011, le taux de chômage dépassait d'environ 50 % la moyenne fédérale. Entre 2007 et 2009, le revenu disponible moyen des habitants du Land de Saxe représentait approximativement 82 % de la moyenne fédérale ([16]).

(38) Aussi l'Allemagne considère-t-elle que l'aide d'État notifiée constitue un instrument approprié pour atteindre les objectifs en matière de cohésion.

([14]) L'Allemagne fonde son allégation selon laquelle le facteur d'emploi s'élève à 2,5 sur des données empiriques, qui ont été publiées dans des études comparatives; voir Meißner (2009); Automobilproduktion in der Prozess- oder Wertschöpfungskette, Präsentation am 28. Oktober 2009 in Brandenburg; Kleinhenz, Heblich, Gold (2006): Das BMW Werk Regensburg — Wirtschaftliche und soziale Vernetzung in der Region; University of South Carolina (2002): *The Economic Impact of BMW on South Carolina*; Woodward, Guimaraes (2008): BMW in South Carolina: *The Economic Impact of a Leading Sustainable Enterprise*; Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforschung mbH (2011): Gute Wachstumsperspektiven trotz zukünftiger Herausforderungen; Gehrke, Krawczyk et al. (2009): Die Bedeutung der Automobilindustrie für die deutsche Volkswirtschaft im europäischen Kontext.

([15]) C46/2008, décision du 23 septembre 2009 (JO L 29 du 2.2.2010, p. 8), considérant 171.

([16]) Source: Office statistique de l'État libre de Saxe (juillet 2012), Office statistique fédéral (annuaire statistique 2012) — PIB/habitant; Agence fédérale pour l'emploi — pourcentage du taux de chômage par habitant; annuaire statistique de Saxe 2011 –, revenu disponible par habitant.

5.3.3. **Effet incitatif/scénario contrefactuel**

(39) L'Allemagne a transmis des preuves de ce que l'aide d'État relèverait du scénario 2 des critères d'appréciation, dès lors qu'elle incite le bénéficiaire à procéder à la totalité de l'investissement sur le site de Leipzig, au lieu de le diviser entre le [site 1 en Allemagne] et le site de Leipzig (carrosserie et peinture dans une usine existante sur le [site 1 en Allemagne] et montage à Leipzig). En particulier, des documents d'entreprise pertinents, authentiques et actuels visant à exposer le processus décisionnel complexe par lequel Porsche AG a choisi le site d'investissement ont été soumis. Le processus décisionnel est décrit ci-dessous.

Le processus décisionnel du bénéficiaire

(40) La décision concernant l'investissement et le site pour le projet Macan a été prise en mars 2011. Bien que Porsche Automobile Holding SE et Volkswagen AG se soient entendues dès 2009 sur la création d'un groupe automobile intégré, les instances décisionnelles de Porsche AG ont, au cours de la phase préparatoire et de la prise de décision, arrêté toutes les décisions pertinentes pour l'entreprise de manière complètement autonome, sans associer le groupe Volkswagen aux processus décisionnels, instances et comités.

(41) Conformément au règlement intérieur du conseil d'administration de Porsche AG, les décisions (y compris les décisions relatives aux sites de production) concernant l'introduction de nouveaux produits (de nouvelles séries) devaient être prises au sein du comité produits du conseil d'administration (VAP) de Porsche AG et soumises au conseil de surveillance (AR) de Porsche AG pour approbation.

(42) La décision sur l'investissement et sur le site pour le projet Macan a été prise en plusieurs étapes. À chaque étape, des calculs comparatifs ont été effectués et exposés pour différents scénarios de production sur différents sites en Allemagne.

(43) Le processus (voir ci-dessous) a commencé en [2010] et s'est achevé le 15 mars 2011 par la décision de l'AR de retenir le site de Leipzig, sous réserve de l'autorisation des aides d'État.

(44) Dans un premier temps, sur les scénarios suivants, seuls les quatre premiers ont été examinés. Le 5e scénario ([17]) a été pris en compte seulement ultérieurement et présenté au VAP le [2010].

Scénario	Description du scénario
1. [Site 2 en Allemagne]	Production et livraison des véhicules finis au départ du [site 2 en Allemagne]
2. [Site 2 en Allemagne]/Porsche Leipzig	Carrosserie/peinture dans le [site 2 en Allemagne], transfert et livraison de la carrosserie peinte en vue du montage à Leipzig
3. [Site 1 en Allemagne]/Porsche Leipzig	Carrosserie/peinture sur le [site 1 en Allemagne], transfert et livraison de la carrosserie peinte en vue du montage à Leipzig
4. [Site 3 en Allemagne]	Production et livraison des véhicules finis au départ du [site 3 en Allemagne]
5. Porsche Leipzig	Production et livraison des véhicules finis au départ de Leipzig

(45) L'Allemagne a expliqué, dans les documents d'entreprise, qu'au cours de la planification et du processus décisionnel, plusieurs calculs des coûts de production pour le site avaient été effectués, afin d'obtenir une précision comparable pour chaque scénario. Par conséquent, le niveau zéro, qui définit le scénario de référence préconisé à un moment donné, s'est déplacé au cours du processus décisionnel ([18]).

(46) Comme Porsche Leipzig disposait de moins de temps que les autres sites pour effectuer les mêmes calculs et était jusque-là une simple usine de montage, elle manquait d'expérience pour planifier les coûts de manière détaillée et programmer les investissements structurels, tels que les bâtiments et les infrastructures pour l'atelier de peinture et les travaux de carrosserie. Lors de la réunion du VAP en [2010], au cours de laquelle le scénario 5 a été accepté en tant que ligne de référence, une planification plus précise a été demandée à Porsche Leipzig.

([17]) Le scénario 5 avait tout d'abord été écarté, car il était considéré comme non rentable, ce que Porsche Leipzig a pu réfuter en se fondant sur un rapide calcul provisoire des coûts de production induits par la localisation, sur une initiative de la direction de Porsche Leipzig GmbH.

([18]) Le VAP a adopté comme niveau zéro le scénario 1 le [2010], le scénario 3 le [2010] et le scénario 5 le [2010].

(47) Au cours de cette planification plus détaillée, il est apparu clairement que l'avantage supposé en termes de coûts du scénario 5 par rapport au scénario 3 ne cessait de s'amenuiser et qu'il avait même complètement disparu après l'établissement des coûts d'investissement supplémentaires, lesquels se traduisaient par un net désavantage par rapport au scénario 3 en termes de coût. Les estimations de coûts pour les scénarios 3 et 5 restaient néanmoins bien en-deçà de celles des autres scénarios.

(48) La direction de Porsche Leipzig a commencé à vérifier la possibilité de bénéficier d'aides d'État pour compenser le désavantage en termes de coût, et a pris contact avec le ministère de l'économie, de l'emploi et des transports du Land de Saxe (ci-après le «SMWA»).

(49) Par lettre du 25 février 2011, Porsche Leipzig a demandé au SMWA de vérifier s'il était possible de lui octroyer une aide d'État en faveur du projet d'investissement. Dans ladite lettre, elle signalait qu'aucune décision n'avait encore été prise en ce qui concerne le site et que la possibilité de faire appel à un soutien économique pour compenser les désavantages du site de Leipzig était en cours de vérification. Lors d'une réunion tenue le 28 février 2011, le projet d'investissement a été soumis au SMWA.

(50) Lors de l'une de ses réunions, qui s'est tenue le [2011], le VAP a invité Porsche Leipzig à trouver d'autres possibilités de réaliser des économies afin de garantir la compétitivité du scénario 5 par rapport au scénario 3.

(51) Par lettre du 9 mars 2011, le SMWA a assuré à Porsche Leipzig qu'il soutiendrait le projet d'investissement en faveur de la production intégrale de la Macan à Leipzig dans le cadre des possibilités d'aide régionale existantes.

(52) Sur la base de calculs détaillés, la comparaison suivante entre les coûts de production induits par la localisation, avant la prise en compte d'une éventuelle aide d'État, a été présentée au conseil de surveillance le 15 mars 2011.

Scénario	Coûts de production induits par la localisation en millions d'EUR, sans aide d'État, situation au 15 mars 2011
3. [Site 1 en Allemagne]/Porsche Leipzig	[…]
5. Porsche Leipzig	[…]

(53) Sans aide d'État, le désavantage du scénario 5 par rapport au scénario 3 quant à la localisation se chiffrait ainsi à 65 millions d'EUR.

(54) Étant donné que dans le scénario 5 tous les coûts d'investissement se rapportent à Leipzig, l'ensemble des coûts d'investissement dans les infrastructures et la production, à savoir 550 millions d'EUR, sont considérés comme admissibles au bénéfice d'une aide. En conséquence, au regard des dispositions applicables à l'octroi d'aides à finalité régionale, les aides pourraient se chiffrer à 47,5 millions d'EUR. Il en résulterait, pour le scénario 5, une baisse des coûts de production nets (après aide), qui passeraient de […] millions d'EUR à […] millions d'EUR.

(55) Dans le scénario 3, seule une petite partie de l'ensemble des coûts d'investissement (pour le montage) concernerait Leipzig; pour celle-ci, des aides à hauteur de 10,02 millions d'EUR pourraient être accordées. Étant donné que le [site 1 en Allemagne] ne se situe pas dans une région assistée, aucune aide à finalité régionale n'y serait versée. Il en résulterait, pour le scénario 3, une baisse des coûts de production nets (après aide), qui passeraient de […] millions d'EUR à […] millions d'EUR.

(56) Il ressort du tableau ci-après que le désavantage du scénario 5 par rapport au scénario 3 se réduit si l'on tient compte de l'aide, puisqu'il passe de 65 millions d'EUR à 27,52 millions d'EUR (situation: mars 2011).

	Scénario 3	Scénario 5
Coûts de production sans aide d'État	[…] millions d'EUR	[…] millions d'EUR
Désavantage du scénario 5 par rapport au scénario 3 en termes de coût, sans aide d'État		65 millions d'EUR
Aide d'État	10,02 millions d'EUR	47,5 millions d'EUR
Coûts de production compte tenu de l'aide d'État	[…] millions d'EUR	[…] millions d'EUR
Désavantage du scénario 5 par rapport au scénario 3 en termes de coût, compte tenu de l'aide d'État		27,52 millions d'EUR

(57) L'Allemagne a souligné qu'en plus du désavantage en termes de coût chiffré à 27,52 millions d'EUR, différents critères qualitatifs plaidant en faveur du scénario 5 sont entrés en ligne de compte; ces critères sont énumérés ci-dessous:

— premièrement, il ressort de données empiriques de l'industrie automobile que le fait d'assurer la production intégrale sur un seul site permet de réduire le plus possible certains risques, par exemple ceux liés au transport, par rapport à une répartition de la production dans laquelle la construction de la carrosserie et la peinture seraient effectuées sur un site et le montage sur un autre site,

— deuxièmement, la production intégrale sur un site permet de mettre en place un processus dynamique et, partant, d'optimiser le processus de fabrication,

— troisièmement, la production intégrale sur un site permet d'identifier et d'éliminer plus rapidement les éventuelles sources d'erreurs en cas de défectuosités. L'expérience montre que le taux global d'erreurs peut être réduit lorsque les différents corps de métier peuvent travailler ensemble sur un seul site,

— quatrièmement, l'image de marque constitue également un facteur décisif. Dans l'usine de [site 1 en Allemagne], ce sont surtout des véhicules […] qui sont fabriqués, tandis que, dans le cas de la Macan, il s'agit d'un véhicule haut de gamme.

(58) Sur la base de ces calculs et considérations, la direction financière de Porsche AG a annoncé lors de la réunion du conseil de surveillance du 15 mars 2011 que des aides à finalité régionale devaient être demandées pour l'agrandissement du site de production de Leipzig. Selon le procès-verbal de cette réunion, elle a déclaré que la décision définitive concernant le site dépendait également de l'autorisation des subventions.

(59) À la suite de cette déclaration, le conseil de surveillance a approuvé le scénario 5 (production intégrale à Leipzig) à la condition que des aides d'État puissent être obtenues.

(60) En vertu de cette décision du conseil de surveillance, adoptée le 15 mars 2011 sous réserve, Porsche Leipzig a déposé formellement sa demande d'aides d'État à finalité régionale au titre des fonds de la *Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW)* («tâche d'intérêt commun — amélioration de la structure économique régionale»). La demande a été déposée le 24 mars 2011 auprès de la Sächsische Aufbaubank (SAB). Il existe un titre juridique pour la prime à l'investissement, qui, dans le cas présent, doit être approuvé par la Commission. Une demande préalable n'est pas nécessaire. Toutefois, il convient de mentionner dans la demande d'aide le montant attendu de la prime à l'investissement afin de garantir le non-dépassement du montant maximum.

(61) Le 29 mars 2011, la SAB a confirmé que le projet d'investissement satisfaisait en principe aux critères d'admissibilité au bénéfice d'une aide.

(62) Le projet d'investissement a démarré en avril 2011.

(63) Figurent dans le tableau ci-dessous les différentes étapes du processus décisionnel complexe:

Date	
[2010]	Réunion du VAP: — Seuls les scénarios 1 à 4 sont présentés. — Le VAP décide que doivent être élaborés plus avant les scénarios 1 à 4. — Le scénario 1 est défini en tant que niveau zéro.
[2010]	Réunion du VAP: — Les scénarios 1 à 5 sont présentés. — Le scénario 3 est défini en tant que niveau zéro.
[2010]	Réunion du conseil de surveillance: — L'AR décide d'exécuter le projet Macan. — La décision concernant le site reste en suspens. L'AR demande au VAP des propositions de site. — L'AR réserve un accueil favorable au scénario 5.

Date	
[2010]	Réunion du VAP: — Les cinq scénarios concernant les sites sont encore tous en discussion. — Le VAP commande une planification plus poussée du scénario 5. — Le scénario 5 est défini en tant que niveau zéro.
[2011]	Réunion du VAP: — Le VAP confirme que la demande de décision sera soumise à l'AR lors de la prochaine réunion de l'AR, au cours de laquelle une décision sur le site de production sera prise. — L'autorisation de l'AR reste en suspens.
25 février 2011	Lettre de Porsche Leipzig au SMWA: — Demande au SMWA de vérifier si une aide d'État peut être octroyée en faveur du projet d'investissement.
[avant le 15 mars 2011]	Réunion du VAP: — Le VAP confirme les estimations de coûts pour le scénario 5. — Le VAP exige des économies supplémentaires.
9 mars 2011	Le SMWA confirme dans une lettre qu'il est disposé à soutenir le projet: — Le SMWA garantit son appui au projet d'investissement visant à assurer la production intégrale de la Macan à Leipzig dans le cadre des possibilités d'aide régionale existantes.
15 mars 2011	Réunion du conseil de surveillance: — L'AR autorise la production intégrale de la Macan à Leipzig sous réserve de l'octroi d'aides d'État.
24 mars 2011	Demande officielle de Porsche Leipzig en vue de bénéficier de la part discrétionnaire des aides d'État.
29 mars 2011	Lettre de la SAB: — La SAB confirme que le projet d'investissement réunit en principe les conditions d'admissibilité au bénéfice d'une aide.
Avril 2011	Les travaux relatifs au projet d'investissement démarrent.

5.3.4. **Proportionnalité de l'aide**

(64) Dans le second scénario du point 22 des critères d'appréciation, «[…] l'aide sera généralement considérée comme proportionnée si elle est égale à la différence entre les coûts nets d'un investissement dans la région assistée pour l'entreprise bénéficiaire et ceux d'un investissement dans la ou les autres régions». L'Allemagne signale à cet égard que les calculs utilisés pour l'analyse de l'effet incitatif' peuvent également servir de base pour apprécier la proportionnalité de l'aide d'État.

(65) Le scénario de production 5 présente, par rapport au scénario 3, un désavantage en termes de coût de l'ordre de 65 millions d'EUR.

(66) Même en tenant compte du montant maximum d'aide autorisé, qui s'élève à 47,5 millions d'EUR (en valeur nominale), le désavantage du scénario 5 en termes de coût se chiffre toujours à 27,52 millions d'EUR.

(67) L'Allemagne soutient donc qu'il n'y a pas de surcompensation puisque l'aide d'État ne compense pas complètement le désavantage de l'usine de Leipzig en termes de localisation. Elle en conclut que l'aide d'État est proportionnée.

(68) L'Allemagne fait observer que, dans le choix du site, Porsche AG tient compte non seulement de critères financiers, mais également de critères qualitatifs.

5.3.5. **Conséquences négatives de l'aide d'État sur la concurrence et les échanges**

(69) L'Allemagne souligne que l'aide régionale vise uniquement à compenser le désavantage que présente l'usine de Leipzig en termes de localisation, afin de compenser les surcoûts que génère la production intégrale à Leipzig par rapport au scénario selon lequel les travaux de carrosserie et la peinture sont effectués sur le [site 1 en Allemagne] et les carrosseries peintes sont livrées à Leipzig en vue du montage. Elle avance que l'aide d'État n'a aucun effet sur la concurrence du fait qu'elle est proportionnée. L'Allemagne soutient que l'investissement en faveur du projet Macan et les effets de celui-ci sur la concurrence et les échanges se produiraient de toute façon.

(70) Par conséquent, l'Allemagne part du principe que l'aide d'État ne produira pas d'effet négatif sur la concurrence ni sur les échanges au sens du point 40 des critères d'appréciation.

6. **APPRÉCIATION AU REGARD DE LA LÉGISLATION EN MATIÈRE D'AIDES D'ÉTAT ET COMPATIBILITÉ DE LA MESURE AVEC LE MARCHÉ INTÉRIEUR**

6.1. EXISTENCE D'UNE AIDE

(71) L'Allemagne met à disposition l'aide financière sous la forme d'une subvention directe et d'une prime à l'investissement. Il s'agit ainsi d'une aide publique au moyen de ressources d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

(72) L'aide est accordée aux filiales d'un seul et même groupe d'entreprises, le groupe Volkswagen et, partant, est sélective.

(73) Une fois qu'ils ont obtenu l'aide financière, les bénéficiaires sont déchargés des coûts qu'ils auraient autrement dû supporter. Ils disposent ainsi d'un avantage économique par rapport à leurs concurrents.

(74) L'aide financière est destinée à un investissement dans le secteur automobile. Vu que les échanges relatifs aux véhicules impliquent différents États membres, la mesure est de nature à affecter les échanges entre ces derniers.

(75) La mesure favorise la production du groupe Volkswagen et fausse dès lors la concurrence ou menace de la fausser.

(76) Aussi la Commission considère-t-elle la mesure comme une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

6.2. LÉGALITÉ DE LA MESURE D'AIDE

(77) L'Allemagne a notifié la mesure d'aide prévue avant l'exécution de cette dernière, s'acquittant donc de son obligation en vertu de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE, ainsi que de l'obligation de notification individuelle en vertu de l'article 7, point e), du règlement (CE) n° 1628/2006 ([19]) de la Commission et de l'article 6, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 800/2008 de la Commission ([20]).

6.3. BASE JURIDIQUE APPLICABLE À L'APPRÉCIATION

(78) L'aide d'État a pour but de promouvoir le développement régional. Comme l'Allemagne s'est engagée à octroyer l'aide d'État avant le 1er juillet 2014 (sous réserve de l'autorisation de la Commission, au cas où celle-ci ne l'aurait pas encore donnée), l'appréciation de la compatibilité de l'aide d'État avec le marché intérieur se fonde sur les lignes directrices concernant les aides régionales 2007-2013, délai qui a été prolongé jusqu'au 30 juin 2014 en vertu du point 186 des lignes directrices concernant les aides régionales 2014-2020 ([21]). En particulier, les

([19]) Règlement (CE) n° 1628/2006 de la Commission du 24 octobre 2006 concernant l'application des articles 87 et 88 du traité aux aides nationales à l'investissement à finalité régionale (JO L 302 du 1.11.2006, p. 29).
([20]) Règlement (CE) n° 800/2008 de la Commission du 6 août 2008 déclarant certaines catégories d'aide compatibles avec le marché commun en application des articles 87 et 88 du traité (règlement général d'exemption par catégorie) (JO L 214 du 9.8.2008, p. 3).
([21]) JO C 209 du 23.7.2013, p. 1.

dispositions de la section 4.3 des lignes directrices concernant les aides régionales 2007-2013 («Aides en faveur de grands projets d'investissement») doivent être invoquées pour cette appréciation. Pour le cas où la Commission ne pourrait pas établir de manière incontestable dans le cadre de l'examen formel que les seuils cités au point 68, sous i) (part des ventes) et j) (augmentation de capacité/marché), des lignes directrices concernant les aides régionales ne sont pas dépassés, l'appréciation approfondie exigée est réalisée sur la base des critères relatifs à l'examen approfondi des aides d'État à finalité régionale en faveur de grands projets d'investissement.

(79) Pour son appréciation, la Commission est tenue de respecter trois phases:

— premièrement, elle doit confirmer que la mesure est compatible avec les dispositions générales des lignes directrices concernant les aides régionales,

— deuxièmement, elle doit établir s'il peut être incontestablement exclu que l'examen de la part de marché et celui de l'augmentation de capacité en vertu du point 68, sous i) et j), n'appellent pas un examen approfondi,

— troisièmement, en fonction des résultats de l'examen réalisé dans un deuxième temps, elle doit éventuellement introduire un examen approfondi.

6.4. COMPATIBILITÉ DE LA MESURE AVEC LES CRITÈRES GÉNÉRAUX EN MATIÈRE DE COMPATIBILITÉ FIXÉS DANS LES LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT LES AIDES RÉGIONALES

(80) La Commission a constaté dès le considérant 36 de la décision d'ouverture que, pour cette aide, les critères généraux des lignes directrices concernant les aides régionales en matière de compatibilité avec le marché intérieur étaient remplis. L'examen formel n'a pas permis de trouver quoi que ce soit de nature à remettre en cause cette appréciation. La Commission constate en particulier ce qui suit:

— rien n'indique que Porsche Leipzig, Porsche AG ou le groupe Volkswagen rencontrent des difficultés financières, car aucun des cas cités dans les lignes directrices communautaires pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté ([22]) ne s'est produit. En conséquence, le groupe, dont fait partie le bénéficiaire, entre en ligne de compte pour une aide régionale,

— l'aide est accordée conformément aux régimes d'exemption par catégorie, qui satisfont aux critères généraux de compatibilité avec le marché intérieur définis dans les lignes directrices concernant les aides régionales,

— comme le projet d'investissement tend en particulier à diversifier la palette de produits d'une usine existante censée accueillir la production d'un nouveau modèle de voiture particulière, la Porsche Macan, il s'agit d'un investissement initial au sens du point 34 des lignes directrices concernant les aides régionales,

— les coûts d'investissement admissibles ont été établis conformément aux lignes directrices concernant les aides régionales,

— le bénéficiaire est tenu de maintenir l'investissement dans la région pendant au moins cinq ans à compter de la fin de l'exécution du projet,

— le bénéficiaire apporte une contribution propre, sans intervention publique, d'au moins 25 % des coûts admissibles,

— les coûts admissibles totaux estimés pour le projet s'élèvent à 521 559 981,66 EUR (valeur actuelle, actualisée à la date de la notification). Rien n'indique qu'au cours des trois dernières années avant le début des travaux sur le projet d'investissement en cause, le bénéficiaire a reçu des aides régionales pour un quelconque autre projet d'investissement. Le projet d'investissement planifié ne constitue donc pas un seul projet d'investissement associé à un quelconque projet d'investissement antérieur au sens du point 60 des lignes directrices concernant les aides régionales,

— il résulte du mécanisme de correction des plafonds, exposé au point 67 des lignes directrices concernant les aides régionales, une intensité d'aide maximale autorisée de 8,37 % ESB pour le projet,

— comme l'intensité de l'aide planifiée (valeur actuelle de 43 666 078,75 EUR) n'excède pas l'intensité d'aide maximale autorisée et que l'aide notifiée ne devrait pas être associée à d'autres aides d'État à finalité régionale, l'intensité d'aide prévue pour le projet est conforme aux lignes directrices concernant les aides régionales.

(81) Ces réflexions amènent la Commission à conclure que les critères généraux de compatibilité avec le marché intérieur définis dans les lignes directrices concernant les aides régionales sont remplis.

([22]) JO C 244 du 1.10.2004, p. 2.

6.5. EXAMEN EN VERTU DU POINT 68 DES LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT LES AIDES RÉGIONALES

(82) Le considérant 78 de la décision d'ouverture énonce ce qui suit: «Pour le cas où la Commission ne serait pas en mesure, sur la base des observations présentées en vue de l'ouverture de la procédure formelle d'examen, d'établir de manière incontestable que les seuils cités au point 68, sous i) et j), ne sont pas dépassés, elle procèdera à une appréciation approfondie du projet d'investissement conformément à la communication de la Commission relative aux critères d'appréciation approfondie des aides régionales en faveur de grands projets d'investissement.» La Commission doit examiner si les observations qui lui sont parvenues étaient de nature à étayer cette conclusion.

(83) Dans ses observations, l'Allemagne a campé sur ses positions déjà exposées dans la décision d'ouverture. Aucune mise à jour n'a été transmise au sujet des remarques ou des informations déjà soumises pendant la phase préalable à l'appréciation. L'Allemagne a en particulier maintenu qu'il convenait de prendre le segment B selon POLK comme marché de produits en cause (et non le segment SUV-D selon IHS Global Insight) et que le marché géographique en cause devait englober au moins l'EEE et le marché nord-américain (et non pas seulement le marché de l'EEE). La délimitation du marché géographique en cause est justifiée essentiellement par le fait que le marché mondial est approvisionné par un seul site de production.

(84) Pour ce qui est du **marché de produits en cause**, la Commission constate ce qui suit. La décision de procéder à une appréciation approfondie ne préjuge en rien du résultat de l'examen détaillé de la compatibilité avec le marché intérieur y consécutif. Avant que la Commission n'autorise l'aide d'État, elle doit être certaine que la contribution positive de la mesure d'aide compense en tout état de cause tous les effets négatifs sur les échanges et la concurrence. En tant que fondement de la décision relative à la nécessité, ou non, d'apprécier de manière approfondie la compatibilité de la mesure d'aide avec le marché intérieur, la définition du marché de produits en cause doit donc être entendue compte tenu des caractéristiques spécifiques du modèle de véhicule prévu, de la manière la plus stricte possible.

(85) Dans sa décision d'ouverture, la Commission est partie du principe qu'étant donné les différences entre les SUV et les voitures particulières «normales» en termes de prix, de taille, de puissance du moteur, etc., la classification d'IHS Global Insight était plus appropriée que celle de POLK et, partant, devait être appliquée à ce projet. C'est pour les mêmes raisons que la Commission s'est fondée sur la classification d'IHS Global Insight, et non sur le segment B selon POLK, plus complet, dans une autre affaire pas si lointaine relative à une aide d'État, qui portait également sur les SUV ([23]).

(86) En ce qui concerne la définition du marché de produits en cause pour les SUV, la Commission considère que la classification d'IHS Global Insight reste plus appropriée que celle de POLK. L'Allemagne n'a pas avancé d'autres contre-arguments. L'argument selon lequel le groupe Volkswagen fonde sa planification stratégique à long terme et ses analyses sur la classification selon POLK est dans ce contexte hors-de-propos. Au cours de la procédure formelle d'examen, la Commission n'a par ailleurs pas reçu d'informations de la part de tiers qui auraient permis de mieux comprendre la segmentation du marché du point de vue du modèle de voiture particulière en cause. C'est la raison pour laquelle la Commission laisse encore en suspens la question de la définition précise du marché de produits en cause. Elle part d'une autre définition du marché plausible avec certains segments de véhicules (dont la répartition la plus petite pour laquelle on dispose de données) en plus de segments combinés en tant que marchés de produits plausibles; ([24]) le segment SUV-D selon IHS Global Insight n'est pas rejeté en tant que segment de marché alternatif plausible.

(87) La Commission campe sur son appréciation initiale, à savoir que l'EEE ou un plus grand marché doit être considéré comme le **marché géographique en cause**. Elle ne peut donc exclure que le marché géographique en cause soit cantonné à l'EEE.

(88) Dans sa décision d'ouverture (considérant 58), la Commission renvoie à deux procédures formelles d'examen en cours à ce moment-là ([25]) et portant sur la question de savoir si le marché géographique en cause va au-delà du marché EEE. Selon les conclusions de l'appréciation approfondie menée par les services de la Commission, il ne pouvait être exclu que le marché géographique en cause ne soit pas plus grand, pour les produits et les périodes de référence en cause, que le marché EEE. Comme les deux États membres concernés par ces décisions d'ouverture ont retiré leur notification d'une aide régionale avant l'adoption des décisions définitives par la Commission, les conclusions des appréciations approfondies n'ont pas pu être confirmées par des décisions officielles dans ces cas.

([23]) Voir la note 11 de bas de page.

([24]) Décisions en matière d'aides d'État: SA.30340 Fiat Powertrain Technologies, décision du 9 février 2011, C(2011) 612 (JO C 151 du 21.5.2011, p. 5); SA. 32169 Volkswagen Sachsen, décision du 13 juillet 2011, C(2011) 4935 (JO C 361 du 10.12.2011, p. 17).

([25]) SA.27913, C 31/09, Hongrie — Aide à Audi Hungaria Motor Kft., décision du 28 octobre 2009 C(2009) 8131 (JO C 64 du 16.3.2010, p. 15); décision de prolongation du 6 juillet 2010, C(2010) 4474 (JO C 243 du 10.9.2010, p. 4); décision du 13 juillet 2011, C(2011) 4935, dans l'affaire SA.32169, C/2011 — DE — Grand projet d'investissement — Aide à Volkswagen Sachsen (JO C 361 du 10.12.2011, p. 17).

(89) La Commission arrive à la conclusion selon laquelle les arguments avancés par l'Allemagne pendant l'examen préliminaire, sans les étayer toutefois dans le cadre de l'examen formel par des faits et informations complémentaires, ne suffisent pas à lever les réserves selon lesquelles le marché géographique en cause pourrait se limiter au marché de l'EEE. La Commission constate en particulier ce qui suit.

(90) Le fait que les grands constructeurs automobiles opèrent à l'international et participent à la concurrence mondiale ne prouve pas pour autant que les marchés individuels sont intégrés et forment un seul marché mondial (ou un marché combiné formé par l'EEE et l'Amérique du Nord). Il en va de même pour l'argument selon lequel les dix plus grands équipementiers (Original Equipment Manufacturers) sont représentés dans le monde entier par des sites de production et des systèmes de distribution. La Commission voit dans l'instabilité du taux de change un facteur poussant les équipementiers à construire des installations de production au plus près de la demande régionale; la même chose peut être avancée pour les mesures de protection efficaces (droits à l'importation élevés pour les constructeurs finals et droits moins élevés pour les produits intermédiaires afin de créer un incitant en faveur de la production ou de l'assemblage final au niveau local. Un troisième argument plaidant en faveur de l'existence de structures de production globalisées malgré l'absence de marchés intégrés est le fait que quelques États n'autorisent les importations que si, parallèlement à cela, des entreprises communes destinées à la production locale sont créées. La présence globale de grands acteurs et constructeurs ne prouve donc pas à elle seule l'existence d'un marché global (ou allant au-delà de l'EEE). L'existence de systèmes de distribution mondiaux ne prouve pas plus que le marché est mondial (ou va au-delà de l'EEE) pour ce qui est du jeu de la concurrence. Le fait que Porsche AG veuille approvisionner le marché mondial au départ d'un site ne suffit pas pour prouver que le marché géographique en cause va au-delà du marché de l'EEE. Le marché du SUV-D est, à strictement parler, plutôt petit par rapport à d'autres segments du marché. Aussi les avantages en termes de taille pourraient-ils favoriser dans ce cas la stratégie d'approvisionnement au départ d'un seul site. Comme le modèle doit être vendu sous la marque Porsche et que, jusqu'à présent, la haute qualité des véhicules de luxe fabriqués par Porsche AG est associée, selon les clients, au déroulement de la production en Allemagne, un deuxième site de production en dehors de l'Allemagne pourrait nuire à une stratégie de marketing réussie. L'Allemagne elle-même (voir le considérant 57) a justifié la décision en faveur de Leipzig, plutôt que pour le [site 1 en Allemagne] notamment par la marque.

(91) De même, l'argument selon lequel une grande part des flux commerciaux, par exemple plus de 20 % de la production issue de l'EEE, est exportée à destination du marché nord-américain ne suffit pas pour prouver l'existence d'un marché global (par exemple, en l'espèce, un marché allant au-delà de l'EEE). De l'avis de la Commission, les flux commerciaux peuvent certes constituer un étalon de l'intégration de divers marchés géographiques lorsque l'ampleur des importations et des exportations est invoquée en comparaison avec la production et la consommation locales. L'existence de flux commerciaux ne saurait toutefois prouver à suffisance l'existence d'un marché géographique intégré. La présence de transports entre l'EEE et d'autres régions ne signifie pas pour autant que les marchés sont intégrés en ce sens que les conditions de marché (par exemple les prix) propres à un marché influencent les conditions d'un autre marché. Et ce en particulier lorsque les transports constatés proviennent en premier lieu des constructeurs, et non d'expéditeurs et d'exportateurs indépendants qui participent à l'arbitrage sur les prix. La formation des prix peut se rapporter intégralement à un marché (par exemple prix élevés sur un marché, bas prix sur un autre marché) et ne pas du tout être ajustée aux conditions d'un marché intégré imaginaire. L'analyse des flux commerciaux ne répond pas à la question fondamentale pour la définition du marché, à savoir si les importations ou les exportations peuvent empêcher une hausse des prix sur le marché local. La Commission constate que l'Allemagne n'a transmis aucune autre donnée empirique pour prouver l'existence de fluctuations de prix corrélées ou la réactivité des importations nettes aux changements des prix relatifs. Les données empiriques communiquées dans les affaires antérieures citées sont dénuées de pertinence pour le cas d'espèce, puisque que lesdites affaires portaient sur d'autres segments de marché (segment A selon POLK) et d'autres périodes de référence.

(92) Ainsi que la Commission le constate, Porsche prévoit d'exporter une part considérable de sa production de Macan vers la Chine. Cette intention ne prouve pas en soi l'existence d'un marché intégré.

(93) La Commission concède que l'importance des barrières commerciales ne cesse de diminuer au fil du temps. Elle est toutefois convaincue que les entraves à l'accès au marché présentes sur les marchés cibles constituent l'un des principaux facteurs qui font que les constructeurs automobiles établis dans l'Union européenne assurent leur production à l'étranger et décident de délocaliser leur activités.. L'existence de barrières tarifaires élevées, en particulier en Asie, continue d'entraver l'accès des exportateurs de l'Union au marché. D'autres barrières, telles que les exigences de certification coûteuses et discriminantes, les exigences de contrôle supplémentaires, les impôts sur la consommation, etc. influent grandement sur les exportations de véhicules en provenance de l'Union européenne vers l'Asie du Sud-Est, la Chine et l'Amérique du Sud. La Commission concède que les États-Unis constituent de loin le plus grand marché cible de l'ensemble des exportations de véhicules en provenance de l'Union européenne. L'Union européenne et les États-Unis poursuivent toutefois des approches complètement différentes en ce qui concerne la réglementation et la surveillance du marché. Les différences sur le plan de la réglementation constituent probablement, encore aujourd'hui, la plus grande entrave commerciale aux exportations de véhicules de l'Union européenne à destination des États-Unis.

(94) La Commission a pris acte des arguments relatifs à la baisse des coûts de transport, sans être toutefois pleinement convaincue de leur bien-fondé. Prédire l'évolution future des coûts de transport, à la baisse, est actuellement une opération plutôt compliquée, la situation économique se caractérisant par une hausse du coût du carburant. Aussi le recul des coûts futur invoqué ne saurait-il être pris en compte.

(95) Comme la Commission n'a pas reçu, au cours de la procédure formelle d'examen, de preuves supplémentaires de ce que le marché géographique est plus grand que l'EEE, elle s'en tient aux considérations avancées précédemment, à savoir qu'indépendamment de la définition choisie du marché de produits en cause, l'EEE ou un marché plus grand doivent être considérés comme étant le marché géographique en cause. La Commission souligne une fois de plus qu'il convient de déterminer si la contribution positive de la mesure d'aide compense en tous les cas toutes les conséquences négatives sur les échanges et la concurrence. En tant que fondement de la décision relative à la nécessité, ou non, d'apprécier de manière approfondie la compatibilité de la mesure d'aide avec le marché intérieur, la définition du marché de produits en cause doit donc être entendue compte tenu des caractéristiques spécifiques du modèle de véhicule prévu, de la manière la plus stricte possible.

6.5.1. **Conclusion concernant la part de marché [point 68, sous i), des lignes directrices concernant les aides régionales]**

(96) La Commission a procédé à l'examen visé au point 68, sous i), des lignes directrices concernant les aides régionales sur tous les marchés de produits et marchés géographiques plausibles, afin de déterminer si la part de marché du bénéficiaire était supérieure à 25 % avant et après l'investissement.

(97) Étant donné qu'il a été impossible de déterminer s'il existait un seul marché de produits et un seul marché géographique, il a fallu tenir compte des résultats pour tous les marchés plausibles. Sur le segment B selon POLK, le groupe Volkswagen affiche pour chaque année de 2010 à 2015 une part de marché supérieure à [> 25] % au sein de l'EEE. La Commission en tire donc la conclusion que le seuil fixé au point 68, sous i), est dépassé. En revanche, en ce qui concerne les SUV-D, la part de marché n'a jamais dépassé le seuil sur aucun des marchés géographiques plausibles considérés (EEE, EEE + Amérique du Nord et marché mondial).

6.5.2. **Conclusion en ce qui concerne la capacité de production sur un marché sous-performant [point 68, sous j), des lignes directrices concernant les aides régionales]**

(98) Comme il n'a pas pu être déterminé si l'ensemble du marché des voitures particulières, sans segmentation, ou seul le segment B selon POLK, ou encore seulement le segment SUV-D selon IHS Global Insight devait être considéré comme le marché de produits en cause, la Commission a dû examiner si la capacité créée par le projet, mesurée à l'aune des données sur la consommation apparente du produit concerné dans l'EEE, était supérieure à 5 % de l'ensemble des marchés plausibles.

(99) Pour ce qui est du segment SUV-D selon IHS Global Insight, la capacité de production est nettement supérieure au seuil de 5 % si l'on prend comme point de référence le marché de l'EEE. Dans la décision d'ouverture, la Commission a déjà énoncé, au considérant 72, que le marché en cause était sous-performant et avait même fléchi au cours des cinq années avant l'investissement.

(100) Aussi la Commission en arrive-t-elle à la conclusion selon laquelle le seuil de 5 % pour l'augmentation de capacité dans un marché sous-performant fixé au point 68, sous j), des lignes directrices concernant les aides régionales est dépassé en ce qui concerne le segment SUV-D selon IHS Global Insight sur ce marché.

6.5.3. **Conclusion**

(101) La Commission conclut des considérations qui précèdent qu'il ne peut être exclu que les seuils fixés au point 68, sous i) et j), des lignes directrices concernant les aides régionales sont dépassés. Par conséquent, après avoir ouvert la procédure au titre de l'article 108, paragraphe 2, du TFUE, la Commission décide de procéder à une appréciation approfondie afin de déterminer si l'aide est nécessaire au projet d'investissement en tant qu'effet incitatif et si les avantages de la mesure d'aide compensent les distorsions de concurrence qui en résultent et les effets sur les échanges entre États membres.

6.6. APPRÉCIATION APPROFONDIE DE LA MESURE D'AIDE

(102) L'appréciation approfondie est réalisée sur la base des critères d'appréciation.

6.6.1. **Effets positifs de l'aide**

6.6.1.1. *Objectif de l'aide*

(103) L'Allemagne a expliqué les effets régionaux positifs de l'investissement. Ont été déterminés les effets positifs suivants de l'investissement:

— effets sur le développement régional: le projet d'investissement devrait créer 1 040 nouveaux emplois et 30 nouveaux postes d'apprentissage en plus des 833 emplois et 29 postes d'apprentissage existants. En outre, l'Allemagne compte sur la création d'au moins 2 700 emplois indirects. Selon les estimations, au moins 744 emplois indirects devraient être créés à proximité de l'usine existante,

— attraction de fournisseurs et de prestataires de services de l'industrie automobile et d'autres secteurs dans la région: la Commission part du principe que le projet d'investissement de Porsche AG joue un rôle majeur pour l'ancrage et le développement de l'industrie automobile dans le Land de Saxe et attirera les fournisseurs et les prestataires de services dans la région,

— participation active du bénéficiaire à différentes initiatives de réseaux et de pôles d'activités: afin de stimuler le développement de l'industrie automobile dans la zone de Leipzig et en Allemagne de l'Est plus généralement, le bénéficiaire participe activement aux initiatives en matière de pôles d'activités et de réseaux, telles que l'initiative Automotive Cluster Ostdeutschland (ACOD),

— formation continue: il est prévu d'assurer la formation continue des salariés via la prise de mesures internes et externes.

(104) La Commission est d'avis que l'Allemagne a présenté suffisamment d'informations afin de démontrer que le projet favorisera le développement économique de la région de Leipzig.

6.6.1.2. *Caractère approprié de l'aide*

(105) En vertu des points 17 et 18 des critères d'appréciation, l'octroi d'aides d'État sous forme de subventions à l'investissement n'est pas le seul instrument pour compenser les défaillances du marché et promouvoir l'environnement économique dans les zones défavorisées. Les aides d'État sont un instrument adéquat lorsqu'elles présentent des avantages par rapport à d'autres mesures politiques. En vertu du point 18 des critères d'appréciation, seules «les mesures pour lesquelles l'État membre a envisagé d'autres moyens d'action et pour lesquelles les avantages d'un recours à un instrument sélectif tel que les aides d'État sont établis, sont considérées comme des instruments adéquats».

(106) Dans son argumentaire en faveur du caractère approprié de l'aide, l'Allemagne a invoqué la situation économique de la Saxe et présenté des preuves de ce que, par rapport à la situation moyenne des autres régions allemandes, cette région est défavorisée. En 2011, année de début des travaux, le PIB par habitant du Land de Saxe ne s'élevait, aux dires de l'Allemagne, qu'à 75 % de la moyenne fédérale, tandis que le chômage dépassait d'environ 50 % la moyenne fédérale. Entre 2007 et 2009, le revenu disponible moyen en Saxe s'élevait à plus ou moins 82 % de la moyenne fédérale. L'Allemagne argue que la Commission aurait déjà reconnu précédemment qu'une subvention directe constitue, dans de telles conditions économiques, un moyen adéquat pour rattraper les retards d'une région en matière de développement.

(107) Compte tenu de la situation socio-économique de la région de Leipzig, confirmée par son statut de région admissible au bénéfice d'une aide en vertu de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE avec un plafond d'intensité d'aide de 20 %, et en conformité avec les décisions antérieures (par exemple dans l'affaire Dell Products Poland) ([26]), la Commission convient que l'octroi d'aides d'État constitue un instrument adéquat pour atteindre les objectifs de la région concernée en matière de développement.

6.6.1.3. *Effet incitatif/scénario contrefactuel*

(108) Comme les raisons qui peuvent amener une entreprise à réaliser un projet d'investissement dans une région donnée, même en l'absence d'aides d'État, sont nombreuses, la Commission doit examiner dans le détail, à l'aune des critères d'appréciation, si l'aide est nécessaire en tant qu'incitation à l'investissement. Par cet examen détaillé, la Commission doit pouvoir constater si l'aide contribue réellement à influencer le comportement du bénéficiaire de manière à ce qu'il procède à des investissements (supplémentaires) dans la région assistée concernée. Conformément au point 22 des critères d'appréciation, l'effet incitatif peut être établi selon deux scénarios possibles: sans l'aide en question, aucun investissement ne serait effectué, car il ne serait pas rentable pour l'entreprise, en quelque lieu que ce soit (scénario 1); sans l'aide en question, l'investissement serait effectué sur un autre site ailleurs dans l'Union (scénario 2).

([26]) Voir la note 15 de bas de page.

(109) Conformément aux critères d'appréciation, l'État membre doit démontrer à la Commission que l'aide possède un effet incitatif et prouver clairement que l'aide d'État a un effet réel sur le choix de l'investissement ou le site retenu. À cet effet, l'État membre doit également fournir une description complète du scénario contrefactuel (l'État membre n'octroie pas d'aide au bénéficiaire). Les scénarios doivent sembler réalistes aux yeux de la Commission.

(110) Selon l'Allemagne, l'aide d'État en faveur de Porsche Leipzig et de Porsche AG relève du scénario 2. Aussi l'Allemagne a-t-elle présenté un scénario contrefactuel pour l'investissement et la planification de l'implantation concrets pour la Macan, en tenant compte de plusieurs autres sites possibles en Allemagne plutôt que l'usine de Leipzig.

(111) En vertu des critères d'appréciation, l'État membre doit prouver l'effet incitatif. Conformément au point 25 des critères d'appréciation, «l'État membre peut prouver l'effet incitatif de l'aide en produisant des documents de l'entreprise montrant qu'une comparaison a été faite entre les coûts et les avantages d'une implantation dans la région assistée considérée et ceux relatifs à une autre région». L'État membre est invité à présenter des états financiers, des plans d'entreprises et d'autres documents pour les différents scénarios d'investissement.

(112) L'Allemagne a soumis des documents complets, actuels et authentiques par lesquels elle a documenté le processus décisionnel, organisé en plusieurs étapes, de Porsche AG au sujet du site retenu pour le projet d'investissement.

(113) Ensuite, cinq scénarios relatifs au site de production ont été examinés. Tous les sites, hormis Leipzig, se situent hors de régions assistées en Allemagne.

(114) Au cours du processus de planification, divers calculs et estimations de coûts ont été effectués avec une précision accrue. C'est sur cette base qu'a été redéfini à trois reprises le scénario le plus approprié, appelé «niveau zéro» ([27]). Sur la base des documents présentés, la Commission est arrivée à la conclusion qu'en présence d'une précision identique en ce qui concerne les estimations relatives aux coûts de production qui incombent à un site de production (on part du même niveau de chiffre d'affaires pour tous les scénarios), le scénario 3 (travaux de carrosserie et peinture dans le [site 1 en Allemagne], livraison des carrosseries peintes en vue du montage à Leipzig) et le scénario 5 (travaux de carrosserie, peinture et montage à Leipzig) s'avèrent être les scénarios (les options relatives au site) les plus compétitifs.

(115) Comme il ressort des documents, c'est pour cette raison que seuls les scénarios 3 et 5 ont été comparés l'un à l'autre lors de la dernière phase du processus décisionnel.

(116) Ainsi que la Commission l'a expliqué au considérant 53 de la présente décision, les estimations définitives des coûts de production induits par la localisation débouchaient sur un désavantage en termes de coût de 65 millions d'EUR pour le scénario 5 (Leipzig) comparativement au scénario 3 ([site 1 en Allemagne]/Leipzig) Pour rattraper le désavantage en termes de coût du scénario 5 et compte tenu de l'imminente décision officielle du conseil de surveillance concernant le site retenu pour le projet d'investissement, Porsche Leipzig s'est renseignée auprès des autorités de la Saxe concernant la possibilité d'obtenir des aides d'État afin de décrocher le projet d'investissement pour Leipzig.

(117) Par lettre du 25 février 2011, Porsche Leipzig a demandé au SMWA d'examiner la possibilité d'octroyer une aide d'État en faveur du projet d'investissement. Après une réunion à laquelle ont pris part Porsche Leipzig et les autorités du Land de Saxe et pendant laquelle Porsche Leipzig a exposé le projet d'investissement et l'état d'avancement du processus décisionnel, les autorités de la Saxe ont promis à Porsche Leipzig, par lettre du 9 mars 2011, de soutenir le projet d'investissement en faveur de la production intégrale de la Macan à Leipzig dans le cadre des possibilités existantes de financement régional.

(118) Ainsi que la Commission l'a expliqué au considérant 56 de la présente décision, le désavantage en termes de coût du scénario 5 par rapport au scénario 3 se réduit pour passer à 27,52 millions d'EUR si l'on tient compte du montant de l'aide maximum autorisé. Par ailleurs, quelques autres critères qualitatifs ont été pris en considération en faveur du scénario 5.

(119) Le 15 mars 2011, le conseil de surveillance a décidé de réaliser l'ensemble du projet d'investissement à Leipzig (scénario 5). Ainsi qu'il ressort du procès-verbal de la réunion du conseil de surveillance, cette décision a été prise sous réserve de l'octroi d'aides d'État.

(120) À la suite de la décision prise sous réserve par le conseil de surveillance, Porsche Leipzig a déposé le 24 mars 2011 une demande officielle d'aides régionales. Le 29 mars 2011, la Sächsische Aufbaubank a confirmé par écrit que le projet d'investissement satisfaisait en principe aux critères d'admissibilité au bénéfice d'une aide. Une fois cette confirmation officielle obtenue, le projet d'investissement a été mis en chantier en avril 2011.

([27]) Voir la note 17 de bas de page.

(121) Selon les considérations précitées, la Commission constate, conformément au point 20 des critères d'appréciation, que les critères généraux pour apprécier l'effet incitatif des aides régionales, contenus au point 38 des lignes directrices concernant les aides régionales, sont remplis. Le bénéficiaire a introduit une demande d'aide régionale, et l'autorité compétente a ensuite confirmé par écrit, avant que ne commencent les travaux relatifs au projet d'investissement, que le projet répondait en principe aux critères d'admissibilité au bénéfice d'une aide. En outre, l'Allemagne a présenté des éléments prouvant clairement que l'aide a joué effectivement un rôle dans la décision relative au choix du site. La décision de Porsche AG de déplacer la production intégrale de la Macan à Leipzig n'a été prise qu'après obtention de la confirmation de ce qu'on pouvait compter sur les aides d'État et le soutien des autorités pour le projet et après obtention du feu vert du conseil de surveillance concernant le choix du site, sous réserve de l'octroi d'une aide d'État. La Commission estime que le scénario contrefactuel soumis par l'Allemagne conformément aux points 23 et 25 des critères d'appréciation est réaliste et a été étayé par des documents authentiques et actuels. Dès lors, l'aide d'État possède un effet incitatif (substantiel) réel. De par la réduction du désavantage en termes de coût, qui a joué en faveur de Leipzig, l'aide a influencé le choix du site de l'entreprise bénéficiaire. Sans l'aide, Leipzig n'aurait pas bénéficié de l'investissement.

6.6.1.4. *Proportionnalité de l'aide*

(122) Pour que l'aide soit considérée comme proportionnée, il faut que le montant et l'intensité de l'aide soient limitées au minimum nécessaire à la réalisation du projet d'investissement dans la région assistée.

(123) En règle générale, une aide à finalité régionale est proportionnée à l'étendue des problèmes des régions assistées si elle ne dépasse pas les plafonds fixés pour l'octroi d'aides, y compris la correction progressive, automatique, des plafonds des aides pour les grands projets d'investissement (déjà indiquée dans la carte des aides d'État à finalité régionale). Dans le cas présent, l'intensité d'aide n'est pas supérieure aux plafonds d'aide régionaux, revus à la baisse selon le mécanisme de correction, auquel il a déjà été fait référence au considérant 80.

(124) En plus de ce principe général de proportionnalité consacré dans les lignes directrices concernant les aides régionales, les critères d'appréciation prévoient une appréciation plus approfondie. Selon le scénario 2 des critères d'appréciation, l'aide est jugée proportionnée lorsqu'elle est égale à la différence entre les coûts nets d'un investissement dans la région assistée pour l'entreprise bénéficiaire et ceux d'un investissement dans un autre site.

(125) Il ressort des documents présentés par l'Allemagne que l'aide était limitée au montant nécessaire, étant donné que la différence entre les frais liés au scénario 3 et ceux relatifs au scénario 5 n'a pas été dépassée. Le calcul définitif fait apparaître que le scénario 5, même compte tenu de l'aide, coûte, en valeur nominale, 27,5 millions d'EUR de plus que le scénario 3 (et coûte 65 millions de plus sans aide). Eu égard à certains avantages stratégiques non quantifiables (deuxième usine complète sous le nom de Porsche), à des aspects qualitatifs (risques liés au transport entre le [site 1 en Allemagne] et Leipzig évités) et des avantages en termes d'image ([…]) qui ont eux aussi pesé en faveur de la décision pour le site de Leipzig, l'Allemagne juge le désavantage résiduel en termes de coût acceptable.

(126) Comme l'aide est limitée au montant nécessaire pour compenser les coûts nets supplémentaires induits par la réalisation du projet d'investissement sur le site de Leipzig par rapport à l'autre site, la Commission estime que la proportionnalité de l'aide est démontrée.

6.6.2. **Conséquences négatives de l'aide d'État sur la concurrence et les échanges**

(127) Le point 40 des critères d'appréciation énonce ce qui suit: «Si toutefois l'analyse comparative semble indiquer qu'en l'absence de l'aide–, l'investissement aurait été réalisé–de toute façon, éventuellement en un autre lieu (second scénario), et si l'aide est proportionnée, les indications éventuelles de distorsion, telles qu'une part de marché élevée et une augmentation de capacité dans un marché peu efficace seraient en principe les mêmes, indépendamment de l'aide».

(128) Comme la décision relative à l'investissement s'appuie sur le scénario 2 et que l'aide est limitée au minimum, aucune conséquence négative sur les échanges et la concurrence n'a pu être établie. L'investissement aurait été réalisé dans un autre site et les échanges auraient de toute façon été affectés dans des proportions identiques. Aussi la Commission part-elle du principe que l'aide ne produit aucun effet négatif sur la concurrence.

(129) En vertu du point 53 des critères d'appréciation, «[…] une appréciation selon laquelle, en l'absence d'aide, l'investissement aurait été réalisé dans une région plus pauvre (davantage de handicaps régionaux — plafond d'intensité d'aide régionale plus élevé) ou dans une région considérée comme ayant les mêmes handicaps régionaux que la région cible (même plafond d'intensité d'aide régionale) constituera, dans l'examen sur la base du critère de mise en balance, un élément négatif qui n'est guère susceptible d'être compensé par des éléments positifs parce qu'il va à l'encontre de l'objectif même des aides régionales».

(130) Comme rien ne laisse penser que l'investissement aurait été réalisé dans une autre région assistée présentant un plafond d'intensité d'aide plus élevé ou comparable (ou qu'un site hors d'Allemagne a été pris en considération), la Commission part du principe que l'aide n'a pas d'effet défavorable sur la cohésion allant à l'encontre de l'objectif même d'une aide régionale.

6.7. MISE EN BALANCE

(131) Après qu'il a été établi que l'aide incitait à investir dans la région concernée et qu'elle était proportionnée, les effets positifs et négatifs sont à mettre en balance.

(132) L'appréciation a confirmé que la mesure d'aide possède un effet incitatif pour un investissement qui apporte une contribution considérable au développement d'une région défavorisée, admissible au bénéfice d'une aide en vertu de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE, sans qu'il ne soit porté préjudice à une région affichant un plafond d'intensité d'aide identique ou plus élevé (absence d'effet nuisible sur la cohésion). Selon la Commission, un investissement dans une région plus pauvre revêt un plus grand intérêt pour la cohésion de l'Union que si le même investissement est réalisé dans une région plus avantagée. En vertu du point 53 des critères d'appréciation, la Commission part du principe que «les effets positifs des aides régionales qui se bornent à compenser la différence de coûts nets liés à un autre site d'investissement plus développé […], seront normalement considérés, selon le critère de mise en balance, comme de nature à compenser les effets négatifs éventuels de l'autre site pour de nouveaux projets d'investissement».

(133) Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission part en outre du principe qu'en présence d'une aide égale à la différence entre les coûts nets du projet d'investissement sur le site retenu et ceux du projet d'investissement sur un autre site plus développé, les effets positifs en termes d'objectifs et de proportionnalité (voir ci-dessus) compenseront les effets négatifs sur les échanges liés à cet autre site.

(134) Selon le point 68 des lignes directrices concernant les aides régionales et compte tenu de l'appréciation approfondie réalisée sur la base des critères d'appréciation, la Commission arrive à la conclusion selon laquelle l'aide est nécessaire en ce qu'elle produit un effet incitatif pour l'investissement et que les avantages de la mesure d'aide compenseront les conséquences négatives qui en résulteront sur la concurrence ainsi que les répercussions sur les échanges entre États membres.

7. **CONCLUSION**

(135) La conclusion de la Commission est que l'aide régionale à l'investissement prévue en faveur de Porsche Leipzig GmbH et de Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, qui a été accordée le 1er juillet 2014 sous réserve de l'autorisation de la Commission, remplit toutes les conditions énoncées dans les lignes directrices concernant les aides régionales et les critères d'appréciation et, en conséquence, peut être considérée comme compatible avec le marché intérieur en vertu de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE.

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. L'aide d'État que l'Allemagne envisage d'accorder à Porsche Leipzig GmbH et à Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, à hauteur de 43 666 078,75 EUR (valeur actuelle, actualisée à la date de la notification), d'une intensité d'aide maximale de 8,37 % équivalent-subvention brut est compatible avec le marché intérieur en vertu de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE.

2. La mise à exécution de l'aide citée à l'article 1er, paragraphe 1, est autorisée, pour autant qu'elle soit octroyée avant le 1er juillet 2014.

Article 2

L'Allemagne fournira à la Commission ce qui suit:

— une copie des documents concernant la mesure d'aide dans les deux mois à compter de l'octroi de l'aide,

— tous les cinq ans, à compter de la date d'autorisation de l'aide par la Commission, un rapport intermédiaire (contenant des indications sur les montants versés, sur l'exécution du contrat d'aide et sur tous les autres projets d'investissement qui ont été initiés en faveur de l'usine),

— un rapport final détaillé, dans un délai de six mois à compter du versement de la dernière tranche de l'aide conformément au plan de financement soumis.

Article 3

La République fédérale d'Allemagne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 9 juillet 2014.

Par la Commission
Joaquín ALMUNIA
Vice-président