# ODLUKA KOMISIJE (EU) 2015/1966

## od 9. srpnja 2014.

## o državnoj potpori SA.34118 (2012/C ex 2011/N) koju Njemačka planira provesti u korist društava Porsche Leipzig GmbH i Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft

*(priopćeno pod brojem dokumenta C(2014) 4075)*

**(Vjerodostojan je samo tekst na njemačkom jeziku)**

**(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2.,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

nakon što je od zainteresiranih strana zatražila da podnesu primjedbe u skladu s prethodno navedenim člancima ([1]) i uzimajući u obzir njihove primjedbe,

budući da:

### 1. POSTUPAK

(1) Njemačka je elektroničkim putem obavijestila Komisiju (obavijest SANI 6554 od 20. prosinca 2011.) o regionalnoj potpori u smislu Smjernica za nacionalne regionalne potpore u razdoblju 2007. – 2013. ([2]) (dalje u tekstu: „Smjernice za regionalne potpore") koja bi se trebala dodijeliti društvima Porsche Leipzig GmbH i Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft za projekt ulaganja u Leipzigu (Saska).

(2) Dopisom od 11. srpnja 2012. Komisija je obavijestila Njemačku o svojoj odluci od istog dana o namjeri pokretanja postupka u skladu s člankom 108. stavkom 2. UFEU-a u pogledu regionalne potpore projektu ulaganja društava Porsche Leipzig GmbH i Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (dalje u tekstu „Odluka o pokretanju postupka") kako bi provela dubinsku ocjenu na temelju Komunikacije Komisije o kriterijima dubinske ocjene regionalnih potpora za velike projekte ulaganja ([3]) (dalje u tekstu „kriteriji za ocjenu")

(3) Odluka Komisije o pokretanju službenog istražnog postupka objavljena je u *Službenom listu Europske unije* od 30. listopada 2012. ([4]) Komisija je od zainteresiranih strana zatražila da podnesu primjedbe.

(4) Dopisom od 31. listopada 2012. (2012/116806) Njemačka je dostavila svoje primjedbe i informacije potrebne za dubinsku ocjenu.

(5) Dopisom od 17. prosinca 2012. (2012/135107) i porukom e-pošte od 4. veljače 2012. Komisija je zatražila dodatne informacije koje je Njemačka dostavila dopisima od 25. siječnja 2013. (2013/008324) i 7. veljače 2013. (2013/013186).

(6) Primjedbe zainteresiranih strana nisu dostavljene.

### 2. OPIS MJERE POTPORE

#### 2.1. CILJ MJERE

(7) U cilju poticanja regionalnog razvoja Njemačka namjerava društvima Porsche Leipzig GmbH i Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft odobriti regionalne potpore u obliku izravnih bespovratnih sredstava i subvencije za

([1]) SL C 333, 30.10.2012., str. 17.
([2]) SL C 54, 4.3.2006., str. 13.
([3]) SL C 223, 16.9.2009., str. 3.
([4]) Vidjeti bilješku 1.

ulaganje za proizvodnju novog modela vozila. Projekt ulaganja trebao bi se provesti na lokaciji Leipzig (Saska), koja se nalazi u potpomognutom području u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a, u kojem se od 1. siječnja 2011. do 30. lipnja 2014. primjenjuje najviša razina regionalnih potpora ulaganju od 20 % (bruto ekvivalent potpore) ([5]).

2.2. KORISNIK POTPORE

(8) Korisnici su potpore Porsche Leipzig GmbH (dalje u tekstu „Porsche Leipzig") i Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (dalje u tekstu „Porsche AG"). Porsche Leipzig jest društvo kći društva Porsche AG koje je 1. kolovoza 2012. u cijelosti preuzelo društvo Volkswagen Aktiengesellschaft tako da je sada dio koncerna Volkswagen.

(9) Koncern Volkswagen proizvodi vozila od malih do luksuznih te gospodarskih vozila. Koncern je 2013. činilo 106 tvornica u 19 europskih država i 8 zemalja u Americi, Aziji i Africi u kojima je ukupno bilo zaposleno 572 800 zaposlenika. Iste je godine ukupno 9,7 milijuna vozila bilo isporučeno kupcima u 153 zemlje. Time je koncern ostvario udjel od 12,8 % svjetskog tržišta osobnih vozila ([6]) i promet od 197 milijardi EUR.

(10) U 2013. Porsche AG imao je 19 456 zaposlenika diljem svijeta; ukupno je isporučeno 162 145 novih vozila. Ukupan promet iznosio je 14,3 milijardi EUR u 2013.

2.3. PROJEKT ULAGANJA

(11) Projekt ulaganja pokrenut je u travnju 2011. Trebao je završiti u svibnju 2014.

(12) Predmet je projekta ulaganja proširenje postojeće tvornice u Leipzigu radi proizvodnje novog modela osobnog vozila „Porsche Macan". To je sportsko rekreativno vozilo (SUV, terensko vozilo)/*crossover* model koji prema kategorizaciji POLK-a pripada segmentu B (osobno vozilo srednje veličine/osobno vozilo srednje klase), a prema kategorizaciji društva IHS Global Insight segmentu SUV-D (standardno sportsko rekreativno vozilo). ([7])

(13) Projektom su obuhvaćena ulaganja u građevine, strojeve, opremu i nematerijalnu imovinu. Predviđeni su izrada školjke automobila i ugradnja opreme te lakiranje za potrebe proizvodnje novog modela. Postojeća tvornica u Leipzigu, u kojoj se do sada obavljalo samo završno sklapanje vozila, u okviru projekta ulaganja proširit će se tako da može obuhvatiti cjelokupnu proizvodnju.

(14) Trebao bi se ostvariti kapacitet proizvodnje od [40 000 – 100 000] (*) vozila godišnje. Tehnički bi bio moguć najveći kapacitet od [40 000 – 100 000] vozila. Uzimajući u obzir 235 radnih dana, to odgovara […] vozila dnevno. Puni kapacitet proizvodnje trebao bi se ostvariti u prvoj polovini 2014.

(15) Opravdani troškovi ulaganja u projekt nominalno iznose ukupno 550,08 milijuna EUR; sadašnja vrijednost iznosi ([8]) 521,56 milijuna EUR. U tablici u nastavku utvrđeni su ukupni opravdani troškovi projekta prema godinama i kategorijama.

**Opravdani troškovi ulaganja(nominalni iznos u milijunima EUR)**

| u milijunima EUR (zaokruženo) | 2011. | 2012. | 2013. | 2014. | Ukupno |
|---|---|---|---|---|---|
| Građevine | […] | […] | […] | […] | […] |
| Vanjski objekti | […] | […] | […] | […] | […] |

([5]) Leipzig je „regija statističkog učinka"; vidjeti Odluku Komisije od 8. studenoga 2006. u predmetu državne potpore N 459/06 – Nacionalna karta potpomognutih područja u Njemačkoj u razdoblju 2007. – 2013. (SL C 295, 5.12.2006., str. 6.). Na temelju odredbe o izuzećima u skladu s člankom 107. stavkom 3. slovom (c) Leipzig se uzima u obzir za regionalne potpore s najvećim intenzitetom potpore od 20 % u razdoblju od 1. siječnja 2011. do 30. lipnja 2014.

([6]) Njemačka je potvrdila da su dostavljenim podatcima o tržištu obuhvaćena sva vozila koja je koncern Volkswagen proizveo i prodao, dok se podatci o tržišnom udjelu odnose samo na osobna vozila.

([7]) POLK i IHS Global Insight velike su agencije za ispitivanje tržišta koje analiziraju tržište vozila.

(*) Poslovna tajna

([8]) Izračun sadašnjih vrijednosti navedenih u ovoj Odluci temelji se na osnovnoj stopi od 2,05 % koja je vrijedila u trenutku prijave (prosinac 2011.) kojoj je u skladu s Komunikacijom Komisije o reviziji metode za određivanje referentnih kamatnih i diskontnih stopa (SL C 14, 19.1.2008., str. 6.) dodano 100 baznih bodova.

| u milijunima EUR (zaokruženo) | 2011. | 2012. | 2013. | 2014. | Ukupno |
|---|---|---|---|---|---|
| Strojevi/oprema | […] | […] | […] | […] | […] |
| Nematerijalna imovina | […] | […] | […] | […] | […] |
| Ukupno | […] | […] | […] | […] | 550,08 |

(16) Njemačka potvrđuje da će se državne potpore zatražiti isključivo za novu imovinu i da će nematerijalnu imovinu kupiti treće osobe po tržišnim cijenama.

2.4. FINANCIRANJE PROJEKTA ULAGANJA

(17) Njemačka potvrđuje da će korisnik potpore osigurati vlastiti iznos koji nije obuhvaćen javnom potporom i koji čini više od 25 % opravdanih troškova.

2.5. PRAVNA OSNOVA

(18) Na temelju odgovarajuće nacionalne pravne osnove navedene u nastavku dodjeljuje se sljedeće:

(a) subvencija za ulaganje u skladu sa Zakonom o subvencioniranju ulaganja iz 2010. ([9]),

(b) izravna bespovratna sredstva u skladu s Okvirnim planom za koordinaciju interesa Zajednice „Poboljšanje regionalne gospodarske strukture" iz 2009. ([10]).

2.6. MJERA POTPORE

(19) Korisnik potpore zatražio je izravna bespovratna sredstva 24. ožujka 2011. Banka Sächsische Aufbaubank (SAB) potvrdila je 29. ožujka 2011. da korisnik potpore načelno ima pravo na izravna bespovratna sredstva kao poticaj za provedbu projekta ulaganja. Subvencija za ulaganje dodjeljuje se u slučaju predmetnog projekta samo uz odobrenje Komisije u skladu s poreznim propisom prema kojem u slučaju ispunjenja objektivnih preduvjeta bez daljnje ocjene Njemačke postoji zakonsko pravo na subvenciju za ulaganje. Korisnik potpore stoga nije morao zatražiti subvenciju za ulaganje prije početka radova.

(20) Njemačka namjerava dodijeliti potporu u iznosu od 43,67 milijuna EUR (sadašnja vrijednost). Budući da sadašnja vrijednost predviđenih ukupnih opravdanih izdataka za projekt iznosi 521,56 milijuna EUR (550 milijuna EUR u nominalnom iznosu), predviđeni intenzitet potpore iznosi 8,37 % bruto ekvivalenta potpore.

(21) Njemačka je potvrdila da se poticajna sredstva za projekt neće kumulirati s državnom potporom na temelju drugih lokalnih, regionalnih i nacionalnih propisa ili propisa EU-a za pokriće istih opravdanih troškova. Ni sadašnja vrijednost odobrenog najvišeg iznosa potpore ni odobreni intenzitet potpore neće se premašiti ako opravdani troškovi budu odstupali od iznosa procijenjenog u prijavi.

(22) Izravna bespovratna sredstva i subvencija za ulaganje dodjeljuju se uz uvjet da korisnik potpore ulaganje u potpomognutom području održi najmanje pet godina nakon završetka projekta ulaganja.

2.7. OPĆE ODREDBE

(23) Njemačka se obvezala Komisiji

— u roku od dva mjeseca nakon dodjele državne potpore dostaviti joj primjerak dokumenata koji su relevantni za mjeru potpore,

— od trenutka kada Komisija odobri državnu potporu svakih pet godina dostavljati joj privremeno izvješće (s podatcima o isplaćenim iznosima potpore, provedbi ugovora o državnoj potpori i svim ostalim projektima ulaganja koji se uvode u poslovanje/tvornicu),

— u roku od šest mjeseci nakon isplate posljednjeg obroka potpore prema prijavljenom planu isplate dostaviti opsežno završno izvješće.

([9]) Sažetak Zakona o subvencioniranju ulaganja iz 2010. Komisija je objavila pod brojem X 167/08 (SL C 280, 20.11.2009., str. 5.).
([10]) Sažetak Okvirnog plana za koordinaciju interesa Zajednice „Poboljšanje regionalne gospodarske strukture" objavljen je pod brojem XR 31/07 (SL C 102, 5.5.2007., str. 11.).

## 3. **RAZLOZI POKRETANJA SLUŽBENOG ISTRAŽNOG POSTUPKA**

(24) U svojoj Odluci o pokretanju postupka Komisija je utvrdila da su opći preduvjeti za spojivost s unutarnjim tržištem u skladu sa Smjernicama za regionalne potpore ispunjeni i da prijavljeni iznos potpore i intenzitet dopuštenih najviših iznosa nisu premašeni. Međutim, u okviru svoje privremene procjene nije mogla potvrditi spojivost državne potpore s unutarnjim tržištem u skladu s točkom 68. Smjernica za regionalne potpore.

(25) U skladu s točkom 68. Smjernica za regionalne potpore Komisija mora pokrenuti službeni istražni postupak i detaljno ispitati proizlazi li iz državne potpore poticaj za ulaganje, je li ona primjerena i koji su njezini pozitivni i negativni učinci ako tržišni udjel korisnika potpore na mjerodavnom proizvodnom i zemljopisnom tržištu prije ili nakon ulaganja iznosi više od 25 % (procjena u skladu s točkom 68. podtočkom (a)) ili ako kapacitet ostvaren na temelju ulaganja čini više od 5 % tržišta te se u apsolutnom ili relativnom smislu smanjuje (procjena u skladu s točkom 68. podtočkom (b)).

(26) Komisija u okviru svoje prijevremene procjene nije mogla isključiti da se prag tržišnog udjela i povećanja kapaciteta ulaganja koje se provodi na nedovoljno razvijenom tržištu na relevantnim tržištima neće premašiti.

(27) Posebno je imala sumnje u pogledu razgraničenja mjerodavnog proizvodnog tržišta koje je Njemačka predložila prema kojem je potrebno uključiti cjelokupno tržište osobnih vozila bez ikakve podjele ili, ako se podjela smatra potrebnom, samo segment B u skladu s kategorizacijom POLK-a. U skladu s prethodnom odlukom ([11]) Komisija je kategorizaciju društva IHS Global Insight za sportsko rekreativna vozila smatrala primjerenijom. Komisija nije mogla sa sigurnošću utvrditi treba li cjelokupno tržište osobnih vozila, samo segment B prema POLK-u ili samo kategoriju SUV-D prema društvu IHS Global Insight za potrebe ulaganja smatrati mjerodavnim proizvodnim tržištem. Stoga je točno razgraničavanje mjerodavnog proizvodnog tržišta ostavila otvorenim i vjerodostojnim drugim rješenjima za razgraničavanje tržišta smatrala cjelokupno tržište osobnih automobila te segment B prema POLK-u i segment SUV-D prema društvu IHS Global Insight.

(28) Komisija nije mogla donijeti konačnu odluku ni o razgraničenju mjerodavnog zemljopisnog tržišta. Nije mogla utvrditi je li mjerodavnim zemljopisnim tržištem obuhvaćen cijeli Europski gospodarski prostor (EGP), svjetsko tržište, kako je predložila Njemačka, ili barem tržišta EGP-a i Sjeverne Amerike.

(29) Na temelju analize u skladu s točkom 68. podtočkom (a) Smjernica za regionalne potpore pokazalo se da segment B prema POLK-u na mjerodavnom zemljopisnom tržištu (EGP) ima tržišni udjel od 25 %. ([12])

(30) Analizom u skladu s točkom 68. podtočkom (b) Smjernica za regionalne potpore za tržište EGP-a utvrđeno je da povećanje kapaciteta ostvareno u okviru projekta od […] % u segmentu SUV-D prema društvu IHS Global Insight daleko premašuje prag od 5 %, dok je samo tržište u predmetnom referentnom razdoblju bilo nedovoljno razvijeno. U razdoblju od 2005. do 2010. prosječna godišnja stopa rasta (CAGR) vidljive potrošnje proizvoda u EGP-u iznosila je –0,9 % u odnosu na prosječnu godišnju stopu rasta BDP-a u EGP-u od 1,62 %. ([13])

(31) Budući da Komisija nije mogla nedvojbeno utvrditi da pragovi iz točke 68. podtočaka (a) i (b) Smjernica za regionalne potpore neće biti premašeni, donesena je odluka o pokretanju službenog ispitnog postupka. Pritom se posebno uputilo na to da će se dubinska ocjena projekta ulaganja provesti na temelju kriterija za ocjenu ako Komisija na temelju dobivenih primjedaba ne može nedvojbeno utvrditi hoće li se navedeni pragovi premašiti. Komisija je od Njemačke i svih zainteresiranih strana zatražila da podnesu primjedbe.

## 4. **PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA**

(32) Nisu primljene nikakve primjedbe zainteresiranih strana.

([11]) Vidjeti Odluku Komisije C(2011) 6479 završna verzija od 20. rujna 2011. (N 559/10 – Ujedinjena Kraljevina – Veliki projekt ulaganja – Jaguar Cars) (SL C 22, 27.1.2012., str. 2.).

([12]) Od 2010. do 2015., tj. od godine prije početka do godine nakon završetka ulaganja, tržišni udjel koncerna Volkswagen u segmentu B prema POLK-u u spojenom tržištu EGP-a i Sjeverne Amerike te u segmentu SUV-D prema društvu IHS Global Insight, ne samo u EGP-u, nego i u EGP-u i Sjevernoj Americi zajedno, iznosi manje od 25 %.

([13]) U segmentu B prema POLK-u povećanje kapaciteta bilo je ispod praga od 5 %.

## 5. **PRIMJEDBE NJEMAČKE**

### 5.1. MJERODAVNO PROIZVODNO TRŽIŠTE

(33) Njemačka je zadržala stav da segment B prema POLK-u predstavlja primjereno razgraničenje mjerodavnog proizvodnog tržišta, no u tom pogledu nije navela dodatne argumente.

### 5.2. MJERODAVNO ZEMLJOPISNO TRŽIŠTE

(34) Njemačka je zadržala stajalište da je svjetsko tržište ili barem ukupno tržište EGP-a i Sjeverne Amerike potrebno smatrati mjerodavnim zemljopisnim tržištem. Tome u prilog govori i činjenica da se svjetsko tržište opskrbljuje iz jedne proizvodne lokacije.

### 5.3. DUBINSKA OCJENA MJERE POTPORE

(35) Kako bi Komisiji omogućila dubinsku ocjenu, Njemačka je dostavila informacije koje su navedene u nastavku.

#### 5.3.1. **Pozitivni učinci potpore**

(36) Njemačka smatra da se ulaganjem pridonosi regionalnom razvoju grada Leipziga i pokrajine Saske te to potkrjepljuje sljedećim:

— U okviru projekta ulaganja zadržala bi se 833 radna mjesta i 29 pripravničkih mjesta te bi se otvorilo 1 040 novih radnih mjesta i 30 novih pripravničkih mjesta.

— Osim toga, otvorio bi se velik broj neizravnih radnih mjesta kod dobavljača i pružatelja usluga u regiji. Faktor povećanja radnih mjesta iznosi oko 2,5; ([14]) to znači da bi se otvorilo oko 2 700 dodatnih neizravnih radnih mjesta. Velik dio tih radnih mjesta ostvario bi se u poslovnoj jedinici korisnika potpore ili u njezinoj neposrednoj blizini. Samo u područjima opskrbe, tehnike, prijevoza i pakiranja otvorilo bi se oko 750 radnih mjesta od 2012. do 2015.

— Korisnik potpore aktivno se uključuje u različite inicijative među mrežama i klasterima kojima se potiče razvoj automobilske industrije u regiji (među ostalim, Inicijativa automobilskog klastera istočne Njemačke, ACOD).

— Osim toga, korisnik potpore bio je posebno aktivan u području obrazovanja i osposobljavanja svojih zaposlenika. Osim zapošljavanja visoko kvalificiranog osoblja, korisnik potpore potiče i redovito osposobljavanje svojih zaposlenika u okviru unutarnjeg ili vanjskog školovanja.

#### 5.3.2. **Prikladnost potpore**

(37) Njemačka upućuje na to da je Komisija već u svojoj odluci o društvu Dell Products Poland ([15]) prihvatila da su državne potpore uz druge mjere prikladno sredstvo u cilju poticanja regionalnog razvoja područja u kojima su BDP po stanovniku i razina plaća niži od nacionalnog prosjeka, a stopa nezaposlenosti viša od nacionalnog prosjeka. U 2011. BDP po stanovniku u pokrajini Saskoj iznosio je 73 % njemačkog prosjeka. Stopa nezaposlenosti u 2011. bila je oko 50 % viša od njemačkog prosjeka. Prosječan raspoloživi dohodak stanovnika pokrajine Saske u razdoblju 2007. – 2009. odgovarao je otprilike 82 % njemačkog prosjeka ([16]).

(38) Stoga Njemačka prijavljenu potporu smatra prikladnim instrumentom za ostvarenje svojih kohezijskih ciljeva.

([14]) Svoju pretpostavku o faktoru povećanja broja radnih mjesta od 2,5 Njemačka temelji na empirijskim podatcima koji su objavljeni u usporednim studijama; vidjeti Meißner (2009.): Automobilproduktion in der Prozess- oder Wertschöpfungskette, prezentacija od 28. listopada 2009. u Brandenburgu; 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, Odluka od 23. rujna 2009. (SL L 29, 2.2.2010., str. 8.), uvodna izjava 171.

([16]) Izvor: Ured za statistiku pokrajine Saske (srpanj 2012.), Savezni ured za statistiku (Statistički ljetopis 2012.) – BDP po stanovniku; Savezna agencija za zapošljavanje – nezaposlenost po stanovniku u postotcima; Statistički ljetopis za pokrajinu Sasku 2011. – raspoloživi dohodak po stanovniku.

5.3.3. **Učinak poticaja/hipotetski scenarij**

(39) Njemačka je dostavila dokaze da je potpora obuhvaćena scenarijem 2. kriterija za ocjenu, da ima učinak poticaja za korisnika potpore u cilju provođenja cjelokupnog ulaganja na lokaciji Leipzig, umjesto da ga se podijeli na [lokaciju 1. u Njemačkoj] i Leipzig (izrada školjke i lakiranje u postojećoj tvornici u [lokaciji 1. u Njemačkoj] i sastavljanje u Leipzigu). Točnije, dostavljena je relevantna, vjerodostojna i važeća poslovna dokumentacija radi pojašnjenja višestupanjskog postupka društva Porsche AG u pogledu donošenja odluke o lokaciji ulaganja. Postupak donošenja odluke opisan je u nastavku.

*Postupak donošenja odluke korisnika potpore*

(40) Odluka o ulaganju i lokaciji za projekt Macan donesena je u ožujku 2011. Iako su se Porsche Automobile Holding SE i Volkswagen AG već 2009. sporazumjeli u pogledu integriranog automobilskog koncerna, u fazi pripreme i tijekom donošenja odluke mjerodavna tijela društva Porsche AG sve su odluke relevantne za društvo donijela potpuno neovisno, bez uključivanja u postupke odlučivanja, tijela ili pododbore koncerna Volkswagen.

(41) Prema Pravilniku o radu Uprave društva Porsche AG sve se odluke (uključujući odluke o lokaciji) o uvođenju novih proizvoda (serija) moraju donijeti na sjednici Pododbora za proizvode (VAP) društva Porsche AG i dostaviti Nadzornom odboru društva Porsche AG na odobrenje.

(42) Odluka o ulaganju i lokaciji za Macan donesena je u višestupanjskom postupku. Na svakoj su razini provedeni i pojašnjeni usporedni izračuni za različite scenarije proizvodnje na različitim lokacijama u Njemačkoj.

(43) Postupak (vidjeti u nastavku) pokrenut je [2010.] i završen 15. ožujka 2011. odlukom Nadzornog odbora u korist lokacije u Leipzigu, uz uvjet odobrenja državnih potpora.

(44) Najprije su ispitana prva četiri od sljedećih scenarija. Scenarij 5. ([17]) tek je naknadno uključen i predstavljen Pododboru za proizvode [2010.].

| Scenarij | Opis scenarija |
|---|---|
| 1. [lokacija 2. u Njemačkoj] | Proizvodnja i isporuka gotovih vozila iz [lokacija 2. u Njemačkoj] |
| 2. [lokacija 2. u Njemačkoj]/Porsche Leipzig | Izrada školjke/lakiranje u [lokacija 2. u Njemačkoj], izdvajanje dijelova s greškom i isporuka lakirane karoserije za sastavljanje u Leipzigu |
| 3. [lokacija 1. u Njemačkoj]/Porsche Leipzig | Izrada školjke/lakiranje u [lokacija 1. u Njemačkoj], odvajanje i isporuka lakirane karoserije za sastavljanje u Leipzigu |
| 4. [lokacija 3. u Njemačkoj] | Proizvodnja i isporuka gotovih vozila iz [lokacija 3. u Njemačkoj] |
| 5. Porsche Leipzig | Proizvodnja i isporuka gotovih vozila iz Leipziga |

(45) Njemačka je na temelju poslovne dokumentacije pojasnila da su tijekom planiranja i donošenja odluke provedeni brojni izračuni troškova proizvodnje za predmetnu lokaciju kako bi se za svaki scenarij postigla usporediva točnost. Stoga se u postupku donošenja odluke mijenjala nulta linija kojom se utvrđuje referentni scenarij kojem se u određenom trenutku davala prednost ([18]).

(46) Budući da su u društvu Porsche Leipzig za sastavljanje istog izračuna imali manje vremena od drugih lokacija i da su se do tada samo bavili sastavljanjem, nisu imali dovoljno iskustva s detaljnim planiranjem troškova i strukturnih ulaganja kao što su građevine i infrastruktura za lakiranje i izradu karoserije. Na sjednici Pododbora za proizvode [2010.], na kojoj je scenarij 5. prihvaćen kao nulta linija, od društva Porsche Leipzig zatraženo je detaljnije planiranje.

([17]) Scenarij 5. najprije nije razmatran jer se smatrao neisplativim. Na temelju inicijative Uprave društva Porsche GmbH društvo Porsche Leipzig moglo je to osporiti nakon privremenog izračuna troškova proizvodnje na predmetnoj lokaciji provedenog u kratkom roku.

([18]) Pododbor za proizvode nultu liniju temeljio je [2010.] na scenariju 1., [2010.] na scenariju 3. i [2010.] na scenariju 5.

(47) Tijekom tog daljnjeg detaljnog planiranja postalo je jasno da se na početku pretpostavljena troškovna prednost scenarija 5. u odnosu na scenarij 3. sve više smanjivala i da na kraju više uopće nije postojala nakon što su utvrđeni dodatni troškovi ulaganja koji su u odnosu na scenarij 3. predstavljali znatan nedostatak prouzročen troškovima. Međutim, još uvijek su procjene troškova za scenarije 3. i 5. bile znatno niže u odnosu na druge scenarije.

(48) Uprava društva Porsche Leipzig počela je ispitivati mogućnost dobivanja državnih potpora kako bi se nadoknadio nedostatak prouzročen troškovima te je uspostavila kontakt s Ministarstvom pokrajine Saske za gospodarstvo, zapošljavanje i promet (njem. *Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr*; dalje u tekstu „SMWA").

(49) Dopisom od 25. veljače 2011. Porsche Leipzig zatražio je od SMWA-a da ispita mogućnost dodjele državne potpore za projekt ulaganja. U tom dopisu upućeno je na činjenicu da još nije donesena odluka o lokaciji i da će se ispitati mogućnost upotrebe potpore za razvoj gospodarstva kako bi se nadoknadili nedostatci lokacije Leipzig. Na sjednici 28. veljače 2011. SMWA-u je predstavljen projekt ulaganja.

(50) Na svojoj sjednici [2011.] Pododbor za proizvode društva Porsche Leipzig zatražio je ispitivanje dodatnih mogućnosti ušteda kako bi se osigurala konkurentnost scenarija 5. u odnosu na scenarij 3.

(51) Dopisom od 9. ožujka 2011. SMWA je društvu Porsche Leipzig zajamčio da će podržati projekt ulaganja u cilju obavljanja cjelokupne proizvodnje Macana u Leipzigu u okviru regionalnih mogućnosti za dodjelu poticaja.

(52) Kao rezultat detaljnih izračuna 15. ožujka 2011. Nadzornom odboru predstavljena je sljedeća usporedba troškova proizvodnje na predmetnim lokacijama prije uključivanja mogućih državnih potpora u izračun:

| Scenarij | Troškovi proizvodnje na predmetnim lokacijama u milijunima EUR bez državne potpore, stanje 15. ožujka 2011. |
|---|---|
| 3. [lokacija 1. u Njemačkoj]/Porsche Leipzig | […] |
| 5. Porsche Leipzig | […] |

(53) Bez državnih potpora time je manjak na lokaciji u okviru scenarija 5. iznosio 65 milijuna EUR u odnosu na scenarij 3.

(54) Budući da se u scenariju 5. ukupni troškovi ulaganja odnose na Leipzig, ukupni troškovi ulaganja u infrastrukturu i proizvodnju u iznosu od 550 milijuna EUR opravdani su. U skladu s tim, državne potpore u okviru važećih odredaba za dodjelu regionalnih potpora mogle bi iznositi 47,5 milijuna EUR. Time bi se neto troškovi proizvodnje (nakon potpore) za scenarij 5. smanjili s […] milijuna EUR na […] milijuna EUR.

(55) U slučaju scenarija 3. samo bi se mali dio ukupnih troškova ulaganja (za sastavljanje) odnosio na Leipzig; za to bi se mogle dodijeliti potpore u iznosu od 10,02 milijuna EUR. Budući da [lokacija 1. u Njemačkoj] nije potpomognuto područje, ondje se ne isplaćuju regionalne potpore. Time bi se neto troškovi proizvodnje (nakon potpore) za scenarij 3. smanjili s […] milijuna EUR na […] milijuna EUR.

(56) Iz tablice u nastavku proizlazi da se manjak iz scenarija 5. u odnosu na scenarij 3., uzimajući u obzir potporu, smanjuje sa 65 milijuna EUR na 27,52 milijuna EUR (stanje: ožujak 2011.).

| | Scenarij 3. | Scenarij 5. |
|---|---|---|
| Troškovi proizvodnje bez državne potpore | […] milijuna EUR | […] milijuna EUR |
| Nedostatak prouzročen troškovima iz scenarija 5. u odnosu na scenarij 3. bez potpore | | 65 milijuna EUR |
| Državna potpora | 10,02 milijuna EUR | 47,5 milijuna EUR |
| Troškovi proizvodnje uzimajući u obzir državnu potporu | […] milijuna EUR | […] milijuna EUR |
| Nedostatak prouzročen troškovima iz scenarija 5. u odnosu na scenarij 3. uzimajući u obzir državnu potporu | | 27,52 milijuna EUR |

(57) Njemačka je uputila na činjenicu da su uz nedostatak prouzročen troškovima u iznosu od 27,52 milijuna EUR u obzir uzeti različiti kvalitativni kriteriji koji idu u prilog scenariju 5.:

— Prvo, empirijski podatci iz automobilske industrije pokazali su da bi se obavljanjem cjelokupne proizvodnje na jednoj lokaciji za razliku od podjele proizvodnje na izradu školjke/lakiranje na jednoj lokaciji i sastavljanje na drugoj lokaciji određeni rizici, npr. tijekom prijevoza, sveli na najmanju moguću mjeru.

— Drugo, obavljanjem cjelokupne proizvodnje na jednoj lokaciji omogućuje se dinamičko osmišljavanje procesa i odgovarajuća optimizacija postupka izrade.

— Treće, obavljanjem cjelokupne proizvodnje na jednoj lokaciji u slučaju bilo kakvih nedostataka njihovi uzroci mogu se brzo utvrditi i ukloniti. Iz iskustva se pokazalo da bi se ukupna stopa pogrešaka mogla smanjiti kad bi zaposlenici koji obavljaju iste poslove zajedno radili na jednoj lokaciji.

— Četvrto, odlučujući je čimbenik i imidž trgovačke marke. U tvornici [lokacija 1. u Njemačkoj] uglavnom se proizvode […] vozila, dok je Macan vrhunsko vozilo.

(58) Na temelju tih izračuna i razmatranja financijski direktor društva Porsche AG najavio je na sjednici Nadzornog odbora od 15. ožujka 2011. da je za razvoj proizvodne lokacije Leipzig potrebno zatražiti regionalne potpore. U skladu sa zapisnikom sa sjednice Nadzornog odbora od 15. ožujka 2011. pojasnio je da konačna odluka o lokaciji ovisi i o odobrenju subvencija.

(59) Nakon tog pojašnjenja Nadzorni odbor odobrio je scenarij 5. (obavljanje cjelokupne proizvodnje u Leipzigu) pod uvjetom da se mogu zatražiti državne potpore.

(60) Nakon te donesene uvjetovane odluke Nadzornog odbora od 15. ožujka 2011. Porsche Leipzig podnio je službeni zahtjev za regionalne potpore iz sredstava plana za koordinaciju interesa Zajednice „Poboljšanje regionalne gospodarske strukture" (GRW). Zahtjev je dostavljen banci Sächsische Aufbaubank (SAB) 24. ožujka 2011. U pogledu obveze ulaganja postoje zakonska prava koje u ovom slučaju mora odobriti Komisija. Prethodan zahtjev nije obvezan. U svakom je slučaju u zahtjevu za potporu potrebno navesti očekivani iznos subvencije za ulaganja kako bi se osiguralo da se najviši iznos neće premašiti.

(61) SAB je 29. ožujka 2011. potvrdio da su projektom ulaganja načelno ispunjeni kriteriji prihvatljivosti.

(62) Projekt ulaganja pokrenut je u travnju 2011.

(63) U tablici u nastavku navedene su pojedinačne faze višestupanjskog postupka donošenja odluke:

| Datum | |
|---|---|
| [2010.] | Sjednica Pododbora za proizvode:<br>— Predstavljeni su samo scenariji 1. – 4.<br>— Pododbor za proizvode donosi odluku o daljnjoj razradi scenarija 1. – 4.<br>— Scenarij 1. definiran je kao nulta linija. |
| [2010.] | Sjednica Pododbora za proizvode:<br>— Predstavljeni su scenariji 1. – 5.<br>— Scenarij 3. definiran je kao nulta linija. |
| [2010.] | Sjednica Nadzornog odbora:<br>— Nadzorni odbor donio je odluku o provedbi projekta Macan.<br>— Odluka o lokaciji još nije donesena. Nadzorni odbor zatražio je od Pododbora za proizvode prijedloge lokacija.<br>— Nadzorni odbor pozdravlja scenarij 5. |

| Datum | |
|---|---|
| [2010.] | Sjednica Pododbora za proizvode:<br>— Još uvijek se raspravlja o svih pet scenarija u pogledu lokacije.<br>— Pododbor za proizvode zatražio je daljnju razradu scenarija 5.<br>— Scenarij 5. definiran je kao nulta linija. |
| [2011.] | Sjednica Pododbora za proizvode:<br>— Pododbor za proizvode potvrđuje da će se prijedlog odluke predstaviti Nadzornom odboru na sljedećoj sjednici Nadzornog odbora na kojoj bi se trebala donijeti odluka o proizvodnoj lokaciji.<br>— Još uvijek se čeka odobrenje Nadzornog odbora. |
| 25. veljače 2011. | Dopis društva Porsche Leipzig upućen SMWA-u:<br>— SMWA se moli da ispita može li se za projekt ulaganja odobriti državna potpora. |
| [prije 15. ožujka 2011.] | Sjednica Pododbora za proizvode:<br>— Pododbor za proizvode potvrđuje procjene troškova za scenarij 5.<br>— Pododbor za proizvode zahtijeva dodatne uštede. |
| 9. ožujka 2011. | SMWA u dopisu potvrđuje spremnost na pružanje potpore projektu:<br>— SMWA jamči pružanje potpore projektu ulaganja u cilju obavljanja cjelokupne proizvodnje modela Macan u Leipzigu u okviru postojećih regionalnih mogućnosti za dodjelu poticaja. |
| 15. ožujka 2011. | Sjednica Nadzornog odbora:<br>— Nadzorni odbor odobrava obavljanje cjelokupne proizvodnje modela Macan u Leipzigu pod uvjetom da se odobre državne potpore. |
| 24. ožujka 2011. | Službeni zahtjev društva Porsche Leipzig za dio državnih potpora obuhvaćen diskrecijskim ovlastima. |
| 29. ožujka 2011. | Dopis SAB-a:<br>— SAB potvrđuje da su projektom ulaganja načelno ispunjeni uvjeti za stjecanje prava na potporu. |
| Travanj 2011. | Započeli su radovi na projektu ulaganja. |

5.3.4. **Proporcionalnost potpore**

(64) U scenariju 2. u skladu s točkom 22. kriterija za ocjenu „u pravilu se smatra da […] se potporom ispunjuje načelo proporcionalnosti ako ona odgovara razlici između neto troškova poduzeća korisnika nastalih za potrebe ulaganja u potpomognuto područje i neto troškova koji bi mu nastali za potrebe ulaganja u drugo područje/druga područja". Njemačka upućuje na činjenicu da su se izračuni upotrijebljeni za analizu učinka poticaja mogli uzeti kao osnova i za ocjenu proporcionalnosti potpore.

(65) U scenariju proizvodnje 5., u odnosu na scenarij 3., bilježi se nedostatak prouzročen troškovima u iznosu od 65 milijuna EUR.

(66) Čak i kad se u obzir uzme najviša dopuštena potpora u iznosu od 47,5 milijuna EUR (u nominalnom iznosu), nedostatak prouzročen troškovima u slučaju scenarija 5. još uvijek iznosi 27,52 milijuna EUR.

(67) Stoga Njemačka tvrdi da nije prekoračen iznos naknade jer se potporom ne pokriva u potpunosti nedostatak lokacije tvornice u Leipzigu. Stoga je potpora primjerena.

(68) Njemačka upućuje na činjenicu da su u društvu Porsche AG pri donošenju odluke o lokaciji uzeli u obzir ne samo financijske nego i kvalitativne kriterije.

#### 5.3.5. **Negativni učinci potpore na tržišno natjecanje i trgovinu**

(69) Njemačka naglašava da regionalna potpora isključivo služi za pokrivanje nedostatka povezanog s lokacijom tvornice u Leipzigu kako bi se nadoknadili dodatni troškovi cjelokupne proizvodnje u Leipzigu u odnosu na scenarij proizvodnje u kojem se izrada školjke i lakiranje obavljaju u [lokacija 1. u Njemačkoj] te se lakirana karoserija šalje na sastavljanje u Leipzig. Budući da je potpora primjerena, ne utječe na tržišno natjecanje. Ulaganje u projekt Macan i učinci na tržišno natjecanje i trgovinu koji iz toga proizlaze nastupili bi u svakom slučaju.

(70) Stoga Njemačka smatra da potpora u smislu točke 40. kriterija za ocjenu neće negativno utjecati na tržišno natjecanje i trgovinu.

## 6. **PROCJENA POTPORE I SPOJIVOST MJERE S UNUTARNJIM TRŽIŠTEM**

### 6.1. POSTOJANJE POTPORE

(71) Njemačka osigurava financijsku potporu u okviru izravnih bespovratnih sredstava i subvencije za ulaganje. Stoga je to potpora koju dodjeljuje država članica i koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(72) Potpora se dodjeljuje društvima kćerima jedne grupacije, koncerna Volkswagen, i stoga je selektivna.

(73) Financijskom potporom korisnike potpore oslobađa se troškova koje bi inače sami morali snositi. Na taj način stječu gospodarsku prednost u odnosu na svoje konkurente.

(74) Financijska potpora određena je za ulaganje u automobilski sektor. Budući da se u državama članicama trguje vozilima, mjerom se može narušiti trgovina među državama članicama.

(75) Mjerom se potiče proizvodnja koncerna Volkswagen i time se narušava odnosno prijeti da će se narušiti tržišno natjecanje.

(76) Komisija stoga mjeru smatra državnom potporom u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

### 6.2. ZAKONITOST MJERE POTPORE

(77) Njemačka je predviđenu mjeru potpore najavila prije njezine provedbe i time ispunila svoju obvezu iz članka 108. stavka 3. UFEU-a te obvezu pojedinačne prijave iz članka 7. točke (e) Uredbe Komisije (EZ) br. 1628/2006 ([19]) i članka 6. stavka 2. Uredbe Komisije (EZ) br. 800/2008 ([20]).

### 6.3 PRAVNA OSNOVA ZA OCJENU

(78) Svrha je potpore poticanje regionalnog razvoja. Budući da se Njemačka obvezala odobriti potporu prije 1. srpnja 2014. (uz uvjet odobrenja Komisije ako još nije dobiveno), ocjena spojivosti potpore s unutarnjim tržištem temelji se na Smjernicama za regionalne potpore 2007. – 2013., čija je primjena u skladu s točkom 186. Smjernica za regionalne potpore 2014. – 2020. ([21]) produljena do 30. lipnja 2014. Za tu ocjenu posebno je potrebno uzeti u obzir odredbe iz odjeljka 4.3. Smjernica za regionalne potpore 2007. – 2013. („Potpore za

([19]) Uredba Komisije (EZ) br. 1628/2006 od 24. listopada 2006. o primjeni članaka 87. i 88. Ugovora na nacionalne regionalne potpore namijenjene ulaganju (SL L 302, 1.11.2006., str. 29.).

([20]) Uredba Komisije (EZ) br. 800/2008 od 6. kolovoza 2008. o ocjenjivanju određenih kategorija potpora sukladnima sa zajedničkim tržištem u primjeni članaka 87. i 88. Ugovora (Uredba o općem skupnom izuzeću) (SL L 214, 9.8.2008., str. 3.).

([21]) SL C 209, 23.7.2013., str. 1.

velike projekte ulaganja"). Ako u okviru službenog istražnog postupka Komisija ne može nedvojbeno utvrditi da se pragovi navedeni u točki 68. podtočki (a) (tržišni udjel) i podtočki (b) (povećanje kapaciteta/tržište) Smjernica za regionalne potpore neće premašiti, provest će se potrebna dubinska ocjena na temelju kriterija dubinske ocjene regionalnih potpora za poticanje velikih projekata ulaganja.

(79) Komisija mora svoju procjenu provesti u tri faze:

— najprije mora potvrditi da je mjera spojiva s općim odredbama Smjernica za regionalne potpore,

— zatim mora utvrditi može li se nedvojbeno isključiti da na temelju procjene tržišnog udjela i procjene povećanja kapaciteta u skladu s točkom 68. podtočkama (a) i (b) nije potrebna dubinska ocjena,

— na kraju, ovisno o rezultatu procjene provedene u drugoj fazi možda mora uvesti dubinsku ocjenu.

6.4. SPOJIVOST MJERE S OPĆIM KRITERIJIMA SPOJIVOSTI IZ SMJERNICA ZA REGIONALNE POTPORE

(80) Komisija je već u uvodnoj izjavi 36. Odluke o pokretanju postupka utvrdila da su u okviru te potpore ispunjeni opći kriteriji iz Smjernica za regionalne potpore u pogledu spojivosti s unutarnjim tržištem. Tijekom službenog istražnog postupka nije utvrđeno ništa čime bi se ta procjena dovela u pitanje. Komisija je posebno utvrdila sljedeće:

— Ne postoji nikakva naznaka da se Porsche Leipzig, Porsche AG ili koncern Volkswagen nalaze u financijskim poteškoćama jer nije utvrđen nijedan slučaj naveden u Smjernicama Zajednice o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje poduzeća u teškoćama ([22]). Stoga se koncern, kojem pripada korisnik potpore, uzima u obzir za regionalnu potporu.

— Potpora se odobrava u skladu s propisima o skupnom izuzeću kojima se ispunjuju opći kriteriji spojivosti s unutarnjim tržištem koji su utvrđeni u Smjernicama za regionalne potpore.

— Budući da projekt ulaganja posebno dovodi do proširenja palete proizvoda u okviru postojeće proizvodne djelatnosti, u kojoj bi se trebao proizvoditi novi model osobnih automobila, Porsche Macan, to je početno ulaganje u smislu točke 34. Smjernica za regionalne potpore.

— Opravdani troškovi ulaganja utvrđeni su u skladu sa Smjernicama za regionalne potpore.

— Korisnik potpore obvezuje se održati ulaganje u regiji najmanje pet godina nakon dovršetka ulaganja.

— Korisnik potpore osigurava vlastiti doprinos koji nije obuhvaćen javnom potporom u iznosu od najmanje 25 % opravdanih troškova.

— Ukupni procijenjeni opravdani troškovi projekta iznose 521 559 981,66 EUR (sadašnja vrijednost, umanjena za kamate u trenutku prijave). Ne postoji nikakva naznaka da je korisnik potpore u posljednje tri godine prije početka radova na predmetnom projektu ulaganja dobio regionalne potpore za neki drugi projekt ulaganja. Time planirani projekt ulaganja ne čini jedinstveno ulaganje ni sa kojim prethodnim projektom ulaganja u smislu točke 60. Smjernica za regionalne potpore.

— Na temelju postupka prilagodbe u skladu s točkom 67. Smjernica za regionalne potpore dopušteni najviši intenzitet potpore za projekt iznosi 8,37 % bruto ekvivalenta potpore.

— Budući da intenzitet planirane potpore (sadašnja vrijednost 43 666 078,75 EUR) ne premašuje dopušteni najviši intenzitet potpore i da se prijavljena potpora ne bi trebala kombinirati s daljnjim regionalnim potporama, predviđeni intenzitet potpora za projekt u skladu je sa Smjernicama za regionalne potpore.

(81) Na temelju tih razmatranja Komisija je zaključila da su ispunjeni opći kriteriji spojivosti s unutarnjim tržištem utvrđeni u Smjernicama za regionalne potpore.

([22]) SL C 244, 1.10.2004., str. 2.

6.5. PROCJENA U SKLADU S TOČKOM 68. SMJERNICA ZA REGIONALNE POTPORE

(82) U uvodnoj izjavi 78. Odluke o pokretanju postupka navodi se sljedeće: „Ako Komisija na temelju primjedaba koje su primljene u vrijeme pokretanja službenog istražnog postupka ne može nedvojbeno utvrditi da se pragovi navedeni u točki 68. podtočkama (a) i (b) neće premašiti, provest će dubinsku ocjenu projekta ulaganja na temelju Komunikacije Komisije o kriterijima dubinske ocjene regionalnih državnih potpora za poticanje velikih projekata ulaganja." Komisija mora ispitati je li taj zaključak potkrijepljen primljenim primjedbama.

(83) Njemačka je u svojim primjedbama zadržala svoje stajalište koje je već navedeno u Odluci o pokretanju postupka. Izmjene primjedaba ili informacija koje su primljene već u fazi prije procjene nisu dostavljene. Njemačka je posebno zadržala stav da bi se segment B prema POLK-u trebao smatrati mjerodavnim proizvodnim tržištem (a ne segment SUV-D prema društvu IHS Global Insight) i da bi mjerodavnim zemljopisnim tržištem najmanje trebali biti obuhvaćeni EGP i sjevernoameričko tržište (a ne samo tržište EGP-a). Razgraničenje mjerodavnog zemljopisnog tržišta temelji se prije svega na činjenici da se svjetsko tržište opskrbljuje iz jedne proizvodne lokacije.

(84) U pogledu **mjerodavnog proizvodnog tržišta** Komisija je utvrdila sljedeće: Odluka o provedbi detaljnog ispitivanja ne donosi se prije rezultata dubinske ocjene spojivosti s unutarnjim tržištem koja iz nje proizlazi. Prije nego što odobri potporu, Komisija se mora uvjeriti da se pozitivnim doprinosom mjere potpore u svakom slučaju nadoknađuju svi negativni učinci na trgovinu i tržišno natjecanje. Kao temelj za odluku je li potrebna dubinska ocjena spojivosti mjere potpore s unutarnjim tržištem potrebno je stoga što je uže moguće razgraničiti mjerodavno proizvodno tržište uzimajući u obzir posebne značajke planiranog modela vozila.

(85) U svojoj je Odluci o pokretanju postupka Komisija smatrala da je s obzirom na razlike između sportsko rekreativnih vozila i „normalnih" osobnih vozila u pogledu cijene, veličine, snage motora itd. kategorizacija društva IHS Global Insight primjerenija od podjele prema POLK-u te da ju je stoga potrebno primijeniti na taj projekt. Iz jednakih se razloga u drugom nedavnom predmetu potpore, koji je isto tako uključivao sportsko rekreativna vozila, Komisija oslanjala na kategorizaciju društva IHS Global Insight te nije kao osnovu uzela sveobuhvatniji segment B prema POLK-u ([23]).

(86) Za razgraničenje mjerodavnog proizvodnog tržišta za SUV Komisija kategorizaciju društva IHS Global Insight još uvijek smatra primjerenijom od podjele prema POLK-u. Njemačka nije navela dodatne protuargumente. Argument da koncern Volkswagen svoje dugoročno strateško planiranje i analize temelji na kategorizaciji prema POLK-u u ovom slučaju nije relevantan. Osim toga, Komisija tijekom službenog ispitnog postupka nije primila informacije trećih osoba na temelju kojih bi se moglo poboljšati razumijevanje podjele tržišta u pogledu predmetnog tipa osobnog vozila. Stoga je Komisija točno razgraničenje mjerodavnog proizvodnog tržišta ostavila otvorenim. Komisija polazi od vjerodostojnog alternativnog razgraničenja tržišta s pojedinačnim segmentima vozila (a među njima od najmanje podjele za koju postoje podatci) uz kombinirane segmente kao vjerodostojnih mjerodavnih proizvodnih tržišta; ([24]) segment SUV-D prema društvu IHS Global Insight ne odbacuje se kao vjerodostojan alternativni tržišni segment.

(87) Komisija je zadržala svoju početnu ocjenu da je EGP ili veće tržište potrebno smatrati **mjerodavnim zemljopisnim tržištem**. Stoga ne može isključiti da će mjerodavno zemljopisno tržište biti ograničeno na EGP.

(88) U svojoj Odluci o pokretanju postupka (uvodna izjava 58.) Komisija upućuje na dva službena istražna postupka koja su u tom trenutku bila u tijeku ([25]), a u kojima se razmatralo pitanje nadilazi li mjerodavno zemljopisno tržište tržište EGP-a. Na temelju zaključaka dubinske ocjene koju su provele službe Komisije nije se moglo isključiti da mjerodavno zemljopisno tržište za predmetne proizvode i referentna razdoblja neće biti veće od tržišta EGP-a. Budući da su obje države članice na koje se odnose te odluke o pokretanju postupka povukle svoje prijave regionalne potpore prije nego što je Komisija odobrila konačne odluke, zaključci dubinskih ocjena u tim slučajevima nisu se mogli potvrditi službenim odlukama.

([23]) Vidjeti bilješku 11.

([24]) Odluke o državnoj potpori: SA.30340 Fiat Powertrain Technologies, Odluka od 9. veljače 2011. (C(2011) 612) (SL C 151, 21.5.2011., str. 5.); SA.32169 Volkswagen Sachsen, Odluka od 13. srpnja 2011. (C(2011) 4935) (SL C 361, 10.12.2011., str. 17.).

([25]) SA.27913 – C 31/2009, Mađarska – Veliki projekt ulaganja – Državna potpora za Audi Hungaria Motor Kft, Odluka od 28. listopada 2009. (C(2009) 8131) (SL C 64, 16.3.2010., str. 15.); Odluka o produljenju od 6. srpnja 2010. (C(2010) 4474) (SL C 243, 10.9.2010., str. 4.); Odluka od 13. srpnja 2011. (C(2011) 4935), u SA.32169 – C/2011 – Njemačka – Veliki projekt ulaganja – Državna potpora za Volkswagen Sachsen (SL C 361, 10.12.2011., str. 17.).

(89) Komisija je došla do zaključka da argumenti koje je Njemačka dostavila prije procjene, no koji u okviru službenog istražnog postupka nisu potkrijepljeni dodatnim činjenicama i informacijama, nisu dovoljni kako bi se razriješile sumnje o mogućoj ograničenosti mjerodavnog zemljopisnog tržišta na tržište EGP-a. Komisija je posebno utvrdila sljedeće:

(90) Činjenicom da veliki proizvođači vozila posluju na međunarodnom tržištu i da sudjeluju u tržišnom natjecanju na svjetskoj razini još se uvijek ne dokazuje da su pojedinačna tržišta integrirana i da čine jedinstveno svjetsko tržište (ili zajedničko tržište EGP-a i Sjeverne Amerike). To vrijedi i za tvrdnju da deset najvećih proizvođača originalne opreme (OEM, eng. *Original Equipment Manufacturers*) ima proizvodne lokacije i distribucijske sustave diljem svijeta. Nestabilnost stope razmjene Komisija smatra čimbenikom koji je potaknuo OEM-ove da proizvodne pogone uspostave bliže regionalnoj potražnji; isto bi moglo vrijediti za učinkovite zaštitne mjere (visoke uvozne carine za krajnje proizvođače i niže carine za međuproizvode kako bi se potaknula lokalna proizvodnja/završno sklapanje). Treći argument u korist postojanja globaliziranih proizvodnih struktura, iako tržišta nisu integrirana, činjenica je da neke države dozvoljavaju uvoz samo ako se istodobno osnivaju zajednički pothvati u svrhu lokalne proizvodnje. Sama prisutnost velikih dionika i proizvođača u svijetu stoga nije dokaz postojanja svjetskog tržišta (ili tržišta koje nadilazi EGP). Jednako tako ni postojanje distribucijskih sustava diljem svijeta ne dokazuje da je tržište u pogledu razine tržišnog natjecanja globalno (ili da nadilazi EGP). Činjenica da Porsche AG želi opskrbljivati svjetsko tržište iz jedne lokacije nije dostatan dokaz mjerodavnog zemljopisnog tržišta koje nadilazi tržište EGP-a. Činjenica je da je tržište za SUV-D relativno malo u usporedbi s drugim tržišnim segmentima. Stoga bi ekonomija razmjera u tom slučaju mogla koristiti strategiji koja uključuje samo jednu lokaciju. Budući da bi se model trebao prodavati pod markom Porsche i da je visoka kvaliteta luksuznih vozila koje proizvodi Porsche AG sa stajališta njegovih kupaca do sada bila povezana s proizvodnjom u Njemačkoj, druga proizvodna lokacija izvan Njemačke mogla bi negativno utjecati na uspješnu marketinšku strategiju. Sama Njemačka (vidjeti uvodnu izjavu 57.) opravdala je odluku o Leipzigu umjesto [lokacija 1. u Njemačkoj], među ostalim, zaštićenim imenom.

(91) Osim toga, argument da se velik dio trgovinskih tokova, npr. više od 20 % proizvodnje iz EGP-a, izvozi na sjevernoameričko tržište, nije dostatan dokaz postojanja svjetskog tržišta (odnosno u ovom slučaju tržišta koje nadilazi EGP). Prema procjeni Komisije trgovinski tokovi mogu, doduše, biti poticaj integriranju različitih mjerodavnih zemljopisnih tržišta ako je obujam uvoza i izvoza temelj lokalne proizvodnje i lokalne potrošnje. Postojanje trgovinskih tokova ipak ne može biti dostatan dokaz postojanja integriranog mjerodavnog zemljopisnog tržišta. Čak i ako se proizvodi prevoze između EGP-a i drugih regija, to još uvijek ne znači da su tržišta tako integrirana da tržišni uvjeti (npr. cijene) na jednom tržištu utječu na uvjete na drugom tržištu. To posebno vrijedi u slučaju kad utvrđeni prijevoz proizvoda prije svega obavljaju proizvođači, a ne neovisni špediteri i izvoznici koji sudjeluju u cjenovnoj arbitraži. Određivanje cijena može se u potpunosti odnositi na jedno tržište (npr. visoke cijene na jednom tržištu, niže cijene na drugom) i uopće ne biti prilagođeno uvjetima zamišljenog integriranog tržišta. Analizom trgovinskih tokova ne daje se odgovor na temeljno pitanje razgraničenja tržišta u pogledu mogućnosti sprječavanja povećanja cijena na lokalnom tržištu uvozom ili izvozom. Komisija je utvrdila da Njemačka nije dostavila dodatne empirijske podatke kojima bi potkrijepila postojanje povezanih kretanja cijena ili utjecaj neto uvoza na promjene relativnih cijena. Empirijski podatci dostavljeni u navedenim prethodnim slučajevima nisu relevantni za ovaj slučaj jer su oni uključivali druge tržišne segmente (segment A prema POLK-u) i druga referentna razdoblja.

(92) Kako je Komisija utvrdila, Porsche planira izvoziti znatan udjel svoje proizvodnje Macana u Kinu. Ta namjera još uvijek sama po sebi nije dokaz postojanja integriranog tržišta.

(93) Komisija dopušta mogućnost da će se važnost trgovinskih prepreka s vremenom dodatno smanjiti. Međutim, uvjerena je da su prepreke pristupu ciljnim tržištima jedan od najvažnijih čimbenika za proizvodnju u prekomorskim zemljama i odluke o premještanju proizvodnje koje donose proizvođači motornih vozila u EU-u. Zbog visokih carinskih prepreka, prije svega u Aziji, pristup izvoznicima iz EU-a još je uvijek otežan. Druge prepreke, kao što su skupi i diskriminirajući zahtjevi za certificiranje, dodatni zahtjevi za ispitivanje, trošarine itd., u velikoj mjeri utječu na izvoz vozila iz EU-a u južnu Aziju, Kinu i Južnu Ameriku. Komisija potvrđuje da su Sjedinjene Američke Države daleko najvažnije ciljno tržište za cjelokupan izvoz vozila iz EU-a. Međutim, EU i SAD imaju potpuno različite pristupe u pogledu reguliranja i nadzora tržišta. Razlike u reguliranju tržišta i danas su vjerojatno najveća trgovinska prepreka za izvoz vozila iz EU-a u SAD.

(94) Komisija je uzela u obzir argumente u pogledu sve nižih troškova prijevoza, no nije potpuno uvjerena u njihovu valjanost. U sadašnjoj gospodarskoj situaciji sa sve višim troškovima goriva ne može se jasno utvrditi kako će se sve niži troškovi prijevoza u budućnosti razvijati. Stoga se navedeno buduće sniženje troškova ne može uzeti u obzir.

(95) Budući da tijekom službenog istražnog postupka nije dobila dodatne dokaze da je mjerodavno zemljopisno tržište veće od EGP-a, Komisija je u svojoj ocjeni zadržala prethodno navedena mišljenja prema kojima je neovisno o odabranom razgraničenju mjerodavnog proizvodnog tržišta EGP ili veće tržište potrebno promatrati kao mjerodavno zemljopisno tržište. Komisija još jednom upućuje na činjenicu da je potrebno utvrditi nadoknađuju li se pozitivnim doprinosom mjere potpore u svakom slučaju svi negativni učinci na trgovinu i tržišno natjecanje. Kao temelj za odluku je li potrebna dubinska ocjena spojivosti mjere potpore s unutarnjim tržištem potrebno je stoga što je uže moguće razgraničiti mjerodavno zemljopisno tržište uzimajući u obzir posebne značajke planiranog modela vozila.

6.5.1. **Zaključak u pogledu tržišnog udjela (točka 68. podtočka (a) Smjernica za regionalne potpore)**

(96) Komisija je u skladu s točkom 68. podtočkom (a) Smjernica za regionalne potpore provela procjenu u svim vjerodostojnim mjerodavnim proizvodnim i zemljopisnim tržištima kako bi utvrdila je li tržišni udjel korisnika potpore prije i nakon ulaganja viši od 25 %.

(97) Budući da se nije moglo utvrditi postoji li jedno mjerodavno proizvodno i zemljopisno tržište, rezultati za sva vjerodostojna tržišta morali su se uzeti u obzir. U segmentu B prema POLK-u koncern Volkswagen svake godine od 2010. do 2015. ima tržišni udjel veći od [> 25] % u EGP-u. Na temelju toga Komisija je zaključila da će se prag utvrđen u točki 68. podtočki (a) premašiti. S druge strane, u slučaju segmenta SUV-D tržišni udjel neće premašiti prag ni u kojem vjerodostojnom mjerodavnom zemljopisnom tržištu koje se može uzeti u obzir (EGP, EGP + Sjeverna Amerika i svjetsko tržište).

6.5.2. **Zaključak u pogledu kapaciteta proizvodnje na ispodprosječno razvijenom tržištu (točka 68. podtočka (b) Smjernica za regionalne potpore)**

(98) Budući da se nije moglo utvrditi treba li ukupno tržište osobnih vozila bez segmentiranja, samo segment B prema POLK-u ili samo segment SUV-D prema društvu IHS Global Insight smatrati mjerodavnim proizvodnim tržištem, Komisija je morala ispitati čini li kapacitet nastao u okviru projekta, izmjeren na temelju podataka o vidljivoj potrošnji predmetnih proizvoda u EGP-u, više od 5 % svih vjerodostojnih tržišta.

(99) U slučaju segmenta SUV-D prema društvu IHS Global Insight kapacitet proizvodnje znatno je viši od praga od 5 % ako se kao temelj uzima tržište EGP-a. U Odluci o pokretanju postupka već je u uvodnoj izjavi 72. utvrđeno da se mjerodavno tržište razvijalo ispod prosjeka i da se posljednjih pet godina prije ulaganja čak i smanjivalo.

(100) Komisija stoga zaključuje da će se prag od 5 % za povećanja kapaciteta na ispodprosječno razvijenom tržištu koji je utvrđen u točki 68. podtočki (b) Smjernica za regionalne potpore u slučaju segmenta SUV-D prema društvu IHS Global Insight na tom tržištu premašiti.

6.5.3. **Zaključak**

(101) Na temelju prethodnih razmatranja Komisija zaključuje da se ne može isključiti da će se pragovi iz točke 68. podtočaka (a) i (b) premašiti. Komisija stoga donosi odluku o provođenju dubinske ocjene nakon pokretanja postupka u skladu s člankom 108. stavkom 2. UFEU-a kako bi utvrdila je li potpora potrebna projektu ulaganja kao učinak poticaja te nadoknađuju li se prednostima mjere potpore nastalo narušavanje tržišnog natjecanja i učinci na trgovinu među državama članicama.

6.6. DUBINSKA OCJENA MJERE POTPORE

(102) Dubinska ocjena provodi se na temelju kriterija za ocjenu.

6.6.1. **Pozitivni učinci potpore**

6.6.1.1. *Cilj potpore*

(103) Njemačka je pojasnila pozitivne učinke ulaganja na regiju. Predstavljeni su sljedeći pozitivni učinci ulaganja:

— Učinci na regionalni razvoj: U okviru projekta ulaganja trebalo bi se otvoriti 1 040 novih radnih mjesta i 30 novih pripravničkih mjesta uz postojećih 833 radnih mjesta i 29 pripravničkih mjesta. Osim toga, računa se na otvaranje najmanje 2 700 neizravnih radnih mjesta. Očekuje se da će se najmanje 744 neizravnih radnih mjesta otvoriti oko predmetne tvornice.

— Privlačenje dobavljača i pružatelja usluga iz automobilskog sektora i drugih sektora u regiji: Komisija smatra da projekt ulaganja društva Porsche AG ima važnu ulogu u izgradnji i daljnjem proširenju industrije motornih vozila u pokrajini Saskoj te da će njime u regiju privući dobavljači i pružatelji usluga.

— Aktivno sudjelovanje korisnika potpore u različitim mrežama i klasterskim inicijativama: U cilju poticanja ukupnog razvoja industrije motornih vozila u području Leipziga i istočne Njemačke korisnik potpore aktivno sudjeluje u inicijativama među klasterima i mrežama kao što je Inicijativa automobilskog klastera istočne Njemačke (ACOD).

— Osposobljavanje: Predviđeno je osposobljavanje zaposlenika u okviru unutarnjih i vanjskih mjera.

(104) Komisija smatra da je Njemačka dostavila dostatne informacije kao dokaz da će se projektom poticati gospodarski razvoj regije Leipzig.

6.6.1.2. *Prikladnost potpore*

(105) U skladu s točkama 17. i 18. kriterija za ocjenu državne potpore u obliku bespovratnih sredstava za ulaganje nisu jedini instrument za ispravljanje tržišnih nedostataka i poticanje gospodarskog okruženja u područjima u nepovoljnom položaju. Potpore su primjeren instrument ako imaju prednosti u odnosu na druge političke mjere. U skladu s točkom 18. kriterija za ocjenu „primjereni instrumenti" samo su „mjere za koje je država članica u obzir uzela druge političke mogućnosti i dokazala prednosti selektivnog instrumenta kao što je državna potpora za određeno poduzeće".

(106) Njemačka se u svojem obrazloženju prikladnosti instrumenta potpore pozvala na gospodarsku situaciju u pokrajini Saskoj i dostavila dokaze da se regija u odnosu na prosječno stanje u drugim njemačkim regijama nalazi u nepovoljnom položaju. U 2011., kad su započeli radovi, BDP po stanovniku u pokrajini Saskoj iznosio je samo 75 % njemačkog prosjeka, a nezaposlenost je bila oko 50 % viša u odnosu na prosjek u zemlji. U razdoblju 2007. – 2009. prosječni raspoloživi dohodak u pokrajini Saskoj iznosio je oko 82 % njemačkog prosjeka. Njemačka tvrdi da je Komisija već prije prepoznala da izravna bespovratna sredstva u takvim gospodarskim uvjetima predstavljaju primjereno sredstvo kako bi se nadoknadio nedostatan razvoj neke regije.

(107) Uzimajući u obzir socioekonomsku situaciju u regiji Leipzig, koja je zbog svojeg statusa potvrđena kao regija prihvatljiva za potporu u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a s najvišim intenzitetom potpore od 20 %, te u skladu s prethodnim odlukama (npr. u predmetu državne potpore Dell Products Poland) ([26]), Komisija je suglasna da je dodjela državnih potpora primjeren instrument za postizanje razvojnih ciljeva predmetne regije.

6.6.1.3. *Učinak poticaja/hipotetski scenarij*

(108) Budući da postoje brojni valjani razlozi zbog kojih bi poduzeće trebalo provesti projekt ulaganja u određenoj regiji, čak i ako se ne odobre državne potpore, na temelju kriterija za ocjenu Komisija mora detaljno ispitati je li potpora potrebna kao poticaj za ulaganje. U okviru te dubinske ocjene potrebno je utvrditi pridonosi li se zaista potporom tako da ona tako utječe na ponašanje korisnika potpore da on u predmetnom potpomognutom području izvrši (dodatna) ulaganja. U skladu s točkom 22. kriterija za ocjenu za dva se scenarija može dokazati učinak poticaja: Bez državne potpore ne bi se uopće izvršilo ulaganje jer ono poduzeću ne bi bilo isplativo ni na kojoj lokaciji (scenarij 1.); bez državne potpore ulaganje bi se izvršilo na drugoj lokaciji u EU-u (scenarij 2.).

([26]) Vidjeti bilješku 15.

(109) U skladu s kriterijima za ocjenu država članica Komisiji mora pokazati da potpora ima učinak poticaja te odgovarajućim dokumentima dokazati da potpora zaista utječe na odluku o ulaganju ili lokaciji. Uz to država članica mora dostaviti detaljan opis hipotetske situacije (u kojoj država članica korisniku ne odobri potporu). Komisiji se scenariji moraju realno prikazati.

(110) Njemačka smatra da je potpora društvima Porsche Leipzig i Porsche AG obuhvaćena scenarijem 2. Stoga je Njemačka dostavila hipotetski scenarij za konkretno ulaganje i planiranje lokacije za Macan u kojem je razmotreno više mogućih lokacija u Njemačkoj umjesto tvornice u Leipzigu.

(111) U skladu s kriterijima za ocjenu država članica mora dokazati učinak poticaja. U skladu s točkom 25. kriterija za ocjenu „država članica može dostaviti dokaz učinka poticaja za potporu u obliku poslovne dokumentacije iz koje proizlazi da su troškovi i koristi podružnice u predmetnom potpomognutom području uspoređeni s troškovima i koristima podružnice na drugom području". Država članica trebala bi dostaviti financijske izvještaje, poslovne planove poduzeća i druge dokumente za različite scenarije ulaganja.

(112) Njemačka je dostavila sveobuhvatne važeće, vjerodostojne dokumente u kojima je dokumentiran višestupanjski postupak društva Porsche AG u pogledu donošenja odluke o lokaciji projekta ulaganja.

(113) U skladu s tim ispitano je pet scenarija za proizvodnu lokaciju. Sve lokacije osim Leipziga nalaze se izvan potpomognutih područja u Njemačkoj.

(114) Tijekom procesa planiranja izvršeni su različiti izračuni i procjene troškova uz sve veću točnost i preciznost. Na temelju toga triput je iznova utvrđen najprimjereniji scenarij, takozvana nulta linija ([27]). Na temelju dostavljenih dokumenata Komisija zaključuje da su se pri jednakom stupnju točnosti procjena troškova proizvodnje, koji se odnose na neku proizvodnu lokaciju (za sve scenarije primijenjena je jednaka razina prometa), scenarij 3. (izrada školjke i lakiranje u [lokacija 1. u Njemačkoj]. isporuka lakirane karoserije radi sastavljanja u Leipzig) i scenarij 5. (izrada školjke, lakiranje i sastavljanje u Leipzigu) pokazali kao najkonkurentniji scenariji (opcije za lokaciju).

(115) Kao što je vidljivo iz dokumentacije, stoga su u posljednjoj fazi postupka donošenja odluke međusobno uspoređeni još samo scenariji 3. i 5.

(116) Kako je pojašnjeno u uvodnoj izjavi 53. ove Odluke, konačne procjene troškova proizvodnje koji su povezani s određenom lokacijom pokazale su nedostatak prouzročen troškovima od 65 milijuna EUR za scenarij 5. (Leipzig) u odnosu na scenarij 3. ([lokacija 1. u Njemačkoj]/Leipzig). Kako bi se nadoknadio nedostatak prouzročen troškovima iz scenarija 5. te s obzirom na buduću službenu odluku Nadzornog odbora o lokaciji projekta ulaganja, Porsche Leipzig ispitao je kod saskih nadležnih tijela mogućnost dobivanja državnih potpora kako bi se projekt ulaganja doveo u Leipzig.

(117) Dopisom od 25. veljače 2011. Porsche Leipzig zatražio je od SMWA-a da ispita mogućnost dodjele državne potpore za projekt ulaganja. Nakon sastanka predstavnika društva Porsche Leipzig i saskih nadležnih tijela na kojem je Porsche Leipzig pojasnio projekt ulaganja i situaciju u pogledu donošenja odluke, saska nadležna tijela u dopisu od 9. ožujka 2011. pristala su društvu Porsche Leipzig pružiti potporu na projektu ulaganja u cilju obavljanja cjelokupne proizvodnje Macana u Leipzigu u okviru postojećih regionalnih mogućnosti za dodjelu poticaja.

(118) Kako je pojašnjeno u uvodnoj izjavi 56. ove Odluke, nedostatak prouzročen troškovima iz scenarija 5. smanjio se u odnosu na scenarij 3. na 27,52 milijuna EUR uzimajući u obzir najviši dopušteni iznos potpore. Osim toga, u korist scenarija 5. uzeti su u obzir još neki kvalitativni kriteriji.

(119) Nadzorni odbor donio je 15. ožujka 2011. odluku o uspostavljanju cjelokupnog projekta ulaganja u Leipzigu (scenarij 5.). Kako je vidljivo iz zapisnika sa sjednice Nadzornog odbora, navedena je odluka donesena pod uvjetom da se odobre državne potpore.

(120) Nakon donesene uvjetovane odluke Nadzornog odbora Porsche Leipzig podnio je službeni zahtjev za regionalne potpore 24. ožujka 2011. Banka Sächsische Aufbaubank pisanim je putem 29. ožujka 2011. potvrdila da su projektom ulaganja načelno ispunjeni uvjeti za stjecanje prava na potporu. Nakon te službene potvrde u travnju 2011. započeli su radovi na projektu ulaganja.

([27]) Vidjeti bilješku 17.

(121) Nakon prethodnih napomena Komisija je u skladu s točkom 20. kriterija za ocjenu utvrdila da su ispunjeni opći kriteriji za službenu ocjenu učinka poticaja iz točke 38. Smjernica za regionalne potpore. Korisnik potpore podnio je zahtjev za regionalnu potporu, a nadležno je tijelo prije početka radova povezanih s projektom ulaganja pisanim putem potvrdilo da su projektom načelno ispunjeni uvjeti za stjecanje prava na potporu. Osim toga, Njemačka je dostavila jasne dokaze da je potpora zaista imala ulogu u donošenju odluke o lokaciji. Odluka društva Porsche AG o premještanju cjelokupne proizvodnje Macana u Leipzig donesena je tek nakon primitka potvrde da se može računati na državne potpore i potporu nadležnih tijela u projektu te nakon što je Nadzorni odbor odobrio lokaciju uz uvjet dobivanja državne potpore. Komisija smatra da je hipotetski scenarij koji je Njemačka dostavila u skladu s točkama 23. i 25. kriterija za ocjenu realan i da je potkrijepljen vjerodostojnim i važećim dokumentima. U skladu s tim potpora zaista ima (znatan) učinak poticaja. Smanjenjem nedostatka prouzročenog troškovima u korist Leipziga potpora je utjecala na donošenje odluke poduzeća korisnika o lokaciji. Bez potpore ulaganje se ne bi izvršilo u Leipzigu.

6.6.1.4. *Proporcionalnost potpore*

(122) Da bi potpora bila proporcionalna, visinu i intenzitet potpore potrebno je smanjiti na najnižu razinu koja je nužna za provedbu projekta ulaganja u potpomognutoj regiji.

(123) Općenito se regionalna potpora smatra primjerenom obujmu problema u potpomognutim regijama ako ne premašuje gornje granice za dodjelu potpore, uključujući automatsku, postupnu prilagodbu gornjih granica za velike projekte ulaganja (koji su već navedeni na važećoj karti potpomognutih područja). U ovom slučaju intenzitet potpore nije viši od regionalnih gornjih granica potpore, ispravljenih u okviru mehanizma prilagodbe na koji je već upućeno u uvodnoj izjavi 80.

(124) Uz opće načelo proporcionalnosti utvrđeno u Smjernicama za regionalne potpore u kriterijima za ocjenu predviđena je dubinska ocjena. U skladu sa scenarijem 2. kriterija za ocjenu potpora se smatra primjerenom ako odgovara razlici između neto troškova korisnika potpore nastalih za potrebe ulaganja u potpomognuto područje i neto troškova koji bi nastali za potrebe ulaganja na alternativnoj lokaciji.

(125) Iz dokumenata koje je dostavila Njemačka proizlazi da je potpora ograničena na potreban iznos jer razlika između troškova za scenarij 3. i scenarij 5. nije premašena. Iz konačnog izračuna vidljivo je da će scenarij 5. čak i s potporom biti nominalno skuplji za 27,5 milijuna EUR (bez potpore za 65 milijuna EUR) od scenarija 3. Uzimajući u obzir određene strateške prednosti koje se ne mogu količinski odrediti (druga tvornica za cjelokupnu proizvodnju pod markom Porsche), aspekte kvalitete (izbjegavanje rizika zbog prijevoza između [lokacija 1. u Njemačkoj] i Leipziga) i prednosti koje donosi imidž ([…]), koji su jednako tako utjecali na odluku o lokaciji u Leipzigu, Njemačka preostali nedostatak prouzročen troškovima smatra opravdanim.

(126) Budući da je potpora ograničena na iznos koji je potreban kako bi se nadoknadili dodatni neto troškovi na projektu ulaganja na lokaciji Leipzig u odnosu na alternativnu lokaciju, Komisija smatra da je proporcionalnost potpore dokazana.

6.6.2. **Negativni učinci potpore na tržišno natjecanje i trgovinu**

(127) Točka 40. kriterija za ocjenu glasi: „Ako se na temelju hipotetske analize ipak može zaključiti da bi se ulaganje izvršilo i bez potpore, iako možda na nekoj drugoj lokaciji (scenarij 2.), i potpora odgovara načelu primjerenosti, naznake za moguća narušavanja tržišnog natjecanja (npr. veći tržišni udjel i povećanje kapaciteta na tržištu koje raste ispod prosjeka) bile bi bez potpore u načelu jednake."

(128) Budući da se odluka o ulaganju temelji na scenariju 2. i da je potpora ograničena na najmanju mjeru, nisu se mogli utvrditi nikakvi negativni učinci na trgovinu i tržišno natjecanje. Ulaganje bi se izvršilo na drugoj lokaciji i u svakom bi slučaju došlo do jednakog narušavanja tržišnog natjecanja. Stoga Komisija smatra da potpora nema negativne učinke na tržišno natjecanje.

(129) U skladu s točkom 53. kriterija za ocjenu „[…] procjena, prema kojoj bi se ulaganje bez potpore izvršilo u području u nepovoljnijem položaju (nedostatci koji se više odnose na regiju – viši najviši intenzitet regionalnih potpora) ili u području čiji se regionalni nedostatci u jednako velikoj mjeri uzimaju u obzir kao nedostatci ciljnog područja (jednaki najviši intenzitet regionalnih potpora), u okviru ispitivanja ukupnog učinka predstavlja negativan aspekt koji se teško može nadoknaditi pozitivnim aspektima jer je on u suprotnosti sa svrhom regionalne potpore".

(130) Budući da ništa ne upućuje na to da bi se ulaganje izvršilo u drugoj potpomognutoj regiji s višim ili jednakim najvišim intenzitetom potpora (ili da se razmatra lokacija izvan Njemačke), Komisija smatra da potpora nema učinak smanjenja kohezije koji bi bio u suprotnosti sa stvarnom svrhom regionalne potpore.

6.7. USKLAĐIVANJE

(131) Nakon što je utvrđeno da potpora predstavlja poticaj za izvršenje ulaganja u predmetnoj regiji i da je primjerena, međusobno se procjenjuju pozitivni i negativni učinci.

(132) Procjena je pokazala da mjera potpore ima učinak poticaja za ulaganje kojim se osigurava znatan doprinos razvoju regije u nepovoljnom položaju koja je u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a prihvatljiva za potporu, a da to pritom ne utječe negativno na neku regiju s jednakim ili višim najvišim intenzitetom potpore (ne postoji učinak smanjenja kohezije). Komisija procjenjuje da je ulaganje u područje u nepovoljnijem položaju važnije za koheziju Unije od jednakog ulaganja u područje u manje nepovoljnom položaju. Komisija uzima u obzir točku 53. kriterija za ocjenu prema kojoj „s obzirom na pozitivne učinke regionalne potpore kojima se samo nadoknađuje razlika neto troškova u odnosu na razvijeniju alternativnu lokaciju ulaganja […] u okviru ispitivanja ukupnog učinka u pravilu [se] smatra da su oni važniji od mogućih negativnih učinaka novog ulaganja na alternativnoj lokaciji".

(133) Na temelju prethodnih razmatranja Komisija nadalje smatra da će se u slučaju potpore koja odgovara razlici između neto troškova projekta ulaganja na odabranoj lokaciji i neto troškova na razvijenijoj alternativnoj lokaciji pozitivnim učincima u pogledu ciljeva i proporcionalnosti (vidjeti prethodno navedeno) nadoknaditi negativni učinci na trgovinu na alternativnoj lokaciji.

(134) U skladu s točkom 68. Smjernica za regionalne potpore i uzimajući u obzir dubinsku ocjenu koja je provedena na temelju kriterija za ocjenu Komisija zaključuje da je potpora nužna za ulaganja kao učinak poticaja i da će se prednostima mjere potpore nadoknaditi narušavanje tržišnog natjecanja koje je iz toga nastalo i učinci na trgovinu među državama članicama.

7. **ZAKLJUČAK**

(135) Komisija zaključuje da su planiranom regionalnom potporom ulaganju u korist društava Porsche Leipzig GmbH i Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, koja je dodijeljena prije 1. srpnja 2014. uz uvjet odobrenja Komisije, ispunjeni svi preduvjeti u skladu sa Smjernicama za regionalne potpore i kriterijima za ocjenu te se stoga u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a ona može smatrati spojivom s unutarnjim tržištem,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

*Članak 1.*

1. Državna potpora koju Njemačka planira dodijeliti u korist društava Porsche Leipzig GmbH i Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft u iznosu od 43 666 078,75 EUR (sadašnja vrijednost, umanjena u trenutku prijave) s najvišim intenzitetom potpore od 8,37 % bruto ekvivalenta potpore u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a spojiva je s unutarnjim tržištem.

2. Odobrava se davanje potpore navedene u članku 1. stavku 1. ako je dodijeljena prije 1. srpnja 2014.

*Članak 2.*

Njemačka je obvezna Komisiji dostaviti sljedeće:

— u roku od dva mjeseca nakon dodjele državne potpore primjerak dokumenata koji su relevantni za mjeru potpore,

— od trenutka kada Komisija odobri državnu potporu svakih pet godina privremeno izvješće (s podatcima o isplaćenim iznosima potpore, izvršenju ugovora o državnoj potpori i svim ostalim projektima ulaganja koji se uvode u poslovanje/tvornicu),

— u roku od šest mjeseci nakon isplate posljednjeg obroka potpore prema prijavljenom planu isplate opsežno završno izvješće.

*Članak 3.*

Ova Odluka upućena je Saveznoj Republici Njemačkoj.

Sastavljeno u Bruxellesu 9. srpnja 2014.

*Za Komisiju*
Joaquín ALMUNIA
*Potpredsjednik*