A BIZOTTSÁG (EU) 2015/1966 HATÁROZATA

(2014. július 9.)

a Németország által a Porsche Leipzig GmbH és a Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft javára nyújtani tervezett SA.34118 (2012/C, korábban 2011/N) számú állami támogatásról

(az értesítés a C(2014) 4075. számú dokumentummal történt)

(Csak a német nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután felkérte az érdekelt feleket észrevételeik megtételére a fent említett cikkek értelmében ([1]) és ezen észrevételek figyelembevételével,

mivel:

1. ELJÁRÁS

(1) A Bizottságnál 2011. december 20-án nyilvántartásba vett elektronikus bejelentéssel (SANI 6554) Németország bejelentette, hogy a 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó regionális támogatásokról szóló iránymutatásnak ([2]) (a továbbiakban: regionális támogatási iránymutatás) megfelelő regionális támogatást kíván nyújtani a Porsche Leipzig GmbH és a Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft számára egy Lipcsében (Szászország, Németország) megvalósítandó beruházási projekthez.

(2) 2012. július 11-én kelt levelében a Bizottság tájékoztatta Németországot az ugyanazon a napon elfogadott határozatáról, amely szerint a Porsche Leipzig GmbH és a Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft számára a beruházási projekt céljából nyújtani tervezett regionális támogatás miatt az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése értelmében eljárást indít (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat), hogy a nagyberuházási projektekhez nyújtott regionális támogatások részletes vizsgálatára vonatkozó kritériumokkal kapcsolatos bizottsági közlemény ([3]) (a továbbiakban: vizsgálati kritériumok) alapján alapos vizsgálatot végezzen.

(3) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatot 2012. október 30-án közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([4]). A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket.

(4) Németország 2012. október 31-én kelt levelében (2012/116806) benyújtotta észrevételeit, valamint a részletes vizsgálathoz szükséges információkat.

(5) 2012. december 17-én kelt levelében (2012/135107) és 2012. február 4-én kelt e-mailjében a Bizottság további információkat kért, ezeket Németország 2013. január 25-én (2013/008324) és 2013. február 7-én kelt levelében (2013/013186) benyújtotta.

(6) Az érdekelt felek részéről nem érkeztek észrevételek a Bizottsághoz.

2. A TÁMOGATÁSI INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA

2.1. AZ INTÉZKEDÉS CÉLJA

(7) A regionális fejlesztés ösztönzése céljából Németország azt tervezi, hogy a Porsche Leipzig GmbH és a Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft számára közvetlen támogatás és beruházási támogatás formájában regionális

([1]) HL C 333., 2012.10.30., 17. o.
([2]) HL C 54., 2006.3.4., 13. o.
([3]) HL C 223., 2009.9.16., 3. o.
([4]) Lásd az 1. lábjegyzetet.

támogatást nyújt egy új gépjárműmodell gyártásához. A beruházási projekt végrehajtását Lipcsében (Szászország, Németország) tervezik, amely az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerinti támogatott területen fekszik, ahol 2011. január 1. és 2014. június 30. között a regionális beruházási támogatások felső határa 20 % (bruttó támogatási egyenérték, BTE) ([5]).

2.2. A TÁMOGATÁS KEDVEZMÉNYEZETTJEI

(8) A támogatás kedvezményezettjei a Porsche Leipzig GmbH (a továbbiakban: Porsche Leipzig) és a Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (a továbbiakban: Porsche AG). A Porsche Leipzig a Porsche AG leányvállalata, amelyet 2012. augusztus 1-jén felvásárolt a Volkswagen Aktiengesellschaft, így jelenleg a Volkswagen-konszernhez tartozik.

(9) A Volkswagen-konszern termékskálája a kisméretű gépjárművektől a luxusautókig és a haszonjárművekig terjed. 2013-ban a konszern 19 európai államban és 8 amerikai, ázsiai és afrikai országban 106 gyárral rendelkezett, ezekben összesen 572 800 munkavállalót foglalkoztattak. Ugyanebben az évben összesen 9,7 millió járművet szállítottak ki az ügyfeleknek 153 különböző országban. Ezzel a konszern a személygépkocsik világpiacán 12,8 %-os részesedést ért el ([6]) és 197 milliárd EUR árbevétele volt.

(10) A Porsche AG 2013-ban világszerte 19 456 munkavállalót alkalmazott és összesen 162 145 új járművet értékesített. A teljes forgalom 2013-ban 14,3 milliárd EUR-t ért el.

2.3. A BERUHÁZÁSI PROJEKT

(11) A beruházási projekt megvalósítása 2011 áprilisában kezdődött, a befejezését pedig 2014 májusára tervezik.

(12) A beruházási projekt a lipcsei gyár kibővítésére irányul, lehetővé téve ily módon egy új személygépkocsi-modell, a Porsche Macan gyártását. A szóban forgó modell egy olyan szabadidő-terepjáró (SUV), illetve crossover típusú személygépjármű, amely a POLK-osztályozás szerint a B. kategóriába (középméretű, illetve középkategóriás személygépkocsi) és az IHS Global Insight besorolás szerint a SUV-D szegmensbe (Standard Sport Utility Vehicle) ([7]) sorolható.

(13) A projekt épületekbe, gépekbe, berendezésekbe és immateriális javakba való beruházásokból áll. Az új modell gyártásának keretébe tartozik a tervek szerint a karosszériagyártás és az összeszerelés, valamint egy fényező műhely létrehozása. A már meglévő lipcsei gyárat, amelyben eddig csak a járművek végső összeszerelését végezték, a beruházási projekt révén kibővítik és a teljes gyártási folyamat elvégzésére alkalmassá teszik.

(14) A cél évi [40 000–100 000] (*) jármű előállítására elegendő termelési kapacitás elérése. Műszaki szempontból maximum [40 000–100 000] jármű előállításához elegendő kapacitás elérése lehetséges. 235 munkanapra lebontva ez napi […] járműnek felel meg. A teljes termelési kapacitást 2014 első felében kell elérni.

(15) A projekt elszámolható beruházási összköltsége nominálértéken 550,08 millió EUR-t tesz ki; jelenértéken ([8]) ez 521,56 millió EUR-t jelent. Az alábbi táblázat tartalmazza évekre és kategóriákra lebontva a projekt elszámolható összköltségét.

Elszámolható beruházási költségek (nominálértéken millió EUR-ban)

millió EUR (kerekítve)	2011	2012	2013	2014	Összesen
Épület	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Külső berendezések	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

([5]) Lipcse a „statisztikai hatással érintett régiók” közé tartozik; lásd az N 459/2006 számú támogatási ügyben 2006. november 8-án hozott bizottsági határozatot – Németországra vonatkozó nemzeti regionális állami támogatási térkép (2007–2013) (HL C 295., 2006.12.5., 6. o.). Lipcse a 107. cikk (3) bekezdésének c) pontjában foglalt eltérés alapján a 2011. január 1. és 2014. június 30. közötti időszakban maximum 20 %-os támogatási intenzitással jogosult regionális támogatásra.

([6]) Németország megerősítette, hogy a benyújtott piaci adatok kiterjednek a Volkswagen-konszern által előállított vagy értékesített összes járműre, míg a piaci részesedésre vonatkozó adatok csak a személygépkocsikra vonatkoznak.

([7]) A POLK és az IHS Global Insight vezető piackutató vállalatok, amelyek a járműpiacot elemzik.

(*) Üzleti titok.

([8]) Az e határozatban megadott jelenértékek kiszámítása a bejelentés időpontjában érvényes (2011. december) 2,05 %-os alapkamat alapján történt, amelyhez a referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjának módosításáról szóló bizottsági közlemény (HL C 14., 2008.1.19., 6. o.) értelmében 100 bázispontot hozzá kell adni.

millió EUR (kerekítve)	2011	2012	2013	2014	Összesen
Gépek/berendezések	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Immateriális javak	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Összesen	(…)	(…)	(…)	(…)	550,08

(16) Németország megerősíti, hogy támogatásokat kizárólag új eszközökhöz igényelnek, és hogy immateriális javakat harmadik felektől piaci áron szereznek be.

2.4. A BERUHÁZÁSI PROJEKT FINANSZÍROZÁSA

(17) Németország megerősíti, hogy a támogatás kedvezményezettje az elszámolható költségek több mint 25 %-át kitevő, állami támogatástól mentes önrészt biztosít.

2.5. JOGALAP

(18) Az alább megadott nemzeti jogalap értelmében az alábbi támogatásokat nyújtják:

a) beruházási támogatás az „Investitionszulagengesetz 2010” ([9]) alapján;

b) közvetlen támogatás a „regionális gazdaságszerkezet javítását” illető közérdekű feladat 2009-es keretterve ([10]) értelmében.

2.6. A TÁMOGATÁSI INTÉZKEDÉS

(19) A támogatás kedvezményezettje 2011. március 24-én kérelmezte a közvetlen támogatást. 2011. március 29-én a Sächsische Aufbaubank (SAB) megerősítette, hogy a támogatás kedvezményezettje alapvetően a beruházási projekt végrehajtásának elősegítésére közvetlen támogatásra jogosult. A beruházási támogatást a szóban forgó projekt esetében a Bizottság engedélyével egy adójogszabály alapján nyújtják, amely szerint bizonyos objektív követelmények teljesülése esetén Németország további mérlegelése nélkül, jogosan igényelhető a beruházási támogatás. A támogatás kedvezményezettjének ezért nem kellett a munkálatok megkezdése előtt igényelnie a beruházási támogatást.

(20) Németország (jelenértéken) 43,67 millió EUR összegű támogatást kíván nyújtani a projekthez. Mivel a projekt előirányzott elszámolható összköltségének jelenértéke 521,56 millió EUR-t (nominálértéken 550 millió EUR-t) tesz ki, az előirányzott támogatási intenzitás 8,37 % BTE.

(21) Németország megerősítette, hogy a projekthez nyújtott ösztönzőket nem kell összevonni más helyi, regionális, nemzeti vagy uniós előírások alapján ugyanazon elszámolható költségek fedezéséhez nyújtott támogatásokkal. Sem a támogatás maximálisan engedélyezett összegének jelenértékét, sem pedig a megengedett támogatási intenzitást nem lépték túl, arra az esetre, ha az elszámolható költségek eltérnének a bejelentésben megbecsült összegtől.

(22) A közvetlen támogatást és a beruházási támogatást is azzal a feltétellel nyújtják, hogy a támogatás kedvezményezettje a beruházást a támogatott területen a beruházási projekt befejezésétől számított legalább öt évig fenntartja.

2.7. ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

(23) Németország vállalta, hogy megküldi a Bizottságnak a következőket:

— a támogatás odaítélését követő két hónapon belül a támogatási intézkedéssel kapcsolatos dokumentumok másolatát,

— a támogatás Bizottság általi jóváhagyásától számítva ötévenként egy időközi jelentést (beleértve a kifizetett támogatási összegre, a támogatási szerződés teljesítésére, valamint minden olyan, más beruházási projektre vonatkozó információt, amelyet ugyanazon üzemben/gyárban indítottak),

— a támogatás utolsó részletének kifizetését követő hat hónapon belül egy részletes, a bejelentett kifizetési ütemterven alapuló záróbeszámolót.

([9]) Az „Investitionszulagengesetz 2010” összefoglalását a Bizottság X 167/08 szám alatt tette közzé (HL C 280., 2009.11.20., 5. o.).
([10]) A „regionális gazdaságszerkezet javítását” illető közérdekű feladat 2009-es kerettervének összefoglalását az XR 31/07 szám alatt tették közzé (HL C 102., 2007.5.5., 11. o.).

3. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK OKAI

(24) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság megállapította, hogy a regionális támogatási iránymutatás értelmében teljesülnek a belső piaccal való összeegyeztethetőségre vonatkozó általános feltételek, és hogy a bejelentett támogatás összege és a támogatási intenzitás nem lépi túl a megengedett határértékeket. Az előzetes vizsgálat során azonban nem tudta megerősíteni, hogy a támogatás a regionális támogatásokra vonatkozó iránymutatás 68. pontja alapján összeegyeztethető a belső piaccal.

(25) A regionális támogatási iránymutatás 68. pontja értelmében a Bizottságnak hivatalos vizsgálati eljárást kell indítania és ki kell vizsgálnia, hogy a támogatás ösztönzi-e a beruházásokat, hogy arányos-e, és hogy milyen pozitív és negatív hatásai vannak, amennyiben a támogatás kedvezményezettjének piaci részesedése az érintett termék- és földrajzi piacon a beruházás előtt vagy után meghaladja a 25 %-ot (a 68. pont a) alpontja szerinti vizsgálat), vagy ha a beruházással elért kapacitás meghaladja egy piac 5 %-át, amely tekintetében abszolút vagy relatív piaci romlás áll fenn (a 68. pont b) alpontja szerinti vizsgálat).

(26) A Bizottság előzetes vizsgálata során nem tudta kizárni, hogy egy alulfejlett piacon végrehajtott beruházás révén nem fogják túllépni az érintett piacokon a piaci részesedésre és a kapacitásnövelésre vonatkozó küszöböt.

(27) Főleg az érintett termékpiac Németország által javasolt meghatározásával kapcsolatban merültek fel aggályai, amely szerint a személygépkocsik teljes piacát mindenféle szegmentáció nélkül, vagy pedig ha szükséges a felosztás, a POLK-osztályozás szerint csak a B. kategóriát kellene figyelembe venni. Egy korábbi határozatával összhangban ([11]) a Bizottság úgy véli, hogy a szabadidő-terepjárók esetében az IHS Global Insight osztályozása megfelelőbb. A Bizottság nem tudta biztosan megállapítani, hogy a személygépkocsik teljes piaca, vagy csak a POLK osztályozása szerinti B. kategória, vagy pedig csak az IHS Global Insight osztályozása szerinti SUV-D kategória minősül-e a beruházás által érintett piacnak. Ezért nyitva hagyta az érintett termékpiac pontos meghatározását és a piac meghatározásának lehetséges alternatíváiként a teljes személygépkocsi-piacot, valamint a POLK szerinti B. kategóriát és az IHS Global Insight szerinti SUV-D kategóriát vette alapul.

(28) A Bizottság az érintett földrajzi piac meghatározása tekintetében sem tudott végleges döntést hozni. Nem tudta megállapítani, hogy az érintett földrajzi piac a teljes Európai Gazdasági Térséget (EGT), vagy Németország javaslatára a világpiacot, vagy legalább az EGT és Észak-Amerika piacát foglalja-e magában.

(29) A regionális támogatási iránymutatás 68. pontjának a) alpontja értelmében elvégzett elemzésből kiderült, hogy a POLK szerinti B. kategória piaci részesedése az érintett földrajzi piacon (EGT) meghaladja a 25 %-ot ([12]).

(30) A regionális támogatási iránymutatás 68. pontjának b) alpontja szerinti elemzésből kiderült, hogy az EGT-piacon a projekt által az IHS Global Insight szerinti SUV-D kategóriában okozott […] %-os kapacitásnövekedés jóval meghaladja az 5 %-os küszöböt, ugyanakkor a piac még az érintett referencia-időszakban is alulfejlett volt. A 2005 és 2010 közötti időszakban a termék mérhető fogyasztásának összetett éves növekedési rátája az EGT-ben – 0,9 % volt, míg az EGT GDP-je 1,62 %-os összetett éves növekedési rátát mutatott ([13]).

(31) Mivel a Bizottság nem tudta egyértelműen megállapítani, hogy a regionális támogatási iránymutatás 68. pontjának a) és b) alpontja szerint meghatározott küszöbértékeket nem lépték túl, ezért a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról határozott. Ebben a határozatban kiemelte, hogy ha a Bizottság hivatalos vizsgálat elindítása után beérkező észrevételek alapján nem tudja egyértelműen megállapítani, hogy túllépték-e a megadott küszöbértékeket, a vizsgálati kritériumok alapján részletesen meg fogja vizsgálni a beruházási projektet. A Bizottság felkérte Németországot és az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket.

4. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

(32) Az érdekelt felek részéről nem érkeztek észrevételek a Bizottsághoz.

([11]) Lásd a Bizottság 2011. szeptember 20-i C(2011) 6479 végleges határozatát (N 559/10 – Egyesült Királyság – nagyberuházási projekt – Jaguar Cars) (HL C 22., 2012.1.27., 2. o.)

([12]) 2010, a beruházás kezdete és 2015, a beruházás lezárása között a Volkswagen-konszern piaci részesedése a POLK szerinti B. kategóriában az EGT és Észak-Amerika piacán együttesen, valamint az IHS Global Insight szerinti SUV–D szegmensben az EGT-ben, valamint az EGT-ben és Észak-Amerikában együttesen is 25 % alatti.

([13]) A POLK szerinti B. kategória esetében a kapacitásnövekedés az 5 %-os küszöb alatt maradt.

5. NÉMETORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

5.1. AZ ÉRINTETT TERMÉKPIAC

(33) Németország fenntartotta álláspontját, miszerint a POLK szerinti B. kategória az érintett termékpiac megfelelő meghatározása, de ehhez nem fűzött hozzá indokolást.

5.2. AZ ÉRINTETT FÖLDRAJZI PIAC

(34) Németország fenntartotta álláspontját, miszerint a világpiac, vagy pedig legalább az EGT és Észak-Amerika együttesen tekinthető az érintett földrajzi piacnak. Ezt az is alátámasztja, hogy a világpiacot egyetlen telephely látná el.

5.3. A TÁMOGATÁSI INTÉZKEDÉS RÉSZLETES VIZSGÁLATA

(35) Németország az alábbi információkat nyújtotta be annak érdekében, hogy elősegítse a részletes bizottsági vizsgálat elvégzését.

5.3.1. **A támogatás pozitív hatásai**

(36) Németország úgy véli, hogy a beruházás hozzájárul Lipcse város és Szászország tartomány regionális fejlődéséhez, és ezt a következőképpen indokolta meg:

— A beruházási projekt biztosítaná 833 álláshely és 29 gyakornoki álláshely fennmaradását és 1 040 új álláshelyet és 30 új gyakornoki álláshelyet hozna létre.

— Ezen kívül a régió beszállítói és szolgáltatói körében számos közvetett munkahely megteremtése is várható. A foglalkoztatási multiplikátor körülbelül 2,5 ([14]); ez azt jelenti, hogy körülbelül 2 700 új közvetett munkahely jönne létre. E munkahelyek többsége a támogatás kedvezményezettjének telephelyén, illetve annak közvetlen közelében jönne létre. 2012 és 2015 között csak az ellátás, a technika, a szállítás és a csomagolás területén 750 munkahely jöhet létre.

— A támogatás kedvezményezettje aktív szerepet fog vállalni a különböző hálózatépítő és klasztertevékenységekben, amelyek ösztönzik az autóipar fejlődését a régióban (pl. az Initiative Automotive Cluster Ostdeutschland, AOCD).

— A támogatás kedvezményezettje emellett alkalmazottai képzése és továbbképzése terén is meglehetősen aktív. A magasan képzett munkaerő alkalmazása mellett alkalmazottai rendszeres továbbképzését belső és külső képzések segítségével ösztönzi.

5.3.2. **A támogatások megfelelősége**

(37) Németország megjegyzi, hogy a Bizottság már a Dell Products Poland tekintetében hozott határozatában ([15]) elfogadta, hogy az állami támogatások más intézkedésekhez hasonlóan alkalmas eszközök arra, hogy ösztönözzék a regionális fejlődést azokon a területeken, ahol az egy főre jutó GDP és a bérszínvonal a nemzeti átlagnál alacsonyabb, a munkanélküliségi ráta pedig meghaladja a nemzeti átlagot. 2011-ben Szászországban az egy főre jutó GDP a német átlag 73 %-ának felelt meg. A munkanélküliségi ráta 2011-ben körülbelül 50 %-kal meghaladta az országos átlagot. Szászország lakosainak átlagos rendelkezésre álló jövedelme a 2007–2009 közötti időszakban a német átlag körülbelül 82 %-ának felelt meg ([16]).

(38) Ezért Németország a bejelentett támogatást megfelelő eszköznek tartja arra, hogy elérje kohéziós célkitűzéseit.

([14]) Németország empirikus adatokkal támasztja alá azt az állítását, hogy a foglakoztatási tényező 2,5, amelyeket összehasonlító tanulmányokban tettek közzé, lásd: 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]) C 46/2008 számú ügy, 2009. szeptember 23-i határozat (HL L 29., 2010.2.2., 8. o.), (171) preambulumbekezdés.

([16]) Forrás: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen (Szászország Szabad Állam Statisztikai Hivatala) (2012. július), Statistisches Bundesamt (Szövetségi Statisztikai Hivatal) (2012. évi statisztikai évkönyv) – GDB/fő; Bundesagentur für Arbeit (Szövetségi Munkaügyi Hivatal) – Egy lakosra jutó munkanélküliségi ráta; 2011. évi szászországi statisztikai évkönyv – egy lakosra jutó rendelkezésre álló jövedelem.

5.3.3. **Ösztönző hatás/Összehasonlító forgatókönyv**

(39) Németország arra vonatkozó dokumentumokat nyújtott be, hogy a támogatás a vizsgálati kritériumok 2. forgatókönyvének hatálya alá tartozik, mivel arra ösztönzi a támogatás kedvezményezettjét, hogy az egész beruházást lipcsei telephelyén hajtsa végre, ahelyett, hogy elosztaná [1. telephely Németországban] és Lipcse között (karosszériagyártás és fényezés egy meglévő gyárban [1. telephely Németország]-ban/-ben és összeszerelés Lipcsében). A Porsche AG által a beruházási telephely kiválasztásánál alkalmazott többlépcsős döntési eljárás bemutatására főként releváns, eredeti és aktuális vállalati dokumentumokat nyújtottak be. A döntési eljárás leírása alább olvasható.

A támogatás kedvezményezettjének döntési eljárása

(40) A Macan-projekttel kapcsolatos beruházási és a telephelyre vonatkozó döntést 2011 márciusában hozták meg. Habár a Porsche Automobile Holding SE és a Volkswagen AG már 2009-ben megegyezett egy integrált gépjárműgyártó-konszern létrehozásáról, a Porsche AG illetékes testületei az előkészítő szakaszban és a döntéshozatal során teljesen önállóan hozták meg a vállalkozásra vonatkozó döntéseket, a Volkswagen-konszern döntéshozatali eljárásainak, testületeinek és bizottságainak bevonása nélkül.

(41) A Porsche AG igazgatóságának eljárási szabályzata értelmében az új termékek (járműsorozatok) bevezetésével kapcsolatos döntéseket (ide tartoznak a telephelyekkel kapcsolatos döntések is) a Porsche AG termékekért felelős igazgatósági bizottságának (a továbbiakban: VAP) kell meghoznia és a Porsche AG felügyelőbizottsága (a továbbiakban: felügyelőbizottság) elé terjesztenie.

(42) A Macan-projekttel kapcsolatos beruházási és a telephelyre vonatkozó döntést többlépcsős eljárás keretében hozták meg. Az eljárás minden egyes szakaszában összehasonlító számításokat végeztek és vitattak meg a különböző németországi telephelyek és a különböző gyártási forgatókönyvek tekintetében.

(43) Az eljárás (lásd alább) [2010]-ben kezdődött és 2011. március 15-én, a felügyelőbizottságnak a lipcsei telephely javára hozott döntésével zárult, amelyet állami támogatások odaítélésének feltételéhez kötöttek.

(44) Az alábbi forgatókönyvek közül először csupán az első négyet vizsgálták meg. Az 5. forgatókönyvet ([17]) csak utólag vonták be és [2010]-án/-én ismertették a VAP-pal.

Forgatókönyv	A forgatókönyv leírása
1. [2. telephely Németországban]	Készjárművek előállítása és szállítása [2. telephely Németországban]-ból/-ből
2. [2. telephely Németországban]/ Porsche Leipzig	Karosszériagyártás/fényezés [2. telephely Németországban]-ban/-ben, a fényezett karosszéria kiadása és összeszerelésre történő átszállítása Lipcsébe
3. [1. telephely Németországban]/ Porsche Leipzig	Karosszériagyártás/fényezés [1. telephely Németországban]-ban/-ben, a fényezett karosszéria kiadása és összeszerelésre történő átszállítása Lipcsébe
4. [3. telephely Németországban]	Készjárművek előállítása és szállítása [3. telephely Németországban]-ból/-ből
5. Porsche Leipzig	Készjárművek előállítása és szállítása Lipcséből

(45) Németország a vállalati dokumentumok alapján kifejtette, hogy a tervezés és döntéshozatal során többször is kiszámították a telephelyen végzett gyártás költségeit, hogy minden forgatókönyv tekintetében összehasonlításra alkalmas pontosságot érjenek el. Ezért változott a döntéshozatal során a kiindulási pont, amely az adott időpontban előnyben részesített referencia-forgatókönyvet adja meg ([18]).

(46) Mivel a Porsche Leipzignek kevesebb ideje volt ugyanazon számítások elvégzésére, mint a többi telephelynek, és korábban csupán összeszerelést végzett, nem volt elég tapasztalata a részletes költségvetés kidolgozásához és a strukturális beruházások, például a fényezéshez és a karosszériagyártáshoz szükséges épületek és infrastruktúra kiépítésének megtervezéséhez. A [2010]-es VAP-ülésen, amelyen az 5. forgatókönyvet választott ák ki kiindulási pontnak, előírták, hogy a Porsche Leipzignek pontosabb terveket kell készítenie.

([17]) Az 5. forgatókönyvet először azért nem vették figyelembe, mert gazdaságtalannak minősítették. A Porsche Leipzig GmbH vezetőségének kezdeményezésére a Porsche Leipzig be tudta bizonyítani ennek ellenkezőjét egy a telephelyhez köthető gyártási költségekkel kapcsolatos, rövid időn belül elkészített előzetes számítás alapján.

([18]) A VAP [2010]-án/-én az 1. forgatókönyvet, [2010]-án/-én a 3. forgatókönyvet és [2010]-án/-én az 5. forgatókönyvet adta meg viszonyítási pontnak.

(47) E további, részletes tervezés során nyilvánvalóvá vált, hogy az 5. forgatókönyv 3. forgatókönyvvel szembeni, eredetileg feltételezett költségelőnye egyre csökkent, és végül teljesen meg is szűnt, ezután pedig olyan beruházási költségek merültek fel, amelyek miatt a 3. forgatókönyvhöz képest egyértelműen költséghátrányba került. A 3. és 5. forgatókönyvek költségbecslései azonban még mindig jóval a többi forgatókönyv becslései alatt maradtak.

(48) A Porsche Leipzig vezetősége hozzálátott annak lehetőségnek a vizsgálatához, hogy a költséghátrányt állami támogatásokkal egyenlítsék ki, és felvette a kapcsolatot Szászország gazdasági, munkaügyi és közlekedési minisztériumával (Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, a továbbiakban: SMWA).

(49) 2011. február 25-i levelében a Porsche Leipzig arra kérte az SMWA-t, hogy vizsgálja meg a beruházási projekt végrehajtásához történő támogatásnyújtás lehetőségét. A levélben utalt arra, hogy még nem döntöttek a telephely kérdésében, és hogy a lipcsei telephely hátrányainak kiegyenlítése céljából megvizsgálják a gazdasági ösztönzés igénybevételének lehetőségét. Egy 2011. február 28-i ülésen ismertették az SMWA-val a beruházási projektet.

(50) [2011]-es ülésén a VAP felszólította a Porsche Leipziget, hogy további megtakarítási lehetőségeket tárjon fel, ezzel biztosítva az 5. forgatókönyv versenyképességét a 3. forgatókönyvvel szemben.

(51) 2011. március 9-i levelében az SMWA arról biztosította a Porsche Leipziget, hogy a Macan teljes lipcsei előállítására irányuló beruházási projektet a fennálló regionális támogatási lehetőségek keretében támogatni fogja.

(52) A részletes számítások eredményeképpen 2011. március 15-én a következőképpen ismertették a felügyelőbizottsággal a különböző telephelyekhez köthető gyártási költségek összehasonlítását, amelybe nem számították bele a lehetséges állami támogatást:

Forgatókönyv	A telephelyhez köthető gyártási költségek millió EUR-ban támogatás nélkül, 2011. március 15-i adatok
3. [1. telephely Németországban]/Porsche Leipzig	(…)
5. Porsche Leipzig	(…)

(53) Állami támogatás nélkül az 5. forgatókönyv telephelyhez köthető hátránya a 3. forgatókönyvhöz képest 65 millió EUR-t tett ki.

(54) Mivel az 5. forgatókönyvben az összes beruházási költség Lipcsére esik, az infrastrukturális és gyártási beruházások 550 millió EUR-t elérő összköltsége elszámolhatónak minősül. Eszerint a támogatások a regionális támogatások nyújtására vonatkozó előírások alapján 47,5 millió EUR-t tehetnek ki. Így az 5. forgatókönyv nettó gyártási költségei (a támogatás után) […] millió EUR-ról […] millió EUR-ra csökkennének.

(55) A 3. forgatókönyv esetében a beruházás összköltségének csupán kis része esne Lipcsére (az összeszerelés költségei), ehhez pedig 10,02 millió EUR összegű támogatás nyújtható. Mivel [az 1. telephely Németországban] nem tartozik a támogatott területek közé, itt nem nyújtanának regionális támogatást. Így a 3. forgatókönyv nettó gyártási költségei (a támogatás után) […] millió EUR-ról […] millió EUR-ra csökkennének.

(56) Az alábbi táblázatból kiderül, hogy a támogatás figyelembevétele esetén az 5. forgatókönyv 3. forgatókönyvvel szembeni hátránya 65 millió EUR-ról 27,52 millió EUR-ra csökken (2011. márciusi állapot).

	3. forgatókönyv	5. forgatókönyv
Gyártási költségek állami támogatás nélkül	[…] millió EUR	[…] millió EUR
Az 5. forgatókönyv költséghátránya a 3. forgatókönyvhöz képest támogatás nélkül		65 millió EUR
Állami támogatás	10,02 millió EUR	47,5 millió EUR
Gyártási költségek a támogatás figyelembevételével	[…] millió EUR	[…] millió EUR
Az 5. forgatókönyv költséghátránya a 3. forgatókönyvhöz képest a támogatás figyelembevételével		27,52 millió EUR

(57) Németország megjegyezte, hogy a 27,52 millió EUR-ra becsült költséghátrányon kívül olyan minőségi kritériumokat is figyelembe vettek, amelyek az 5. forgatókönyv mellett szóltak:

— Először is, az autóiparból szerzett empirikus adatok szerint ha egyetlen telephelyen állítják elő a gépjárműveket, ahelyett, hogy felosztanák a gyártási folyamatot, és a karosszériagyártást és a fényezést az egyik telephelyen, az összeszerelést pedig egy másikon végeznék, bizonyos, például a szállítás miatt felmerülő kockázatok minimalizálhatók.

— Másodszor, az egyetlen telephelyen való teljes előállítás dinamikus folyamatszervezést és a gyártási folyamat megfelelő optimalizálását teszi lehetővé.

— Harmadszor, az egyetlen telephelyen való teljes előállítás során felmerülő hiányosságok esetében gyorsabban fel lehet tárni és el lehet hárítani a hibaforrásokat. A tapasztalatok szerint a hibaarány összességében csökkenthető, ha az egyes gyárak alkalmazottai egyetlen telephelyen dolgozhatnak.

— Negyedszer, a márkaimázs is döntő tényező. A(z) [1. telephely Németországban]-i gyárban elsősorban […] járműveket gyártanának, míg a Macan esetében egy prémium kategóriás járműről van szó.

(58) E számítások és megfontolások alapján a Porsche AG pénzügyi igazgatója a felügyelőbizottság 2011. március 15-i ülésén bejelentette, hogy a lipcsei gyár kiépítéséhez regionális támogatást kell igényelni. A felügyelőbizottság 2011. március 15. ülésének jegyzőkönyve szerint az igazgató kifejtette, hogy a telephellyel kapcsolatos végleges döntés a támogatások odaítélésétől is függ.

(59) E bejelentés végén a felügyelőbizottság jóváhagyta az 5. forgatókönyvet (teljes előállítás Lipcsében) azzal a feltétellel, hogy igénybe vehetnek állami támogatást.

(60) A felügyelőbizottság e 2011. március 15-i feltételes döntése után a Porsche Leipzig hivatalos kérelmet nyújtott be regionális támogatás iránt a „regionális gazdaságszerkezet javítását” illető közérdekű feladat keretéből. A kérelmet 2011. március 24-én nyújtották be a Sächsische Aufbaubankhoz (a továbbiakban: SAB). A beruházás engedélyezésére vonatkozik egy jogcím, amelyet ebben az esetben a Bizottságnak engedélyeznie kell. Nincs szükség előzetes kérelem benyújtására. Mindenesetre a támogatás iránti kérelemben meg kell adni a beruházási támogatás várható összegét annak érdekében, hogy ne lépjék túl a maximális összeget.

(61) Az SAB 2011. március 29-én megerősítette, hogy a beruházási projekt elvben megfelel a támogatási feltételeknek.

(62) A beruházási projekt megvalósítása 2011 áprilisában kezdődött.

(63) Az alábbi táblázatban szerepelnek a többlépcsős döntéshozatali eljárás egyes szakaszai:

Dátum	
[2010]	A VAP ülése: — Csak az 1–4. forgatókönyveket ismertetik. — A VAP az 1–4. forgatókönyv további kidolgozásáról határoz. — Az 1. forgatókönyvet kiindulási pontként határozzák meg.
[2010]	A VAP ülése: — Ismertetik az 1–5. forgatókönyveket. — A 3. forgatókönyvet kiindulási pontként határozzák meg.
[2010]	A felügyelőbizottság ülése: — A felügyelőbizottság a Macan-projekt végrehajtásáról dönt. — A telephellyel kapcsolatban továbbra sem születik döntés. A felügyelőbizottság a telephelyre vonatkozó javaslatokat kér a VAP-tól. — A felügyelőbizottság üdvözli az 5. forgatókönyvet.

Dátum	
[2010]	A VAP ülése: — Tovább folyik a vita mind az öt forgatókönyvről. — A VAP megbízást ad az 5. forgatókönyv további kidolgozására. — Az 5. forgatókönyvet kiindulási pontként határozzák meg.
[2011]	A VAP ülése: — A VAP megerősíti, hogy a felügyelőbizottság következő ülésén ismertetik a felügyelőbizottsággal a döntés iránti kérelmet, ekkor fognak dönteni a gyártási telephelyről. — A felügyelőbizottság még nem hagyta jóvá a projektet.
2011. február 25.	A Porsche Leipzig levele az SMWA-nak: — Arra kérik az SMWA-t, hogy ellenőrizze, kaphat-e támogatást a beruházási projekt.
[2011. március 15. előtt]	A VAP ülése: — A VAP megerősíti az 5. forgatókönyvre vonatkozó költségbecsléseket. — A VAP további megtakarításokra ösztönöz.
2011. március 9.	Az SMWA levelében megerősíti, hogy készen áll a projekt támogatására: — Az SMWA vállalja, hogy a fennálló regionális támogatási lehetőségek keretében a Macan teljes lipcsei előállítására irányuló beruházási projektet támogatni fogja.
2011. március 15.	A felügyelőbizottság ülése: — A felügyelőbizottság engedélyezi a Macan teljes lipcsei előállítását, amennyiben a projekt állami támogatást kap.
2011. március 24.	A Porsche Leipzig hivatalos kérelme a támogatás mérlegelési jogkörön alapuló része iránt.
2011. március 29.	Az SAB levele: — Az SAB megerősíti, hogy a beruházási projekt elvben megfelel a támogatási feltételeknek.
2011. április	Elkezdődnek a beruházási projekt munkálatai.

5.3.4. **A támogatás arányossága**

(64) A 2. forgatókönyvnél a vizsgálati kritériumok 22. pontja értelmében „általában akkor tekintjük arányosnak a támogatást, ha az egyenlő a kedvezményezett vállalkozásnak a támogatott régióban történő befektetéshez kapcsolódó nettó költségei és az egyéb régió(k)ban történő befektetés nettó költségei közötti különbséggel”. Németország hangsúlyozza, hogy az ösztönző hatás elemzéséhez használt számításokat a támogatás arányosságának értékeléséhez is fel lehetne használni.

(65) Az 5. forgatókönyv a 3. forgatókönyvhöz képest 65 millió EUR költséghátránnyal rendelkezik.

(66) Az 5. forgatókönyv költséghátránya a 47,5 millió EUR (nominálérték) megengedett maximális támogatás figyelembevételével is eléri a 27,52 millió EUR-t.

(67) Ezért Németország úgy érvel, hogy nem áll fenn túlkompenzáció, mivel a támogatás nem egyenlítené ki teljes mértékben a lipcsei gyár telephellyel kapcsolatos hátrányát. Ezért a támogatás arányos.

(68) Németország megemlíti, hogy a Porsche AG a telephellyel kapcsolatos döntésében nem csupán pénzügyi, hanem minőségi kritériumokat is figyelembe vesz.

5.3.5. **A támogatás által a versenyre és a kereskedelemre gyakorolt negatív hatások**

(69) Németország hangsúlyozza, hogy a regionális támogatás kizárólagos célja, hogy kiegyenlítse a lipcsei gyár telephellyel kapcsolatos hátrányát, és ezáltal ellensúlyozza azt a többletköltséget, amely a Lipcsében való teljes előállítás esetén a karosszériagyártás és fényezés [1. telephely Németországban]-ban/-ben való elvégzését és a fényezett karosszéria összeszerelés céljából Lipcsébe való elszállítását tartalmazó forgatókönyvvel szemben felmerül. Mivel a támogatás arányos, ezért nem gyakorol hatást a versenyre. A Macan-projektbe való beruházás és az ebből a versenyre és kereskedelemre gyakorolt hatások mindenképpen bekövetkeznének.

(70) Ezért Németország abból indul ki, hogy a támogatás a vizsgálati kritériumok 40. pontja értelmében nem fog negatív hatást gyakorolni a versenyre és a kereskedelemre.

6. **AZ ÁLLAMI TÁMOGATÁSRA VONATKOZÓ SZABÁLYOK SZERINTI ÉRTÉKELÉS ÉS AZ INTÉZKEDÉS BELSŐ PIACCAL VALÓ ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE**

6.1. TÁMOGATÁS FENNÁLLÁSA

(71) Németország a pénzügyi ösztönzést közvetlen támogatás és projekttámogatás formájában nyújtja. Ezáltal az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében tagállam által és állami forrásból nyújtott ösztönzésről van szó.

(72) A támogatást egyetlen vállalkozáscsoport, a Volkswagen-konszern leányvállalatainak nyújtják, következésképpen szelektívnek minősül.

(73) A pénzügyi ösztönzés révén a támogatás kedvezményezettje mentesül a költségektől, amelyeket egyébként neki kellett volna fedezni. Következésképpen gazdasági előnybe kerül a versenytársaival szemben.

(74) A pénzügyi ösztönzés egy gépjármű-ágazati beruházásra irányul. Mivel a gépjárművekkel a tagállamok között is kereskednek, az intézkedés alkalmas arra, hogy befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet.

(75) Az intézkedés a Volkswagen-konszern gyártásának kedvez, és ezáltal torzítja a versenyt, illetve a verseny torzításával fenyeget.

(76) Ezért a Bizottság úgy véli, hogy az intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül.

6.2. A TÁMOGATÁSI INTÉZKEDÉS JOGSZERŰSÉGE

(77) Németország a tervezett támogatási intézkedést a végrehajtása előtt bejelentette, ezzel teljesítette az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése szerinti kötelezettségét, valamint az 1628/2006/EK bizottsági rendelet ([19]) 7. cikkének e) pontja és a 800/2008/EK bizottsági rendelet ([20]) 6. cikkének (2) bekezdése szerinti egyedi bejelentési kötelezettségét.

6.3. AZ ÉRTÉKELÉS JOGALAPJA

(78) A támogatás célja a regionális fejlődés elősegítése. Mivel Németország 2014. július 1-je előtt vállalt kötelezettséget a támogatás nyújtására (feltéve, hogy a Bizottság jóváhagyja, ha még nem tette), a támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségének értékelése a 2007–2013-ra vonatkozó regionális támogatási iránymutatáson alapul, amelyet a 2014–2020-ra vonatkozó regionális támogatási iránymutatás ([21]) 186. pontja értelmében 2014. június 30-ig meghosszabbítottak. Különösen a 2007–2013-ra vonatkozó regionális támogatási iránymutatás

([19]) A Bizottság 2006. október 24-i 1628/2006/EK rendelete a Szerződés 87. és 88. cikkének a nemzeti regionális beruházási támogatásokra való alkalmazásáról (HL L 302., 2006.11.1., 29. o.)

([20]) A Bizottság 2008. augusztus 6-i 800/2008/EK rendelete a Szerződés 87. és 88. cikke alkalmazásában a támogatások bizonyos fajtáinak a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánításáról (általános csoportmentességi rendelet) (HL L 214., 2008.8.9., 3. o.)

([21]) HL C 209., 2013.7.23., 1. o.

(„Nagyberuházásokhoz nyújtott támogatások") 4.3. bekezdésében foglalt rendelkezések vonatkoznak erre az értékelésre. Amennyiben a Bizottság hivatalos vizsgálata során nem tudja egyértelműen megállapítani, hogy a regionális támogatási iránymutatás 68. pontjának a) (piaci részesedés) és b) (kapacitásnövekedés/piac) alpontjában meghatározott küszöbértékeket nem lépték túl, akkor a nagyberuházási projektekhez nyújtott regionális támogatások részletes vizsgálatának kritériumai alapján elvégzi az előírt részletes vizsgálatot.

(79) A Bizottság vizsgálatának három lépésből kell állnia:

— először meg kell erősítenie, hogy az intézkedés összeegyeztethető a regionális támogatási iránymutatás általános rendelkezéseivel,

— másodszor meg kell állapítania, hogy egyértelműen kizárható-e, hogy a piaci részesedés és a kapacitásnövekedés 68. pont a) és b) alpontja szerinti vizsgálata nem tesz szükségessé további vizsgálatokat,

— harmadszor a második lépésben elvégzett vizsgálat eredménye alapján adott esetben részletes vizsgálatot kell kezdeményeznie.

6.4. AZ INTÉZKEDÉS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE A REGIONÁLIS TÁMOGATÁSOKRA VONATKOZÓ IRÁNYMUTATÁS ÁLTALÁNOS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGI KRITÉRIUMAIVAL

(80) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatának (36) preambulumbekezdésében már megállapította, hogy ennél a támogatásnál a belső piaccal való összeegyeztethetőség tekintetében teljesülnek a regionális támogatási iránymutatás általános kritériumai. A hivatalos vizsgálat során semmi olyant nem állapítottak meg, ami megkérdőjelezné ezt az értékelést. A Bizottság különösen az alábbiakat állapította meg:

— Nincs arra utaló jel, hogy a Porsche Leipzig, a Porsche AG vagy a Volkswagen-konszern pénzügyi nehézségekkel küzdene, mivel a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtható állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatásban ([22]) megnevezett esetek egyike sem áll fenn. Következésképpen a konszern, amelyhez a támogatás kedvezményezettje tartozik, regionális támogatásra lehet jogosult.

— A támogatást csoportmentességi programokból nyújtják, amelyek eleget tesznek a regionális támogatási iránymutatásban meghatározott, a belső piaccal való általános összeegyeztethetőségi kritériumoknak.

— Mivel a beruházási projekt fő célja egy meglévő gyár termékskálájának bővítése, amelyben egy új személygépkocsi-modell, a Porsche Macan gyártását tervezik, ezért a regionális támogatási iránymutatás 34. pontja értelmében vett induló beruházásról van szó.

— Az elszámolható beruházási költségeket a regionális támogatási iránymutatás alapján határozták meg.

— A támogatás kedvezményezettje köteles a beruházást a projekt lezárása után legalább még öt évig a régióban üzemeltetni.

— A támogatás kedvezményezettje az elszámolható költségek legalább 25 %-át kitevő, állami támogatástól mentes önrészt biztosít.

— A projekt tervezett elszámolható költsége összesen 521 559 981,66 EUR-ra rúg (jelenértéken, a bejelentés időpontjára aktualizálva). Nincs arra utaló jel, hogy a támogatás kedvezményezettje a szóban forgó beruházási projekt munkálatainak megkezdése előtti három évben regionális támogatást kapott volna egy másik beruházási projektre. Így a tervezett beruházási projekt a regionális támogatási iránymutatás 60. pontja értelmében nem tekinthető egyetlen beruházásnak egy korábbi beruházási projekttel.

— A regionális támogatási iránymutatások 67. pontja szerinti csökkentési mechanizmus szerint a projekt számára 8,37 % BTE maximális támogatási intenzitás engedélyezhető.

— Mivel a tervezett támogatás intenzitása (jelenértéken 43 666 078,75 EUR) a megengedett maximális támogatási intenzitást nem haladja meg, és nem tervezik a bejelentett támogatás kombinálását további regionális támogatásokkal, a projekt tekintetében előirányzott támogatási intenzitás összhangban van a regionális támogatási iránymutatással.

(81) E megfontolások alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy teljesülnek a regionális támogatási iránymutatásban meghatározott általános összeegyeztethetőségi kritériumok.

([22]) HL C 244., 2004.10.1., 2. o.

6.5. A REGIONÁLIS TÁMOGATÁSI IRÁNYMUTATÁSOK 68. PONTJA SZERINTI VIZSGÁLAT

(82) Az eljárás megindításáról szóló határozat (78) preambulumbekezdése szerint: „Amennyiben a Bizottság a hivatalos vizsgálati eljárás kezdetén beérkező észrevételek alapján nem tudja egyértelműen megállapítani, hogy a regionális támogatási iránymutatás (68) pontjának a) és b) alpontjában meghatározott küszöbértékeket nem lépik túl, akkor a nagyberuházási projektekhez nyújtott regionális támogatások részletes vizsgálatának kritériumairól szóló bizottsági közlemény alapján elvégzi a beruházási projekt részletes vizsgálatát." A Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy a beérkezett észrevételek alátámasztják-e ezt a következtetést.

(83) Németország észrevételeiben azt az álláspontját támogatta, amely már az eljárás megindításáról szóló határozatban is szerepel. Nem nyújtottak be módosítást az előzetes vizsgálati szakaszban beküldött észrevételekhez vagy információkhoz. Németország különösen fenntartotta azon álláspontját, miszerint az érintett termékpiacnak a POLK szerinti B. kategóriát kell tekinteni (nem pedig az IHS Global Insight szerinti SUV-D kategóriát) és hogy az érintett földrajzi piacnak ki kell terjednie az EGT-re és Észak-Amerikára is (nem pedig csak az EGT-re). Az érintett földrajzi piac meghatározását elsősorban azzal indokolják, hogy a világpiacot egyetlen gyárból látják el.

(84) Az **érintett termékpiaccal** kapcsolatban a Bizottság a következőképpen vélekedik: A részletes vizsgálat elvégzésére vonatkozó határozat nem jelenti, hogy az abból eredő, a belső piaccal való összeegyeztethetőségről végzett részletes vizsgálat eredménye is meghatározott. Mielőtt a Bizottság jóváhagyja a támogatást, biztosnak kell lennie abban, hogy a támogatási intézkedés pozitív hatása mindenképpen kiegyenlíti a kereskedelemre és versenyre gyakorolt negatív hatásokat. Annak a döntésnek az alapjaként tehát, hogy szükség van-e a támogatási intézkedés belső piaccal való összeegyeztethetőségének részletes vizsgálatára, az érintett termékpiacot a tervezett járműmodell különleges sajátosságainak figyelembevétele mellett a lehető legszűkebben kell meghatározni.

(85) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság abból indult ki, hogy a szabadidő-terepjárók és a „normál" személygépkocsik árában, méretében, teljesítményében stb. fennálló különbségek miatt az IHS Global Insight osztályozása jobban megfelel, mint a POLK osztályozása, és ezért ennél a projektnél azt kell alkalmazni. Ugyanebből az okból a Bizottság egy másik, közelmúltbeli támogatási ügyben, amelyben szintén szabadidő-terepjárókról volt szó, az IHS Global Insight osztályozását alkalmazta, nem pedig a POLK szerinti tágabb körű B. kategóriáját vette alapul ([23]).

(86) A Bizottság szerint az IHS Global Insight osztályozása jobban megfelel az SUV termékpiacának meghatározásához, mint a POLK szerinti osztályozás. Németország nem terjesztett be további, ennek ellentmondó érveket. Az az érv, hogy a Volkswagen-konszern hosszú távú stratégiai terveit és elemzéseit a POLK osztályozására alapozta, nem releváns ebben az összefüggésben. Emellett a Bizottság a hivatalos vizsgálat során nem kapott harmadik felektől olyan információkat, amelyek a szóban forgó személygépkocsi-típus tekintetében lehetővé tennék a piac szegmentációjának jobb ismeretét. Ezért a Bizottság továbbra is nyitott kérdésként kezeli az érintett termékpiac pontos meghatározását. Egy lehetséges alternatív piacmeghatározásból indul ki, amelyben a kombinált szegmensek mellett egyes gépjármű-szegmensek (ezen belül a legrészletesebb osztályozás, amelyhez adatok állnak rendelkezésre) is elképzelhetőek érintett termékpiacként ([24]); az IHS Global Insight szerinti SUV-D kategóriát mint lehetséges alternatív piaci szegmenst nem veti el.

(87) A Bizottság fenntartja eredeti értékelését, miszerint az EGT-t vagy annál nagyobb piacot kell az **érintett földrajzi piacnak** tekinteni. Ezért nem zárhatja ki, hogy az érintett földrajzi piac az EGT-re korlátozódik.

(88) Az eljárás megindításáról szóló határozatában ((58) preambulumbekezdés) a Bizottság kettő, abban az időpontban függőben lévő hivatalos vizsgálati eljárásra hivatkozik ([25]), amelyekben azzal a kérdéssel foglalkoztak, hogy az érintett földrajzi piac az EGT piacán túlra is kiterjed-e. A bizottsági szolgálatok által elvégzett részletes vizsgálat megállapításai szerint nem zárható ki, hogy az érintett termékek földrajzi piaca és a referencia-időszakok nem haladják meg az EGT-piacot. Mivel az eljárás megindításáról szóló határozatok által érintett két tagállam a Bizottság végleges határozatainak beérkezése előtt visszavonta a regionális támogatásról szóló bejelentését, a részletes vizsgálatok **megállapításait** ezekben az esetekben nem lehetett hivatalos határozatokkal megerősíteni.

([23]) Lásd a 11. lábjegyzetet.

([24]) Támogatásokról szóló határozatok: SA.30340 Fiat Powertrain Technologies, 2011. február 9-i C(2011) 612 határozat (HL C 151., 2011.5.21., 5. o.); SA.32169 Volkswagen Sachsen, 2011. július 13-i C(2011) 4935 határozat (HL C 361., 2011.12.10., 17. o.).

([25]) SA.27913, C 31/2009, HUN – nagyberuházási projekt – támogatás az Audi Hungaria Motor Kft. javára, 2009. október 28-i C(2009) 8131 határozat (HL C 64., 2010.3.16., 15. o.); 2010. július 6-i, meghosszabbításról szóló C(2010) 4474 határozat (HL C 243., 2010.9.10., 4. o.); 2011. július 13-i C(2011) 4935 határozat az SA.32169, C/2011 – DE – nagyberuházási projekt – támogatás a Volkswagen Sachsen javára ügyben (HL C 361., 2011.12.10., 17. o.).

(89) A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a Németország által az előzetes vizsgálat során felhozott, de a hivatalos vizsgálat során további tényezőkkel és információkkal nem alátámasztott érvek nem elegendőek azon aggályok eloszlatásához, amelyek szerint az érintett termékpiac az EGT-piacra korlátozódhat. A Bizottság különösen az alábbiakat állapította meg:

(90) Az, hogy a nagy gépjárműgyártók nemzetközi szinten működnek és részt vesznek a globális versenyben, még nem bizonyítja, hogy az egyes piacok integráltak és egyetlen világszintű piacot (vagy az EGT-ből és Észak-Amerikából álló összevont piacot) képeznek. Ez arra az érvre is igaz, hogy a tíz legnagyobb eredetitermék-gyártó világszerte jelen van gyárakkal és forgalmazási rendszerekkel. A Bizottság úgy véli, hogy a forgalomingadozás arra készteti az eredetitermék-gyártókat, hogy a regionális kereslethez közelebb építsenek gyárakat; ugyanez vonatkozhat a hatékony védelmi intézkedésekre is (magas importvámokat vetnek ki a végtermék gyártójára de alacsony vámokat a félkész termékekre, hogy ösztönözzék a helyi gyártást/összeszerelést). A harmadik érv amellett, hogy bár a piacok nem integráltak, léteznek globalizált termelési struktúrák, az a tény, hogy bizonyos országok csak akkor engedélyezik az importot, ha azzal párhuzamosan társult vállalkozásokat alapítanak a helyi gyártáshoz. A nagyvállalatok és gyártók globális jelenléte azonban még nem bizonyítja a globális (illetve az EGT-n túl terjedő) piac létezését. Hasonlóképpen nem bizonyítja világméretű forgalmazási rendszerek létezését, hogy a piac a versenyhelyzet szempontjából globálisnak minősül (vagy túlmutat az EGT-n). Az, hogy a Porsche AG egyetlen telephelyről kívánja ellátni a teljes világpiacot, nem bizonyítja, hogy az érintett földrajzi piac meghaladja az EGT-piacot. Az SUV-D piaca igazából a többi piaci szegmenshez képest kicsinek minősül. Ezért a méretelőnyök ebben az esetben az egyetlen telephelyen alapuló stratégiának kedvezhetnek. Mivel a modellt Porsche név alatt tervezik forgalmazni, és mivel a Porsche AG által gyártott luxusjárművek kiváló minőségét vevői szempontjából eddig a németországi gyártással kötötték össze, egy Németországon kívüli második gyártási telephely hátráltathatja a sikeres marketingstratégiát. Németország is többek között a márkanévvel indokolta [1. telephely Németországban] Lipcsével történő helyettesítését (lásd az (57) preambulumbekezdést).

(91) Az az érv sem bizonyítja a globális (illetve ebben az esetben az EGT-n túl is kiterjedő) piac létezését, hogy a kereskedelmi áruforgalom nagy részét, például az EGT-ben előállított termékek több mint 20 %-át az észak-amerikai piacra exportálják. A Bizottság megítélése szerint a kereskedelmi forgalom utalhat a különböző érintett földrajzi piacok integrációjának mértékére, ha az import és export mennyiségét összehasonlítják a helyi termeléssel és a helyi fogyasztással. A kereskedelmi áramlatok létezése azonban nem elegendő annak bizonyítására, hogy az érintett földrajzi piac integrált. Még ha történik is áruszállítás az EGT és más régiók között, ez nem jelenti azt, hogy a piacok olyan tekintetben integráltak, hogy az egyik piacon fennálló piaci feltételek (pl. árak) befolyásolják egy másik piac feltételeit. Ez különösen akkor igaz, ha az áruszállítás elsősorban a gyártóktól indul, nem pedig önálló fuvarozók és exportőrök kezdeményezik, amelyek részt vesznek az önkényes díjszabásban. Az árképzés vonatkozhat teljes mértékben egyetlen piacra (pl. az egyik piacon magas árak, egy másikon alacsony árak) és teljesen független lehet egy elképzelt integrált piac feltételeitől. A kereskedelmi forgalom elemzése nem válaszolta meg a piac meghatározása szempontjából alapvető kérdést, hogy az import vagy export megakadályozhatja-e az árak növekedését a helyi piacon. A Bizottság megállapítja, hogy Németország nem nyújtott be további empirikus adatokat, amelyekkel az összekapcsolódó ármozgások létezését vagy pedig azt igazolná, hogy a nettó import reagál-e a relatív árak változásaira. Az említett korábbi esetekben benyújtott empirikus adatok az aktuális ügyben irrelevánsak, mert ott másik piaci szegmensekről (a POLK szerinti A. szegmens) és más referencia-időszakokról volt szó.

(92) A Bizottság megállapítása szerint a Porsche azt tervezi, hogy az előállított Macan személygépkocsik jelentős részét Kínába exportálja. Ez a szándék önmagában nem bizonyítja az integrált piac létezését.

(93) A Bizottság elismeri, hogy a kereskedelmi akadályok idővel egyre veszítenek súlyukból. Meg van azonban győződve arról, hogy a célpiacokra való bejutás akadályai az egyik legfontosabb tényezőt alkotják a tengerentúli gyártás és az uniós autógyártók áttelepülési döntéseiben. A magas vámok, elsősorban Ázsiában, továbbra is akadályozzák az uniós exportőrök hozzáférését a piacokhoz. További akadályok, például az időigényes és diszkriminatív tanúsítási követelmények, további vizsgálati követelmények, jövedéki adók stb. jelentős hatást gyakorolnak az EU Délkelet-Ázsiába, Kínába és Dél-Amerikába irányuló gépjárműexportjára. A Bizottság elismeri, hogy az Egyesült Államok képezi a teljes uniós járműexport legfontosabb célpiacát. Az EU és az USA azonban teljesen másképpen közelíti meg a szabályozást és a piacfelügyeletet. A szabályozásban fennálló különbségek még ma is az EU-ból az USA-ba irányuló járműexport legnagyobb kereskedelmi akadályának minősülnek.

(94) A Bizottság tudomásul vette a csökkenő szállítási költségekkel kapcsolatos érveket, ezzel kapcsolatosan azonban nem győzték meg teljesen. A csökkenő szállítási költségek jövőbeli alakulása nem jelezhető előre pontosan a jelenlegi gazdasági helyzetben, amelyre növekvő üzemanyagárak jellemzőek. Ezért nem lehet figyelembe venni az említett jövőbeli költségcsökkenést.

(95) Mivel a Bizottság a hivatalos vizsgálat során nem talált további bizonyítékokat arra, hogy az érintett földrajzi piac meghaladja az EGT-t, a fent megadott megfontolások alapján fenntartja azon értékelését, miszerint az érintett földrajzi piac meghatározásától függetlenül az EGT-t vagy egy annál nagyobb piacot kell az érintett földrajzi piacnak tekinteni. A Bizottság megismétli, hogy meg kell állapítani, hogy a támogatási intézkedés pozitív hatása mindenképpen kiegyenlíti-e a kereskedelemre és versenyre gyakorolt negatív hatásokat. Annak a döntésnek az alapjaként tehát, hogy szükség van-e a támogatási intézkedés belső piaccal való összeegyeztethetőségének részletes vizsgálatára, az érintett földrajzi piacot a tervezett járműmodell különleges sajátosságainak figyelembevétele mellett a lehető legszűkebben kell meghatározni.

6.5.1. **A piaci részesedésre vonatkozó következtetés (a regionális támogatási iránymutatás 68. pontjának a) alpontja)**

(96) A Bizottság minden lehetséges földrajzi és termékpiacon elvégezte a regionális támogatási iránymutatás 68. pontjának a) alpontja szerinti vizsgálatot annak megállapítása érdekében, hogy a támogatás kedvezményezettjének piaci részesedése a beruházás előtt és után meghaladja-e a 25 %-ot.

(97) Mivel nem lehetett megállapítani, hogy egyetlen érintett földrajzi vagy termékpiacról van-e szó, az összes lehetséges piacra vonatkozó eredményt figyelembe kellett venni. A POLK szerinti B. szegmensben a Volkswagen-konszern 2010 és 2015 között minden évben [> 25] % feletti piaci részesedéssel rendelkezett az EGT-ben. Ezért a Bizottság megállapítja, hogy a 68. pont a) alpontjában megadott küszöbértéket átlépik. Az SUV-D esetében ezzel szemben a lehetséges érintett földrajzi piacok egyikén sem lépik túl a piaci részesedésre vonatkozó határértékeket (EGT, EGT + Észak-Amerika és világpiac).

6.5.2. **Egy átlagon aluli fejlettségű piac gyártási kapacitásával kapcsolatos következtetés (a regionális támogatási iránymutatás 68. pontjának b) alpontja)**

(98) Mivel nem lehetett megállapítani, hogy az érintett termékpiacnak a személygépkocsik teljes, szegmentálás nélküli piaca, vagy csak a POLK szerinti B. szegmens, vagy pedig az IHS Global Insight szerinti SUV-D szegmens tekintendő-e, a Bizottságnak meg kellett vizsgálnia, hogy a beruházással létrehozott kapacitás az érintett termék EGT-ben megvalósuló mérhető fogyasztásával kapcsolatos adatok alapján az összes lehetséges piac több mint 5 %-át kiteszi-e.

(99) Az IHS Global Insight szerinti SUV-D szegmens esetében a gyártási kapacitás jóval az 5 %-os küszöbérték fölött van, ha az EGT-piacot vesszük alapul. Az eljárás megindításáról szóló határozat (72) preambulumbekezdése már megállapította, hogy az érintett piac átlagon aluli fejlődést mutatott és a beruházás előtti öt évben gyengült is.

(100) Ezért a Bizottság megállapítja, hogy a regionális támogatási iránymutatás 68. pontjának b) alpontjában egy átlagon aluli fejlődést mutató piac kapacitásnövekedése tekintetében meghatározott 5 %-os küszöbértéket az IHS Global Insight szerinti SUV-D. szegmens esetében meghaladják.

6.5.3. **Következtetés**

(101) A fenti megfontolások alapján a Bizottság megállapítja, hogy nem zárható ki, hogy a 68. pont a) és b) alpontjában megadott küszöbértéket átlépik. Ezért a Bizottság úgy határoz, hogy az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindítása után részletes vizsgálatot végez annak megállapítására, hogy a támogatásra szükség van-e a beruházási projekt ösztönzőjeként és hogy a támogatási intézkedés előnyei kiegyenlítik-e az általa okozott versenytorzulást és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatást.

6.6. A TÁMOGATÁSI INTÉZKEDÉS RÉSZLETES VIZSGÁLATA

(102) A részletes vizsgálat a vizsgálati kritériumok alapján történik.

6.6.1. **A támogatás pozitív hatásai**

6.6.1.1. *A támogatás célja*

(103) Németország rávilágított a beruházás pozitív regionális hatásaira. A beruházás pozitív hatásai az alábbiak:

— A regionális fejlődésre gyakorolt hatások: A beruházási projekt a meglévő 833 álláshely és 29 gyakornoki álláshely mellé várhatóan 1 040 új álláshelyet és 30 új gyakornoki álláshelyet hoz létre. Emellett 2 700 közvetett álláshely létrehozásával is lehet számolni. A becslések szerint az érintett gyár környékén legalább 744 közvetett álláshely jön létre.

— A gépjárműágazatban és más ágazatokban tevékenykedő szállítók és szolgáltatók vonzása a régióba: A Bizottság abból indul ki, hogy a Porsche AG beruházási projektje fontos szerepet fog betölteni a szászországi gépjárműipar felépítésében és további kiépítésében, és szállítókat és szolgáltatókat fog a régióba vonzani.

— A támogatás kedvezményezettjének aktív részvétele a különböző hálózatokban és klaszterkezdeményezésekben: A gépjárműipar Lipcse környékén és általában Németország keleti részén való fejlődésének ösztönzése érdekében a támogatás kedvezményezettje aktív szerepet vállal a klaszter- és hálózati kezdeményezésekben, például az Initiative Automotive Cluster Ostdeutschlandban.

— Továbbképzés: Tervezik az alkalmazottak belső és külső intézkedések révén történő továbbképzését.

(104) A Bizottság úgy véli, hogy Németország elegendő információt nyújtott be annak bizonyítására, hogy a projekt ösztönözni fogja a lipcsei régió gazdasági fejlődését.

6.6.1.2. *A támogatás megfelelősége*

(105) A vizsgálati kritériumok 17. és 18. pontja értelmében a beruházási hozzájárulások formájában nyújtott állami támogatás nem az egyetlen olyan eszköz, amellyel kiegyenlíthetőek a piac hiányosságai és ösztönözhetőek a hátrányos helyzetű területek gazdasági körülményei. A támogatások akkor megfelelőek erre, ha más szakpolitikai intézkedésekhez képest előnyökkel rendelkeznek. A vizsgálati kritériumok 18. pontja szerint csak „azok az intézkedések minősülnek megfelelő eszköznek, amelyeknél a tagállam más szakpolitikai lehetőségeket is megfontolt, valamint amelyeknél megalapozottak a szelektív eszköz – úgymint az egy adott vállalkozásnak nyújtott állami támogatás – használatának előnyei”.

(106) Németország a támogatás megfelelőségével kapcsolatos indokolásában Szászország gazdasági helyzetére hivatkozott és arra utaló bizonyítékokat mutatott be, hogy a régió a Németország többi régiójában fennálló átlagos helyzethez képest hátrányos helyzetben van. 2011-ben, amikor elkezdték a munkálatokat, az egy főre jutó GDP Szászországban a német átlag mindössze 75 %-ának felelt meg, a munkanélküliség pedig az országos átlagnál 50 %-kal magasabb volt. 2007 és 2009 között Szászországban az átlagos rendelkezésre álló jövedelem az országos átlag körülbelül 82 %-ának felelt meg. Németország úgy érvel, hogy a Bizottság már korábban elismerte, hogy ilyen gazdasági körülmények között egy régió fejlettségi hátrányainak a kiegyenlítésére a közvetlen támogatás megfelelő eszköznek minősül.

(107) Tekintettel a lipcsei régió társadalmi–gazdasági helyzetére, amelyet az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerinti támogatható régiókénti státusa miatti 20 %-os maximális támogatási intenzitás is megerősít, és összhangban a korábbi határozatokkal (pl. a Dell Products Poland támogatási ügyben hozott határozattal) ([26]), a Bizottság úgy véli, hogy az érintett régió fejlődési célkitűzéseinek eléréséhez állami támogatások odaítélése megfelelő eszközt jelent.

6.6.1.3. *Ösztönző hatás/Összehasonlító forgatókönyv*

(108) Mivel a vállalkozásoknak több okuk is lehet arra, hogy egy beruházási projektet egy adott régióban, még állami támogatás hiányában is megvalósítsanak, ezért a Bizottságnak a vizsgálati kritériumok alapján meg kell vizsgálnia, hogy a beruházás ösztönzéséhez szükség van-e a támogatásra. Ezzel a részletes vizsgálattal meg kell állapítani, hogy a támogatás valóban hozzájárul-e ahhoz, hogy eléggé befolyásolja a támogatás kedvezményezettjének magatartását ahhoz, hogy a támogatott területen (további) beruházásokat hajtson végre. A vizsgálati kritériumok 22. pontja értelmében két forgatókönyv esetében lehet kimutatni az ösztönző hatást: A támogatás nélkül nem hajtanának végre beruházást, mivel az egyik telephelyen sem lenne gazdaságos a vállalkozás számára (1. forgatókönyv); a támogatás nélkül a beruházást az EU-ban egy másik telephelyen hajtanák végre (2. forgatókönyv).

([26]) Lásd a 15. lábjegyzetet.

(109) A vizsgálati kritériumok szerint a tagállam köteles bizonyítani a Bizottságnak, hogy a támogatásnak ösztönző hatása van, és megfelelő bizonyítékokat kell benyújtania annak alátámasztására, hogy a támogatás ténylegesen hatást gyakorol a beruházással vagy telephellyel kapcsolatos döntésre. Ehhez a tagállamnak részletesen le kell írnia az ellenkező esetet is (a tagállam nem nyújt támogatást a kedvezményezettnek). A Bizottságnak benyújtott forgatókönyveknek reálisnak kell tűnniük.

(110) Németország szerint a Porsche Leipzignek és a Porsche AG-nak nyújtott támogatás a 2. forgatókönyv alá esik. Ezért Németország benyújtott egy alternatív forgatókönyvet a Macannal kapcsolatos beruházás és telephelyre vonatkozó tervezés tekintetében, amelyben a lipcsei gyár mellett több alternatív németországi telephelyet is figyelembe vettek.

(111) A vizsgálati kritériumok szerint a tagállamnak bizonyítania kell az ösztönző hatást. A vizsgálati kritériumok 25. pontja értelmében „a tagállam a vállalkozások olyan iratainak benyújtásával bizonyíthatja a támogatás ösztönző hatását, amelyek azt mutatják, hogy a támogatott régióba való település költségeit és előnyeit összehasonlították egy más régióba való település azonos adataival". A tagállamnak a különböző beruházási forgatókönyvekkel kapcsolatos pénzügyi jelentéseket, belső üzleti terveket, és egyéb dokumentumokat kell benyújtaniuk.

(112) Németország átfogó, naprakész és hiteles dokumentumokat nyújtott be, amelyekkel dokumentálható a Porsche AG által beruházási projektnek helyet adó telephellyel kapcsolatban végzett többlépcsős döntési folyamat.

(113) Eszerint öt forgatókönyvet vizsgáltak meg a gyártási telephely tekintetében. Lipcsén kívül az összes telephely a németországi támogatott területeken kívül található.

(114) A tervezés folyamán egyre pontosabb és precízebb számításokat és költségbecsléseket végeztek. Ezek alapján háromszor újra meghatározták a legmegfelelőbb forgatókönyvet, az úgynevezett kiindulási pontot ([27]). A benyújtott dokumentumok alapján a Bizottság megállapítja, hogy ha az egy gyártási telephelyhez köthető gyártási költségek becslései ugyanakkora pontosságúak (minden forgatókönyv esetében a forgalom ugyanazon szintjét veszik alapul), akkor a 3. forgatókönyv (karosszériagyártás és fényezés [1. telephely Németországban]-ban/-ben, a fényezett karosszéria szállítása Lipcsébe összeszerelés céljából) és az 5. forgatókönyv (karosszériagyártás, fényezés és összeszerelés Lipcsében) minősül a leginkább versenyképes forgatókönyvnek (lehetséges telephelynek).

(115) Amint az a dokumentumokból is kiderül, a döntési folyamat utolsó szakaszában ezért csak a 3. és az 5. forgatókönyvet hasonlították össze.

(116) Amint azt e határozat (53) preambulumbekezdésében már kifejtettük, a telephelyekhez kapcsolódó gyártási költségekkel kapcsolatos végső becslések szerint az 5. forgatókönyv (Lipcse) a 3. forgatókönyvhöz ([1. telephely Németországban]/Lipcse) képest 65 millió EUR költséghátrányt mutat. Az 5. forgatókönyv költséghátrányának kiegyenlítésére és tekintettel arra, hogy a felügyelőbizottság hamarosan meghozza hivatalos döntését a beruházási projekt helyszínéről, a Porsche Leipzig érdeklődött a szászországi hatóságoknál az állami támogatások lehetőségéről, hogy a beruházási projektet Lipcsében valósíthassák meg.

(117) 2011. február 25-i levelében a Porsche Leipzig arra kérte az SMWA-t, hogy vizsgálja meg a beruházási projekt végrehajtásához történő támogatásnyújtás lehetőségét. A Porsche Leipzig és a szászországi hatóságok közötti ülést követően, amelyen a Porsche Leipzig ismertette a beruházási projektet és a döntéshozatal állását, a szászországi hatóságok 2011. március 9-i levelükben vállalták, hogy a fennálló regionális támogatási lehetőségek keretében támogatják a Macan lipcsei előállítására irányuló beruházási projektet.

(118) Amint azt e határozat (56) preambulumbekezdésében is kifejtettük, az 5. forgatókönyv 3. forgatókönyvhöz képest fennálló költséghátránya a megengedett maximális támogatási összeg figyelembevételével 27,52 millió EUR-ra csökkent. Az 5. forgatókönyv javára további minőségi kritériumokat is figyelembe vettek.

(119) 2011. március 15-én a felügyelőbizottság úgy döntött, hogy a teljes beruházási projektet Lipcsébe költözteti (5. forgatókönyv). Amint az a felügyelőbizottság ülésének jegyzőkönyvéből is kiderül, ezt a döntést az állami támogatás odaítéléséhez kötötték.

(120) A felügyelőbizottság feltételhez kötött döntése után a Porsche Leipzig 2011. március 24-én regionális támogatás iránti hivatalos kérelmet nyújtott be. A Sächsische Aufbaubank 2011. március 29-én írásban megerősítette, hogy a beruházási projekt elvben megfelel a támogatási feltételeknek. E hivatalos megerősítés után 2011 áprilisában megkezdték a beruházási projekt munkálatait.

([27]) Lásd a 17. lábjegyzetet.

(121) A fenti okfejtés alapján a Bizottság a vizsgálati kritériumok 20. pontja értelmében megállapítja, hogy a regionális támogatási iránymutatás 38. pontjában foglalt, az ösztönző hatás hivatalos vizsgálatára vonatkozó általános kritériumok teljesültek. A támogatás kedvezményezettje regionális támogatás iránti kérelmet nyújtott be, és az illetékes hatóság a munkálatok megkezdése előtt a beruházási projekttel kapcsolatban írásban megerősítette, hogy a projekt elvben megfelel a támogatási feltételeknek. Emellett Németország egyértelműen bizonyította, hogy a támogatás valóban szerepet játszott a telephely kiválasztásában. A Porsche AG csak akkor hozta meg arra vonatkozó döntését, hogy a Macan előállítását teljes mértékben Lipcsébe helyezi át, miután megerősítették, hogy számolhatnak a projekthez nyújtott állami támogatásokkal és a hatóság támogatásával, és miután a felügyelőbizottság az állami támogatás odaítélésének feltételével jóváhagyta a telephelyet. A Bizottság úgy véli, hogy a Németország által a vizsgálati kritériumok 23. és 25. pontja értelmében benyújtott alternatív forgatókönyv reális, és azt hiteles és naprakész dokumentumokkal támasztották alá. Eszerint a támogatás tényleges (lényeges) ösztönző hatást gyakorol. Lipcse költséghátrányainak csökkentése révén a támogatás befolyásolta a kedvezményezett vállalkozás telephellyel kapcsolatos döntését. A támogatás nélkül nem Lipcsében hajtották volna végre a beruházást.

6.6.1.4. *A támogatás arányossága*

(122) Ahhoz, hogy a támogatás arányos legyen, a támogatás összegét és intenzitását minimálisra kell korlátozni, erre pedig azért van szükség, hogy a beruházási projektet a támogatott régióban hajtsák végre.

(123) A regionális támogatás alapvetően akkor minősül a támogatott régiók problémáinak súlyosságával arányosnak, ha a támogatás odaítélésére vonatkozó felső határértékeket nem lépik túl, ideértve a nagyberuházásokhoz nyújtott támogatásokra vonatkozó küszöbértékek (amelyeket az érvényes regionális állami támogatási térképen már megadtak) automatikus, fokozatos csökkentését is. Ebben az esetben a támogatási intenzitás nem magasabb, mint a (80) preambulumbekezdésben már említett csökkentési mechanizmussal korrigált regionális támogatási küszöbértékek.

(124) A regionális támogatási iránymutatásokban rögzített arányossági alapelv mellett a vizsgálati kritériumok részletesebb vizsgálatot is előírnak. A vizsgálati kritériumok 2. forgatókönyve értelmében a támogatás akkor arányos, ha az egyenlő a kedvezményezett vállalkozásnak a támogatott régióban történő befektetéshez kapcsolódó nettó költségei és az egyéb régió(k)ban történő befektetés nettó költségei közötti különbséggel.

(125) A Németország által benyújtott dokumentumokból kiderül, hogy a támogatást a szükséges mértékre korlátozták, mivel nem lépték át a 3. és az 5. forgatókönyv költségei közötti különbséget. A végső számítás kimutatta, hogy az 5. forgatókönyv még a támogatással együtt is 27,5 millió EUR-val többe fog kerülni (támogatás nélkül 65 millió EUR-val), mint a 3. forgatókönyv. Bizonyos nem számszerűsíthető stratégiai előnyök (második teljes üzem a Porsche név alatt), minőségi szempontok (a(z) [1. telephely Németországban] és Lipcse közötti szállítás kockázatainak elhárítása) és arculati előnyök ([…]) figyelembevételével, amelyek befolyásolták a lipcsei telephely kiválasztását, Németország elfogadhatónak tartja a fennmaradó költséghátrányt.

(126) Mivel a támogatás a lipcsei beruházási projekt másik telephelyhez képest fennálló nettó többletköltségének kiegyenlítéséhez szükséges összegre korlátozódik, a Bizottság bizonyítottnak tekinti a támogatás arányosságát.

6.6.2. **A támogatás által a versenyre és a kereskedelemre gyakorolt negatív hatások**

(127) A vizsgálati kritériumok 40. pontja a következőképpen hangzik: „Ha azonban a tényeket összevető elemzés arra enged következtetni, hogy a beruházás a támogatás nélkül is mindenképpen megvalósulna, még ha esetleg más helyszínen is (2. forgatókönyv), és a támogatás arányos, akkor az olyan torzulásra utaló jelek, mint a magas piaci részesedés és a szűkülő piacon mutatkozó kapacitásnövekedés elvileg a támogatás nélkül is ugyanazok lennének.”

(128) Mivel a beruházási döntés a 2. forgatókönyvön alapul, és a támogatás a minimumra korlátozódik, ezért nem lehetett a kereskedelemre és versenyre gyakorolt negatív hatásokat kimutatni. A beruházást egy másik telephelyen hajtották volna végre, és a versenyre ugyanazt a hatást gyakorolta volna. Ezért a Bizottság abból indul ki, hogy a támogatás nem gyakorol negatív hatást a versenyre.

(129) A vizsgálati kritériumok 53. pontja szerint „az átfogó mérlegelés során a Bizottság negatív elemként ítéli meg azt, ha a támogatás nélkül a beruházás egy szegényebb régióba (több regionális hiányosság – magasabb maximális regionális támogatási intenzitás) vagy a célrégióhoz hasonló regionális hiányosságokkal rendelkezőnek ítélt régióba (azonos maximális regionális támogatási intenzitás) települt volna”

(130) Mivel semmi nem utal arra, hogy a beruházást egy másik támogatott régióban magasabb vagy összehasonlítható maximális támogatási intenzitással hajtották volna végre (vagy hogy figyelembe vettek egy Németországon kívüli telephelyet), a Bizottság abból indul ki, hogy a támogatásnak nincs a kohéziót csökkentő hatása, ami a regionális támogatások alapvető céljával ellentétes lenne.

6.7. MÉRLEGELÉS

(131) Miután megállapítást nyert, hogy a támogatás ösztönző hatást gyakorol a beruházás végrehajtására az érintett régióban, és hogy arányos, össze kell vetni a pozitív és negatív hatásokat.

(132) A vizsgálat megerősítette, hogy a támogatási intézkedés ösztönzőleg hat egy olyan beruházásra, amely jelentősen hozzájárul egy hátrányos helyzetű, az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében támogatható régió fejlődéséhez anélkül, hogy hatással lenne ugyanolyan vagy magasabb maximális támogatási intenzitással rendelkező régiókra (nincs kohéziócsökkentő hatása). A Bizottság véleménye szerint a Közösségen belüli kohézió szempontjából előnyösebb egy beruházást egy szegényebb régióba vonzani, mint ha ugyanaz a beruházás egy kedvezőbb helyzetű régióban helyezkedik el. A Bizottság a vizsgálati kritériumok 53. pontja értelmében abból indul ki, hogy „másrészt viszont a mérlegelési teszt alapján általában úgy tekintik, hogy a csupán a fejlettebb alternatív beruházási helyszínhez kapcsolódó nettó költségkülönbséget kompenzáló regionális támogatás pozitív hatásai meghaladják az új beruházás alternatív helyszínén fellépő negatív hatásokat”.

(133) A fenti megfontolások alapján a Bizottság úgy véli, hogy egy olyan támogatás esetében, amely a beruházási projekt kiválasztott helyszínen felmerülő nettó költségei és egy fejlettebb alternatív helyszínen felmerülő nettó költségek különbségének felel meg, a célokkal és arányossággal kapcsolatos pozitív hatások (lásd fenn) kiegyenlítik az alternatív helyszínen a kereskedelemre gyakorolt negatív hatásokat.

(134) A regionális támogatási iránymutatás 68. pontja értelmében és a vizsgálati kritériumok alapján elvégzett részletes vizsgálat alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a támogatásra szükség van a beruházás ösztönzése érdekében, és hogy a beruházási intézkedés előnyei kiegyenlítik a versenyre és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatásokat.

7. **KÖVETKEZTETÉS**

(135) A Bizottság megállapítja, hogy a Porsche Leipzig GmbH és a Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft javára nyújtani tervezett regionális beruházási támogatás, amelyet 2014. július 1. előtt a Bizottság engedélyének feltételével ítéltek oda, teljesíti a regionális támogatási iránymutatások minden feltételét és a vizsgálati kritériumokat, következésképpen az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető a belső piaccal,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) A Németország által a Porsche Leipzig GmbH és a Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft javára nyújtani tervezett 43 666 078,75 EUR összegű (jelenérték, a bejelentés időpontjára aktualizálva), 8,37 % bruttó támogatási egyenértéket jelentő maximális támogatási intenzitású állami támogatás az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető a belső piaccal.

(2) A Bizottság engedélyezi az 1. cikk (1) bekezdésében megadott támogatás végrehajtását amennyiben azt 2014. július 1. előtt nyújtják.

2. cikk

Németország az alábbiakat benyújtja a Bizottságnak:

— a támogatás odaítélését követő két hónapon belül a támogatási intézkedéssel kapcsolatos dokumentumok másolatát,

— a támogatás Bizottság általi jóváhagyásától számítva ötévenként egy időközi jelentést (beleértve a kifizetett támogatási összegre, a támogatási szerződés teljesítésére, valamint minden olyan, más beruházási projektre vonatkozó információt, amelyet ugyanazon üzemben/gyárban indítottak),

— a támogatás utolsó részletének kifizetését követő hat hónapon belül egy részletes, a bejelentett kifizetési ütemterven alapuló záróbeszámolót.

3. cikk

Ennek a határozatnak a Német Szövetségi Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2014. július 9-én.

a Bizottság részéről
Joaquín ALMUNIA
alelnök