KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2015/1966

(2014. gada 9. jūlijs)

par valsts atbalstu SA.34118 (2012/C ex 2011/N), ko Vācija plāno sniegt *Porsche Leipzig GmbH* un *Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft*

(izziņots ar dokumenta numuru C(2014) 4075)

(Autentisks ir tikai teksts vācu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc tam, kad ieinteresētās personas tika aicinātas iesniegt piezīmes atbilstoši minētajiem noteikumiem ([1]), un ņemot vērā to iesniegtās piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

(1) Ar elektronisku paziņojumu, kas Komisijā reģistrēts 2011. gada 20. decembrī (SANI 6554), Vācijas iestādes paziņoja par reģionālo atbalstu saskaņā ar Valstu reģionālā atbalsta pamatnostādnēm 2007.–2013. gadam ([2]) (turpmāk – "RAP"), kas tiks sniegts uzņēmumiem *Porsche Leipzig GmbH* un *Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft*, lai īstenotu ieguldījumu projektu Leipcigā, Saksijas reģionā Vācijā.

(2) Komisija 2012. gada 11. jūlija vēstulē informēja Vāciju par savu tajā pašā datumā pieņemto lēmumu ierosināt procedūru, kas paredzēta Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 108. panta 2. punktā, (turpmāk – "uzsākšanas lēmums") attiecībā uz reģionālo atbalstu, kas sniedzams *Porsche Leipzig GmbH* un *Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft* ieguldījumu projektam, lai varētu veikt padziļinātu novērtējumu, pamatojoties uz Komisijas paziņojumu attiecībā uz kritērijiem reģionālā atbalsta lieliem ieguldījumu projektiem padziļinātam novērtējumam ([3]) (turpmāk – "padziļināta novērtējuma kritēriji", "PNK").

(3) Komisijas lēmums par oficiālas izmeklēšanas procedūras ierosināšanu tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ([4]) 2012. gada 30. oktobrī. Trešās personas tika aicinātas iesniegt savas piezīmes.

(4) Vācija iesniedza piezīmes un padziļinātajam novērtējumam nepieciešamo informāciju 2012. gada 31. oktobra vēstulē (2012/116806).

(5) Komisija 2012. gada 17. decembra vēstulē (2012/135107) un 2013. gada 4. februāra e-pasta vēstulē pieprasīja papildu informāciju, kuru Vācija iesniedza 2013. gada 25. janvāra (2013/008324) un 2013. gada 7. februāra (2013/013186) vēstulē.

(6) No citām ieinteresētajām personām netika saņemtas nekādas piezīmes.

2. VALSTS ATBALSTA DETALIZĒTS APRAKSTS

2.1. PASĀKUMA MĒRĶIS

(7) Vācijas iestādes vēlas sekmēt reģionālo attīstību, sniedzot reģionālo atbalstu kā tiešu dotāciju un kā ieguldījumu prēmiju uzņēmumiem *Porsche Leipzig GmbH* un *Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft* jauna vieglā automobiļa

([1]) OV C 333, 30.10.2012., 17. lpp.
([2]) OV C 54, 4.3.2006., 13. lpp.
([3]) OV C 223, 16.9.2009., 3. lpp.
([4]) Skatīt 1. zemsvītras piezīmi.

modeļa ražošanai. Ieguldījums tiks piesaistīts Leipcigā, Saksijā, kas ir atbalstāma teritorija saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, kurā reģionālā atbalsta maksimālā standartintensitāte lielajiem uzņēmumiem bruto dotācijas ekvivalenta izteiksmē ir 20 % laika periodā no 2011. gada 1. janvāra līdz 2014. gada 30. jūnijam ([5]).

2.2. ATBALSTA SAŅĒMĒJS

(8) Atbalsta saņēmēji ir uzņēmumi *Porsche Leipzig GmbH* (turpmāk – "*Porsche Leipzig*") un *Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft* (turpmāk – "*Porsche AGI*"). *Porsche Leipzig* kā meitasuzņēmums pieder uzņēmumam *Porsche AG*, kas pats – no 2012. gada 1. augusta – ir pilnībā integrēts uzņēmuma *Volkswagen Aktiengesellschaft* meitasuzņēmums un tādēļ pieder *Volkswagen* grupai (turpmāk – "*VW* grupa").

(9) *VW* grupa ražo vieglos automobiļus – no nelieliem automobiļiem līdz luksusa un kravas automobiļiem. *VW* grupa 2013. gadā izmantoja kopumā 106 rūpnīcas 19 Eiropas valstīs un astoņās valstīs Amerikā, Āzijā un Āfrikā, nodarbinot 572 800 darbiniekus. Tajā pašā gadā *VW* grupa piegādāja 9,7 miljonus automobiļu klientiem 153 valstīs – tas atbilst pasaules vieglo automobiļu tirgus daļai 12,8 % apmērā ([6]) – un koncerna kopējie ieņēmumi bija EUR 197 miljardi.

(10) *Porsche AG* 2013. gadā visā pasaulē nodarbināja 19 456 cilvēkus un piegādāja klientiem kopumā 162 145 jaunus transportlīdzekļus. *Porsche AG* ieņēmumi 2013. gadā sasniedza EUR 14,3 miljardus.

2.3. IEGULDĪJUMU PROJEKTS

(11) Ieguldījumu projekts sākās 2011. gada aprīlī. Tā pabeigšana bija plānota 2014. gada maijā.

(12) Ieguldījumu projekta mērķis ir paplašināt esošo Leipcigas rūpnīcu, lai varētu ražot jaunu vieglo automobiļu modeli *Porsche Macan*. Šis modelis ir apvidus/universālā tipa vieglais automobilis, kas *POLK* klasifikācijā atbilst B segmentam (vidēja izmēra/vidējas klases vieglie automobiļi) un *ISH Global Insight* klasifikācijā – *SUV-D* segmentam (standarta apvidus automobilis) ([7]).

(13) Projekts paredz ieguldījumus ēkās, mehānismos, iekārtās un nemateriālos aktīvos, tostarp jaunā modeļa ražošanai paredzēta automobiļu virsbūvju ceha un krāsošanas ceha būvniecību un aprīkošanu. Tā kā esošajā Leipcigas rūpnīcā līdz šim tika veikta tikai automobiļu montāža, šie ieguldījumi paredz ražotnes modernizāciju, izveidojot pilnībā attīstītu autorūpnīcu.

(14) Paredzēts, ka projekta rezultātā radītā ražošanas jauda būs [40 000 – 100 000] (*) transportlīdzekļi gadā. Tehniski iespējamā maksimālā jauda būtu [40 000 – 100 000] transportlīdzekļu gadā. Ja rēķina, ka gadā ir 235 darbdienas, tas atbilst […] transportlīdzekļiem dienā. Paredzēts, ka pilna jauda tiks sasniegta 2014. gada pirmajā pusē.

(15) Šā projekta kopējās attiecināmās ieguldījumu izmaksas ir EUR 550,08 miljoni pēc nominālvērtības. Pēc pašreizējās vērtības ([8]) tas ir EUR 521,56 miljoni. Turpmāk tabulā ir sniegts projekta kopējo attiecināmo izmaksu sadalījums pa gadiem un kategorijām saskaņā ar paziņoto informāciju.

Attiecināmās ieguldījumu izmaksas (nominālvērtība, miljonos euro)

Miljoni euro (noapaļoti)	2011. g.	2012. g.	2013. g.	2014. g.	Kopā
Būvniecība	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ārējās iekārtas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([5]) Leipciga ir tā sauktais "statistiskā efekta reģions"; skatīt Vācijas reģionālā atbalsta karti Komisijas 2006. gada 8. novembra lēmumā par valsts atbalsta lietu N 459/06 – Valsts reģionālā atbalsta karte Vācijai 2007.–2013. gadā (OV C 295, 5.12.2006., 6. lpp.). Leipciga ir teritorija, kurai, atkāpjoties no 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta nosacījuma, var piešķirt reģionālo atbalstu ar maksimālo atbalsta intensitāti 20 % apmērā par laiku no 2011. gada 1. janvāra līdz 2014. gada 30. jūnijam.

([6]) Vācijas iestādes apstiprināja, ka iesniegtie tirgus dati aptver visus transportlīdzekļus, kurus saražojusi vai pārdevusi *VW* grupa, bet dati par tirgus daļu attiecas tikai uz vieglajiem automobiļiem.

([7]) *POLK* un *IHS Global Insight* ir lielākie tirgus pētījumu uzņēmumi, kas analizē automobiļu tirgu.

(*) Konfidenciāla informācija.

([8]) Šajā lēmumā iekļautie lielumi ir aprēķināti, pamatojoties uz bāzes likmi 2,05 %, kas piemērojama paziņojuma dienā (2011. gada decembrī) un kas palielināta par 100 bāzes punktiem saskaņā ar Komisijas paziņojumu par atsauces likmes un diskonta likmes noteikšanas metodes pārskatīšanu (OV C 14, 19.1.2008., 6. lpp.).

Miljoni euro (noapaļoti)	2011. g.	2012. g.	2013. g.	2014. g.	Kopā
Mehānismi/iekārtas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nemateriālie aktīvi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kopā	[…]	[…]	[…]	[…]	550,08

(16) Vācijas iestādes apstiprina, ka attiecināmi būs tikai jaunie aktīvi, bet nemateriālie aktīvi tiks iegūti no trešām personām par tirgus cenu.

2.4. IEGULDĪJUMU FINANSĒŠANA

(17) Vācijas iestādes apstiprina, ka atbalsta saņēmēja paša ieguldījums, bez jebkāda publiskā atbalsta, pārsniedz 25 procentus attiecināmo izmaksu.

2.5. JURIDISKAIS PAMATS

(18) Valsts juridiskais pamats šim finanšu atbalstam ir turpmāk minētais:

a) ieguldījumu prēmija, pamatojoties uz *Investitionszulagengesetz 2010* ([9]);

b) tieša dotācija saskaņā ar *Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GA) 2009* ([10]).

2.6. ATBALSTA PASĀKUMS

(19) Atbalsta saņēmējs pieprasījumu tiešās dotācijas saņemšanai iesniedza 2011. gada 24. martā. Attīstības banka *Sächsische Aufbaubank* (turpmāk – "*SAB*") 2011. gada 29. martā apstiprināja, ka saņēmējam principā ir tiesības saņemt tiešo dotāciju kā stimulu ieguldījuma veikšanai. Ieguldījumu prēmija tika piešķirta, šajā gadījumā – ar Komisijas atļauju, saskaņā ar fiskālo pasākumu, kas iedibina juridiskas tiesības uz atbalstu atbilstoši objektīviem kritērijiem un bez turpmākas dalībvalsts līdzdalības. Tādējādi saņēmējam nebija jāpieprasa ieguldījumu prēmija pirms darbu uzsākšanas.

(20) Vācija plāno piešķirt atbalstu EUR 43,67 miljonu apmērā pēc pašreizējās vērtības. Tā kā plānotie kopējie attiecināmie izdevumi pēc pašreizējās vērtības šajā projektā ir EUR 521,56 miljoni (EUR 550 miljoni pēc nominālvērtības), paredzētā atbalsta intensitāte bruto dotācijas ekvivalenta izteiksmē ir 8,37 %.

(21) Vācija apstiprināja, ka atbalsts šim projektam netiks kombinēts ar atbalstu, kas saņemts par tām pašām attiecināmajām izmaksām no citiem vietējiem, reģionāliem, valsts vai Savienības avotiem, un ka netiks pārsniegta ne apstiprinātā maksimālā atbalsta summa pēc pašreizējās vērtības, ne arī apstiprinātā atbalsta intensitāte, ja attiecināmo izdevumu summa atšķirsies no aplēsēm, kas sniegtas paziņojumā.

(22) Gan tiešā dotācija, gan ieguldījumu prēmija tiek piešķirta ar nosacījumu, ka saņēmējs saglabās šo ieguldījumu atbalstāmajā reģionā vismaz piecus gadus pēc ieguldījumu projekta pabeigšanas.

2.7. VISPĀRĪGIE NOTEIKUMI

(23) Vācijas iestādes apņēmās iesniegt Komisijai:

— divos mēnešos pēc atbalsta piešķiršanas attiecīgo dokumentu kopijas par šo atbalsta pasākumu,

— ik pēc pieciem gadiem, sākot no atbalsta apstiprināšanas dienas Komisijā, starpposma ziņojumu (tostarp informāciju par izmaksātajām atbalsta summām, par atbalsta līguma izpildes gaitu un par jebkuriem citiem ieguldījumu projektiem, kas uzsākti tajā pašā ražotnē/rūpnīcā),

— sešos mēnešos pēc pēdējās atbalsta daļas izmaksas, pamatojoties uz paziņoto maksājumu grafiku, detalizētu galīgo ziņojumu.

([9]) Kopsavilkuma informācijas lapa par grupu atbrīvojuma shēmu *Investitionszulagengesetz 2010* tika publicēta ar numuru X 167/08 (OV C 280, 20.11.2009., 5. lpp.).

([10]) Kopsavilkuma informācijas lapa par grupu atbrīvojuma shēmu *Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe – Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur* tika publicēta ar numuru XR 31/07 (OV C 102, 5.5.2007., 11. lpp.).

3. OFICIĀLĀS IZMEKLĒŠANAS PROCEDŪRAS IEROSINĀŠANAS PAMATOJUMS

(24) Uzsākšanas lēmumā Komisija norādīja, ka šis atbalsta projekts atbilst standarta saderības kritērijiem, kas paredzēti RAP, un ka paredzētā atbalsta summa un intensitāte nepārsniedz maksimāli pieļaujamo. Tomēr saskaņā ar RAP 68. punkta prasībām provizoriskajā pārbaudē nebija iespējams apstiprināt atbalsta saderību ar iekšējo tirgu.

(25) RAP 68. punkts paredz, ka Komisija uzsāk oficiālu izmeklēšanu un veic padziļinātu novērtējumu par atbalsta stimulējošo ietekmi, samērīgumu un pozitīvo un negatīvo ietekmi, ja saņēmēja tirgus daļa attiecīgajam produktam un ģeogrāfiskajam tirgum pārsniedz 25 % pirms vai pēc ieguldījuma (turpmāk arī – "68. punkta a) apakšpunkta tests") vai ja ieguldījuma radītā jauda pārsniedz 5 % tirgus, kas atrodas relatīvā vai absolūtā lejupslīdē (turpmāk arī – "68. punkta b) apakšpunkta tests").

(26) Provizoriskā pārbaudē Komisija nevar izslēgt, ka tirgus daļas robežvērtība un tā robežvērtība, kas attiecas uz ieguldījuma radīto jaudas palielinājumu nepietiekami strādājošā tirgū, attiecīgajos tirgos netiek pārsniegta.

(27) Konkrētāk runājot, Komisija pauda šaubas par Vācijas priekšlikumu attiecībā uz saistītā produkta tirgus definīciju, kas paredz ņemt vērā vai nu visu vieglo automobiļu tirgu bez jebkādas segmentācijas, vai arī, ja tiek atzīts, ka segmentācija ir nepieciešama, – tikai B segmentu saskaņā ar *POLK* klasifikāciju. Iepriekšējā lēmumā ([11]) Komisija uzskatīja, ka attiecībā uz apvidus automobiļiem piemērotāka būtu *IHS Global Insight* klasifikācija. Komisija nevarēja nešaubīgi apstiprināt, ka par attiecīgo produkta tirgu šim ieguldījumam var uzskatīt vai nu visu vieglo automobiļu tirgu, vai tikai *POLK* klasifikācijas B segmentu, vai tikai *IHS Global Insight* klasifikācijas *SUV-D* kategoriju. Tādēļ Komisija jautājumu par attiecīgā produkta tirgus precīzu definīciju atstāja atklātu un izskatīja ticamās alternatīvās tirgus definīcijas, kas iekļāva definīcijā visu vieglo automobiļu tirgu, *POLK* klasifikācijas B segmentu un *IHS Global Insight* klasifikācijas *SUV-D* segmentu.

(28) Komisija nevarēja pieņemt galīgu viedokli arī par ģeogrāfiskā tirgus definīciju. Tā nevarēja secināt, vai ģeogrāfiskais tirgus aptver tikai Eiropas Ekonomikas zona (turpmāk – "EEZ") teritoriju, vai arī, kā uzskatīja Vācija, tas aptver visu pasauli vai vismaz apvienoto EEZ un Ziemeļamerikas tirgu.

(29) Analīzē, kas tika veikta saskaņā ar RAP 68. punkta a) apakšpunktu (tirgus daļas tests), eksperti nonāca pie secinājuma, ka piemērojamā 25 % tirgus daļas robeža EEZ ģeogrāfiskajā tirgū tiek pārsniegta *POLK* klasifikācijas B segmentā ([12]).

(30) Analīze saskaņā ar 68. punkta b) apakšpunktu, ko piemēroja EEZ tirgum, liecināja, ka attiecībā uz *IHS Global Insight* klasifikācijas *SUV-D* segmentu projekta radītais jaudas palielinājums, proti, […] %, būtiski pārsniedz piemērojamo 5 % robežvērtību, lai gan attiecīgajā atsauces periodā pats tirgus darbojās nepietiekami. 2005.–2010. gadā vidējais gada pieauguma rādītājs (*CAGR*) attiecībā uz acīmredzamo šā produkta patēriņu EEZ bija – 0,9 %, salīdzinot ar IKP vidējo gada pieaugumu EEZ, kas bija 1,62 % ([13]).

(31) Tā kā Komisija nevarēja secināt, ka robežvērtības, kas minētas RAP 68. punkta a) un b) apakšpunktā, netika pārsniegtas, tā nolēma uzsākt oficiālu izmeklēšanas procedūru. Komisija apgalvoja, ka gadījumā, ja piezīmes, kas tiks saņemtas, atbildot uz oficiālās izmeklēšanas uzsākšanu, neļaus Komisijai nešaubīgi secināt, ka attiecīgās robežvērtības nav pārsniegtas, tā veiks šā ieguldījumu projekta padziļinātu novērtējumu, pamatojoties uz PNK. Vācija un ieinteresētās trešās personas tika aicinātas iesniegt savas piezīmes.

4. IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES

(32) No ieinteresētajām trešām personām netika saņemtas nekādas piezīmes.

([11]) Sk. Komisijas Lēmumu C(2011) 6479 galīgā redakcija, 2011. gada 20. septembris (N 559/10 – Apvienotā Karaliste – *LIP* – *Jaguar* automobiļi) (OV C 22, 27.1.2012., 2. lpp.).

([12]) Laikposmā no 2010. līdz 2015. gadam, t. i., no gada pirms ieguldījuma piešķiršanas līdz gadam pēc ieguldījuma pabeigšanas, *VW* grupas tirgus daļa *POLK* klasifikācijas B segmentā apvienotajā EEZ un Ziemeļamerikas tirgū, kā arī *IHS Global Insight* klasifikācijas *SUV-D* segmentā gan EEZ, gan apvienotajā EEZ un Ziemeļamerikas tirgū saglabājās mazāka par 25 %.

([13]) *POLK* klasifikācijas B segmentā jaudas palielinājums saglabājās mazāks par 5 % robežu.

5. VĀCIJAS PIEZĪMES

5.1. ATTIECĪGAIS PRODUKTA TIRGUS

(33) Vācija uzturēja spēkā savu nostāju, ka *POLK* klasifikācijas B segments raksturo attiecīgā produkta tirgus atbilstīgu definīciju, taču neiesniedza nekādus papildu argumentus.

5.2. ATTIECĪGAIS ĢEOGRĀFISKAIS TIRGUS

(34) Vācija saglabāja savu uzskatu, ka par attiecīgo ģeogrāfisko tirgu ir jāuzskata pasaules tirgus vai vismaz apvienotais EEZ un Ziemeļamerikas tirgus. Vācija apgalvoja, ka šādu uzskatu papildus pamato fakts, ka pasaules tirgus tiek apkalpots no vienas ražotnes.

5.3. ATBALSTA PASĀKUMA PADZIĻINĀTAIS NOVĒRTĒJUMS

(35) Lai palīdzētu Komisijai veikt padziļinātu novērtējumu, Vācija iesniedza turpmāk minēto informāciju.

5.3.1. **Atbalsta pozitīvā ietekme**

(36) Vācija uzskata, ka minētais ieguldījums sekmēs Leipcigas un Saksijas reģionālo attīstību šādu iemeslu dēļ:

— ieguldījumu projekts saglabās 833 darba vietas un 29 prakses vietas, kā arī radīs 1 040 jaunas darba vietas un 30 jaunas prakses vietas,

— turklāt lielu skaitu netiešu darba vietu reģionā radīs piegādātāji un pakalpojumu sniedzēji. Nodarbinātības līmeņa koeficients ir 2,5 ([14]), un tas nozīmē, ka ir sagaidāms, ka papildus tiks izveidotas aptuveni 2 700 netiešās darba vietas. Paredzams, ka liels skaits šo darba vietu tiks izveidotas atbalsta saņēmēja struktūrās vai to tiešā tuvumā. Paredzams, ka aptuveni 750 darba vietas laikā no 2012. līdz 2015. gadam tiks radītas teritorijās, kur notiek piegādes, tehnoloģiju pārvadājumi un iepakošana,

— atbalsta saņēmējs ir aktīvi iesaistījies dažādās tīkla un klasteru iniciatīvās, kas veicina automobiļu nozares attīstību reģionā (piem., Austrumvācijas automobiļu klasterī),

— saņēmējs ļoti aktīvi darbojas savu darbinieku pamatapmācības un tālākapmācības jomā. Papildus augsti kvalificēta personāla piesaistīšanai saņēmējs atbalsta regulāras (iekšējās un ārējās) mācības saviem darbiniekiem.

5.3.2. **Atbalsta piemērotība**

(37) Vācija atzīmē, ka Komisija lēmumā par *Dell Poland* ([15]) jau ir apstiprinājusi, ka valsts atbalsts līdz ar citiem pasākumiem ir piemērots līdzeklis, lai sekmētu reģionālo attīstību reģionos, kuros IKP uz vienu iedzīvotāju un algu līmeņi ir zemāki par valstī vidējo rādītāju, bet bezdarba līmenis ir augstāks par valstī vidējo. IKP uz vienu iedzīvotāju Saksijā 2011. gadā bija 73 % no Vācijas vidējā rādītāja. Bezdarba līmenis bija gandrīz par 50 % augstāks nekā Vācijas vidējais rādītājs 2011. gadā, un šā reģiona iedzīvotāju rīcībā esošie vidējie ienākumi veidoja 82 % no Vācijas vidējā rādītāja 2007.–2009. gadā ([16]).

(38) Tādējādi Vācija uzskata, ka paziņotais atbalsts ir tās kohēzijas mērķu sasniegšanai piemērots instruments.

([14]) Vācija pamatoja pieņēmumu par koeficientu 2,5 ar empīriskiem datiem, kas publicēti salīdzinošos pētījumos, piemēram, *Meißner* prezentācijā (2009) "*Automobilproduktion in der Prozess- oder Wertschöpfungskette*" 2009. gada 28. oktobrī Brandenburgā; *Kleinhenz, Heblich, Gold* pētījumā (2006) "*Das BMW Werk Regensburg – Wirtschaftliche und soziale Vernetzung in der Region*"; Dienvidkarolīnas Universitātes pētījumā (2002) "*The Economic Impact of BMW on South Carolin*"; *Woodward, Guimaraes* pētījumā (2008) "*BMW in South Carolina: The Economic Impact of a Leading Sustainable Enterprise*"; *Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforschung mbH* pētījumā (2011) "*Gute Wachstumsperspektiven trotz zukünftiger Herausforderungen*"; *Gehrke, Krawczyk et al.* pētījumā (2009) "*Die Bedeutung der Automobilindustrie für die deutsche Volkswirtschaft im europäischen Kontext*".

([15]) C46/2008, 2009. gada 23. septembra lēmums (OV L 29, 2.2.2010., 8. lpp.), 171. punkts.

([16]) Avots: Saksijas brīvvalsts Statistikas birojs (*Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen*), 2012. gada jūlijs; Vācijas Federālais Statistikas birojs (2012. gada Statistikas gadagrāmata) – IKP/uz vienu iedzīvotāju; Federālā Nodarbinātības aģentūra (*Bundesagentur für Arbeit*) – bezdarbs uz vienu iedzīvotāju, procentos; Saksijas 2011. gada Statistikas gadagrāmata – viena iedzīvotāja rīcībā esošie ienākumi.

5.3.3. **Stimulējošā ietekme/hipotētiskais scenārijs**

(39) Vācija piedāvā informāciju, kas pierāda atbalsta atbilstību PNK otrajam scenārijam, jo atbalsts nodrošina saņēmējam stimulu ieguldīt visu ieguldījumu Leipcigas rūpnīcā, nevis izvietot to daļēji [atrašanās vieta Vācijā 1] un daļēji Leipcigā (virsbūvju konstruēšanu un krāsošanu – [atrašanās vieta Vācijā 1], bet montāžu – Leipcigas rūpnīcā). Cita starpā Vācija iesniedza attiecīgus un atjauninātus oriģinālos uzņēmuma dokumentus, kas izskaidro *Porsche AG* lēmumu pieņemšanas vairāku posmu procesu attiecībā uz ieguldījuma izvietošanu. Šis lēmumu pieņemšanas process ir raksturots turpmāk.

Saņēmēja lēmumu pieņemšanas process

(40) Lēmums par ieguldījumu *Macan* projektā un ieguldījuma izvietošanu tika pieņemts 2011. gada martā. Sagatavošanas un lēmuma pieņemšanas laikposmā, neraugoties uz faktu, ka uzņēmumi *Porsche Automobile Holding SE* un *Volkswagen AG* jau 2009. gadā bija vienojušies par integrētas automobiļu ražošanas grupas izveidi, attiecīgās *Porsche AG* vadības struktūras pilnīgi patstāvīgi pieņēma visus lēmumus par uzņēmumu, neiesaistot *VW* grupas valdes un komitejas.

(41) Saskaņā ar spēkā esošo *Porsche AG* valdes reglamentu lēmumi par jauniem produktiem (modeļiem), tostarp lēmumi par izvietošanu, vispirms bija jāiesniedz *Porsche AG* valdes produktu komitejai (*Vorstandsausschuss Produkte*, turpmāk – *VAP*) un tad jāapstiprina *Porsche AG* uzraudzības padomē (*Aufsichtsrat*, turpmāk – *AR*).

(42) Lēmums par ieguldīšanu *Macan* un šā ieguldījuma izvietošanu tika pieņemts lēmumu pieņemšanas vairāku posmu procesā. Katrā posmā tika sagatavoti un izskatīti salīdzinošie aprēķini par dažādiem ražošanas scenārijiem dažādās Vācijas vietās.

(43) Lēmumu pieņemšanas process – kā turpmāk izklāstīts – sākās [2010. gadā] un beidzās 2011. gada 15. martā, kad *AR* pieņēma lēmumu par labu izvietošanai Leipcigā, ar nosacījumu, ka ieguldījumam šajā vietā būs pieejams valsts atbalsts.

(44) Lēmumu pieņemšanas procesa sākumposmos tika izskatīts tikai turpmāk izklāstītais 1.–4. variants; 5. variants ([17]) tika izstrādāts nedaudz vēlāk un prezentēts *VAP* [2010. gadā].

Variants	Varianta apraksts
1. [atrašanās vieta Vācijā 2]	Visa transportlīdzekļa ražošana [atrašanās vieta Vācijā 2] un piegāde no [atrašanās vieta Vācijā 2]
2. [atrašanās vieta Vācijā 2]/*Porsche Leipzig*	Virsbūves konstruēšana/krāsošana [atrašanās vieta Vācijā 2], tad krāsotās virsbūves pārvešana uz Leipcigu montāžai un piegādei
3. [atrašanās vieta Vācijā 1]/*Porsche Leipzig*	Virsbūves konstruēšana/krāsošana [atrašanās vieta Vācijā 1], tad krāsotās virsbūves pārvešana uz Leipcigu montāžai un piegādei
4. [atrašanās vieta Vācijā 3]	Visa transportlīdzekļa ražošana [atrašanās vieta Vācijā 3] un piegāde no [atrašanās vieta Vācijā 3]
5. *Porsche Leipzig*	Visa transportlīdzekļa ražošana Leipcigā un piegāde no Leipcigas

(45) Vācija paskaidroja, pamatojoties uz uzņēmuma dokumentiem, ka plānošanas un lēmuma pieņemšanas posmā tika veikti vairāki aprēķini par ražošanas izmaksām, kas saistītas ar atrašanās vietu, lai katram variantam nodrošinātu vienādu precizitātes līmeni. Tādēļ lēmuma pieņemšanas procesā vairākkārt mainījās pamatvariants –, t. i., tajā brīdī piemērotākais variants ([18]).

(46) Tā kā *Porsche Leipzig* bija mazāk laika nekā citām vietām, lai veiktu tāda paša līmeņa aprēķinus, un tā kā minētajā rūpnīcā tika veikta tikai montāža, *Porsche Leipzig* trūka pieredzes veikt detalizētu izmaksu plānošanu strukturāliem ieguldījumiem, piemēram, ēkām un infrastruktūrai tādās jomās kā krāsošana un virsbūves konstruēšana. *VAP* [2010.] sanāksme, kas apstiprināja 5. variantu par pamatu, pieprasīja, lai *Porsche Leipzig* iesniegtu detalizētāku plānu.

([17]) Sākotnēji 5. variants netika izskatīts, jo tika atzīts par ekonomiski neizdevīgu. Pēc *Porsche Leipzig* valdes iniciatīvas *Porsche Leipzig* spēja pierādīt šā pieņēmuma nepamatotību, pamatojoties uz provizoriskiem aprēķiniem par ražošanas izmaksām, kas saistītas ar atrašanās vietu.

([18]) *VAP* [2010.] kā pamatu izvēlējās 1. variantu, [2010.] – 3. variantu, bet [2010.] – 5. variantu.

(47) Šajā turpmākajā detalizētās plānošanas posmā kļuva skaidrs, ka sākotnējās 5. varianta izmaksu priekšrocības, salīdzinot ar 3. variantu, nepārtraukti samazinājās un tad izzuda vispār, kad tika konstatētas papildu ieguldījumu izmaksas, kas liecināja par nepārprotami lielākām izmaksām, salīdzinot ar 3. variantu. Izmaksu aplēses attiecībā uz 3. un 5. variantu joprojām bija būtiski zemākas, salīdzinot ar citiem variantiem.

(48) *Porsche Leipzig* vadība sāka pētīt iespēju izmantot valsts atbalstu, lai novērstu rūpnīcas neizdevīgo stāvokli lielo izmaksu dēļ, un vērsās Saksijas Ekonomikas, nodarbinātības un transporta ministrijā (turpmāk – "*SMWA*").

(49) *Porsche Leipzig* 2011. gada 25. februāra vēstulē lūdza *SMWA* izskatīt iespēju par atbalsta piešķiršanu plānotajam ieguldījumam. Šajā vēstulē tika uzsvērts, ka pagaidām lēmums par atrašanās vietu vēl nav pieņemts un valsts atbalsts tiek lūgts, lai kompensētu trūkumus, kas piemīt Leipcigai kā atrašanās vietai. Ieguldījumu projekta vispārīgā informācija un joma tika prezentēta *SMWA* 2011. gada 28. februāra sanāksmē.

(50) *VAP* [2011.] sanāksmē uzdeva *Porsche Leipzig* norādīt papildu iespējas, kur varētu ietaupīt, lai saglabātu 5. varianta konkurētspēju ar 3. variantu.

(51) *SMWA* 2011. gada 9. marta vēstulē apliecināja *Porsche Leipzig*, ka tā atbalstītu ieguldījumu projektu, lai izvērstu visu *Macan* ražošanu Leipcigā, ja tiktu izpildīti spēkā esošie nosacījumi reģionālā atbalsta piešķiršanai.

(52) Pēc detalizētiem aprēķiniem 2011. gada 15. martā *AR* tika iesniegts turpmāk minētais ražošanas izmaksu salīdzinājums saistībā ar atrašanās vietu pirms potenciālā valsts atbalsta piešķiršanas.

Varianti	Ražošanas izmaksas saistībā ar atrašanās vietu, miljonos euro, bez atbalsta, situācija 2011. gada 15. martā
3. [Atrašanās vieta Vācijā 1]/*Porsche Leipzig*	[…]
5. *Porsche Leipzig*	[…]

(53) Tādējādi gadījumā, ja atbalsta nebūtu, 5. variants būtu mazāk izdevīgs par EUR 65 miljoniem, salīdzinot ar 3. variantu.

(54) Tā kā saskaņā ar 5. variantu visas ieguldījumu izmaksas rastos Leipcigā, par reģionālā atbalsta saņemšanai piemērotām varēja atzīt kopējās infrastruktūras un produkta ieguldījumu izmaksas EUR 550 miljonu apmērā. Tādējādi, ja ieguldījums atbilstu spēkā esošajiem nosacījumiem par reģionālā atbalsta piešķiršanu, potenciālā atbalsta summa varēja būt EUR 47,5 miljoni. Līdz ar to tīrās (pēcatbalsta) ražošanas izmaksas 5. variantā samazinātos no EUR […] miljoniem līdz EUR […] miljoniem.

(55) Saskaņā ar 3. variantu neliela daļa kopējo ieguldījumu izmaksu (par montāžu) rastos Leipcigā un būtu piemērota reģionālā atbalsta saņemšanai aptuveni EUR 10,02 miljonu apmērā. [Atrašanās vieta Vācijā 1] rūpnīca neatrodas atbalstāmajā reģionā; tādēļ reģionālais atbalsts uz to nav attiecināms. Tīrās (pēcatbalsta) ražošanas izmaksas 3. varianta gadījumā samazinātos no EUR […] miljoniem līdz EUR […] miljoniem.

(56) Kā apkopots turpmāk dotajā tabulā, gadījumā, ja atbalsts tiek ņemts vērā, 5. varianta neizdevīgums, salīdzinot ar 3. variantu, samazinās no EUR 65 miljoniem līdz EUR 27,52 miljoniem (situācija 2011. gada martā).

	3. variants	5. variants
Ražošanas izmaksas bez valsts atbalsta	EUR […] miljoni	EUR […] miljoni
5. varianta neizdevīgums, salīdzinot ar 3. variantu, bez atbalsta		EUR 65 miljoni
Valsts atbalsts	EUR 10,02 miljoni	EUR 47,5 miljoni
Ražošanas izmaksas, ņemot vērā atbalstu	EUR […] miljoni	EUR […] miljoni
5. varianta neizdevīgums, salīdzinot ar 3. variantu, ņemot vērā atbalstu		EUR 27,52 miljoni

(57) Vācija paskaidroja, ka, papildus kvantitatīvi izteiktajam izmaksu neizdevīgumam EUR 27,52 miljonu apmērā tika ņemti vērā arī daži kvalitatīvi kritēriji, kas liecināja par labu 5. variantam.

— Pirmkārt, automobiļu nozares empīriskie dati liecina, ka pilna ražošana vienā ražotnē, salīdzinot ar situāciju, kurā virsbūves ražošana un krāsošana notiek vienā vietā, bet montāža – citā, līdz minimumam samazina vairākus riskus, piemēram, ar pārvadāšanu saistītos riskus.

— Otrkārt, ja visa ražošana notiek vienā vietā, tas nodrošina dinamisku procesa organizāciju un optimālu ražošanas procesu.

— Treškārt, var tikt konstatētas potenciālas nepilnības vai kļūdas, kuras var ātrāk novērst, ja visa ražošana notiek vienā vietā. Pieredze rāda, ka kļūdu daudzumu kopumā var samazināt, ja darbinieki, kas strādā dažādos ražošanas procesa posmos, var sadarboties vienas ražotnes ietvaros.

— Ceturtkārt, svarīga nozīme ir arī zīmola tēlam. [Atrašanās vieta Vācijā 1] ražotne ražo pārsvarā […] automobiļus, bet *Macan* tika plānots prezentēt kā augsti modernu (*premium* klases) transportlīdzekli.

(58) Pamatojoties uz šiem aprēķiniem un apsvērumiem, *Porsche AG* finanšu direktors 2011. gada 15. marta *AR* sanāksmē paziņoja par uzņēmuma nodomu pieteikties reģionālā valsts atbalsta saņemšanai, lai varētu paplašināt Leipcigas ražotni. Kā dokumentēts 2011. gada 15. marta *AR* sanāksmes protokolā, viņš apgalvoja, ka tādēļ galīgais lēmums par *Macan* ieguldījuma izvietošanu būs atkarīgs no atbalsta pieejamības.

(59) Atbildot uz šo paziņojumu, *AR* apstiprināja 5. variantu (visa ražošana Leipcigā) – ar nosacījumu, ka būs pieejams valsts atbalsts.

(60) Pēc šā 2011. gada 15. marta *AR* lēmuma, kas tika pieņemts ar nosacījumu, *Porsche Leipzig* oficiāli pieteicās diskrecionārā reģionālā atbalsta saņemšanai no līdzekļiem, kas pieejami "Kopīgajā shēmā reģionālās ekonomikas struktūru uzlabošanai" (*GRW*). Pieprasījums par atbalsta piešķiršanu tika iesniegts *SAB* 2011. gada 24. martā. Ieguldījuma pabalsta piešķiršanai ir juridisks pamats, bet šajā gadījumā tas vēl ir jāapstiprina Komisijai. Nav nepieciešams *ex ante* pieteikums, taču paredzamā ieguldījuma pabalsta summa ir jānorāda diskrecionārā atbalsta pieprasījumā, lai nodrošinātu atbalsta maksimālās robežas ievērošanu.

(61) *SAB* 2011. gada 29. martā apstiprināja, ka šis ieguldījumu projekts atbilst subsīdiju piešķiršanas nosacījumiem.

(62) Ieguldījumu projekts sākās 2011. gada aprīlī.

(63) Turpmāk dotajā tabulā ir apkopota informācija par lēmuma pieņemšanas vairāku posmu procesu.

Datums	
[2010]	*VAP* sanāksme — Tiek prezentēts tikai 1.–4. variants — *VAP* pieņem lēmumu turpmāk izstrādāt 1.–4. variantu — 1. variantu apstiprina par pamatu
[2010]	*VAP* sanāksme — Tiek prezentēts 1.–5. variants — 3. variantu apstiprina par pamatu
[2010]	*AR* sanāksme — *AR* pieņem lēmumu īstenot *Macan* projektu — Lēmums par atrašanās vietu paliek atklāts, *AR* lūdz *VAP* piedāvāt atrašanās vietu — *AR* atzinīgi novērtē 5. variantu

Datums	
[2010]	*VAP* sanāksme — Joprojām tiek apspriesti visi pieci ražošanas vietas varianti — *VAP* lūdz papildus izstrādāt plānus 5. variantam — 5. variantu apstiprina par pamatu
[2011]	*VAP* sanāksme — *VAP* apstiprina lēmuma projektu, kas *AR* tiks prezentēts nākamajā *AR* sanāksmē, kura pieņems lēmumu par ražošanas vietu — Joprojām ir nepieciešams *AR* apstiprinājums
2011. gada 25. februāris	*Porsche Leipzig* vēstule *SMWA* — Lūgums *SMWA* izskatīt iespēju piešķirt atbalstu plānotajam ieguldījumam
[pirms 2011. gada 15. marta]	*VAP* sanāksme — *VAP* apstiprina 5. varianta izmaksu aplēses — *VAP* pieprasa papildu ietaupījumus
2011. gada 9. marts	*SMWA* vēstulē apstiprina gatavību atbalstīt šo projektu — *SMWA* apliecina, ka atbalstīs ieguldījumu projektu, lai izvērstu visu *Macan* ražošanu Leipcigā, ja tiks izpildīti spēkā esošie nosacījumi reģionālā atbalsta piešķiršanai
2011. gada 15. marts	*AR* sanāksme — Apstiprina, ka visa *Macan* ražošana notiks Leipcigā – ar nosacījumu, ka ir pieejams valsts atbalsts
2011. gada 24. marts	*Porsche Leipzig* oficiāls pieprasījums, lai saņemtu atbalsta diskrecionāro daļu
2011. gada 29. marts	*SAB* vēstule — Apstiprina, ka šis ieguldījumu projekts atbilst subsīdiju piešķiršanas nosacījumiem
2011. gada aprīlis	Darbu uzsākšana ieguldījumu projektā

5.3.4. **Atbalsta samērīgums**

(64) Saskaņā ar PNK 22. punktā aprakstīto otro scenāriju atbalsta pasākumu "uzskatīs par samērīgu, ja tas būs vienāds ar starpību, kura rodas, salīdzinot tīrās izmaksas, ko saņēmējs uzņēmums iegulda atbalstāmajā reģionā, ar tīrajām izmaksām, ko iegulda citos reģionos". Vācija norāda, ka aprēķinus, kas izmantoti stimulējošās ietekmes novērtēšanai, var izmantot arī kā pamatu, novērtējot atbalsta samērīgumu.

(65) Ražošanas 5. varianta izmaksas, salīdzinot ar 3. variantu, ir par EUR 65 miljoniem lielākas.

(66) Neraugoties uz maksimālo atļauto atbalstu EUR 47,5 miljonu apmērā (pēc nominālvērtības), joprojām 5. variants ir neizdevīgāks – izmaksas ir par EUR 27,52 miljoniem lielākas.

(67) Tādēļ Vācija apgalvo, ka, tā kā šis atbalsts pilnībā nekompensē vietas neizdevīgumu Leipcigas izvēles gadījumā, kompensācija nav pārmērīga. Līdz ar to atbalsts ir samērīgs.

(68) Vācija norāda, ka lēmumā par atrašanās vietu *Porsche AG* ņem vērā ne tikai finansiālos apsvērumus, bet arī kvantitatīvi neizsakāmus kvalitatīvos kritērijus.

5.3.5. **Atbalsta negatīvā ietekme uz konkurenci un tirdzniecību**

(69) Vācija uzsver, ka reģionālais atbalsts ir paredzēts tikai vietas neizdevīguma kompensēšanai Leipcigas izvēles gadījumā, t. i., papildu izmaksu kompensēšanai, ja visa ražošana notiek Leipcigas ražotnē, salīdzinot ar ražošanas scenāriju, kurā virsbūves tiek ražotas un krāsotas [atrašanās vieta Vācijā 1], pēc tam nogādājot nokrāsotās virsbūves Leipcigā montāžai. Tā kā atbalsts ir samērīgs, tas neietekmē konkurenci. Ieguldīšana *Macan* projektā un ar to saistītā ietekme uz konkurenci un tirdzniecību notiktu jebkurā gadījumā.

(70) Tādēļ Vācija uzskata, ka šis atbalsts atbilst PNK 40. punktam un tam nav negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību.

6. ATBALSTA PASĀKUMA UN SADERĪBAS NOVĒRTĒJUMS

6.1. ATBALSTA ESAMĪBA

(71) Finansiālo atbalstu sniegs Vācijas iestādes kā tiešu dotāciju un kā ieguldījuma prēmiju. Tādējādi šo atbalstu sniedz dalībvalsts un no valsts līdzekļiem LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

(72) Tā kā atbalstu piešķir vienas uzņēmumu grupas, *VW* grupas, meitasuzņēmumiem, šis pasākums ir selektīvs.

(73) Plānotais finanšu atbalsts atbrīvos saņēmējus no izmaksām, kas citādi būtu jāsedz pašiem. Tādējādi viņi iegūs ekonomisku priekšrocību, salīdzinot ar konkurentiem.

(74) Plānotais finanšu atbalsts tiks piešķirts ieguldījumam automobiļu nozarē; tā kā automobiļus tirgo starp dalībvalstīm, šis atbalsts var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(75) Tā kā pasākums sekmē *VW* grupas ražošanu, rodas konkurences kropļojumi vai šādu kropļojumu draudi.

(76) Tādēļ Komisija uzskata, ka šis pasākums ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

6.2. ATBALSTA PASĀKUMA LIKUMĪBA

(77) Paziņojot par plānoto atbalsta pasākumu pirms tā īstenošanas, Vācijas iestādes izpildīja savu pienākumu saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu un saskaņā ar individuālās paziņošanas prasību, kas formulēta Komisijas Regulas (EK) Nr. 1628/2006 ([19]) 7. panta e) punktā un Komisijas Regulas (EK) Nr. 800/2008 ([20]) 6. panta 2. punktā.

6.3. NOVĒRTĒJUMA JURIDISKAIS PAMATS

(78) Atbalsta mērķis ir veicināt reģionālo attīstību. Tā kā Vācijas iestādes apņēmās piešķirt atbalstu pirms 2014. gada 1. jūlija (saņemot Komisijas apstiprinājumu, ja tas vēl nav piešķirts), pamats atbalsta saderības ar iekšējo tirgu novērtēšanai ir RAP 2007. –2013. gadam, kuru darbības termiņš ar Reģionālā atbalsta pamatnostādņu 2014.–2020. gadam ([21]) 186. punktu tika pagarināts līdz 2014. gada 30. jūnijam. Šā novērtējuma veikšanas

([19]) Komisijas 2006. gada 24. oktobra Regula (EK) Nr. 1628/2006 par Līguma 87. un 88. panta piemērošanu valstu reģionālajam ieguldījumu atbalstam (OV L 302, 1.11.2006., 29. lpp.).
([20]) Komisijas 2008. gada 6. augusta Regula (EK) Nr. 800/2008, kas atzīst noteiktas atbalsta kategorijas par saderīgām ar kopējo tirgu, piemērojot Līguma 87. un 88. pantu (vispārējā grupu atbrīvojuma regula) (OV L 214, 9.8.2008., 3. lpp.).
([21]) OV C 209, 23.7.2013., 1. lpp.

nolūkā īpaši svarīgi ir RAP 2007.–2013. gadam 4.3. punkta noteikumi par lieliem ieguldījumu projektiem. Ja Komisija oficiālā izmeklēšanā nevarētu nešaubīgi konstatēt, ka nav pārsniegtas robežvērtības, kas minētas RAP 68. punkta a) apakšpunktā ("tirgus daļas tests") un 68. punkta b) apakšpunktā ("jaudas palielinājuma/tirgus darbības testi"), tai būtu jāveic padziļināts novērtējums, pamatojoties uz PNK iekļautajiem kritērijiem.

(79) Komisijai ir jāveic novērtējums trijos posmos:

— pirmkārt, tai ir jāpārliecinās, ka pasākums ir saderīgs ar vispārīgajiem RAP noteikumiem,

— otrkārt, tai ir jāpārbauda, vai tā var nešaubīgi izslēgt iespēju, ka "tirgus daļas tests" un "jaudas palielinājuma/tirgus darbības testi" saskaņā ar RAP 68. punkta a) un b) apakšpunktu (turpmāk – "68. punkta a) un b) apakšpunkta testi") prasa padziļinātu novērtējumu,

— treškārt, atkarībā no novērtējuma rezultāta otrajā posmā, tai, iespējams, būs jāveic padziļināts novērtējums.

6.4. PASĀKUMA SADERĪBA AR RAP STANDARTA SADERĪBAS KRITĒRIJIEM

(80) Komisija uzsākšanas lēmuma 36. apsvērumā jau konstatēja, ka atbalsts atbilst RAP vispārīgajiem saderības kritērijiem. Oficiālajā izmeklēšanā netika atklāta nekāda informācija, kas minēto novērtējumu liktu apšaubīt. Komisija jo īpaši atzīmē turpmāk minēto.

— Nav nekādu pazīmju, ka *Porsche Leipzig*, *Porsche AG* vai *VW* grupai būtu finanšu grūtības, jo nav izpildīti nosacījumi, kas minēti Kopienas pamatnostādnēs par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai ([22]). Tādējādi grupa, kurai pieder atbalsta saņēmējs, atbilst nosacījumiem, lai saņemtu reģionālo atbalstu.

— Atbalsts ir piešķirts, piemērojot grupu atbrīvojuma shēmas, kas atbilst RAP standarta saderības kritērijiem.

— Jo īpaši šis projekts izraisa esoša uzņēmuma rezultātu diversifikāciju, ļaujot tam ražot jaunu vieglo automobiļu modeli *Porsche Macan*; tādējādi tas ir sākotnējais ieguldījums RAP 34. punkta nozīmē.

— Ieguldījumu atbalsta attiecināmās izmaksas ir definētas saskaņā ar RAP.

— Saņēmējam ir noteikts arī pienākums uzturēt ieguldījumu konkrētajā reģionā vismaz piecus gadus pēc projekta pabeigšanas.

— Saņēmējs nodrošina finansiālu ieguldījumu vismaz 25 % apmērā no attiecināmajām izmaksām veidā, kas ir brīvs no jebkāda publiskā atbalsta.

— Plānotie kopējie attiecināmie izdevumi projektā ir EUR 521 559 981,66 pēc pašreizējās vērtības (diskontējot uz paziņojuma dienu). Nav nekādu pazīmju, ka pagātnē saņēmējs būtu saņēmis reģionālo ieguldījumu atbalstu par kādiem iepriekšējiem ieguldījumu projektiem, kuri varētu sākties trijos gados pirms darbu uzsākšanas saistībā ar šo ieguldījumu. Tādējādi šis ieguldījums neveido vienotu ieguldījumu projektu RAP 60. punkta nozīmē ar nevienu šādu iepriekšēju ieguldījumu projektu.

— Saskaņā ar lejupmērogošanas mehānismu, kas paredzēts RAP 67. punktā, radušies attiecināmie izdevumi nodrošina projekta maksimālo atļauto atbalsta intensitāti bruto dotācijas ekvivalenta izteiksmē 8,37 % apmērā.

— Tā kā piedāvātā atbalsta intensitāte (EUR 43 666 078,75 pēc pašreizējās vērtības) nepārsniedz maksimālo atļauto atbalsta intensitāti un paziņotais atbalsts netiks apvienots ne ar kādu citu reģionālo ieguldījumu atbalstu, piedāvātā atbalsta intensitāte projektā atbilst RAP prasībām.

(81) Ņemot vērā šos apsvērumus, Komisija uzskata, ka RAP standarta saderības kritēriji ir izpildīti.

([22]) OV C 244, 1.10.2004., 2. lpp.

6.5. RAP 68. PUNKTA NOTEIKUMOS PAREDZĒTO TESTU PIEMĒROŠANA

(82) Komisija uzsākšanas lēmuma 78. punktā norādīja, ka gadījumā, ja "piezīmes, kas saņemtas, atbildot uz oficiālās izmeklēšanas uzsākšanu, neļauj Komisijai nešaubīgi secināt, ka 68. punkta a) un b) apakšpunkta testos paredzētās robežvērtības nav pārsniegtas, Komisija uzsāk ieguldījumu projekta padziļinātu novērtējumu, pamatojoties uz Komisijas paziņojumu par reģionālā atbalsta lieliem ieguldījumu projektiem padziļinātā novērtējuma kritērijiem". Komisijai jānovērtē, vai saņemtās piezīmes ļauj izdarīt šādu secinājumu.

(83) Vācija savās piezīmēs uzturēja spēkā nostāju, kas jau atspoguļota uzsākšanas lēmumā, nepievienojot nekādas citas piezīmes vai informāciju, kura vēl nebūtu izklāstīta provizoriskās izskatīšanas posmā. Jo īpaši Vācija uzturēja spēkā uzskatu, ka attiecīgais produktu tirgus ir jādefinē kā *POLK* klasifikācijas B segments (un nevis kā *IHS Global Insight* klasifikācijas *SUV-D* segments) un ģeogrāfiskais tirgus ir jādefinē, iekļaujot tajā vismaz apvienoto EEZ un Ziemeļamerikas tirgu (un nevis tikai EEZ tirgu). Nostāju ģeogrāfiskā tirgus jautājumā jo īpaši pamatoja arguments, ka pasaules tirgus tiek apkalpots no vienas ražotnes.

(84) Attiecībā uz **produktu tirgu** Komisija uzskata šādi: lēmums veikt padziļinātu novērtējumu nekādi neietekmē rezultātu, ko dod izrietošais padziļinātais saderības novērtējums. Tomēr pirms atbalsta apstiprināšanas Komisijai ir jāpārliecinās, ka atbalsta pasākuma pozitīvais ieguldījums jebkurā gadījumā kompensēs tā negatīvo ietekmi uz tirdzniecību un konkurenci. Tādējādi, lai izlemtu, vai ir jāveic padziļināts novērtējums par atbalsta pasākuma saderību, produkta tirgus definīcija ir pēc iespējas vairāk jāsašaurina, ņemot vērā ražojamā vieglā automobiļa konkrētās īpašības.

(85) Uzsākšanas lēmumā Komisija uzskatīja, ka – attiecībā uz apvidus automobiļiem – tā kā tie ir atšķirīgi, salīdzinot ar "parastajiem" vieglajiem automobiļiem attiecībā uz cenu, lielumu, motora darbību utt., *IHS Global Insight* klasifikācija būtu piemērotāka nekā klasifikācija, kuru piedāvā *POLK*, un tādēļ tā būtu izmantojama attiecībā uz šo projektu. To pašu iemeslu dēļ citā nesenā gadījumā, kas attiecās uz apvidus automobiļiem, Komisija atsaucās uz attiecīgo *IHS Global Insight* klasifikāciju un nevis uz plašāko *POLK* klasifikācijas B segmentu ([23]).

(86) Komisija joprojām uzskata, ka, lai definētu produktu tirgu apvidus automobiļiem, *IHS Global Insight* klasifikācija ir atbilstošāka nekā *POLK* klasifikācijas piedāvātā segmentācija. Vācija neiesniedza nekādus papildu argumentus, kas noliegtu šo uzskatu. Arguments, ka *VW* grupa visas savas ilgtermiņa stratēģiskās plānošanas un analīzes pamatā izmanto *POLK* klasifikācijas konceptuālo bāzi, šajā kontekstā nav būtisks. Turklāt Komisija oficiālās izmeklēšanas laikā nesaņēma nekādu informāciju no trešām personām, kas ļautu labāk izprast tirgus segmentāciju attiecībā uz šo vieglo automobiļu tipu. Tādēļ Komisija saglabā savu pieeju – atstāt atklātu jautājumu par attiecīgā produktu tirgus precīzu definīciju un izmantot ticamas citu tirgu definīcijas, kas definē atsevišķus automobiļu segmentus (tostarp visšaurāko segmentāciju, par kuru ir pieejami dati), papildus apvienotajiem segmentiem kā ticamus attiecīgos produktu tirgus ([24]) un nenoraidīt *SUV-D* – segmentu, kas saskaņā ar *ISH Global Insight* klasifikāciju ir ticams alternatīvs tirgus segments.

(87) Attiecībā uz **ģeogrāfisko tirgu** Komisija uztur spēkā savu sākotnējo novērtējumu, ka attiecīgais tirgus ir EEZ vai lielāks tirgus; tādēļ Komisija nevar izslēgt iespēju, ka ģeogrāfiskais tirgus aprobežojas ar EEZ tirgu.

(88) Uzsākšanas lēmumā (58. punktā) Komisija atsaucās uz divām tajā brīdī nepabeigtām oficiālām izmeklēšanām ([25]), kur tā attiecībā uz vairākiem automobiļu tirgus segmentiem novērtēja, vai attiecīgais ģeogrāfiskais tirgus ir plašāks par EEZ. Saskaņā ar Komisijas dienestu veiktā padziļinātā novērtējuma secinājumiem nevar izslēgt iespēju, ka attiecīgais ģeogrāfiskais tirgus minētajiem produktiem atsauces periodos nebija plašāks par EEZ tirgu. Tā kā abas dalībvalstis, uz kurām attiecās šie uzsākšanas lēmumi, izvēlējās atsaukt savus reģionālā atbalsta paziņojumus, pirms Komisija pieņēma galīgos lēmumus, šajos gadījumos veikto padziļināto novērtējumu secinājumi nav apstiprināmi ar oficiāliem lēmumiem.

([23]) Skatīt 11. zemsvītras piezīmi.

([24]) Lēmumi par valsts atbalstu: SA.30340 *Fiat Powertrain Technologies*, 2011. gada 9. februāra lēmums (C(2011) 612) (OV C 151, 21.5.2011., 5. lpp.); SA.32169 *Volkswagen Sachsen*, 2011. gada 13. jūlija lēmums (C(2011) 4935) (OV C 361, 10.12.2011., 17. lpp.).

([25]) SA.27913 – C 31/2009 – HUN – *LIP* – Atbalsts *Audi Hungaria Motor Kft*, 2009. gada 28. oktobra lēmums (C(2009) 8131) (OV C 64, 16.3.2010., 15. lpp.); 2010. gada 6. jūlija darbības termiņa pagarināšanas lēmums (C(2010) 4474) (OV C 243, 10.9.2010., 4. lpp.); 2011. gada 13. jūlija lēmums (C(2011) 4935) lietā SA.32169 – C/2011 – DE – *LIP* – Atbalsts *Volkswagen Sachsen* (OV C 361, 10.12.2011., 17. lpp.).

(89) Komisija uzskata, ka argumenti, ko Vācija minēja provizoriskās pārbaudes gaitā un kas tika saglabāti bez jebkādiem papildu datiem vai informācijas, kura būtu iesniegta saistībā ar oficiālo izmeklēšanu, nav pietiekami, lai kliedētu bažas, ka ģeogrāfiskais tirgus varētu aprobežoties ar EEZ tirgu. Jo īpaši Komisija uzskata tā, kā izklāstīts turpmāk.

(90) Fakts, ka lielie automobiļu ražotāji darbojas starptautiski un vispasaules konkurences apstākļos, nav pietiekams pierādījums tam, ka atsevišķie tirgi ir integrēti un veido vienotu pasaules tirgu (vai apvienotu EEZ un Ziemeļamerikas tirgu). Tas pats attiecas uz argumentu, ka desmit lielākajiem oriģinālā aprīkojuma ražotājiem (*OEM*) ir ražotnes un izplatīšanas sistēmas, kas aptver visu pasauli. Būtībā Komisija uzskata, ka viens no iemesliem, kas liek *OEM* būvēt ražotnes tuvāk reģionālā pieprasījuma vietām, ir maiņas kursa nestabilitāte; un to pašu var teikt par efektīvas aizsardzības politikām (augsti importa tarifi galaražotājiem un zemi tarifi starpproduktiem, stimulējot vietējo ražošanu/montāžu). Trešais arguments par labu globalizētu ražošanas struktūru esamībai, neraugoties uz neintegrētajiem tirgiem, ir fakts, ka vairākas valstis atļauj importu tikai tad, kad paralēli ir izveidoti kopuzņēmumi vietējai ražošanai. Tādēļ lielāko tirgus dalībnieku, piemēram, ražotāju, darbība visā pasaulē pati par sevi neliecina par globāla (vai plašāka par EEZ) tirgus esamību. Tāpat arī tādu izplatīšanas sistēmu esamība, kuras aptver visu pasauli, no konkurences viedokļa nepierāda, ka tirgus ir globāls (vai plašāks par EEZ). Arī fakts, ka *Porsche AG* plāno apkalpot vispasaules tirgu tikai no vienas ražotnes, pietiekami nepamato vērtējumu, ka ģeogrāfiskais tirgus ir plašāks par EEZ. Būtībā *SUV-D* tirgus ir relatīvi mazs, salīdzinot ar citiem tirgus segmentiem, un šeit apjomradīti ietaupījumi var veicināt "vienas ražotnes" pieeju. Tā kā šis modelis ir jāpārdod ar *Porsche* nosaukumu un *Porsche AG* ražoto luksusa automobiļu augstā kvalitāte līdz šim, pēc klientu domām, ir saistīta ar ražošanu Vācijā, otras ražotnes izvietošana ārpus Vācijas var kaitēt sekmīgai mārketinga stratēģijai. Vācija pati Leipcigas izvēli [atrašanās vieta Vācijā 1] vietā cita starpā pamatoja (sk. iepriekš 57. apsvērumu) ar zīmola nosaukuma aspektiem.

(91) Arī arguments par augsta līmeņa tirdzniecības plūsmām, piemēram, faktu, ka vairāk nekā 20 % EEZ produkcijas tiek eksportēta uz Ziemeļamerikas tirgu, nav pietiekams, lai pierādītu globāla (vai plašāka par EEZ) tirgus esamību. Komisija uzskata, ka, lai gan tirdzniecības plūsmas var sniegt priekšstatu par dažādu ģeogrāfisko reģionu integrācijas pakāpi, novērtējot, cik nozīmīgs ir imports un eksports, kas saistīts ar vietējās ražošanas un patēriņa līmeņiem, tirdzniecības plūsmu esamība pati par sevi nav pietiekams pierādījums integrēta ģeogrāfiskā tirgus esamībai. Praksē var notikt preču pārvadājumi starp EEZ un citiem reģioniem, bet tas nenozīmē, ka šie tirgi ir integrēti tādā izpratnē, ka tirgus apstākļi (piem., cenas) vienā tirgū ietekmē tirgus apstākļus citā tirgū. Jo īpaši tas attiecas uz gadījumiem, kad novērotie pārvadājumi lielākoties attiecas uz pašu ražotāju sūtījumiem, pretēji neatkarīgu importētāju un eksportētāju veiktajiem pārvadājumiem, kuriem rīko cenu izsoli. Arī cenu noteikšana var būt pilnīgi atkarīga no konkrētā tirgus (piem., augstas cenas vienā tirgū, bet zemas citā) un var nebūt saistīta ar apstākļiem iespējamajā integrētajā tirgū. Tirdzniecības plūsmas analīze neatrisina galveno jautājumu par tirgus definīciju, proti, vai imports un eksports var novērst cenu palielināšanos vietējā tirgū. Komisija atzīmē, ka Vācija nav iesniegusi nekādus papildu empīriskos materiālus, kas pierādītu korelētu cenu izmaiņu esamību vai neto importa saistību ar izmaiņām relatīvajās cenās. Empīriskie materiāli, kas iesniegti iepriekš minētajos gadījumos, neattiecas uz šo gadījumu, jo ir saistīti ar citiem tirgus segmentiem (A segmentu saskaņā ar *POLK* klasifikāciju) un attiecas uz citiem atsauces periodiem.

(92) Komisija atzīmē, ka *Porsche AG* plāno eksportēt būtisku *Macan* produkcijas daļu uz Ķīnu. Šāds nodoms pats par sevi nepierāda integrēta tirgus esamību.

(93) Komisija atzīst, ka laika gaitā mazinās tirdzniecības šķēršļu nozīme. Tomēr Komisija ir pārliecināta, ka viens no galvenajiem iemesliem, kādēļ tiek pieņemti ES automobiļu ražotāju lēmumi par aizjūras ražošanu un ražošanas pārcelšanu, ir šķēršļi tirgus pieejamībai mērķa tirgos. Augsti tarifu šķēršļi joprojām būtiski ierobežo tirgus pieejamību ES eksportētājiem, jo īpaši Āzijā. Ar tarifiem nesaistīti tirdzniecības šķēršļi, tostarp apgrūtinošās un diskriminējošās sertifikācijas prasības, papildu testēšanas prasības, akcīzes nodokļi utt., būtiski ietekmē ES transportlīdzekļu eksportu uz Dienvidaustrumāzijas, Ķīnas un Dienvidamerikas tirgiem. Komisija konstatē, ka ASV līdz šim ir bijušas svarīgākais ES kopējā automobiļu eksporta galamērķis. Tomēr ES un ASV pieeja reglamentācijai un tirgus uzraudzībai ir būtiski atšķirīga. Minētās reglamentācijas atšķirības varbūt arī pašlaik ir visbūtiskākais pieejamības šķērslis ES automobiļu eksportam uz ASV.

(94) Komisija arī pienācīgi izvērtēja iesniegtos argumentus par transporta izmaksu samazināšanos. Šajā aspektā Komisijai nav pilnīgas pārliecības. Turpmākās izmaiņas attiecībā uz transporta izmaksu samazināšanos nevar droši apstiprināt pašreizējā ekonomikas situācijā, kad degvielas izmaksas palielinās. Tādēļ minēto nākotnes izmaksu samazināšanos nevar ņemt vērā.

(95) Ņemot vērā iepriekš teikto un tā kā oficiālās izmeklēšanas laikā Komisija nesaņēma nekādu papildu informāciju, kas ļautu secināt, ka attiecīgais ģeogrāfiskais tirgus ir plašāks par EEZ, tā paliek pie vērtējuma, ka attiecīgais ģeogrāfiskais tirgus – neatkarīgi no izvēlētās produktu tirgus definīcijas – ir EEZ vai plašāks. Komisija vēlreiz uzsver, ka tai ir jāpārliecinās, vai atbalsta pasākuma pozitīvais ieguldījums jebkurā gadījumā kompensēs tā negatīvo ietekmi uz tirdzniecību un konkurenci. Tādējādi, lai izlemtu, vai ir jāveic padziļināts novērtējums par atbalsta pasākuma saderību, ģeogrāfiskā tirgus definīcija ir pēc iespējas vairāk jāsašaurina, ņemot vērā ražojamā vieglā automobiļa konkrētās īpašības.

6.5.1. **Secinājums par tirgus daļas testu (RAP 68. punkta a) apakšpunkts)**

(96) Komisija veica testu, kas minēts RAP 68. punkta a) apakšpunktā, visos ticamajos produktu un ģeogrāfiskajos tirgos, lai pārbaudītu, vai saņēmēja tirgus daļa pārsniedz 25 % pirms un pēc ieguldījuma veikšanas.

(97) Ņemot vērā faktu, ka nebija iespējams noteikt vienotu attiecīgo produktu un ģeogrāfisko tirgu, jāņem vērā rezultāti, kas attiecas uz visiem ticamajiem tirgiem. *VW* grupas tirgus daļa *POLK* klasifikācijas B segmentā EEZ veidoja vairāk nekā [> 25 %] visos gados laikposmā no 2010. līdz 2015. gadam. Tādēļ Komisija secina, ka 68. punkta a) apakšpunktā minētā robežvērtība tiek pārsniegta. Tomēr *SUV-D* produktu tirgū šī tirgus daļa netiek pārsniegta nevienā no iespējamajiem ticamajiem ģeogrāfiskajiem tirgiem (EEZ, EEZ un Ziemeļamerika, visa pasaule).

6.5.2. **Secinājums par ražošanas jaudu nepietiekami aktīva tirgus testā (RAP 68. punkta b) apakšpunkts)**

(98) Ņemot vērā faktu, ka nav iespējams noteikt, vai par attiecīgo produktu tirgu ir uzskatāms kopējais vieglo automobiļu tirgus bez jebkādas segmentācijas, tikai *POLK* klasifikācijas B kategorijas segments vai tikai *IHS Global Insight* klasifikācijas *SUV-D* segments, Komisijai bija jānovērtē, vai projekta radītā jauda pārsniedz 5 % no visiem ticamajiem tirgiem, kas mērīti, pamatojoties uz datiem par attiecīgā produkta acīmredzamo patēriņu EEZ.

(99) Šis tests, ko veica attiecībā uz *IHS Global Insight* klasifikācijas *SUV-D* segmentu, atklāja, ka jaudas palielinājums ievērojami pārsniedz 5 % robežu, ja to piemēro EEZ tirgum. Uzsākšanas lēmuma 72. punktā jau tika konstatēts, ka attiecīgais tirgus nedarbojās pietiekami aktīvi un pēdējos piecos gados pirms investēšanas pat samazinājās.

(100) Tādējādi Komisija secina, ka 5 % jaudas palielinājuma robeža nepietiekamā tirgū, kā paredzēts RAP 68. punkta b) apakšpunktā, tiek pārsniegta attiecībā uz minētā tirgus *IHS Global Insight SUV-D* segmentu.

6.5.3. **Secinājums**

(101) Ņemot vērā iepriekš teikto, Komisija nolemj, ka nevar izslēgt to, ka attiecīgās 68. punkta a) un b) apakšpunkta testu robežas tiek pārsniegtas. Tādējādi Komisija nolemj veikt detalizētu pārbaudi, uzsākot procedūru, kas paredzēta LESD 108. panta 2. punktā, par to, vai atbalsts ir nepieciešams, lai radītu stimulējošu ietekmi uz ieguldījumiem, un vai šā atbalsta pasākuma priekšrocības atsver no tā izrietošos konkurences izkropļojumus un ietekmi uz tirdzniecību starp dalībvalstīm.

6.6. ATBALSTA PASĀKUMA PADZIĻINĀTAIS NOVĒRTĒJUMS

(102) Padziļinātais novērtējums tiek veikts, pamatojoties uz PNK.

6.6.1. **Atbalsta pozitīvā ietekme**

6.6.1.1. *Atbalsta mērķis*

(103) Vācijas iestādes izskaidroja ieguldījuma pozitīvo reģionālo ietekmi. Tika konstatēts, ka ieguldījumam būtu turpmāk minētā pozitīvā ietekme.

— Ietekme uz nodarbinātību reģionā – šis ieguldījums radīs 1 040 jaunas darba vietas un 30 prakses vietas papildus esošajām 833 darba vietām un 29 prakses vietām. Turklāt var sagaidīt, ka tiks radītas vismaz 2 700 netiešās darba vietas. Paredzams, ka vismaz 744 netiešās darba vietas tiks radītas attiecīgā uzņēmuma tuvumā.

— Automobiļu un citu nozaru piegādātāju un pakalpojumu sniedzēju piesaiste reģionam – Komisija uzskata, ka *Porsche AG* ieguldījumam būs būtiska nozīme automobiļu nozares izveidē un turpmākā attīstībā Saksijā, tādējādi piesaistot šim reģionam piegādātājus un pakalpojumu sniedzējus.

— Saņēmēja aktīva iesaiste dažādās tīkla un klasteru iniciatīvās – lai veicinātu automobiļu nozares attīstību Leipcigas reģionā un visā Austrumvācijā, saņēmējs aktīvi piedalīsies klasteru un tīkla iniciatīvās, piemēram, valsts līmeņa Austrumvācijas Automobiļu klastera iniciatīvā.

— Mācības – tiek plānots tālāk attīstīt darbinieku prasmes, organizējot iekšējus un ārējus mācību pasākumus.

(104) Komisija uzskata, ka Vācijas iestādes ir iesniegušas pietiekamu informāciju, pierādot, ka projekts veicinās Leipcigas reģiona ekonomikas attīstību.

6.6.1.2. *Atbalsta instrumenta piemērotība*

(105) PNK 17. un 18. punktā uzsvērts, ka valsts atbalsts sākotnējo ieguldījumu subsīdiju veidā ir tikai viens no līdzekļiem tirgus nepietiekamības novēršanai un ekonomikas attīstības veicināšanai mazāk attīstītos reģionos. Atbalsts ir piemērots instruments, ja tas nodrošina konkrētas priekšrocības, salīdzinot ar citiem politikas pasākumiem. Saskaņā ar PNK 18. punktu ir noteikts ierobežojums, ka "piemēroti instrumenti ir tie pasākumi, kuriem dalībvalstis ir apsvērušas citus politikas variantus un kuriem ir noteiktas tāda selektīva instrumenta kā valsts atbalsts konkrētam uzņēmumam izmantošanas priekšrocības".

(106) Vācija pamatoja paskaidrojumus par atbalsta instrumenta piemērotību ar ekonomikas situāciju Saksijas reģionā un iesniedza pierādījumus, kas liecināja, ka šis reģions ir mazāk attīstīts, salīdzinot ar citu Vācijas reģionu vidējiem rādītājiem. Vācijas iestādes norādīja, ka darbu uzsākšanas gadā, t. i., 2011. gadā, Saksijas IKP uz vienu iedzīvotāju bija 75 % no Vācijas vidējā rādītāja, bet bezdarba līmenis par 50 % pārsniedza Vācijas vidējo rādītāju. Laikā no 2007. līdz 2009. gadam vidējie iedzīvotāju rīcībā esošie ienākumi Saksijā bija aptuveni 82 % apmērā no Vācijas vidējā līmeņa. Vācija apgalvoja, ka Komisija saistībā ar agrāk izskatītajām lietām jau ir atzinusi, ka šādā ekonomikas situācijā tiešas subsīdijas ir piemērots līdzeklis ekonomikas problēmu risināšanai.

(107) Ņemot vērā sociāli ekonomisko situāciju Leipcigas reģionā, ko apliecina tā statuss – reģions, kas ir piemērots reģionālā atbalsta piešķiršanai saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu ar atbalsta intensitātes maksimālo robežu 20 %, un saskaņā ar iepriekš izskatīto lietu praksi (piem., *Dell Poland* lēmums ([26])), Komisija piekrīt, ka valsts atbalsta piešķiršana ir piemērots instruments reģionālās attīstības mērķa sasniegšanai attiecīgajā reģionā.

6.6.1.3. *Stimulējošā ietekme/hipotētiskais scenārijs*

(108) Tā kā daudzi būtiski iemesli liek uzņēmumam izvietot ieguldījumus noteiktā reģionā arī bez jebkāda atbalsta piešķiršanas, PNK paredz, ka Komisijai ir detalizēti jāpārbauda, vai atbalsts ir nepieciešams ieguldījuma stimulēšanai. Šā sīki izstrādātā novērtējuma mērķis ir noteikt, vai atbalsts patiesībā veicina atbalsta saņēmēja attieksmes maiņu tādā mērā, ka saņēmējs veic (papildu) ieguldījumu attiecīgajā atbalstāmajā reģionā. PNK 22. punkts paredz, ka stimulējošo ietekmi var pierādīt, izmantojot divus iespējamos scenārijus: ja atbalsta nebūs, netiks veikts vispār nekāds ieguldījums, jo bez atbalsta šis ieguldījums nebūs uzņēmumam ienesīgs nevienā vietā (pirmais scenārijs); ja atbalsta nebūs, šis ieguldījums tiks veikts citur ES teritorijā (otrais scenārijs).

([26]) Skatīt 15. zemsvītras piezīmi.

(109) PNK paredz, ka dalībvalstij jāparāda Komisijai atbalsta stimulējošas ietekmes esība un jāsagādā nepārprotami pierādījumi par atbalsta efektīvu iedarbību vai nu uz ieguldījuma izvēli, vai atrašanās vietas izvēli. Saistībā ar to dalībvalstij ir jāiesniedz arī visaptverošs hipotētiska scenārija apraksts par gadījumu, ja saņēmējam netiek piešķirts nekāds atbalsts. Šie scenāriji Komisijai jāatzīst par reāliem.

(110) Vācijas iestādes norādīja, ka atbalsts *Porsche Leipzig* un *Porsche AG* atbilst otrajam scenārijam, un iesniedza hipotētisku scenāriju par konkrētiem ieguldījumu un atrašanās vietas plāniem attiecībā uz *Macan* projektu, kurā bez Leipcigas izvērtēja vēl arī vairākas citas atrašanās vietas, visas Vācijā.

(111) Pierādīšanas pienākumu attiecībā uz stimulējošās ietekmes esamību PNK uzdod dalībvalstij. PNK 25. punkts paredz, ka dalībvalsts varētu nodrošināt pierādījumus par atbalsta stimulējošo ietekmi, sagādājot uzņēmuma dokumentus, kas liecina, ka ir veikts salīdzinājums starp izmaksām un ieguvumiem, kas rastos, ja par ieguldījuma veikšanas vietu tiktu izvēlēts atbalstāmais reģions vai cits reģions. Dalībvalsts tiek aicināta atsaukties uz finanšu pārskatiem, iekšējiem darba plāniem un dokumentiem, kas raksturo dažādus ieguldījuma scenārijus.

(112) Vācija iesniedza visaptverošus, atjauninātus un pilnīgus pierādījumus, kas dokumentē *Porsche AG* lēmumu pieņemšanas vairāku posmu procesu attiecībā uz ieguldījuma izvietošanu.

(113) Šie dokumenti liecina, ka attiecībā uz ražošanas vietu tika izskatīti pieci varianti. Visas izvērtētās vietas, izņemot Leipcigu, atrodas tādos reģionos Vācijā, kas nav atbalstāmie reģioni.

(114) Plānošanas procesā tika veikti vairāki aprēķini un izmaksu aplēses ar pieaugošu detalizācijas pakāpi un precizitāti, un, pamatojoties uz tiem, trīs reizes tika mainīts visdzīvotspējīgākais variants – pamatvariants ([27]). Iesniegtie dokumenti ļauj Komisijai secināt, ka, nodrošinot ar vietu saistīto ražošanas izmaksu aplēšu vienādošanu vienā precizitātes līmenī (tika pieņemts, ka ieņēmumu līmenis visu variantu gadījumā ir vienāds), viskonkurētspējīgākie pēc atrašanās vietas izrādījās 3. variants (virsbūves konstruēšana un krāsošana [atrašanās vieta Vācijā 1] un nokrāsoto virsbūvju nogādāšana Leipcigā montāžai) un 5. variants (virsbūves konstruēšana, krāsošana un montāža Leipcigā).

(115) Tādēļ dokumenti liecina, ka lēmumu pieņemšanas procesa pēdējā posmā tika salīdzināts tikai 3. un 5. variants.

(116) Kā minēts šā lēmuma 53. apsvērumā, galīgās aplēses par ražošanas izmaksām, kas saistāmas ar vietu, liecināja, ka 5. varianta (Leipciga) izmaksas ir par EUR 65 miljoniem lielākas, salīdzinot ar 3. variantu ([atrašanās vieta Vācijā 1]/Leipciga). Lai samazinātu 5. varianta izmaksu neizdevīgumu un ņemot vērā gaidāmo oficiālo *AR* lēmumu par ieguldījumu projekta izvietojumu, *Porsche Leipzig* kopā ar Saksijas iestādēm sāka pētīt valsts atbalsta pieejamību, lai piesaistītu ieguldījumu projektu Leipcigai.

(117) *Porsche Leipzig* 2011. gada 25. februāra vēstulē lūdza *SMWA* izskatīt iespēju par atbalsta piešķiršanu plānotajam ieguldījumam. Pēc sanāksmes, kurā piedalījās *Porsche Leipzig* un Saksijas iestāžu pārstāvji un kurā *Porsche Leipzig* sniedza paskaidrojumus par ieguldījumu projektu un lēmumu pieņemšanas situāciju, Saksijas iestādes 2011. gada 9. marta vēstulē apņēmās atbalstīt ieguldījumu projektu, lai pilnībā varētu *Macan* ražot Leipcigā, ja šis ieguldījums atbildīs spēkā esošajiem nosacījumiem par reģionālā atbalsta piešķiršanu.

(118) Kā minēts šā lēmuma 56. apsvērumā, 5. varianta izmaksu neizdevīgums, salīdzinot ar 3. variantu, samazinājās līdz EUR 27,52 miljoniem, ņemot vērā maksimālo atļauto atbalstu. Tomēr tika ņemti vērā arī vairāki kvalitatīvie kritēriji par labu 5. variantam.

(119) 2011. gada 15. martā *AR* nolēma izvietot visu ieguldījumu Leipcigā (5. variants). Kā dokumentēts *AR* sanāksmes protokolā, šis lēmums nepārprotami tika pieņemts ar nosacījumu, ka būs pieejams valsts atbalsts.

(120) Pēc *AR* lēmuma, kas tika pieņemts ar nosacījumu, *Porsche Leipzig* 2011. gada 24. martā oficiāli pieteicās reģionālā atbalsta saņemšanai. Iestāde, kas atbild par šīs shēmas administrēšanu, 2011. gada 29. martā rakstiski apstiprināja, ka minētais projekts pēc detalizētas pārbaudes principā atbilst piemērotības kritērijiem. Pēc šāda oficiāla apstiprinājuma 2011. gada aprīlī projekta ietvaros sākās darbi.

([27]) Skatīt 17. zemsvītras piezīmi.

(121) Ņemot vērā iepriekš teikto, Komisija saskaņā ar PNK 20. punktu atzīmē, ka formālās prasības par stimulējošo ietekmi, kas minētas RAP 38. punktā, ir izpildītas; saņēmējs ir iesniedzis atbalsta pieprasījumu un iestāde, kas atbild par shēmas administrēšanu, pēc tam ir rakstiski apstiprinājusi, ka šis projekts pēc detalizētas pārbaudes principā atbilst piemērotības kritērijiem, kas paredzēti shēmā, pirms darbu uzsākšanas projekta ietvaros. Turklāt Vācijas iestādes iesniedza nepārprotamus pierādījumus, ka atbalstam bija faktiska ietekme uz ieguldījuma vietas izvēli; tā kā *Porsche AG* lēmums izvietot visu *Macan* ražošanu Leipcigā tika pieņemts tikai pēc apstiprinājuma, ka ieguldījumu projekts būs piemērots valsts atbalsta saņemšanai un ka to atbalsta valsts iestādes, arī *AR* apstiprināja vietas izvēli ar nosacījumu par valsts atbalsta pieejamību. Tādēļ Komisija saskaņā ar PNK 23. un 25. punktu uzskata, ka Vācijas iesniegtais hipotētiskais scenārijs ir reāls un ir pamatots ar patiesiem un atjauninātiem pierādījumiem. Tādējādi šim atbalstam bija reāla (substantīva) stimulējoša ietekme. Samazinot dzīvotspējai pietrūkstošo summu par labu Leipcigai, atbalsts sekmēja to, ka saņēmējs uzņēmums mainīja lēmumu par atrašanās vietu. Bez šā atbalsta ieguldīšana nenotiktu Leipcigā.

6.6.1.4. *Atbalsta samērīgums*

(122) Lai atbalsts būtu samērīgs, šā atbalsta summai un intensitātei jāaprobežojas ar minimumu, kas nepieciešams, lai ieguldījums notiktu atbalstāmajā reģionā.

(123) Kopumā ir uzskatāms, ka reģionālais atbalsts ir samērīgs, salīdzinot ar to problēmu smagumu, kas ietekmē atbalstāmos reģionus, ja tiek ievērota piemērojamā reģionālā atbalsta maksimālā robeža, tostarp automātiskā un pakāpeniskā reģionālā atbalsta maksimālās robežas lejupmērogošana lieliem ieguldījumu projektiem (kuri jau ir iekļauti spēkā esošajā reģionālā atbalsta kartē). Šajā gadījumā piemērotā atbalsta intensitāte nav augstāka par reģionālā atbalsta maksimālo robežu, piemērojot lejupmērogošanas mehānisma korekcijas, kā jau minēts 80. apsvērumā.

(124) Papildus vispārīgajam samērīguma principam, kas paredzēts RAP, PNK paredz detalizētāka novērtējuma veikšanu. Saskaņā ar PNK otro scenāriju atbalsts ir uzskatāms par samērīgu, ja tas ir vienāds ar starpību, kura rodas, salīdzinot tīrās izmaksas, ko saņēmējs uzņēmums iegulda atbalstāmajā reģionā, ar tīrajām izmaksām, ko iegulda citos reģionos.

(125) Vācijas iesniegtā dokumentācija pierāda, ka atbalsta apmērs ir ierobežots līdz nepieciešamajai summai, jo tas nepārsniedza izmaksu starpību starp 3. variantu un 5. variantu. Galīgais aprēķins liecina, ka 5. variants pat ar atbalstu pēc nominālvērtības ir par EUR 27,5 miljoniem (par EUR 65 miljoniem bez atbalsta) dārgāks nekā 3. variants. Vācijas iestādes paskaidroja, ka atlikušais izmaksu neizdevīgums tika atzīts par pieņemamu, pamatojoties uz vairākiem kvantitatīvi neizsakāmiem kritērijiem, piemēram, stratēģijas (otrā pilna cikla automobiļu ražošanas rūpnīca ar *Porsche* nosaukumu), kvalitātes (pārvadājumu risku novēršana starp [atrašanās vieta Vācijā 1] un Leipcigu) un tēla ([…]) faktoriem, kas arī liecināja par labu ieguldījuma izvietošanai Leipcigā.

(126) Tā kā atbalsts aprobežojās ar summu, kas nepieciešama tīro papildu izmaksu kompensēšanai, izvietojot ieguldījumu projektu Leipcigā, salīdzinot ar citu vietu, Komisija uzskata, ka atbalsta samērīgums ir pierādīts.

6.6.2. **Atbalsta negatīvā ietekme uz konkurenci un tirdzniecību**

(127) PNK 40. punkts paredz, ka gadījumā, "ja .. hipotētiska analīze pieļauj varbūtību, ka bez atbalsta ieguldījums noteikti būtu noticis, kaut arī, iespējams, citā vietā (otrais scenārijs), un ja atbalsts ir samērīgs, iespējamās norādes par tādiem kropļojumiem kā liela tirgus daļa un jaudas pieaugums nepietiekami aktīvā tirgū principā būtu tādas pašas neatkarīgi no atbalsta".

(128) Tā kā atbalsta pasākums pamato ieguldījumu lēmumu atbilstīgi otrajam scenārijam un atbalsta apmērs ir ierobežots līdz minimumam, nevar konstatēt negatīvu ietekmi uz tirdzniecību un konkurenci. Šis ieguldījums tiktu ieguldīts citā vietā, tādēļ jebkurā gadījumā rastos tādi paši konkurences kropļojumi. Tādējādi Komisija uzskata, ka šim atbalstam nav negatīvas ietekmes uz konkurenci.

(129) Saskaņā ar PNK 53. punktu novērtējuma secinājums, ka bez atbalsta ieguldījums būtu ticis piesaistīts nabadzīgākam reģionam (jo vairāk reģionālo problēmu, jo augstāka reģionālā atbalsta maksimālā intensitāte) vai reģionam, kuram ir, kā tiek uzskatīts, tādas pašas problēmas kā mērķa reģionam (tā pati reģionālā atbalsta maksimālā intensitāte), būtu negatīvs faktors vispārējā līdzsvara pārbaudē, kuru diez vai kompensētu kaut kādi pozitīvi faktori, jo tas ir pretrunā reģionālā atbalsta loģiskajam pamatam.

(130) Tā kā nav nekādu pazīmju, ka ieguldījums tiktu izvietots citā atbalstāmā reģionā ar augstāku vai līdzīgu atbalsta intensitātes maksimālo robežu (nav nekādu pazīmju, ka tiktu apsvērta kāda vieta ārpus Vācijas), Komisija uzskata, ka šim atbalstam nav antikohēzijas ietekmes, kas būtu pretrunā reģionālā atbalsta loģiskajam pamatam.

6.7. LĪDZSVAROŠANA

(131) Kad ir konstatēts, ka atbalsts nodrošina stimulu ieguldījuma veikšanai attiecīgajā reģionā un ir samērīgs, ir jālīdzsvaro atbalsta pozitīvā ietekme ar tā negatīvo ietekmi.

(132) Novērtējums apstiprināja, ka atbalsta pasākumam ir stimulējoša ietekme, piesaistot ieguldījumu, kas nodrošina būtisku ieguldījumu tāda mazāk attīstīta reģiona reģionālajai attīstībai, kas ir piemērots reģionālā atbalsta saņemšanai saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, neatņemot šo ieguldījumu nevienam citam reģionam ar tādu pašu vai augstāku atbalsta intensitātes maksimālo robežu (nav antikohēzijas ietekmes). Komisija uzskata, ka ieguldījuma piesaistīšana nabadzīgākam reģionam ir noderīgāka kohēzijai Savienības teritorijā nekā šā paša ieguldījuma izvietošana kādā attīstītākā reģionā. Kā minēts PNK 53. punktā, Komisija uzskata, ka "saskaņā ar līdzsvara pārbaudi parasti tiks uzskatīts, ka pozitīvās sekas, ko rada reģionālais atbalsts, kurš tikai kompensē tīro izmaksu starpību, kas saistīta ar attīstītāku alternatīvo ieguldījuma atrašanās vietu, atsver negatīvo ietekmi jaunam ieguldījumam alternatīvajā atrašanās vietā".

(133) Ņemot vērā iepriekš teikto, Komisija konstatē, ka, tā kā atbalsts ir samērīgs ar tīro izmaksu starpību, veicot ieguldījumu izvēlētajā vietā, salīdzinājumā ar citām vairāk attīstītām vietām, šā atbalsta pozitīvā ietekme attiecībā uz tā mērķi un piemērotību, kā minēts iepriekš, atsver negatīvo ietekmi, kas rastos citā vietā.

(134) Saskaņā ar RAP 68. punktu un ņemot vērā padziļināto novērtējumu, kas veikts, pamatojoties uz PNK, Komisija secina, ka šis atbalsts ir nepieciešams, lai radītu stimulējošu ietekmi uz ieguldījumiem, un ka šā atbalsta pasākuma priekšrocības atsver no tā izrietošos konkurences kropļojumus un ietekmi uz tirdzniecību starp dalībvalstīm.

7. **SECINĀJUMS**

(135) Komisija secina, ka piedāvātais reģionālais ieguldījumu atbalsts par labu *Porsche Leipzig GmbH* un *Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft*, kas piešķirts pirms 2014. gada 1. jūlija ar nosacījumu, ka tiks saņemts Komisijas apstiprinājums, atbilst visiem nosacījumiem, kas minēti RAP un PNK, un tādējādi ir uzskatāms par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

1. Valsts atbalsts, ko Vācija plāno sniegt *Porsche Leipzig GmbH* un *Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft* par summu EUR 43 666 078,75 pēc pašreizējās vērtības (diskontējot paziņojuma dienā) un kas nodrošina maksimālo atbalsta intensitāti bruto dotāciju ekvivalenta izteiksmē 8,37 % apmērā, ir saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

2. Šā lēmuma 1. panta 1. punktā minētā atbalsta sniegšana līdz ar to tiek apstiprināta ar nosacījumu, ka tas tiks piešķirts pirms 2014. gada 1. jūlija.

2. pants

Vācijas iestādes iesniedz Komisijai:

— divos mēnešos pēc atbalsta piešķiršanas attiecīgo dokumentu kopijas par šo atbalsta pasākumu,

— ik pēc pieciem gadiem, sākot no atbalsta apstiprināšanas dienas Komisijā, starpposma ziņojumu (tostarp informāciju par izmaksātajām atbalsta summām, par atbalsta līguma izpildes gaitu un par jebkuriem citiem ieguldījumu projektiem, kas uzsākti tajā pašā ražotnē/rūpnīcā),

— sešos mēnešos pēc pēdējās atbalsta daļas izmaksas, pamatojoties uz paziņoto maksājumu grafiku, detalizētu galīgo ziņojumu.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts Vācijas Federatīvajai Republikai.

Briselē, 2014. gada 9. jūlijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja vietnieks
Joaquín ALMUNIA