KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2015/1966

2014 m. liepos 9 d.

dėl valstybės pagalbos SA.34118 (2012/C ex 2011/N), kurią Vokietija ketina suteikti *Porsche Leipzig GmbH* ir *Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft*

(pranešta dokumentu Nr. C(2014) 4075)

(Tekstas autentiškas tik vokiečių kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

paraginusi suinteresuotąsias šalis pateikti pastabas pagal minėtas nuostatas ([1]) ir atsižvelgdama į jų pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

(1) Elektroniniu laišku, Komisijoje užregistruotu 2011 m. gruodžio 20 d. (SANI 6554), Vokietija, remdamasi 2007–2013 m. nacionalinės regioninės pagalbos teikimo gairėmis ([2]) (toliau – Regioninės pagalbos gairės), pranešė apie regioninę pagalbą, kurią ketina suteikti bendrovėms *Porsche Leipzig GmbH* ir *Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft* investiciniam projektui Leipcige (Saksonijoje) vykdyti.

(2) 2012 m. liepos 11 d. raštu Komisija Vokietijai pranešė apie savo tos pačios dienos sprendimą dėl regioninės pagalbos, kurią Vokietija ketina suteikti *Porsche Leipzig GmbH* ir *Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft* investiciniam projektui vykdyti, pradėti procedūrą pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį (toliau – sprendimas pradėti procedūrą), siekiant atlikti nuodugnų vertinimą remiantis Komisijos komunikatu dėl regioninės pagalbos dideliems investicijų projektams nuodugnaus vertinimo kriterijų ([3]) (toliau – Komunikatas dėl nuodugnaus vertinimo kriterijų).

(3) 2012 m. spalio 30 d. Komisijos sprendimas pradėti oficialią tyrimo procedūrą paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([4]). Komisija paragino suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas.

(4) 2012 m. spalio 31 d. raštu (2012/116806) Vokietija pateikė savo pastabas ir nuodugniam vertinimui atlikti reikalingą informaciją.

(5) 2012 m. gruodžio 17 d. raštu (2012/135107) ir 2012 m. vasario 4 d. elektroniniu laišku Komisija paprašė papildomos informacijos, Vokietija ją pateikė 2013 m. sausio 25 d. ir vasario 7 d. raštais (atitinkamai 2013/008324 ir 2013/013186).

(6) Suinteresuotųjų šalių pastabų negauta.

2. PAGALBOS PRIEMONĖS APIBŪDINIMAS

2.1. PRIEMONĖS TIKSLAS

(7) Siekdama skatinti regioninę plėtrą, Vokietija ketina bendrovėms *Porsche Leipzig GmbH* ir *Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft* suteikti regioninę pagalbą kaip tiesioginę subsidiją ir investicinę išmoką naujo modelio automobiliams gaminti. Šis investicinis projektas turėtų būti vykdomas Leipcige (Saksonijoje), kuris yra pagal SESV

([1]) OL C 333, 2012 10 30, p. 17.
([2]) OL C 54, 2006 3 4, p. 13.
([3]) OL C 223, 2009 9 16, p. 3.
([4]) Žr. 1 išnašą.

107 straipsnio 3 dalies c punktą remiamame regione; jam 2011 m. sausio 1 d. –2014 m. birželio 30 d. taikoma 20 % regioninės investicinės pagalbos aukščiausia riba (bendrasis subsidijos ekvivalentas, toliau – BSE) ([5]).

2.2. PAGALBOS GAVĖJOS

(8) Pagalbos gavėjos yra bendrovės *Porsche Leipzig GmbH* (toliau – *Porsche Leipzig*) ir *Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft* (toliau – *Porsche AG*). *Porsche Leipzig* yra *Porsche AG* patronuojamoji bendrovė; 2012 m. rugpjūčio 1 d. *Porsche AG* bendrovę visiškai perėmė bendrovė *Volkswagen Aktiengesellschaft*, taigi dabar ji priklauso *Volkswagen* bendrovių grupei.

(9) *Volkswagen* bendrovių grupės gaminamų automobilių spektras siekia nuo mažų iki prabangių ir komercinių transporto priemonių. 2013 m. jai priklausė 106 gamyklos 19 Europos valstybių ir 8 Amerikos, Azijos ir Afrikos šalyse, jose dirbo iš viso 572 800 darbuotojų. 2013 m. bendrovių grupė iš viso pristatė 9,7 mln. automobilių klientams 153 šalyse; jos dalis pasaulinėje lengvųjų automobilių rinkoje pasiekė 12,8 % ([6]), apyvarta – 197 mlrd. EUR.

(10) 2013 m. *Porsche AG* darbuotojų skaičius visame pasaulyje siekė 19 456, pristatytų naujų automobilių skaičius – 162 145, bendra apyvarta – 14,3 mlrd. EUR.

2.3. INVESTICINIS PROJEKTAS

(11) Investicinio projekto pradžia – 2011 m. balandžio mėn., planuota pabaiga – 2014 m. gegužės mėn.

(12) Investicinio projekto dalykas – Leipcige esančios gamyklos išplėtimas pritaikant ją naujo modelio lengvųjų automobilių „Porsche Macan“ gamybai. Tai – sportinės universaliosios transporto priemonės (angl. *sport utility vehicle*, SUV) arba visureigio tipo automobiliai, pagal POLK klasifikaciją priskirtini B segmentui (vidutinio dydžio arba vidutinės klasės lengvieji automobiliai), o pagal *IHS Global Insight* klasifikaciją – SUV-D segmentui (standartinės sportinės universaliosios transporto priemonės, angl. *standard sport utility vehicle*) ([7]).

(13) Projektas apima investicijas į pastatus, mašinas, įrenginius ir nematerialųjį turtą. Numatyta įrengti naujojo modelio automobiliams gaminti reikalingus kėbulų gamybos, įrengimo bei dažymo cechus. Įgyvendinus investicinį projektą, Leipcige esanti gamykla, kurioje automobiliai būdavo tik surenkami, turėtų būti paruošta visam gamybos procesui.

(14) Planuoti gamybos pajėgumai – [40 000–100 000] (*) automobilių per metus, techniškai įmanomi didžiausi pajėgumai – [40 000–100 000] automobilių, taigi, darant prielaidą, kad per metus yra 235 darbo dienos, – […] automobilių per dieną. Gamyba visu pajėgumu turėtų būti pradėta 2014 m. pirmąjį pusmetį.

(15) Reikalavimus atitinkančios projekto investicinės sąnaudos nominaliąja verte iš viso sudaro 550,08 mln. EUR, dabartine verte ([8]) – 521,56 mln. EUR. Toliau pateiktoje lentelėje visos reikalavimus atitinkančios projekto sąnaudos suskirstytos pagal metus ir kategoriją.

Reikalavimus atitinkančios investicinės sąnaudos (nominaliąja verte, mln. EUR).

Mln. EUR (suapvalinta)	2011 m.	2012 m.	2013 m.	2014 m.	Iš viso
Pastatai	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Išorės įrenginiai	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

([5]) Leipcigas yra „statistinio poveikio regionas“, žr. 2006 m. lapkričio 8 d. Komisijos sprendimą byloje dėl pagalbos N 459/06–2007–2013 m. nacionalinės regioninės valstybės pagalbos žemėlapis: Vokietija (OL C 295, 2006 12 5, p. 6). Remiantis 107 straipsnio 3 dalies c punktu numatyta išimtimi dėl regioninės pagalbos, Leipcigui 2011 m. sausio 1 d. – 2014 m. birželio 30 d. laikotarpiu taikomas 20 % didžiausias pagalbos intensyvumas.

([6]) Vokietija patvirtino, kad pateikti rinkos duomenys apima visus *Volkswagen* bendrovių grupės pagamintus arba parduotus automobilius, o rinkos dalies duomenys – tik lengvuosius automobilius.

([7]) POLK ir *IHS Global Insight* yra didelės rinkos tyrimo įmonės, analizuojančios automobilių rinką.

(*) Verslo paslaptis.

([8]) Šiame sprendime nurodytos dabartinės vertės apskaičiuotos taikant 2,05 % bazinę normą, kuri galiojo pranešant apie pagalbą (2011 m. gruodžio mėn.), ją padidinus 100 bazinių punktų pagal Komisijos komunikatą dėl orientacinių ir diskonto normų nustatymo metodo pakeitimo (OL C 14, 2008 1 19, p. 6).

Mln. EUR (suapvalinta)	2011 m.	2012 m.	2013 m.	2014 m.	Iš viso
Mašinos/įrenginiai	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Nematerialusis turtas	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Iš viso	(…)	(…)	(…)	(…)	550,08

(16) Vokietija patvirtino, kad pagalbos prašoma tik naujam turtui, o nematerialusis turtas iš trečiųjų asmenų bus įsigyjamas rinkos kainomis.

2.4. INVESTICINIO PROJEKTO FINANSAVIMAS

(17) Vokietija patvirtino, kad pagalbos gavėjų įnašas iš nuosavų išteklių, kuriam netaikoma valstybės parama, sudarys daugiau kaip 25 % reikalavimus atitinkančių sąnaudų.

2.5. TEISINIS PAGRINDAS

(18) Ketinama suteikti toliau nurodytas pagalbos priemones pagal toliau atitinkamai nurodytą nacionalinį teisinį pagrindą:

a) investicinę išmoką pagal *Investitionszulagengesetz 2010* (2010 m. investicinių išmokų įstatymas) ([9]);

b) tiesioginę subsidiją pagal *Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GA) 2009* (2009 m. bendrosios užduoties „Regioninės ekonominės struktūros gerinimas" koordinavimo sistema) ([10]).

2.6. PAGALBOS PRIEMONĖ

(19) 2011 m. kovo 24 d. pagalbos gavėjos pateikė paraišką skirti tiesioginę subsidiją. 2011 m. kovo 29 d. *Sächsische Aufbaubank* (SAB) (Saksonijos plėtros bankas) patvirtino, kad pagalbos gavėjos iš esmės turi teisę gauti tiesioginę subsidiją kaip paskatą investiciniam projektui vykdyti. Investicinė išmoka – nagrinėjamo projekto atveju ją patvirtinus Komisijai – skiriama pasinaudojant fiskaline schema, pagal kurią paraišką pateikęs subjektas, jei jis tenkina objektyvias sąlygas, be tolesnių valstybės svarstymų įgyja teisę gauti investicinę išmoką. Todėl pagalbos gavėjos, prieš pradėdamos darbus, neprivalėjo pateikti paraiškos investicinei išmokai gauti.

(20) Vokietija ketina suteikti 43,67 mln. EUR dydžio (dabartine verte) pagalbą. Kadangi visų numatytų reikalavimus atitinkančių projekto išlaidų dabartinė vertė yra 521,56 mln. EUR (nominaliąja verte – 550 mln. EUR), numatytas pagalbos intensyvumas sudaro 8,37 % BSE.

(21) Vokietija patvirtino, kad projektui skirtos paramos lėšos nebus sumuojamos su pagalbos lėšomis, skirtomis pagal kitas vietos, regiono, nacionalines ar ES schemas toms pačioms reikalavimus atitinkančioms sąnaudoms dengti. Vokietija taip pat patikino, kad jei reikalavimus atitinkančios sąnaudos skirtųsi nuo pranešime apie pagalbą nurodytos apytikslės sumos, nebus viršijama nei patvirtintos didžiausios pagalbos sumos dabartinė vertė, nei patvirtintas pagalbos intensyvumas.

(22) Ir tiesioginė subsidija, ir investicinė išmoka skiriamos su sąlyga, kad pagalbos gavėjos pasibaigus projektui investiciją remiamame regione išlaikys dar bent penkerius metus.

2.7. BENDROSIOS NUOSTATOS

(23) Vokietija įsipareigojo Komisijai pateikti šiuos dokumentus:

— per du mėnesius po pagalbos suteikimo – pagalbos priemonei svarbių dokumentų kopiją;

— Komisijai patvirtinus pagalbą, kas penkerius metus – tarpinę ataskaitą (kurioje pateikiami išmokėtų pagalbos sumų, pagalbos sutarties vykdymo ir visų kitų investicinių projektų, pradėtų toje įmonėje/gamykloje, duomenys);

— per šešis mėnesius po paskutinės pagalbos dalies išmokėjimo pagal išmokų planą, apie kurį pranešta, – išsamią galutinę ataskaitą.

([9]) Komisijai pateiktas trumpas *Investitionszulagengesetz 2010* apibūdinimas paskelbtas nuorodos numeriu X 167/08 (OL C 280, 2009 11 20, p. 5).

([10]) Trumpas *Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur"* apibūdinimas paskelbtas nuorodos numeriu XR 31/07 (OL C 102, 2007 5 5, p. 11).

3. OFICIALIOS TYRIMO PROCEDŪROS PRADĖJIMO PAGRINDAS

(24) Savo sprendime pradėti procedūrą Komisija konstatavo, kad bendrosios suderinamumo su vidaus rinka pagal Regioninės pagalbos gaires sąlygos tenkinamos ir kad pagalbos suma, apie kurią pranešta, bei pagalbos intensyvumas leidžiamų didžiausių verčių neviršija. Tačiau savo pirminiame tyrime Komisija negalėjo patvirtinti, kad pagalba su vidaus rinka suderinama pagal Regioninės pagalbos gairių 68 punktą.

(25) Regioninės pagalbos gairių 68 punkte nustatyta, kad Komisija turi pradėti oficialią tyrimo procedūrą ir nuodugniai įvertinti, ar pagalba skatina investuoti, ar ji yra proporcinga ir kokį turi teigiamą ir neigiamą poveikį, jei pagalbos gavėjo dalis atitinkamoje produkto ir geografinėje rinkoje prieš įgyvendinant investiciją arba ją įgyvendinus siekia daugiau kaip 25 % (tyrimas pagal 68 punkto a papunktį) arba jei investicija sukurti pajėgumai sudaro daugiau kaip 5 % rinkos, kuri, vertinant absoliučiaisiais ar santykiniais dydžiais, yra mažėjanti (tyrimas pagal 68 punkto b papunktį).

(26) Komisija savo pirminiame tyrime negalėjo atmesti galimybės, kad rinkos dalies riba ir pajėgumų padidėjimo dėl nepakankamai gerai veikiančioje rinkoje įvykdytos investicijos riba atitinkamose rinkose gali būti viršijamos.

(27) Visų pirma Komisijai kilo abejonių dėl Vokietijos pasiūlyto atitinkamos produkto rinkos ribų nustatymo, t. y. šia rinka laikyti arba visą lengvųjų automobilių rinką neskaidant jos į segmentus, arba, jei manoma, kad skaidyti reikia, tik B segmentą pagal POLK klasifikaciją. Remdamasi ankstesniu sprendimu ([11]), Komisija manė, kad sportinių universaliųjų transporto priemonių klasifikacija pagal *IHS Global Insight* yra tinkamesnė. Komisija negalėjo tvirtai pasakyti, ar šios investicijos atitinkama produkto rinka laikytina visa lengvųjų automobilių rinka, ar tik B segmentas pagal POLK klasifikaciją, ar tik SUV-D kategorija pagal *IHS Global Insight* klasifikaciją. Todėl Komisija tikslių atitinkamos produkto rinkos ribų nenustatė, o rėmėsi prielaida, kad įtikinamos alternatyvos yra visa lengvųjų automobilių rinka ir B segmentas pagal POLK klasifikaciją bei SUV-D segmentas pagal *IHS Global Insight* klasifikaciją.

(28) Komisija negalėjo priimti galutinio sprendimo ir dėl atitinkamos geografinės rinkos ribų nustatymo. Ji negalėjo nustatyti, ar atitinkama geografinė rinka apima visą Europos ekonominę erdvę (toliau – EEE), ar, kaip siūlė Vokietija, pasaulinę rinką, ar bent EEE ir Šiaurės Amerikos rinkas kartu.

(29) Atlikus analizę pagal Regioninės pagalbos gairių 68 punkto a papunktį paaiškėjo, kad B segmento pagal POLK klasifikaciją dalis atitinkamoje geografinėje rinkoje (EEE) yra didesnė negu 25 % ([12]).

(30) Atlikus analizę pagal Regioninės pagalbos gairių 68 punkto b papunktį paaiškėjo, kad EEE rinkoje projekto nulemtas pajėgumų padidėjimas, kuris siekia […] %, SUV-D segmente pagal *IHS Global Insight* klasifikaciją yra gerokai didesnis negu 5 % riba, o pati rinka atitinkamu laikotarpiu buvo nepakankamai gerai veikianti. 2005–2010 m. laikotarpiu EEE produkto tikrojo suvartojimo bendras metinio augimo koeficientas (angl. CAGR) buvo – 0,9 %, o BVP bendras metinio augimo koeficientas – 1,62 % ([13]).

(31) Kadangi Komisija negalėjo aiškiai nustatyti, kad Regioninės pagalbos gairių 68 punkto a ir b papunkčiuose nustatytos ribos neviršijamos, nuspręsta pradėti oficialią tyrimo procedūrą. Komisija visų pirma nurodė, kad jei remdamasi pradėjus oficialią tyrimo procedūrą gautomis pastabomis negalės aiškiai nustatyti, ar nurodytos ribos viršijamos, turės atlikti nuodugnų investicinio projekto vertinimą pagal Komunikatą dėl nuodugnaus vertinimo kriterijų. Komisija Vokietijos ir visų suinteresuotųjų šalių paprašė pateikti pastabas.

4. SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS

(32) Suinteresuotųjų šalių pastabų negauta.

([11]) Žr. 2011 m. rugsėjo 20 d. Komisijos sprendimą C(2011) 6479 *final* (N 559/2010 – Jungtinė Karalystė – didelis investicinis projektas – *Jaguar Cars*) (OL C 22, 2012 1 27, p. 2).

([12]) 2010–2015 m., t. y. prieš pradedant vykdyti investiciją ir baigus ją vykdyti, *Volkswagen* bendrovių grupei tenkanti B segmento pagal POLK klasifikaciją dalis jungtinėje EEE ir Šiaurės Amerikos rinkoje bei SUV-D segmento pagal *IHS Global Insight* klasifikaciją dalis tiek EEE rinkoje, tiek jungtinėje EEE ir Šiaurės Amerikos rinkoje buvo mažesnė kaip 25 %.

([13]) B segmente pagal POLK klasifikaciją pajėgumų padidėjimas mažesnis negu 5 % riba.

5. **VOKIETIJOS PASTABOS**

5.1. ATITINKAMA PRODUKTO RINKA

(33) Vokietija ir toliau laikėsi nuomonės, kad B segmentas pagal POLK klasifikaciją yra tinkamas atitinkamos produkto rinkos ribų nustatymas, tačiau kitų argumentų nepateikė.

5.2. ATITINKAMA GEOGRAFINĖ RINKA

(34) Vokietija ir toliau laikėsi nuomonės, kad atitinkama geografine rinka laikytina pasaulinė rinka arba bent bendra EEE ir Šiaurės Amerikos rinka. Argumentas – produktai pasaulinei rinkai tiekiami iš vienos gamybos vietos.

5.3. NUODUGNUS PAGALBOS PRIEMONĖS VERTINIMAS

(35) Vokietija pateikė toliau nurodytą informaciją, kad Komisija galėtų atlikti nuodugnų vertinimą.

5.3.1. **Teigiamas pagalbos poveikis**

(36) Vokietija įsitikinusi, kad investicija prisidedama prie Leipcigo miesto ir Saksonijos federacinės žemės regioninės plėtros, ir savo nuomonę grindžia šiais argumentais:

— įgyvendinus investicinį projektą bus užtikrintos 833 darbo vietos ir 29 mokymo vietos bei sukurta 1 040 naujų darbo vietų ir 30 naujų mokymo vietų;

— regione taip pat atsiras daug netiesioginių darbo vietų – tiekėjų ir paslaugų teikėjų įmonėse. Užimtumo daugiklis yra maždaug 2,5 ([14]), tai reiškia, kad atsiras apie 2 700 papildomų netiesioginių darbo vietų. Dauguma jų bus sukurtos pagalbos gavėjų gamybos vietoje arba visai netoli jos. 2012–2015 m. vien tiekimo, technikos, transporto ir pakavimo sektoriuose atsiras apie 750 darbo vietų;

— pagalbos gavėjos aktyviai dalyvauja įvairiose tinklų ir grupių iniciatyvose, kuriomis skatinama automobilių pramonės plėtra regione (be kitų, iniciatyvoje *Automotive Cluster Ostdeutschland* (ACOD) (Rytų Vokietijos automobilių pramonės grupė);

— pagalbos gavėjos taip pat labai aktyviai rūpinasi savo darbuotojų mokymu ir tęstiniu mokymu – ne tik įdarbina aukštos kvalifikacijos darbuotojus, bet ir reguliariai rengia jų vidaus ir išorės mokymus.

5.3.2. **Pagalbos tinkamumas**

(37) Vokietija nurodo, kad Komisija jau savo sprendime dėl *Dell Products Poland* ([15]) pripažino, kad valstybės pagalba, be kitų priemonių, yra tinkamas būdas skatinti regionų, kuriuose BVP vienam gyventojui ir darbo užmokesčio lygis yra mažesni, o nedarbo lygis didesnis už nacionalinį vidurkį, plėtrą. 2011 m. BVP vienam gyventojui Saksonijoje sudarė 73 % nacionalinio vidurkio, o nedarbo lygis buvo maždaug 50 % didesnis už nacionalinį vidurkį. 2007–2009 m. Saksonijos gyventojų vidutinės disponuojamosios pajamos atitiko maždaug 82 % nacionalinio vidurkio ([16]).

(38) Todėl Vokietija mano, kad pagalba, apie kurią pranešė, yra tinkama priemonė jos sanglaudos tikslams pasiekti.

([14]) Vokietija savo prielaidą, kad užimtumo daugiklis bus 2,5, grindžia empiriniais duomenimis, paskelbtais lyginamuosiuose tyrimuose; žr. Meißner (2009): *Automobilproduktion in der Prozess- oder Wertschöpfungskette* (Automobilių gamyba procesų arba vertės grandinėje), pristatyta 2009 m. spalio 28 d. Brandenburge; Kleinhenz, Heblich, Gold (2006): *Das BMW Werk Regensburg – Wirtschaftliche und soziale Vernetzung in der Region* (BMW gamykla Regensburge – ekonominės ir socialinės sąsajos regione); *University of South Carolina* (Pietų Karolinos universitetas) (2002): *The Economic Impact of BMW on South Carolina* (Ekonominis BMW poveikis Pietų Karolinai); Woodward, Guimaraes (2008): *BMW in South Carolina: The Economic Impact of a Leading Sustainable Enterprise* (BMW Pietų Karolinoje: ekonominis pirmaujančios tvarios įmonės poveikis); *Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforschung mbH* (ekonominės struktūros tyrimo bendrovė) (2011): *Gute Wachstumsperspektiven trotz zukünftiger Herausforderungen* (Geros augimo perspektyvos nepaisant būsimų iššūkių); Gehrke, Krawczyk et al. (2009): *Die Bedeutung der Automobilindustrie für die deutsche Volkswirtschaft im europäischen Kontext* (Automobilių pramonės reikšmė Vokietijos ekonomikai Europos kontekste).

([15]) C46/2008, 2009 m. rugsėjo 23 d. sprendimas (OL L 29, 2010 2 2, p. 8), 171 konstatuojamoji dalis.

([16]) Šaltinis: *Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen* (Saksonijos žemės statistikos tarnyba) (2012 m. liepos mėn.), *Statistisches Bundesamt* (Federalinė statistikos tarnyba) (*Statistisches Jahrbuch 2012*) (2012 m. statistikos leidinys) – BVP vienam gyventojui; *Bundesagentur für Arbeit* (Federalinė darbo agentūra) – nedarbas vienam gyventojui procentais; *Statistisches Jahrbuch Sachsen 2011* (2011 m. Saksonijos statistikos leidinys) – disponuojamosios pajamos vienam gyventojui.

5.3.3. **Skatinamasis poveikis/priešingos padėties scenarijus**

(39) Vokietija pateikė įrodymų, kad pagalba patenka į Komunikate dėl nuodugnaus vertinimo kriterijų apibūdintą 2 scenarijų, nes skatina pagalbos gavėjas visą investiciją vykdyti Leipcige, užuot ją išskaidžius – [1 vietoje Vokietijoje] ir Leipcige (tokiu atveju kėbulai būtų gaminami ir dažomi [1 vietoje Vokietijoje] esančioje gamykloje, o surenkami Leipcige). Visų pirma, siekdama paaiškinti *Porsche AG* daugiapakopį sprendimo dėl investicijos vietos priėmimo procesą, Vokietija pateikė svarbių, autentiškų ir aktualių bendrovės dokumentų. Sprendimų priėmimo procesas apibūdintas toliau.

Pagalbos gavėjų sprendimo priėmimo procesas

(40) Sprendimas dėl „Macan“ projekto investicijos ir vietos priimtas 2011 m. kovo mėn. Nors *Porsche Automobile Holding SE* ir *Volkswagen AG* dar 2009 m. susitarė kurti integruotą automobilių bendrovių grupę, aukščiausieji *Porsche AG* valdymo organai pasiruošimo ir sprendimo priėmimo etapuose visus bendrovei svarbius sprendimus priėmė visiškai savarankiškai, neįtraukdami *Volkswagen* bendrovių grupės valdymo organų ir komitetų.

(41) Pagal *Porsche AG* valdybos darbo tvarkos taisykles sprendimus dėl naujų produktų (serijų) gamybos (taip pat sprendimus dėl vietos) turėjo priimti *Porsche AG* valdybos produktų komitetas ir pateikti tvirtinti *Porsche AG* stebėtojų tarybai.

(42) Sprendimas dėl „Macan“ investicijos ir vietos priimtas per daugiapakopį procesą. Kiekvienu etapu būdavo atliekami ir nagrinėjami lyginamieji įvairių gamybos scenarijų įvairiose Vokietijos vietose skaičiavimai.

(43) Procesas (žr. toliau) pradėtas [2010 m.], baigtas 2011 m. kovo 15 d., stebėtojų tarybai priėmus sprendimą investicijos vieta pasirinkti Leipcigą, jei bus suteikta valstybės pagalba.

(44) Iš pradžių svarstyti tik pirmieji keturi iš toliau nurodytų scenarijų. Vėliau įtrauktas ir [2010 m.] Valdybos produktų komitetui pristatytas 5 scenarijus ([17]).

Scenarijus	Scenarijaus apibūdinimas
1. [2 vieta Vokietijoje]	Sukomplektuotų automobilių gamyba ir tiekimas iš [2 vietos Vokietijoje]
2. [2 vieta Vokietijoje]/*Porsche Leipzig*	Kėbulų gamyba/dažymas [2 vietoje Vokietijoje], nudažytų kėbulų išleidimas ir vežimas į Leipcigą surinkti
3. [1 vieta Vokietijoje]/*Porsche Leipzig*	Kėbulų gamyba/dažymas [1 vietoje Vokietijoje], nudažytų kėbulų išleidimas ir vežimas į Leipcigą surinkti
4. [3 vieta Vokietijoje]	Sukomplektuotų automobilių gamyba ir tiekimas iš [3 vietos Vokietijoje]
5. *Porsche Leipzig*	Sukomplektuotų automobilių gamyba ir tiekimas iš Leipcigo

(45) Remdamasi bendrovės dokumentais, Vokietija aiškino, kad planavimo ir sprendimo priėmimo etapuose atlikta keletas gamybos sąnaudų kiekvienoje iš galimų vietų skaičiavimų, siekiant panašaus tikslumo pagal kiekvieną scenarijų. Todėl sprendimo priėmimo etape nulinė linija, t. y. bazinio lygio scenarijus, kuriam atitinkamu momentu teikiama pirmenybė, kito ([18]).

(46) Kadangi *Porsche Leipzig* tokios pat apimties skaičiavimams atlikti turėjo mažiau laiko negu kitos galimos vietos ir iki tol buvo tik surinkimo gamykla, ji neturėjo išsamaus sąnaudų ir struktūrinių investicijų, kaip antai investicijų į dažymo ir kėbulų gamybos cechų pastatus ir infrastruktūrą, planavimo patirties. [2010 m.] vykusiame Valdybos produktų komiteto posėdyje, kuriame 5 scenarijus buvo pripažintas nuline linija, *Porsche Leipzig* paprašyta parengti tikslesnius planus.

([17]) 5 scenarijus iš pradžių nebuvo svarstomas, nes buvo laikomas neekonomišku. Tačiau *Porsche Leipzig GmbH* vadovybės iniciatyva greitai parengus pirminius vietos nulemtų gamybos sąnaudų skaičiavimus, tai buvo paneigta.

([18]) [2010 m.] Valdybos produktų komitetas nuline linija laikė 1 scenarijų, [2010 m.] – 3 scenarijų, [2010 m.] – 5 scenarijų.

(47) Iš pradžių manyta, kad sąnaudos pagal 5 scenarijų bus mažesnės negu pagal 3 scenarijų, tačiau rengiant išsamius planus šis pranašumas vis mažėjo ir galiausiai, apskaičiavus papildomas investicines sąnaudas, kurios buvo aiškiai didesnės negu pagal 3 scenarijų, jo visai nebeliko. Tačiau apskaičiuotos sąnaudos pagal 3 ir 5 scenarijus tebebuvo gerokai mažesnės negu pagal kitus.

(48) *Porsche Leipzig* vadovybė pradėjo svarstyti galimybę prašyti valstybės pagalbos, kuria būtų galima kompensuoti šias papildomas sąnaudas, ir kreipėsi į Saksonijos ekonomikos, darbo ir susisiekimo ministeriją (toliau – SEDSM).

(49) 2011 m. vasario 25 d. raštu *Porsche Leipzig* paprašė SEDSM apsvarstyti galimybę suteikti pagalbą investiciniam projektui vykdyti. Rašte buvo nurodyta, kad sprendimas dėl vietos dar nepriimtas ir kad svarstoma galimybė pasinaudoti ekonomine parama, siekiant kompensuoti Leipcigo, kaip gamybos vietos, trūkumus. 2011 m. vasario 28 d. vykusiame posėdyje investicinis projektas pristatytas SEDSM.

(50) [2011 m.] vykusiame posėdyje Valdybos produktų komitetas *Porsche Leipzig* paprašė rasti daugiau taupymo galimybių, siekiant užtikrinti 5 scenarijaus konkurencingumą, palyginti su 3 scenarijumi.

(51) 2011 m. kovo 9 d. raštu SEDSM *Porsche Leipzig* užtikrino, kad naudodamasi esamomis regioninės paramos galimybėmis suteiks paramą investiciniam projektui, kurį įgyvendinus visas „Macan“ modelio automobilių gamybos procesas bus sutelktas Leipcige.

(52) Išsamių skaičiavimų rezultatas buvo šis 2011 m. kovo 15 d. stebėtojų tarybai pateiktas vietos nulemtų gamybos sąnaudų, neįskaičiavus galimos valstybės pagalbos, palyginimas:

Scenarijus	Vietos nulemtos gamybos sąnaudos mln. EUR be valstybės pagalbos, 2011 m. kovo 15 d. duomenys
3. [1 vieta Vokietijoje]/*Porsche Leipzig*	(…)
5. *Porsche Leipzig*	(…)

(53) Be valstybės pagalbos sąnaudos pagal 5 scenarijų buvo 65 mln. EUR didesnės negu pagal 3 scenarijų.

(54) Kadangi pagal 5 scenarijų visos investicinės sąnaudos patiriamos Leipcige, visos investicijų į infrastruktūrą ir produktus sąnaudos, t. y. 550 mln. EUR, laikomos atitinkančiomis reikalavimus. Taigi pagal galiojančias regioninės pagalbos teikimo nuostatas pagalba galėtų siekti 47,5 mln. EUR. Vadinasi, grynosios gamybos sąnaudos (pasinaudojus pagalba) pagal 5 scenarijų nuo […] mln. EUR sumažėtų iki […] mln. EUR.

(55) Pagal 3 scenarijų Leipcigui tektų tik maža dalis visų investicinių sąnaudų (surinkimui), tad pagalba galėtų siekti 10,02 mln. EUR. Kadangi [1 vieta Vokietijoje] nėra remiama vietovė, ten nebūtų teikiama regioninė pagalba. Vadinasi, grynosios gamybos sąnaudos (pasinaudojus pagalba) pagal 3 scenarijų nuo […] mln. EUR sumažėtų iki […] mln. EUR.

(56) Iš toliau pateiktos lentelės matyti, kad pagal 5 scenarijų didesnės sąnaudos, palyginti su 3 scenarijumi, įskaičiuojant pagalbą, nuo 65 mln. EUR sumažėja iki 27,52 mln. EUR (2011 m. kovo mėn. duomenys).

	3 scenarijus	5 scenarijus
Gamybos sąnaudos be valstybės pagalbos	[…] mln. EUR	[…] mln. EUR
Papildomos sąnaudos pagal 5 scenarijų, palyginti su 3 scenarijumi, be pagalbos		65 mln. EUR
Valstybės pagalba	10,02 mln. EUR	47,5 mln. EUR
Gamybos sąnaudos įskaičiavus pagalbą	[…] mln. EUR	[…] mln. EUR
Papildomos sąnaudos pagal 5 scenarijų, palyginti su 3 scenarijumi, įskaičiavus pagalbą		27,52 mln. EUR

(57) Vokietija nurodė, kad, be 27,52 mln. EUR dydžio papildomų sąnaudų, atsižvelgta į įvairius kokybinius kriterijus, palankius 5 scenarijui:

— pirma, remiantis empiriniais automobilių pramonės duomenimis, tam tikra rizika, pvz., kylanti vežant, yra daug mažesnė, kai visas gamybos procesas sutelktas vienoje vietoje, o ne išskaidytas, t. y. kai kėbulai gaminami ir dažomi vienoje vietoje, o surenkami – kitoje;

— antra, visą gamybos procesą sutelkus vienoje vietoje, jį galima dinamiškai organizuoti ir atitinkamai optimizuoti;

— trečia, visą gamybos procesą sutelkus vienoje vietoje, galima greičiau nustatyti galimų defektų priežastis ir jas pašalinti. Patirtis rodo, kad apskritai defektų būna mažiau, kai atskirų cechų darbininkai dirba vienoje vietoje;

— ketvirta, prekės ženklo įvaizdis taip pat yra vienas iš lemiamų veiksnių. Gamykloje [1 vietoje Vokietijoje] daugiausia gaminami […] automobiliai, o „Macan“ yra aukščiausios klasės automobiliai.

(58) Remdamasis šiais skaičiavimais ir svarstymais, 2011 m. kovo 15 d. vykusiame stebėtojų tarybos posėdyje *Porsche AG* vyriausiasis finansininkas pranešė, kad, norint išplėsti Leipcige esančią gamyklą ir padaryti ją tinkama gamybos vieta, reikėtų prašyti regioninės pagalbos. 2011 m. kovo 15 d. stebėtojų tarybos posėdžio protokole užfiksuota, kad vyriausiasis finansininkas teigė, jog galutinis sprendimas dėl vietos priklauso ir nuo to, ar bus suteiktos subsidijos.

(59) Po šio pareiškimo stebėtojų taryba patvirtino 5 scenarijų (visas gamybos procesas vykdomas Leipcige) su sąlyga, kad bus galima pasinaudoti valstybės pagalba.

(60) 2011 m. kovo 15 d. stebėtojų tarybai priėmus šį sąlyginį sprendimą, *Porsche Leipzig* pateikė oficialią paraišką skirti jai regioninę pagalbą pagal schemą *Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“* (GRW). 2011 m. kovo 24 d. paraiška pateikta *Sächsische Aufbaubank* (SAB). Investicinė išmoka skiriama pagal teisinį pagrindą, kurį šiuo atveju turi patvirtinti Komisija. Išankstinė paraiška nereikalinga, tačiau paraiškoje suteikti pagalbą turi būti nurodyta tikėtina investicinės išmokos suma, siekiant užtikrinti, kad nebus viršijama didžiausia suma.

(61) 2011 m. kovo 29 d. *Sächsische Aufbaubank* patvirtino, kad investicinis projektas iš esmės atitinka paramos kriterijus.

(62) 2011 m. balandžio mėn. investicinį projektą pradėta įgyvendinti.

(63) Toliau pateiktoje lentelėje nurodyti atskiri daugiapakopio sprendimo priėmimo proceso etapai.

Data	
[2010 m.]	Valdybos produktų skyriaus posėdis: — pristatomi tik 1–4 scenarijai, — Valdybos produktų skyrius nusprendžia labiau detalizuoti 1–4 scenarijus, — 1 scenarijus apibrėžiamas kaip nulinė linija.
[2010 m.]	Valdybos produktų skyriaus posėdis: — pristatomi 1–5 scenarijai, — 3 scenarijus apibrėžiamas kaip nulinė linija.
[2010 m.]	Stebėtojų tarybos posėdis: — stebėtojų taryba nusprendžia įgyvendinti „Macan“ projektą, — sprendimas dėl vietos vis dar nepriimamas. Stebėtojų taryba prašo Valdybos produktų skyriaus pateikti pasiūlymus dėl vietos, — stebėtojų taryba palankiai įvertina 5 scenarijų.

Data	
[2010 m.]	Valdybos produktų skyriaus posėdis: — vis dar svarstomi visi penki vietos scenarijai, — Valdybos produktų skyrius nurodo toliau plėtoti 5 scenarijų, — 5 scenarijus apibrėžiamas kaip nulinė linija.
[2011 m.]	Valdybos produktų skyriaus posėdis: — Valdybos produktų skyrius patvirtina, kad per kitą stebėtojų tarybos posėdį, kuriame turės būti priimtas sprendimas dėl gamybos vietos, stebėtojų tarybai pristatys pasiūlymą dėl sprendimo, — stebėtojų tarybos patvirtinimas dar negautas.
2011 m. vasario 25 d.	*Porsche Leipzig* raštas SEDSM: — prašoma SEDSM apsvarstyti, ar investiciniam projektui galėtų būti suteikta pagalba.
[iki 2011 m. kovo 15 d.]	Valdybos produktų skyriaus posėdis: — Valdybos produktų skyrius patvirtina 5 scenarijaus sąnaudų skaičiavimus, — Valdybos produktų skyrius prašo rasti kitų taupymo galimybių.
2011 m. kovo 9 d.	SEDSM raštu patvirtina savo pasiruošimą projektui suteikti paramą: — SEDSM užtikrina, kad naudodamasi esamomis regioninės paramos galimybėmis suteiks paramą investiciniam projektui, kurį įgyvendinus visas „Macan“ modelio automobilių gamybos procesas bus sutelktas Leipcige, vykdyti.
2011 m. kovo 15 d.	Stebėtojų tarybos posėdis: — stebėtojų taryba patvirtina, kad visas „Macan“ modelio automobilių gamybos procesas bus sutelktas Leipcige, jei bus gauta valstybės pagalba.
2011 m. kovo 24 d.	Oficiali *Porsche Leipzig* paraiška suteikti pagalbos dalį, dėl kurios turi būti svarstoma.
2011 m. kovo 29 d.	*Sächsische Aufbaubank* raštas: — *Sächsische Aufbaubank* patvirtina, kad investicinis projektas iš esmės atitinka pagalbos skyrimo kriterijus.
2011 m. balandžio mėn.	Pradedami investicinio projekto darbai.

5.3.4. **Pagalbos proporcingumas**

(64) Komunikato dėl nuodugnaus vertinimo kriterijų 22 punkte sakoma, kad „2 scenarijaus atveju, pagalba […] paprastai laikoma proporcinga, jeigu ji yra lygi pagalbą gaunančios bendrovės investavimo remiamame regione grynųjų išlaidų ir investavimo kitame (-uose) regione (-uose) grynųjų išlaidų skirtumui“. Vokietija nurodo, kad skaičiavimai, naudoti pagalbos skatinamajam poveikiui analizuoti, galėtų būti naudojami ir jos proporcingumui įvertinti.

(65) Sąnaudos pagal 5 scenarijų, palyginti su 3 scenarijumi, didesnės 65 mln. EUR.

(66) NET ir atsižvelgus į 47,5 mln. EUR (nominaliąja verte) didžiausią leidžiamą pagalbą, sąnaudos pagal 5 scenarijų vis tiek didesnės 27,52 mln. EUR.

(67) Todėl Vokietija tai laiko argumentu, kad kompensacija nėra per didelė, nes šia pagalba nevisiškai kompensuojamas Leipcigo gamyklos, kaip gamybos vietos, trūkumas. Tad, Vokietijos nuomone, pagalba yra proporcinga.

(68) Vokietija nurodo, kad *Porsche AG,* priimdama šį sprendimą dėl vietos, atsižvelgė ne tik į finansinius, bet ir į kokybinius kriterijus.

5.3.5. **Neigiamas pagalbos poveikis konkurencijai ir prekybai**

(69) Vokietija pabrėžia, kad regioninė pagalba skirta tik Leipcigo gamyklos, kaip gamybos vietos, trūkumui kompensuoti, t. y. papildomoms sąnaudoms, kurios atsiras visą gamybos procesą sutelkus Leipcige, palyginti su scenarijumi, jei kėbulai būtų gaminami ir dažomi [1 vietoje Vokietijoje], o surinkti būtų vežami į Leipcigą. Vokietijos nuomone, kadangi pagalba proporcinga, ji nedaro poveikio konkurencijai. Esą bet kokiu atveju būtų investuojama į projektą „Macan“ ir tai darytų poveikį konkurencijai ir prekybai.

(70) Todėl Vokietija daro prielaidą, kad, remiantis Komunikato dėl nuodugnaus vertinimo kriterijų 40 punktu, pagalba nedarys neigiamo poveikio konkurencijai ir prekybai.

6. PRIEMONĖS VERTINIMAS PAGALBOS TEISĖS POŽIŪRIU IR JOS SUDERINAMUMAS SU VIDAUS RINKA

6.1. PAGALBOS BUVIMAS

(71) Vokietija finansinę paramą teikia kaip tiesioginę subsidiją ir investicinę išmoką. Taigi tai yra valstybės ir iš jos valstybinių išteklių teikiama parama, kaip nustatyta SESV 107 straipsnio 1 dalyje.

(72) Pagalba teikiama vienos įmonių grupės, t. y. *Volkswagen* bendrovių grupės, patronuojamosioms bendrovėms, taigi yra atrankinė.

(73) Gavusios finansinę paramą, pagalbos gavėjos nepatirs išlaidų, kurias įprastai būtų turėjusios padengti pačios. Taigi jos įgyja ekonominį pranašumą konkurentų atžvilgiu.

(74) Finansinė parama skirta investicijai automobilių sektoriuje. Kadangi tarp valstybių narių vyksta prekyba automobiliais, priemonė gali daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.

(75) Priemonė skirta *Volkswagen* bendrovių grupės gamybai palaikyti, taigi ji iškreipia konkurenciją arba gali ją iškreipti.

(76) Todėl Komisija mano, kad priemonė yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

6.2. PAGALBOS PRIEMONĖS TEISĖTUMAS

(77) Vokietija apie numatytą pagalbos priemonę pranešė prieš ją įgyvendindama, taigi įvykdė savo pareigą pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį, taip pat individualaus pranešimo reikalavimą pagal Komisijos reglamento (EB) Nr. 1628/2006 ([19]) 7 straipsnio e punktą ir pagal Komisijos reglamento (EB) Nr. 800/2008 ([20]) 6 straipsnio 2 dalį.

6.3. VERTINIMO TEISINIS PAGRINDAS

(78) Pagalba siekiama skatinti regioninę plėtrą. Kadangi suteikti pagalbą Vokietija įsipareigojo prieš 2014 m. liepos 1 d. (patvirtinus Komisijai, jei tokio patvirtinimo dar nėra), pagalbos suderinamumo su vidaus rinka vertinimas grindžiamas 2007–2013 m. regioninės pagalbos gairėmis, kurių galiojimas 2014–2020 m. regioninės valstybės pagalbos gairių ([21]) 186 punktu pratęstas iki 2014 m. birželio 30 d. Visų pirma šis vertinimas turi būti atliekamas pagal 2007–2013 m. regioninės pagalbos gairių 4.3 skirsnio nuostatas („Pagalba dideliems investicijų

([19]) 2006 m. spalio 24 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1628/2006 dėl Sutarties 87 ir 88 straipsnių taikymo nacionalinei regioninei investicinei pagalbai (OL L 302, 2006 11 1, p. 29).

([20]) 2008 m. rugpjūčio 6 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 800/2008, skelbiantis tam tikrų rūšių pagalbą suderinama su bendrąja rinka taikant Sutarties 87 ir 88 straipsnius (Bendrasis bendrosios išimties reglamentas) (OL L 214, 2008 8 9, p. 3).

([21]) OL C 209, 2013 7 23, p. 1.

projektams“). Jei Komisija per oficialią tyrimo procedūrą negalės aiškiai konstatuoti, kad Regioninės pagalbos gairių 68 punkto a papunktyje (rinkos dalis) ir b papunktyje (pajėgumų padidėjimas/rinka) nurodytos ribos neviršijamos, ji, kaip reikalaujama, atliks nuodugnų vertinimą, remdamasi regioninės pagalbos dideliems investicijų projektams nuodugnaus vertinimo kriterijais.

(79) Komisija savo tyrimą turi atlikti trimis etapais:

— pirma, turi patvirtinti, kad priemonė suderinama su bendrosiomis Regioninės pagalbos gairių nuostatomis;

— antra, turi nustatyti, ar, ištyrus rinkos dalį ir pajėgumų padidėjimą pagal 68 punkto a ir b papunkčius, neabejotinai atmestina nuodugnaus vertinimo būtinybė;

— trečia, jei reikia, t. y. atsižvelgdama į antrame etape atlikto tyrimo rezultatą, turi pradėti nuodugnaus vertinimo procedūrą.

6.4. PRIEMONĖS ATITIKIMAS REGIONINĖS PAGALBOS GAIRĖSE NUSTATYTIEMS BENDRIESIEMS SUDERINAMUMO KRITERIJAMS

(80) Jau sprendimo pradėti procedūrą 36 konstatuojamojoje dalyje Komisija konstatavo, kad ši pagalba atitinka Regioninės pagalbos gairėse nustatytus bendruosius suderinamumo su vidaus rinka kriterijus. Per oficialų tyrimą nerasta jokių požymių, kurie leistų suabejoti tokiu vertinimu. Visų pirma Komisija konstatuoja:

— nėra jokių požymių, kad *Porsche Leipzig*, *Porsche AG* ar *Volkswagen* bendrovių grupė patirtų finansinių sunkumų, nes nėra tenkinamas nė vienas Bendrijos gairėse dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti ([22]) nurodytas kriterijus. Taigi bendrovių grupei, kuriai priklauso pagalbos gavėjos, gali būti teikiama regioninė pagalba;

— pagalba teikiama pagal bendrosios išimties schemas, kuriomis atsižvelgiama į Regioninės pagalbos gairėse nustatytus bendruosius suderinamumo su vidaus rinka kriterijus;

— investiciniu projektu visų pirma įvairinama esamos įmonės produkcija – bus gaminami naujo modelio lengvieji automobiliai „Porsche Macan“, todėl tai yra pradinė investicija, kaip apibrėžta Regioninės pagalbos gairių 34 punkte;

— reikalavimus atitinkančios investicinės sąnaudos nustatytos pagal Regioninės pagalbos gaires;

— pagalbos gavėjos įpareigotos pabaigus projektą investiciją regione išlaikyti ne trumpiau kaip penkerius metus;

— pagalbos gavėjų įnašas iš nuosavų išteklių, kuriam netaikoma valstybės parama, siekia ne mažiau kaip 25 % reikalavimus atitinkančių sąnaudų;

— reikalavimus atitinkančios projekto sąnaudos apytikriais skaičiavimais siekia 521 559 981,66 EUR (dabartine verte, diskontuota pagal pranešant apie pagalbą buvusią vertę). Nėra jokių požymių, kad per paskutinius trejus metus prieš nagrinėjamo investicinio projekto darbų pradžią pagalbos gavėjos būtų gavusios regioninę pagalbą kokiam nors kitam investiciniam projektui vykdyti. Taigi nėra taip, kad planuojamas investicinis projektas su kokiu nors ankstesniu investiciniu projektu sudarytų vieną investicinį projektą, kaip apibrėžta Regioninės pagalbos gairių 60 punkte;

— pritaikius pakoregavimo procedūrą, kaip nustatyta Regioninės pagalbos gairių 67 punkte, gaunama, kad šio projekto didžiausias leidžiamas pagalbos intensyvumas yra 8,37 % BSE;

— kadangi planuojamos pagalbos (dabartine verte 43 666 078,75 EUR) intensyvumas neviršija didžiausio leidžiamo pagalbos intensyvumo, o pagalbos, apie kurią pranešta, neplanuojama derinti su jokia kita regionine pagalba, projektui numatytos pagalbos intensyvumas yra suderinamas su Regioninės pagalbos gairėmis.

(81) Remdamasi šiais svarstymais Komisija daro išvadą, kad Regioninės pagalbos gairėse nustatyti bendrieji suderinamumo su vidaus rinka kriterijai tenkinami.

([22]) OL C 244, 2004 10 1, p. 2.

6.5. TYRIMAS PAGAL REGIONINĖS PAGALBOS GAIRIŲ 68 PUNKTĄ

(82) Sprendimo pradėti procedūrą 78 konstatuojamojoje dalyje sakoma: „Jei Komisija, remdamasi pradėjus oficialią tyrimo procedūrą gautomis pastabomis, negalės aiškiai konstatuoti, kad Regioninės pagalbos gairių 68 punkto a ir b papunkčiuose nurodytos ribos neviršijamos, ji atliks nuodugnų investicinio projekto vertinimą, remdamasi Komisijos komunikatu dėl regioninės pagalbos dideliems investicijų projektams nuodugnaus vertinimo kriterijų“. Taigi Komisija turi ištirti, ar gautomis pastabomis galima pagrįsti minėtą išvadą.

(83) Vokietija savo pastabose laikėsi nuomonės, kuri jau pateikta sprendime pradėti procedūrą. Pirminiame tyrimo etape pateiktų pastabų ar informacijos ji nepapildė. Vokietija visų pirma ir toliau laikėsi nuomonės, kad atitinkama produkto rinka reikia laikyti B segmentą pagal POLK klasifikaciją (o ne SUV-D segmentą pagal *IHS Global Insight* klasifikaciją), o atitinkama geografinė rinka turi apimti bent EEE ir Šiaurės Amerikos rinkas (o ne vien EEE rinką). Atitinkamos geografinės rinkos ribų nustatymą Vokietija grindžia pirmiausia tuo, kad produktai pasaulinei rinkai tiekiami iš vienos gamybos vietos.

(84) Dėl **atitinkamos produkto rinkos** Komisija konstatuoja: sprendimas atlikti nuodugnų tyrimą neužbėga už akių iš to išplaukiančio suderinamumo su vidaus rinka nuodugnaus vertinimo rezultatui. Prieš patvirtindama pagalbą Komisija turi būti tikra, kad teigiamas pagalbos priemonės indėlis bet kokiu atveju atsvers bet kokį neigiamą poveikį prekybai ir konkurencijai. Sprendimui, ar reikalingas pagalbos priemonės suderinamumo su vidaus rinka nuodugnus tyrimas, priimti reikia kuo tiksliau nustatyti atitinkamos produkto rinkos ribas, atsižvelgiant į ypatingus planuojamų gaminti automobilių modelio požymius.

(85) Savo sprendime pradėti procedūrą Komisija darė prielaidą, kad, atsižvelgiant į sportinių universaliųjų transporto priemonių ir „įprastų“ lengvųjų automobilių skirtumus, susijusius su kaina, dydžiu, variklio galia ir panašiomis ypatybėmis, tinkamesnė klasifikacija pagal *IHS Global Insight*, o ne pagal POLK, todėl ji ir turėtų būti taikoma šiam projektui. Dėl tų pačių priežasčių Komisija kitoje, dar visai neseniai vykusioje byloje dėl pagalbos, kurioje taip pat buvo kalbama apie sportines universaliąsias transporto priemones, taikė klasifikaciją pagal *IHS Global Insight*, o ne platesnį B segmentą pagal POLK klasifikaciją ([23]).

(86) Komisija tebemano, kad atitinkamos produkto, t. y. sportinių universaliųjų transporto priemonių, rinkos riboms nustatyti tinkamesnė klasifikacija pagal *IHS Global Insight*, o ne pagal POLK. Vokietija argumentų šiai Komisijos nuomonei paneigti nepateikė. Argumentas, kad *Volkswagen* bendrovių grupė savo ilgalaikę strategiją planuoja ir savo analizes grindžia POLK koncepcija, šiuo atveju nesvarbus. Be to, per oficialų tyrimą Komisija iš trečiųjų asmenų negavo jokios informacijos, kuri leistų geriau suprasti rinkos skaidymą kalbant apie nagrinėjamo tipo lengvuosius automobilius. Todėl Komisija ir vėl palieka tikslias atitinkamos produkto rinkos ribas nenustatytas. Ji daro prielaidą, kad įtikinama šios rinkos ribų nustatymo alternatyva – apibrėžti atskirus automobilių segmentus (įskaitant mažiausią suskaidymą, kurio duomenys turimi) ir jais papildyti mišrius segmentus kaip tikėtinas atitinkamas produkto rinkas ([24]); SUV-D segmentas pagal *IHS Global Insight* kaip tikėtinas alternatyvus rinkos segmentas neatmetamas.

(87) Komisija tebesilaiko savo pirminio vertinimo, kad **atitinkama geografine rinka** laikytina EEE arba didesnė rinka. Todėl ji negali atmesti, kad atitinkama geografinė rinka apsiriboja EEE.

(88) Savo sprendime pradėti procedūrą (58 konstatuojamojoje dalyje) Komisija nurodė dvi tuo metu vykusias oficialias tyrimo procedūras ([25]), kuriose buvo nagrinėjamas klausimas, ar atitinkama geografinė rinka viršija EEE rinką. Remiantis Komisijos tarnybų atlikto nuodugnaus vertinimo išvadomis, nebuvo galima atmesti galimybės, kad tų produktų ir atskaitinių laikotarpių atitinkama geografinė rinka yra ne didesnė kaip EEE rinka. Kadangi abi su šiais sprendimais pradėti procedūrą susijusios valstybės narės savo pranešimą apie regioninę pagalbą atsiėmė prieš Komisijai priimant galutinius sprendimus, nuodugnaus vertinimo išvados šiais atvejais nebuvo patvirtintos oficialiais sprendimais.

([23]) Žr. 11 išnašą.

([24]) Sprendimai dėl pagalbos: SA.30340 *Fiat Powertrain Technologies*, 2011 m. vasario 9 d. sprendimas C(2011) 612 (OL C 151, 2011 5 21, p. 5); SA.32169 *Volkswagen Sachsen*, 2011 m. liepos 13 d. sprendimas C(2011) 4935 (OL C 361, 2011 12 10, p. 17).

([25]) SA.27913, C 31/2009, HUN – didelis investicinis projektas – pagalba *Audi Hungaria Motor Kft*, 2009 m. spalio 28 d. sprendimas C(2009) 8131 (OL C 64, 2010 3 16, p. 15); 2010 m. liepos 6 d. sprendimas dėl pratęsimo C(2010) 4474 (OL C 243, 2010 9 10, p. 4); 2011 m. liepos 13 d. sprendimas C(2011) 4935 byloje SA.32169, C/2011 – DE – didelis investicinis projektas – pagalba *Volkswagen Sachsen* (OL C 361, 2011 12 10, p. 17).

(89) Komisija daro išvadą, kad argumentai, kuriuos Vokietija pateikė pirminiame tyrimo etape, tačiau per oficialią tyrimo procedūrą nepagrindė kitais faktais ir informacija, yra nepakankami abejonėms, kad atitinkama geografinė rinka galbūt apsiriboja EEE rinka, išsklaidyti. Savo išvadą Komisija pirmiausia grindžia toliau pateiktais svarstymais.

(90) Faktas, kad didieji automobilių gamintojai veikia tarptautiniu mastu ir dalyvauja pasaulinėje konkurencijoje, dar neįrodo, kad atskiros rinkos yra integruotos ir sudaro vieną pasaulinę rinką (arba jungtinę EEE ir Šiaurės Amerikos rinką). Tai pasakytina ir apie argumentą, kad dešimt didžiausių pirminės įrangos gamintojų turi gamyklų ir platinimo sistemų visame pasaulyje. Komisija mano, kad mainų lygio nestabilumas yra veiksnys, paskatinęs pirminės įrangos gamintojus gamyklas steigti arčiau regioninės paklausos; tą patį būtų galima pasakyti apie veiksmingas apsaugos priemones (dideli importo muitai galutiniams gamintojams ir maži muitai tarpiniams produktams, siekiant sukurti paskatą vietinei gamybai ir (arba) vietiniam gaminių surinkimui). Trečias argumentas, kad esama globalizuotų gamybos struktūrų, nors rinkos neintegruotos, yra faktas, kad kai kurios valstybės importą leidžia tik jei lygiagrečiai įsteigiamos bendrosios įmonės vietinei gamybai. Taigi didžiųjų dalyvių ir gamintojų veikimas pasauliniu mastu savaime nėra pasaulinės (ar EEE ribas viršijančios) rinkos buvimo įrodymas. Pasaulinių platinimo sistemų buvimas taip pat vargu ar įrodo, kad rinka, kalbant apie konkurencinę padėtį, yra pasaulinė (ar viršijanti EEE ribas). Faktas, kad *Porsche AG* produktus pasaulinei rinkai ketina tiekti iš vienos vietos, nėra pakankamas atitinkamos geografinės rinkos, viršijančios EEE ribas, buvimo įrodymas. Iš tikrųjų, SUV-D rinka yra santykinai maža, palyginti su kitais rinkos segmentais. Todėl masto ekonomija šiuo atveju galėtų būti naudinga „vienos vietos“ strategijai. Kadangi naujojo modelio automobiliai bus parduodami pavadinimu „Porsche“, o aukštą *Porsche AG* gaminamų prabangių automobilių kokybę jos klientai iki šiol siejo su gamyba Vokietijoje, antroji gamybos vieta ne Vokietijoje galėtų būti sėkmingos rinkodaros strategijos trūkumas. Pati Vokietija (žr. 57 konstatuojamąją dalį) sprendimą gamybos vieta pasirinkti Leipcigą, o ne [1 vietą Vokietijoje] grindė, be kita ko, prekės ženklo įvaizdžiu.

(91) Argumentas, kad didelė dalis prekybos srautų, pvz., daugiau kaip 20 % produkcijos iš EEE, tenka Šiaurės Amerikos rinkai, taip pat nėra pakankamas pasaulinės (kitaip tariant, šiuo atveju EEE ribas viršijančios) rinkos buvimo įrodymas. Komisijos vertinimu, prekybos srautai gali rodyti įvairių atitinkamų geografinių rinkų integracijos lygį, jei pagrindu imama importo ir eksporto apimtis, palyginti su vietine gamyba ir vietiniu suvartojimu. Tačiau prekybos srautų buvimas negali būti pakankamas integruotos atitinkamos geografinės rinkos buvimo įrodymas. NET jei tarp EEE ir kitų regionų vykdomi vežimai, nereiškia, kad rinkos integruotos ta prasme, kad sąlygos (pvz., kainos) vienoje iš rinkų daro poveikį sąlygoms kitoje rinkoje. Tai pasakytina visų pirma tada, kai atitinkamus vežimus vykdo daugiausia gamintojai, o ne savarankiški ekspeditoriai ir eksportuotojai, dalyvaujantys kainų arbitraže. Kainodara gali būti taikoma tik vienai rinkai (pvz., didelės kainos vienoje rinkoje, mažos – kitoje) ir visiškai nepriderinta prie tariamos integruotos rinkos sąlygų. Prekybos srautų analize neatsakoma į klausimą, kuris nustatant rinkos ribas yra esminis – ar importu ar eksportu galima užkirsti kelią kainų didėjimui vietos rinkoje. Komisija konstatuoja, kad Vokietija nepateikė kitų empirinių duomenų, kuriais būtų galima pagrįsti susietųjų kainų pokyčių buvimą arba grynojo importo gebėjimą reaguoti į santykinių kainų pokyčius. Minėtais ankstesniais atvejais pateikti empiriniai duomenys šiuo atveju nesvarbūs, nes tada buvo kalbama apie kitus rinkos segmentus (A segmentas pagal POLK klasifikaciją) ir kitus atskaitinius laikotarpius.

(92) Kaip Komisija konstatuoja, *Porsche* planuoja nemažą dalį savo „Macan“ produkcijos eksportuoti į Kiniją. Šis ketinimas savaime nėra integruotos rinkos buvimo įrodymas.

(93) Komisija sutinka, kad prekybos kliūčių reikšmė bėgant laikui vis mažėja. Tačiau ji yra įsitikinusi, kad kliūtys patekti į tikslines rinkas yra vienas iš svarbiausių veiksnių, kodėl ES automobilių gamintojai priima sprendimus gamybą perkelti į užjūrio šalis. Didelės muitų kliūtys, visų pirma Azijoje, tebėra kliūtis ES eksportuotojams patekti į šias rinkas. Kitos kliūtys, kaip antai daug sąnaudų reikalaujantys ir diskriminaciniai sertifikavimo reikalavimai, papildomi patikros reikalavimai, akcizai ir pan., daro didelį poveikį automobilių eksportui iš ES į Pietryčių Aziją, Kiniją ir Pietų Ameriką. Komisija sutinka, kad Jungtinės Valstijos yra svarbiausia ir kitas rinkas gerokai lenkianti tikslinė automobilių eksporto iš ES rinka. Tačiau ES ir JAV taiko visiškai skirtingą požiūrį į reguliavimą ir rinkos priežiūrą. Panašu, kad reguliavimo skirtumai tebėra didžiausia automobilių eksporto iš ES į JAV kliūtis.

(94) Komisija susipažino su argumentais dėl mažėjančių vežimo išlaidų, tačiau nėra įsitikinusi jų pagrįstumu. Negalima vienareikšmiai tvirtinti, kad esant dabartinei ekonominei padėčiai, kai išlaidos degalams didėja, ateityje vežimo išlaidos mažės. Todėl į pateiktą argumentą dėl būsimo išlaidų mažėjimo atsižvelgti negalima.

(95) Kadangi per oficialų tyrimą Komisijai nebuvo pateikta jokių kitų įrodymų, kad atitinkama geografinė rinka yra didesnė negu EEE, remdamasi pirmesniais svarstymais ji tebesilaiko savo vertinimo, kad, neatsižvelgiant į tai, kaip nustatytos atitinkamos produkto rinkos ribos, atitinkama geografine rinka laikytina EEE arba didesnė rinka. Komisija dar kartą atkreipia dėmesį, kad turi būti nustatyta, ar teigiamas pagalbos priemonės indėlis bet kokiu atveju atsvers bet kokį neigiamą jos poveikį prekybai ir konkurencijai. Todėl sprendimui, ar reikalingas pagalbos priemonės suderinamumo su vidaus rinka nuodugnus vertinimas, priimti reikia kuo tiksliau nustatyti atitinkamos geografinės rinkos ribas, atsižvelgiant į ypatingus planuojamų gaminti automobilių modelio požymius.

6.5.1. **Išvada dėl rinkos dalies (Regioninės pagalbos gairių 68 punkto a papunktis)**

(96) Komisija tyrimą pagal Regioninės pagalbos gairių 68 punkto a papunktį atliko visose tikėtinose atitinkamose produkto ir geografinėse rinkose, siekdama nustatyti, ar pagalbos gavėjų rinkos dalis prieš vykdant investiciją ir ją įvykdžius sudaro daugiau kaip 25 %.

(97) Kadangi nebuvo galima nustatyti, ar yra viena atitinkama produkto ir geografinė rinka, reikėjo atsižvelgti į visų tikėtinų rinkų rezultatus. B segmente pagal POLK klasifikaciją *Volkswagen* bendrovių grupės rinkos dalis EEE kiekvienais 2010–2015 m. laikotarpio metais sudarė per [> 25] %. Todėl Komisija daro išvadą, kad 68 punkto a papunktyje nustatyta riba viršijama. SUV-D segmente, priešingai, rinkos dalis nė vienoje iš galimų tikėtinų atitinkamų geografinių rinkų (EEE, jungtinė EEE ir Šiaurės Amerikos rinka ir pasaulinė rinka) neviršijama.

6.5.2. **Išvada dėl gamybos pajėgumų nepakankamai gerai veikiančioje rinkoje (Regioninės pagalbos gairių 68 punkto b papunktis)**

(98) Kadangi nebuvo galima nustatyti, ar atitinkama produkto rinka laikytina visa lengvųjų automobilių rinka jos neskaidant, ar tik B segmentas pagal POLK klasifikaciją, ar tik SUV-D segmentas pagal *IHS Global Insight* klasifikaciją, Komisija turėjo ištirti, ar projekto sukurti pajėgumai, matuojant pagal atitinkamo produkto tikrojo suvartojimo duomenis EEE, sudaro daugiau kaip 5 % visų tikėtinų rinkų.

(99) Jei pagrindu imama EEE rinka, SUV-D segmente pagal *IHS Global Insight* klasifikaciją gamybos pajėgumai gerokai viršija 5 % ribą. Jau sprendimo pradėti procedūrą 72 konstatuojamojoje dalyje pažymėta, kad atitinkama rinka veikė nepakankamai gerai, o per penkerius paskutinius metus prieš vykdant investiciją netgi mažėjo.

(100) Todėl Komisija daro išvadą, kad Regioninės pagalbos gairių 68 punkto b papunktyje nustatyta 5 % pajėgumų padidėjimo nepakankamai gerai veikiančioje rinkoje riba SUV-D segmente pagal *IHS Global Insight* klasifikaciją šioje rinkoje viršijama.

6.5.3. **Išvada**

(101) Remdamasi pirmesniais svarstymais, Komisija daro išvadą, kad negalima atmesti galimybės, jog 68 punkto a ir b papunkčiuose nustatytos ribos viršijamos. Todėl Komisija nusprendžia, pradėjus procedūrą pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį, atlikti nuodugnų vertinimą siekiant nustatyti, ar pagalba yra reikalinga investiciniam projektui skatinti ir ar pagalbos priemonės nauda atsveria dėl jos atsiradusį konkurencijos iškreipimą ir poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.

6.6. NUODUGNUS PAGALBOS PRIEMONĖS VERTINIMAS

(102) Nuodugnus vertinimas atliekamas remiantis Komunikatu dėl nuodugnaus vertinimo kriterijų.

6.6.1. **Teigiamas pagalbos poveikis**

6.6.1.1. *Pagalbos tikslas*

(103) Vokietija paaiškino, koks bus teigiamas investicijos poveikis regionui. Nustatytas toks teigiamas investicijos poveikis:

— poveikis regioninei plėtrai: investiciniu projektu, be esamų 833 darbo vietų ir 29 mokymo vietų, turėtų būti sukurta 1 040 naujų darbo vietų ir 30 naujų mokymo vietų. Taip pat tikimasi, kad bus sukurta ne mažiau kaip 2 700 netiesioginių darbo vietų, netoli gamyklos – 744 netiesioginės darbo vietos;

— automobilių sektoriaus ir kitų sričių tiekėjų ir paslaugų teikėjų pritraukimas į regioną: Komisija daro prielaidą, kad *Porsche AG* investicinis projektas bus labai svarbus Saksonijos automobilių pramonės stiprinimui ir plėtrai ir į regioną pritrauks tiekėjų ir paslaugų teikėjų;

— aktyvus pagalbos gavėjų dalyvavimas įvairiuose tinkluose ir grupių iniciatyvose: siekdamos apskritai skatinti Leipcigo ir Rytų Vokietijos automobilių pramonės plėtrą, pagalbos gavėjos yra aktyvios grupių ir tinklų iniciatyvų, kaip antai iniciatyvos *Automotive Cluster Ostdeutschland* (ACOD) (Rytų Vokietijos automobilių pramonės grupė), dalyvės;

— tęstinis mokymas: numatyta darbuotojams rengti vidaus ir išorės tęstinio mokymo priemones.

(104) Komisija mano, kad Vokietija pateikė pakankamai informacijos įrodyti, kad projektu bus skatinama Leipcigo regiono ekonomikos plėtra.

6.6.1.2. *Pagalbos tinkamumas*

(105) Remiantis Komunikato dėl nuodugnaus vertinimo kriterijų 17 ir 18 punktais, valstybės pagalba investicijų subsidijomis yra ne vienintelė priemonė, kuria galima kompensuoti rinkos trūkumus ir gerinti bendrąją verslo aplinką palankių sąlygų neturinčiuose regionuose. Pagalba yra tinkama priemonė, jei turi pranašumų, palyginti su kitomis politikos priemonėmis. Komunikato dėl nuodugnaus vertinimo kriterijų 18 punkte sakoma, kad „tinkamomis laikomos“ tik „priemonės, kurioms valstybė narė apsvarstė kitas politikos galimybes ir kurioms ji nustatė atrankinės priemonės, kaip antai valstybės pagalbos konkrečiai bendrovei, naudojimo pranašumus“.

(106) Pagrįsdama pagalbos priemonės tinkamumą, Vokietija rėmėsi ekonomine Saksonijos regiono padėtimi ir pateikė įrodymų, kad, palyginti su vidutine kitų Vokietijos regionų padėtimi, jo padėtis yra nepalanki. 2011 m., kai buvo pradėti projekto darbai, BVP vienam gyventojui Saksonijoje sudarė tik 75 % nacionalinio vidurkio, o nedarbo lygis buvo maždaug 50 % didesnis už nacionalinį vidurkį. 2007–2009 m. Saksonijos gyventojų vidutinės disponuojamosios pajamos siekė maždaug 82 % nacionalinio vidurkio. Vokietija argumentuoja, kad Komisija jau anksčiau yra pripažinusi, kad tokiomis ekonominėmis sąlygomis tiesioginė subsidija yra tinkama priemonė regiono vystymosi trūkumams kompensuoti.

(107) Atsižvelgdama į socialinę ir ekonominę Leipcigo regiono padėtį, kurią patvirtina jam suteiktas pagalbos skyrimo kriterijus atitinkančio regiono statusas pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą bei taikomas 20 % didžiausias pagalbos intensyvumas, taip pat remdamasi ankstesniais sprendimais (pvz., byloje dėl pagalbos *Dell Products Poland*) ([26]), Komisija sutinka, kad valstybės pagalbos teikimas yra tinkama priemonė, siekiant šio regiono vystymosi tikslų.

6.6.1.3. *Skatinamasis poveikis/priešingos padėties scenarijus*

(108) Kadangi bet kuri įmonė gali turėti daug svarių priežasčių investicinį projektą vykdyti tam tikrame regione net ir negavusi valstybės pagalbos, Komisija, remdamasi Komunikatu dėl nuodugnaus vertinimo kriterijų, turi nuodugniai įvertinti, ar pagalba yra reikalinga investicijai skatinti. Šio nuodugnaus vertinimo tikslas – nustatyti, ar iš tiesų pagalba padeda keisti pagalbos gavėjo elgesį, tai yra ar jis skiria (papildomų) investicijų atitinkamam remiamam regionui. Pagal Komunikato dėl nuodugnaus vertinimo kriterijų 22 punktą skatinamasis poveikis gali būti įrodytas pagal du scenarijus: neskyrus pagalbos investicija apskritai nebūtų daroma, nes įmonei ji nebūtų ekonomiška jokioje vietoje (1 scenarijus); neskyrus pagalbos investicija būtų daroma kitoje vietoje ES (2 scenarijus).

([26]) Žr. 15 išnašą.

(109) Pagal Komunikatą dėl nuodugnaus vertinimo kriterijų valstybė narė Komisijai turi įrodyti pagalbos skatinamojo poveikio buvimą. Ji turi pateikti aiškių įrodymų, kad pagalbos reikia, nes ji iš tikrųjų turi poveikį renkantis investiciją arba vietą. Šiuo tikslu valstybė narė turi pateikti išsamų priešingos padėties aprašymą, t. y. įvykių scenarijų, jeigu valstybė narė pagalbos gavėjui pagalbos neskirtų. Komisija šiuos scenarijus turi laikyti realiais.

(110) Vokietijos teigimu, pagalba *Porsche Leipzig* ir *Porsche AG* patenka į 2 scenarijų. Todėl Vokietija pateikė „Macan“ konkrečios investicijos ir vietos planavimo priešingos padėties scenarijų, kuriame atsižvelgė į keletą Leipcige esančios gamyklos alternatyvų Vokietijoje.

(111) Pagal Komunikatą dėl nuodugnaus vertinimo kriterijų valstybė narė turi įrodyti skatinamojo poveikio buvimą. Komunikato dėl nuodugnaus vertinimo kriterijų 25 punkte sakoma, kad „valstybė narė pagalbos skatinamojo poveikio įrodymų galėtų pateikti pristatydama bendrovės dokumentus, kuriais palyginamos sąnaudos bei nauda įsikuriant atitinkamame remiamame regione ir sąnaudos bei nauda vietą pasirinkus kitame regione“. Valstybė narė turėtų pateikti finansines ataskaitas, vidaus verslo planus ir kitus dokumentus, iš kurių matyti įvairūs investicijos scenarijai.

(112) Vokietija pateikė išsamius aktualius ir autentiškus dokumentus, iš kurių matyti daugiapakopis *Porsche AG* sprendimo dėl investicinio projekto vietos priėmimo procesas.

(113) Taigi buvo apsvarstyti penki gamybos vietos scenarijai. Visos vietos, išskyrus Leipcigą, yra ne remiamuose Vokietijos regionuose.

(114) Per planavimo procesą atlikta įvairių vis išsamesnių ir tikslesnių skaičiavimų ir sąnaudų vertinimų. Jais remiantis tinkamiausias scenarijus, vadinamoji nulinė linija, iš naujo apibrėžtas tris kartus ([27]). Remdamasi pateiktais duomenimis Komisija daro išvadą, kad, sprendžiant iš tokio pat tikslumo gamybos sąnaudų, kurios būtų patiriamos tam tikroje gamybos vietoje, apytikrių skaičiavimų (pagal visus scenarijus daryta prielaida, kad apyvartos lygis bus toks pat), 3 scenarijus (kėbulai gaminami ir dažomi [1 vietoje Vokietijoje], nudažyti vežami surinkti į Leipcigą) ir 5 scenarijus (kėbulai gaminami, dažomi ir surenkami Leipcige) atrodė konkurencingiausi (gamybos vietos galimybės).

(115) Todėl, kaip matyti iš dokumentų, paskutiniame sprendimo priėmimo proceso etape tarpusavyje lyginti tik 3 ir 5 scenarijai.

(116) Kaip paaiškinta šio sprendimo 53 konstatuojamojoje dalyje, iš su vieta susijusių gamybos sąnaudų galutinių apytikrių skaičiavimų paaiškėjo, kad pagal 5 scenarijų (Leipcigas) sąnaudos yra 65 mln. EUR didesnės negu pagal 3 scenarijų ([1 vieta Vokietijoje]/Leipcigas). Siekdama kompensuoti šias pagal 5 scenarijų atsirandančias papildomas sąnaudas ir atsižvelgdama į būsimą oficialų stebėtojų tarybos sprendimą dėl investicinio projekto vietos, *Porsche Leipzig* pasiteiravo Saksonijos valdžios įstaigų apie galimybę gauti valstybės pagalbą, kad investicinį projektą būtų galima įgyvendinti Leipcige.

(117) 2011 m. vasario 25 d. raštu *Porsche Leipzig* paprašė SEDSM apsvarstyti galimybę jai suteikti valstybės pagalbą investiciniam projektui vykdyti. Po posėdžio, kuriame dalyvavo *Porsche Leipzig* ir Saksonijos valdžios įstaigų atstovai ir kuriame *Porsche Leipzig* pristatė investicinį projektą bei paaiškino spendimo priėmimo situaciją, 2011 m. kovo 9 d. raštu Saksonijos valdžios įstaigos pažadėjo, naudodamosi esamomis regioninės paramos galimybėmis, *Porsche Leipzig* suteikti paramą investiciniam projektui, kurį įgyvendinus visas „Macan“ modelio automobilių gamybos procesas būtų sutelktas Leipcige.

(118) Kaip paaiškinta šio sprendimo 56 konstatuojamojoje dalyje, pasinaudojus didžiausia leidžiama pagalbos suma, papildomos sąnaudos, kurios atsiranda pagal 5 scenarijų, palyginti su 3 scenarijumi, sumažėja iki 27,52 mln. EUR. Taip pat atsižvelgta į keletą kokybinių kriterijų, kurie buvo palankūs 5 scenarijui.

(119) 2011 m. kovo 15 d. stebėtojų taryba nusprendė visą investicinį projektą įgyvendinti Leipcige (5 scenarijus). Kaip matyti iš stebėtojų tarybos posėdžio protokolo, šis sprendimas buvo priimtas su sąlyga, kad bus suteikta valstybės pagalba.

(120) Stebėtojų tarybai priėmus šį sąlyginį sprendimą, 2011 m. kovo 24 d. *Porsche Leipzig* pateikė oficialią paraišką skirti regioninę pagalbą. 2011 m. kovo 29 d. raštu *Sächsische Aufbaubank* patvirtino, kad investicinis projektas iš esmės atitinka pagalbos skyrimo kriterijus. Gavus šį oficialų patvirtinimą, 2011 m. balandžio mėn. pradėti investicinio projekto darbai.

([27]) Žr. 17 išnašą.

(121) Atsižvelgdama į pirmesnius svarstymus ir remdamasi Komunikato dėl nuodugnaus vertinimo kriterijų 20 punktu, Komisija konstatuoja, kad Regioninės pagalbos gairių 38 punkte nurodyti bendrieji skatinamojo poveikio oficialaus tyrimo kriterijai tenkinami. Pagalbos gavėjos pateikė paraišką skirti regioninę pagalbą, o atsakinga institucija, prieš pradedant su investiciniu projektu susijusius darbus, raštu patvirtino, kad projektas iš esmės atitinka pagalbos skyrimo kriterijus. Be to, Vokietija pateikė aiškių įrodymų, kad pagalba iš tikrųjų buvo svarbus veiksnys priimant sprendimą dėl vietos. Sprendimą visą „Macan“ modelio automobilių gamybos procesą sutelkti Leipcige *Porsche AG* priėmė tik tada, kai gavo patvirtinimą, kad gali tikėtis valstybės pagalbos ir valdžios įstaigų paramos projektui, ir kai stebėtojų taryba patvirtino šią vietą su sąlyga, kad bus gauta valstybės pagalba. Komisija mano, kad Vokietijos pagal Komunikato dėl nuodugnaus vertinimo kriterijų 23 ir 25 punktus pateiktas priešingos padėties scenarijus yra realus ir pagrįstas autentiškais ir aktualiais dokumentais. Taigi pagalba turi faktinį (esminį) skatinamąjį poveikį. Pagalbos lėšomis sumažinus papildomas sąnaudas, gamybos vieta pasirinktas Leipcigas, taigi pagalba darė įtaką jos gavėjoms priimant sprendimą dėl vietos. Negavus pagalbos, investicija būtų buvusi daroma ne Leipcige.

6.6.1.4. *Pagalbos proporcingumas*

(122) Kad pagalba būtų proporcinga, jos suma ir intensyvumas turi būti apriboti iki minimumo, kuris yra būtinas, kad investicinis projektas būtų vykdomas remiamame regione.

(123) Apskritai regioninė pagalba laikoma proporcinga remiamų regionų problemų dydžiui, jei ji neviršija pagalbai taikomų aukščiausių ribų, įskaitant automatišką progresinį pagalbos aukščiausių ribų, taikomų dideliems investiciniams projektams, pakoregavimą (kuris jau nurodytas taikomame regioninės valstybės pagalbos žemėlapyje). Šiuo atveju pagalbos intensyvumas yra ne didesnis kaip regioninės pagalbos aukščiausios ribos, pritaikius 80 konstatuojamojoje dalyje nurodytą pakoregavimo procedūrą.

(124) Be šio Regioninės pagalbos gairėse įtvirtinto bendrojo proporcingumo principo, Komunikatu dėl nuodugnaus vertinimo kriterijų nustatytas nuodugnesnis vertinimas. Pagal Komunikate dėl nuodugnaus vertinimo kriterijų numatytą 2 scenarijų pagalba laikoma proporcinga, jei ji yra lygi pagalbos gavėjo investavimo remiamame regione grynųjų išlaidų ir investavimo kitame regione grynųjų išlaidų skirtumui.

(125) Iš Vokietijos pateiktų dokumentų matyti, kad pagalba apribota iki reikalingos sumos, nes sąnaudų pagal 3 ir 5 scenarijus skirtumas neviršijamas. Iš galutinių skaičiavimų matyti, kad net ir įskaičiavus pagalbą 5 scenarijus yra 27,5 mln. EUR (nominaliąja verte) brangesnis (neįskaičiavus pagalbos – 65 mln. EUR) negu 3 scenarijus. Atsižvelgdama į kai kuriuos strateginius pranašumus, kurių negalima įvertinti kiekybės aspektu (antra visiškai įrengta „Porsche“ gamykla), kokybės aspektus (išvengiama rizikos dėl vežiojimo tarp [1 vietos Vokietijoje] ir Leipcigo) ir įvaizdžio pranašumus ([…]), kurie taip pat turėjo įtakos gamybos vieta pasirenkant Leipcigą, likusią didesnių sąnaudų dalį Vokietija laiko priimtina.

(126) Kadangi pagalba yra apribota suma, kuri reikalinga papildomoms grynosioms investicinio projekto išlaidoms, atsirandančioms gamybos vieta pasirinkus Leipcigą, palyginti su alternatyvia vieta, kompensuoti, Komisija mano, kad pagalbos proporcingumas įrodytas.

6.6.2. **Neigiamas pagalbos poveikis konkurencijai ir prekybai**

(127) Komunikato dėl nuodugnaus vertinimo kriterijų 40 punkte sakoma: „Tačiau tuo atveju, jei atlikus priešingos padėties analizę, paaiškėja, kad net nesuteikus pagalbos, investuojama vis tiek būtų, nors ir kitoje vietoje (2 scenarijus), ir jeigu pagalba yra proporcinga, galimi iškraipymo rodikliai, tokie kaip didelė užimama rinkos dalis ir pajėgumo augimas nepakankamai gerai veikiančioje rinkoje, iš esmės išliktų nepakitę nepriklausomai nuo to, ar pagalba buvo suteikta, ar ne.“

(128) Kadangi sprendimas dėl investicijos grindžiamas 2 scenarijumi ir pagalba apribota iki minimumo, nenustatyta jokio neigiamo jos poveikio prekybai ir konkurencijai. Būtų buvę investuojama kitoje vietoje ir bet kokiu atveju konkurencijos iškreipimas būtų buvęs toks pat. Todėl Komisija daro prielaidą, kad pagalba neigiamo poveikio konkurencijai nedaro.

(129) Komunikato dėl nuodugnaus vertinimo kriterijų 53 punkte sakoma, kad „vertinimas, kad be pagalbos būtų buvę investuojama skurdesniame regione (daugiau regioninių problemų – didesnis leistinas regioninės pagalbos intensyvumas) arba tokiame regione, kuriame, esą, tokios pačios regioninės problemos, kaip ir tiksliniame regione (toks pat didžiausias leistinas regioninės pagalbos intensyvumas), bus laikomas neigiamu veiksniu atliekant bendrąjį pusiausvyros tyrimą ir nepanašu, kad šį veiksnį kompensuotų kokie nors kiti teigiami veiksniai, nes jis neatitinka regioninės pagalbos esmės“.

(130) Kadangi nėra jokių požymių, kad būtų buvę investuojama kitame remiamame regione, kuriam taikomas didesnis arba panašus didžiausias pagalbos intensyvumas (arba kad būtų buvusi svarstoma kitos vietos ne Vokietijoje galimybė), Komisija daro prielaidą, kad pagalba neturi sanglaudą mažinančio poveikio, kuris neatitiktų regioninės pagalbos esmės.

6.7. PUSIAUSVYROS NUSTATYMAS

(131) Nustačius, kad pagalba yra paskata investuoti atitinkamame regione ir kad ji yra proporcinga, reikia nustatyti jos teigiamo ir neigiamo poveikio pusiausvyrą.

(132) Tyrimu patvirtinta, kad pagalbos priemonė turi skatinamąjį poveikį investicijai, kuria labai prisidedama prie nepalankioje padėtyje esančio regiono, kuris pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą atitinka pagalbos skyrimo kriterijus, plėtros ir dėl šios pagalbos nė vienas regionas, kuriam taikomas panašus arba didesnis didžiausias pagalbos intensyvumas, neatsiduria nepalankesnėje padėtyje (sanglaudą mažinančio poveikio nėra). Komisijos vertinimu, Sąjungos sanglaudai investicija į nepalankesnėje padėtyje esantį regioną yra svarbesnė negu ta pati investicija į mažiau nepalankioje padėtyje esantį regioną. Komisija remiasi Komunikato dėl nuodugnaus vertinimo kriterijų 53 punktu, kuriuo nustatyta, kad „atliekant pusiausvyros tyrimą“ įprastai laikomasi nuomonės, kad teigiamas „regioninės pagalbos, kuria tik kompensuojamas grynųjų išlaidų, susijusių su alternatyvia labiau išsivysčiusia investicijų vieta, skirtumas,“ poveikis nusveria „bet kokį neigiamą poveikį naujai investicijai toje alternatyvioje vietoje“.

(133) Remdamasi pirmesniais svarstymais Komisija taip pat daro prielaidą, kad teigiamas pagalbos, kuri atitinka investicinio projekto pasirinktoje vietoje ir alternatyvioje labiau išsivysčiusioje vietoje grynųjų išlaidų skirtumą, poveikis, kalbant apie tikslus ir proporcingumą (žr. pirmiau), atsvers neigiamą poveikį prekybai alternatyvioje vietoje.

(134) Remdamasi Regioninės pagalbos gairių 68 punktu ir atsižvelgdama į nuodugnų vertinimą, kurį atliko remdamasi Komunikatu dėl nuodugnaus vertinimo kriterijų, Komisija daro išvadą, kad pagalba yra reikalinga investicijai skatinti ir kad pagalbos priemonės nauda atsvers dėl jos atsirandantį konkurencijos iškreipimą ir poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.

7. **IŠVADA**

(135) Komisija daro išvadą, kad regioninė investicinė pagalba, kurią planuojama suteikti *Porsche Leipzig GmbH* ir *Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft* ir kuri buvo skirta prieš 2014 m. liepos 1 d. su sąlyga, kad ją patvirtins Komisija, atitinka visus Regioninės pagalbos gairėse ir Komunikate dėl nuodugnaus vertinimo kriterijų keliamus reikalavimus ir gali būti laikoma suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

1. Valstybės pagalba, kurią Vokietija ketina suteikti *Porsche Leipzig GmbH* ir *Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft*, suma – 43 666 078,75 EUR (dabartine verte, diskontuota pagal pranešant apie pagalbą buvusią vertę), didžiausias intensyvumas – 8,37 % bendrojo subsidijos ekvivalento, yra suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

2. 1 straipsnio 1 dalyje nurodyta pagalba patvirtinama, jei ji skirta prieš 2014 m. liepos 1 d.

2 straipsnis

Vokietija Komisijai perduos šiuos dokumentus:

— per du mėnesius po pagalbos suteikimo – pagalbos priemonei svarbių dokumentų kopiją,

— Komisijai patvirtinus pagalbą, kas penkerius metus – tarpinę ataskaitą (kurioje pateikiami išmokėtų pagalbos sumų, pagalbos sutarties vykdymo ir visų kitų investicinių projektų, pradėtų toje įmonėje/gamykloje, duomenys),

— per šešis mėnesius po paskutinės pagalbos dalies išmokėjimo pagal išmokų planą, apie kurį pranešta, – išsamią baigiamąją ataskaitą.

3 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Vokietijos Federacinei Respublikai.

Priimta Briuselyje 2014 m. liepos 9 d.

Komisijos vardu

Joaquín ALMUNIA

Pirmininko pavaduotojas