BESLUIT (EU) 2015/1966 VAN DE COMMISSIE

van 9 juli 2014

betreffende de door Duitsland geplande staatssteunmaatregel SA.34118 (2012/C ex 2011/N) ten gunste van Porsche Leipzig GmbH en Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2014) 4075)

(Alleen de tekst in de Duitse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, met name artikel 108, lid 2,

Gezien de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, met name artikel 62, lid 1, onder a),

Na de belanghebbenden overeenkomstig de genoemde artikelen te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken ([1]) en gezien deze opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

1. **PROCEDURE**

(1) Bij elektronische aanmelding, die op 20 december 2011 bij de Commissie geregistreerd is (SANI 6554), heeft Duitsland regionale steun in de zin van de Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen 2007-2013 ([2]) (hierna „Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen") aangemeld die aan Porsche Leipzig GmbH en Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft voor een investeringsproject in Leipzig (Saksen) zal worden verleend.

(2) Bij schrijven van 11 juli 2012 heeft de Commissie Duitsland in kennis gesteld van haar besluit van diezelfde dag wegens de regionale steun voor het investeringsproject van Porsche Leipzig GmbH en Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft een procedure overeenkomstig artikel 108, lid 2, VWEU in te leiden (hierna „Inleidingsbesluit") om een diepgaande beoordeling op basis van de mededeling van de Commissie betreffende de criteria voor een diepgaande beoordeling van regionale steun voor grote investeringsprojecten ([3]) (hierna „toetsingscriteria") uit te voeren.

(3) Het besluit van de Commissie over de inleiding van de formele onderzoeksprocedure is in het *Publicatieblad van de Europese Unie* van 30 oktober 2012 bekendgemaakt ([4]). De Commissie heeft de belanghebbenden om hun opmerkingen verzocht.

(4) Bij schrijven van 31 oktober 2012 (2012/116806) heeft Duitsland zijn opmerkingen en de voor de diepgaande beoordeling vereiste informatie doen toekomen.

(5) Bij schrijven van 17 december 2012 (2012/135107) en per e-mail van 4 februari 2012 heeft de Commissie verdere informatie opgevraagd, die Duitsland bij schrijven van 25 januari 2013 (2013/008324) en van 7 februari 2013 (2013/013186) heeft doen toekomen.

(6) Er zijn geen opmerkingen van belanghebbenden ontvangen.

2. **BESCHRIJVING VAN DE STEUNMAATREGEL**

2.1. DOELSTELLING VAN DE MAATREGEL

(7) Ter bevordering van de regionale ontwikkeling is Duitsland voornemens aan Porsche Leipzig GmbH en Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft regionale steun in de vorm van een directe subsidie en een investeringstoelage voor de productie van een nieuw voertuigmodel te verlenen. Het investeringsproject zal op de locatie Leipzig

([1]) PB C 333 van 30.10.2012, blz. 17.
([2]) PB C 54 van 4.3.2006, blz. 13.
([3]) PB C 223 van 16.9.2009, blz. 3.
([4]) Zie voetnoot 1.

(Saksen) uitgevoerd worden, die in een steunregio overeenkomstig artikel 107, lid 3, onder c), VWEU ligt, waarin vanaf 1 januari 2011 tot 30 juni 2014 een maximum voor regionale investeringssteun van 20 % (brutosubsidie-equivalent, BSE) geldt ([5]).

2.2. STEUNBEGUNSTIGDEN

(8) Steunbegunstigden zijn Porsche Leipzig GmbH (hierna „Porsche Leipzig") en Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (hierna „Porsche AG"). Porsche Leipzig is een dochteronderneming van Porsche AG, die op 1 augustus 2012 volledig door Volkswagen Aktiengesellschaft overgenomen werd en derhalve nu tot het Volkswagenconcern behoort.

(9) Het Volkswagenconcern produceert voertuigen gaande van kleine auto's tot luxewagens en bedrijfsvoertuigen. In 2013 omvatte het concern 106 fabrieken in 19 Europese staten en in 8 landen in Amerika, Azië en Afrika, waarin in totaal 572 800 medewerkers werkzaam waren. In datzelfde jaar werden in totaal 9,7 miljoen voertuigen aan klanten in 153 landen afgeleverd. Dientengevolge bereikte het concern een aandeel van 12,8 % in de mondiale markt voor personenauto's ([6]) en een omzet van 197 miljard EUR.

(10) In 2013 waren bij Porsche AG wereldwijd 19 456 medewerkers werkzaam; in totaal werden 162 145 nieuwe voertuigen afgeleverd. De totaalomzet bedroeg in 2013 14,3 miljard EUR.

2.3. HET INVESTERINGSPROJECT

(11) Het investeringsproject startte in april 2011. Het moest in mei 2014 afgesloten worden.

(12) Voorwerp van het investeringsproject is een uitbreiding van de bestaande fabriek in Leipzig voor de productie van het nieuwe model personenauto „Porsche Macan". Dit model is een personenauto van het type sport utility vehicle (SUV)/cross-over en behoort tot het segment B volgens de indeling van POLK (middelgrote personenauto's/middenklassepersonenauto's) en tot het segment SUV D (Standard Sport Utility Vehicle) ([7]) van IHS Global Insight.

(13) Het project omvat investeringen in gebouwen, machines, installaties en immateriële activa. Beoogd worden carrosseriebouw en uitrusting alsook een spuiterij voor de productie van het nieuwe model. De bestaande fabriek in Leipzig, waarin tot dusver alleen de eindassemblage van voertuigen plaatsvond, wordt door het investeringsproject voor de volledige productie uitgebouwd.

(14) Er moet een productiecapaciteit van [40 000 — 100 000] (*) voertuigen per jaar worden bereikt. Technisch mogelijk zou een maximumcapaciteit van [40 000 — 100 000] voertuigen zijn. Gerekend naar 235 werkdagen komt dit met […] voertuigen per dag overeen. De volledige productiecapaciteit moet in de eerste jaarhelft van 2014 bereikt worden.

(15) De voor steun in aanmerking komende investeringskosten van het project bedragen in totaal 550,08 miljoen EUR in nominale waarde; de actuele waarde ([8]) bedraagt 521,56 miljoen EUR. In de tabel zijn de voor steun in aanmerking komende totale kosten van het project per jaar en categorie opgesplitst.

Voor steun in aanmerking komende investeringskosten (nominaal in miljoen EUR)

Miljoen EUR (afgerond)	2011	2012	2013	2014	In totaal
Gebouwen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Externe installaties	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([5]) Leipzig is een „statistisch effect"-gebied; zie besluit van de Commissie van 8 november 2006 in de steunzaak N 459/06 — Nationale regionale-steunkaart: Duitsland 2007-2013 (PB C 295 van 5.12.2006, blz. 6). Leipzig komt op grond van de uitzonderingsregeling overeenkomstig artikel 107, lid 3, onder c), voor regionale steun met een maximale steunintensiteit van 20 % in de periode van 1 januari 2011 tot 30 juni 2014 in aanmerking.

([6]) Duitsland heeft bevestigd dat de voorgelegde marktgegevens alle door het Volkswagenconcern geproduceerde of verkochte voertuigen omvatten, terwijl de gegevens over marktaandeel alleen op personenauto's betrekking hebben.

([7]) POLK en IHS Global Insight zijn grote marktonderzoeksbedrijven die de automarkt analyseren.

(*) Bedrijfsgeheim

([8]) De berekening van de in dit besluit vermelde actuele waarde gebeurt op basis van de op het tijdstip van de aanmelding (december 2011) geldende basisrente van 2,05 %, waaraan overeenkomstig de mededeling van de Commissie over de herziening van de methode waarmee de referentie- en disconteringspercentages worden vastgesteld (PB C 14 van 19.1.2008, blz. 6) 100 basispunten moeten worden toegevoegd.

Miljoen EUR (afgerond)	2011	2012	2013	2014	In totaal
Machines/installaties	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Immateriële activa	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
In totaal	[…]	[…]	[…]	[…]	550,08

(16) Duitsland bevestigt dat uitsluitend voor nieuwe activa steun wordt aangevraagd en dat immateriële activa door derden tegen marktprijzen worden verworven.

2.4. FINANCIERING VAN HET INVESTERINGSPROJECT

(17) Duitsland bevestigt dat de steunbegunstigde een eigen bijdrage, vrij van overheidssteun, van meer dan 25 % van de voor steun in aanmerking komende kosten zal leveren.

2.5. RECHTSGRONDSLAG

(18) Verleend worden op basis van de desbetreffende hierna genoemde nationale rechtsgrondslag:

a. een investeringstoelage overeenkomstig de „Investitionszulagengesetz 2010” ([9]),

b. een directe subsidie overeenkomstig het „Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GA) 2009” ([10]).

2.6. DE STEUNMAATREGEL

(19) Op 24 maart 2011 heeft de steunbegunstigde de directe subsidie aangevraagd. Op 29 maart 2011 heeft de „Sächsische Aufbaubank (SAB)” bevestigd dat de steunbegunstigde in principe aanspraak kon maken op een directe subsidie ter stimulering van de uitvoering van een investeringsproject. De investeringstoelage werd voor het betrokken project behoudens de goedkeuring door de Commissie overeenkomstig een fiscale regeling verleend, op grond waarvan bij vervulling van objectieve voorwaarden zonder verdere beoordeling door Duitsland een wettelijke aanspraak op de investeringstoelage bestaat. De steunbegunstigde moest de investeringstoelage dan ook niet vóór het begin van de werkzaamheden aanvragen.

(20) Duitsland is voornemens steun voor een bedrag van 43,67 miljoen EUR (actuele waarde) te verlenen. Omdat de actuele waarde van de beoogde voor steun in aanmerking komende totaaluitgaven voor het project 521,56 miljoen EUR bedraagt (550 miljoen EUR nominaal), bedraagt de beoogde steunintensiteit 8,37 % BSE.

(21) Duitsland heeft bevestigd dat de steun voor het project niet met steun op grond van andere lokale, regionale, nationale of EU-regelingen ter dekking van dezelfde voor steun in aanmerking komende kosten gecumuleerd wordt. Noch de actuele waarde van het goedgekeurde steunmaximum, noch de goedgekeurde steunintensiteit zouden overschreden worden indien de voor steun in aanmerking komende kosten van het in de aanmelding geschatte bedrag zouden afwijken.

(22) Zowel de directe subsidie als de investeringstoelage zijn aan de verplichting gekoppeld dat de steunbegunstigde de investering in het steunregio na voltooiing van het investeringsproject ten minste vijf jaar lang aanhoudt.

2.7. ALGEMENE BEPALINGEN

(23) Duitsland heeft de Commissie toegezegd:

— haar binnen twee maanden na verlening van de steun een kopie van de voor de steunmaatregel relevante documenten te zullen doen toekomen;

— vanaf het tijdstip van goedkeuring van de steun door de Commissie om de vijf jaar een tussenverslag aan haar te zullen voorleggen (met gegevens over de betaalde steunbedragen, over de uitvoering van het steuncontract en over alle andere investeringsprojecten die in het bedrijf/de fabriek zijn ondernomen).

— binnen zes maanden na uitbetaling van de laatste steuntranche overeenkomstig het aangemelde betalingsschema een uitgebreid eindverslag te zullen indienen.

([9]) De korte beschrijving van de „Investitionszulagengesetz 2010” is bij de Commissie onder nummer X 167/08 gepubliceerd (PB C 280 van 20.11.2009, blz. 5).

([10]) De korte beschrijving van het Koordinierungsrahmens der Gemeinschaftsaufgabe — Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur is onder nummer XR 31/07 gepubliceerd (PB C 102 van 5.5.2007, blz. 11).

3. REDENEN VOOR DE INLEIDING VAN DE FORMELE ONDERZOEKSPROCEDURE

(24) In haar inleidingsbesluit heeft de Commissie vastgesteld dat de algemene voorwaarden voor de verenigbaarheid met de interne markt overeenkomstig de Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen vervuld zijn en dat het aangemelde steunbedrag en de steunintensiteit het toegestane maximum niet overschrijden. Toch kon zij in haar voorlopige beoordeling de verenigbaarheid van de steun met de interne markt overeenkomstig punt 68 van de Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen niet bevestigen.

(25) Overeenkomstig punt 68 van de Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen moet de Commissie de formele onderzoeksprocedure inleiden en diepgaand beoordelen of de steun een stimulerend effect heeft op de investering, of hij passend is en welke positieve en negatieve gevolgen hij heeft wanneer het marktaandeel van de steunbegunstigde op de relevante product- en geografische markt voor of na de investering meer dan 25 % bedraagt (beoordeling overeenkomstig punt 68, onder a) of wanneer de door de investering gecreëerde capaciteit meer dan 5 % van een markt bedraagt die absoluut of relatief gezien terugloopt (beoordeling overeenkomstig punt 68, onder b).

(26) De Commissie kon in haar voorlopige beoordeling niet uitsluiten dat de drempelwaarde voor het marktaandeel en voor de capaciteitsverhoging door de in een onderontwikkelde markt gedane investering in de betrokken markten niet werd overschreden.

(27) Zij had met name bezwaren ten aanzien van de door Duitsland voorgestelde afbakening van de relevante productmarkt, overeenkomstig welke de totale markt voor personenauto's zonder enige segmentering of, ingeval een indeling nodig wordt geacht, alleen segment B overeenkomstig de POLK-classificatie in aanmerking moet worden genomen. In overeenstemming met een vroeger besluit ([11]) achtte de Commissie de classificatie overeenkomstig IHS Global Insight für Sport Utility Vehicles beter geschikt. De Commissie kon niet met zekerheid vaststellen of de gehele markt voor personenauto's of slechts segment B overeenkomstig POLK of slechts de categorie SUV-D overeenkomstig IHS Global Insight als de voor de investering relevante productmarkt te beschouwen is. Zij liet bijgevolg de precieze afbakening van de relevante productmarkt open en aanvaardde als plausibele alternatieven voor de afbakening van de markt de gehele markt voor personenauto's alsook segment B overeenkomstig POLK en segment SUV-D overeenkomstig IHS Global Insight.

(28) Ook over de afbakening van de relevante geografische markt kon de Commissie geen concluderende beslissing nemen. Zij kon niet vaststellen of de relevante geografische markt de gehele Europese Economische Ruimte (EER) of, zoals door Duitsland voorgesteld, de wereldmarkt of ten minste de beide markten EER en Noord-Amerika samen omvat.

(29) Bij de analyse overeenkomstig punt 68, onder a), van de Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen is gebleken dat segment B overeenkomstig POLK op de relevante geografische markt (de EER) een marktaandeel van meer dan 25 % uitmaakt. ([12])

(30) Bij analyse overeenkomstig punt 68, onder b), van de Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen bleek voor de EER-markt dat de capaciteitsverhoging van […] % in segment SUV-D overeenkomstig IHS Global Insight als gevolg van het project ver boven de drempelwaarde van 5 % ligt, terwijl de markt zelf in de betrokken periode onderontwikkeld was. In de periode 2005 tot 2010 bedroeg de gemiddelde jaarlijkse groei van het zichtbare verbruik van het product in de EER – 0,9 % tegenover een gemiddelde jaarlijkse groei van het bbp in de EER van 1,62 %. ([13])

(31) Omdat de Commissie niet duidelijk kon vaststellen dat de in punt 68, onder a) en b), van de Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen vastgestelde drempelwaarden niet werden overschreden, werd tot inleiding van de formele onderzoeksprocedure besloten. Daarbij werd er met name op gewezen dat een diepgaande beoordeling van het investeringsproject aan de hand van toetsingscriteria zou worden uitgevoerd als de Commissie aan de hand van de na de inleiding van het formele onderzoek ingediende opmerkingen niet onbetwijfelbaar kon vaststellen of de vermelde drempelwaarden werden overschreden. De Commissie verzocht Duitsland en alle belanghebbenden hun opmerkingen kenbaar te maken.

4. OPMERKINGEN VAN BELANGHEBBENDEN

(32) Van de belanghebbenden zijn geen opmerkingen ontvangen.

([11]) Zie besluit C(2011) 6479 final van de Commissie van 20 september 2011, N 559/10 — Verenigd Koninkrijk — LIP — Jaguar Cars (PB C 22 van 27.1.2012, blz. 2).

([12]) Tussen 2010 en 2015, het jaar voor begin en het jaar na beëindiging van de investering, ligt het marktaandeel van het Volkswagen-concern in segment B overeenkomstig POLK B in de samengevoegde markten EER en Noord-Amerika alsook in segment SUV-D overeenkomstig IHS Global Insight zowel in de EER als in de EER en Noord-Amerika samen onder de 25 %.

([13]) Bij segment B overeenkomstig POLK blijft de capaciteitsstijging onder de drempelwaarde van 5 %.

5. **OPMERKINGEN VAN DUITSLAND**

5.1. DE RELEVANTE PRODUCTMARKT

(33) Duitsland bleef bij zijn standpunt dat het B-segment overeenkomstig POLK een passende afbakening van de relevante productmarkt vormt, zonder hiervoor echter verdere argumenten aan te voeren.

5.2. DE RELEVANTE GEOGRAFISCHE MARKT

(34) Duitsland blijft bij zijn standpunt dat de wereldmarkt of toch ten minste de totaalmarkt EER en Noord-Amerika als de geografische markt te beschouwen is. Dit standpunt vindt hierin steun dat de wereldmarkt vanuit één enkele productielocatie bediend wordt.

5.3. DIEPGAANDE BEOORDELING VAN DE STEUNMAATREGEL

(35) Duitsland heeft de hierna vermelde informatie voorgelegd om de Commissie in staat te stellen een diepgaande beoordeling te verrichten.

5.3.1. **Positieve effecten van de steun**

(36) Duitsland is ervan overtuigd dat de investering tot de regionale ontwikkeling van de stad Leipzig en de deelstaat Saksen bijdraagt en motiveert dit als volgt:

— Door het investeringsproject zouden 833 arbeidsplaatsen en 29 leerlingplaatsen veilig gesteld en 1 040 nieuwe arbeidsplaatsen en 30 nieuwe leerlingplaatsen gecreëerd worden.

— Bovendien zouden een groot aantal indirecte arbeidsplaatsen bij toeleveranciers en dienstverleners in de regio ontstaan. De werkgelegenheidsmultiplicator zou in de buurt van de 2,5 liggen; ([14]) dat zou betekenen dat rond de 2 700 bijkomende indirecte arbeidsplaatsen zouden ontstaan. Een groot deel van deze arbeidsplaatsen zou in de bedrijfslocatie van de steunbegunstigde of in de onmiddellijke omgeving ervan geschapen worden. Ongeveer 750 arbeidsplaatsen zouden tussen 2012 en 2015 alleen in de sectoren hulpgoederen, techniek, vervoer en verpakking ontstaan.

— De steunbegunstigde zou actief bij verschillende netwerk- en clusterinitiatieven betrokken zijn die de ontwikkeling van de automobielindustrie in de regio bevorderen (o.a. het Initiative Automotive Cluster Ostdeutschland, AOCD).

— De steunbegunstigde zou bovendien uitermate actief zijn op het gebied van initiële scholing en bijscholing van zijn medewerkers. Naast het in dienst nemen van hooggekwalificeerd personeel zou hij ook de regelmatige bijscholing van zijn medewerkers door interne en externe scholingen bevorderen.

5.3.2. **Geschiktheid van de steunmaatregel**

(37) Duitsland wijst erop dat de Commissie reeds in haar besluit betreffende Dell Products Poland ([15]) aanvaard heeft dat staatssteun naast andere maatregelen een geschikt middel is om de regionale ontwikkeling van gebieden te bevorderen waarin het bbp per hoofd en het loonniveau onder het nationale gemiddelde liggen en de werkloosheid boven het nationale gemiddelde ligt. In 2011 bedroeg het bbp per hoofd in Saksen 73 % van het federale gemiddelde. De werkloosheid was in 2011 ongeveer 50 % groter dan het federale gemiddelde. Het gemiddeld beschikbare inkomen van de inwoners van Saksen stemde in de periode 2007-2009 overeen met ongeveer 82 % van het federale gemiddelde. ([16])

(38) Derhalve beschouwt Duitsland de aangemelde steun als een geschikt instrument om zijn cohesiedoelstellingen te bereiken.

([14]) Duitsland baseert zijn uitgangspunt dat de werkgelegenheidsfactor 2,5 bedraagt op empirische gegevens die in vergelijkende studies gepubliceerd werden; zie Meißner (2009): Automobilproduction in der Prozess- oder Wertschöpfungskette, presentatie op 28 oktober 2009 in Brandenburg; Kleinhenz, Heblich, Gold (2006): Das BMW Werk Regensburg — Wirtschaftliche und soziale Vernetzung in der Region; University of South Carolina (2002): *The Economic Impact of BMW on South Carolina*; Woodward, Guimaraes (2008): BMW in South Carolina: *The Economic Impact of a Leading Sustainable Enterprise*; Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforschung mbH (2011): Gute Wachstumsperspektiven trotz zukünftiger Herausforderungen; Gehrke, Krawczyk et al. (2009): Die Bedeutung der Automobilindustrie für die deutsche Volkswirtschaft im europäischen Kontext.

([15]) C46/2008, besluit van 23 september 2009 (PB L 29 van 2.2.2010, blz. 8), overweging 171.

([16]) *Bron:* Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen (Juli 2012), Statistisches Bundesamt (Statistisches Jahrbuch 2012) — bbp/hoofd; Bundesagentur für Arbeit — werkloosheidspercentage per inwoner; Statistisches Jahrbuch Sachsen 2011 — beschikbaar inkomen per inwoner.

5.3.3. **Stimulerend effect/Nulscenario**

(39) Duitsland heeft bewijzen ervoor doen toekomen dat de steun onder scenario 2 van de toetsingscriteria zou vallen omdat hij een stimulerend effect op de steunbegunstigde zou hebben om de volledige investering in de locatie Leipzig te doen in plaats van deze over [locatie 1 in Duitsland] en Leipzig te spreiden (bouwen van de carrosserie en spuiten in een bestaande fabriek in [locatie 1 in Duitsland] en assemblage in Leipzig). Meer bepaald werden relevante, authentieke en actuele ondernemingsbescheiden ter toelichting van het meerfasige besluitvormingsproces van Porsche AG met betrekking tot de investeringslocatie voorgelegd. Het besluitvormingsproces wordt in het volgende beschreven.

Het besluitvormingsproces van de steunbegunstigde

(40) De investerings- en locatiebeslissing voor het Macanproject werd in maart 2011 genomen. Hoewel Porsche Automobile Holding SE en Volkswagen AG het reeds in 2009 over de oprichting van een geïntegreerd automobielconcern eens geworden waren, hebben de belangrijkste organen van Porsche AG in de voorbereidingsfase en in de loop van de besluitvorming alle voor de onderneming relevante beslissingen volkomen autonoom, zonder deelname aan besluitvormingsprocessen, organen en comités van het Volkswagenconcern, getroffen.

(41) Overeenkomstig het reglement van orde van Porsche AG moesten beslissingen (ook locatiebeslissingen) over de invoering van nieuwe producten (series) in het directiecomité Produkten (VAP) van Porsche AG genomen worden en aan de raad van toezicht (AR) van Porsche AG ter goedkeuring worden voorgelegd.

(42) De investerings- en locatiebeslissing voor de Macan werd in een meerfasige procedure genomen. In elke fase werden vergelijkende berekeningen voor verschillende productiescenario's op verschillende locaties in Duitsland gemaakt en besproken.

(43) Het proces (zie hieronder) begon in [2010] en werd op 15 maart 2011 met de beslissing van de AR ten gunste van de locatie Leipzig behoudens de goedkeuring van de staatssteun beëindigd.

(44) Allereerst werden alleen de eerste vier volgende scenario's onderzocht. Het 5e scenario ([17]) werd pas achteraf in aanmerking genomen en in [2010] aan het VAP voorgesteld.

Scenario	Beschrijving van het scenario
1. [Locatie 2 in Duitsland]	Productie en levering van de volledige voertuigen uit [locatie 2 in Duitsland]
2. [Locatie 2 in Duitsland]/Porsche Leipzig	Bouwen van de carrosserie/spuiten in [locatie 2 in Duitsland], uitslag en levering van de gespoten carrosserie voor assemblage aan Leipzig
3. [Locatie 1 in Duitsland]/Porsche Leipzig	Bouwen van de carrosserie/spuiten in [locatie 1 in Duitsland], uitslag en levering van de gespoten carrosserie voor assemblage aan Leipzig
4. [Locatie 3 in Duitsland]	Productie en levering van de volledige voertuigen vanuit [locatie 3 in Duitsland]
5. Porsche Leipzig	Productie en levering van de volledige voertuigen vanuit Leipzig

(45) Duitsland heeft aan de hand van bedrijfsdocumenten duidelijk gemaakt dat in de loop van de planning en besluitvorming meerdere berekeningen van de productiekosten voor de locatie zijn verricht om voor elk scenario een vergelijkbare nauwkeurigheid te bereiken. Daarom wisselde in de loop van de besluitvorming de nullijn, die het referentiescenario definieert waar op dat tijdstip de voorkeur naar uitging. ([18])

(46) Omdat Porsche Leipzig voor dezelfde kostprijscalculatie minder tijd had dan de andere locaties en tot dan toe uitsluitend een assemblagefabriek was, ontbrak het de onderneming aan ervaring met gedetailleerde kostenplanning en planning voor structuurinvesteringen zoals gebouwen en infrastructuur voor de spuiterij en de carrosseriebouw. Op de VAP-vergadering in [2010], waarop scenario 5 als nullijn aanvaard werd, werd een preciezere planning van Porsche Leipzig gevraagd.

([17]) Scenario 5 was eerst niet in aanmerking genomen omdat het als onrendabel werd beschouwd. Op initiatief van de bedrijfsleiding van Porsche Leipzig GmbH kon Porsche Leipzig dit na een op korte termijn uitgewerkte voorlopige berekening van de locatiegerelateerde productiekosten weerleggen.

([18]) Het VAP nam op [2010] scenario 1, op [2010] scenario 3 en op [2010] scenario 5 als nullijn.

(47) In de loop van deze verdere gedetailleerde planning werd duidelijk dat het kostenvoordeel van scenario 5 tegenover scenario 3 waarvan eerst was uitgegaan steeds kleiner werd en uiteindelijk onbestaand was nadat de extra investeringskosten vaststonden, die een duidelijk kostennadeel tegenover scenario 3 betekenden. Zoals daarvoor lagen de kostenschattingen voor de scenario's 3 en 5 echter ver onder die van de andere scenario's.

(48) De bedrijfsleiding van Porsche Leipzig begon de mogelijkheid van staatssteun ter compensatie van het kostennadeel te onderzoeken, en nam contact op met het Saksische „Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr" (hierna „SMW").

(49) Bij schrijven van 25 februari 2011 vroeg Porsche Leipzig het SMWA de mogelijkheid van verlening van steun voor het investeringsproject te onderzoeken. In het schrijven werd erop gewezen dat nog geen locatiebeslissing gevallen was en dat de mogelijkheid van gebruikmaking van economische steun onderzocht werd om de nadelen van de locatie Leipzig te compenseren. Tijdens een bijeenkomst op 28 februari 2011 werd aan het SMWA het investeringsproject voorgesteld.

(50) Tijdens een bijeenkomst op [2011] verzocht het VAP Porsche Leipzig naar verdere besparingsmogelijkheden te zoeken om de rendabiliteit van scenario 5 tegenover scenario 3 te garanderen.

(51) Bij schrijven van 9 maart 2011 verzekerde het SMWA Porsche Leipzig dat het het investeringsproject voor de volledige productie van de Macan in Leipzig in het kader van de bestaande mogelijkheden voor regionale steun zou ondersteunen.

(52) Als resultaat van de gedetailleerde berekeningen werd aan de AR op 15 maart 2011 de volgende vergelijking van de locatiegerelateerde productiekosten vóór meerekening van mogelijke staatssteun voorgelegd:

Scenario	Locatiegerelateerde productiekosten in miljoen EUR zonder steun, stand op 15 maart 2011
3. [Locatie 1 in Duitsland]/Porsche Leipzig	[…]
5. Porsche Leipzig	[…]

(53) Zonder staatssteun bedroeg het locatienadeel van scenario 5 tegenover scenario 3 derhalve 65 miljoen EUR.

(54) Omdat in scenario 5 de totale investeringskosten in Leipzig ontstaan, worden de totale kosten van de infrastructuur- en productinvesteringen voor een bedrag van 550 miljoen EUR geacht voor steun in aanmerking te komen. Dientengevolge zou de steun in het kader van de geldende bepalingen voor de verlening van regionale steun 47,5 miljoen EUR kunnen bedragen. Dus zouden de netto productiekosten (na steun) voor scenario 5 van […] miljoen EUR tot […] miljoen EUR dalen.

(55) Bij scenario 3 zou slechts een klein deel van de totale investeringskosten (voor de assemblage) Leipzig ten deel vallen; daarvoor zou steun voor een bedrag van 10,02 miljoen EUR verleend kunnen worden. Omdat [locatie 1 in Duitsland] geen steunregio is, zou daar geen regionale steun betaald worden. Dus zouden de netto productiekosten (na steun) voor scenario 3 van […] miljoen EUR tot […] miljoen EUR dalen.

(56) Uit de onderstaande tabel blijkt dat het nadeel van scenario 5 tegenover scenario 3 onder meerekening van de steun van 65 miljoen EUR met 27,52 miljoen EUR vermindert (stand: maart 2011).

	Scenario 3	Scenario 5
Productiekosten zonder staatssteun	[…] miljoen EUR	[…] miljoen EUR
Kostennadeel van scenario 5 tegenover scenario 3 zonder steun		65 miljoen EUR
Staatssteun	10,02 miljoen EUR	47,5 miljoen EUR
Productiekosten rekening houdend met de steun	[…] miljoen EUR	[…] miljoen EUR
Kostennadeel van scenario 5 tegenover scenario 3 rekening houdend met de steun		27,52 miljoen EUR

(57) Duitsland heeft erop gewezen dat naast het op 27,52 miljoen EUR becijferde kostennadeel verschillende kwalitatieve criteria in aanmerking werden genomen die in het voordeel van scenario 5 pleitten:

— Allereerst bleek uit empirische gegevens van de automobielindustrie dat door de volledige productie op één locatie in vergelijking met opsplitsing van de productie in bouwen van de carrosserie/spuiten op één locatie en assemblage op een andere locatie bepaalde risico's, bv. vervoersrisico's, tot een minimum teruggebracht werden.

— In de tweede plaats zou de volledige productie op één locatie het mogelijk maken het proces dynamisch vorm te geven en het productieproces dienovereenkomstig te optimaliseren.

— In de derde plaats zouden bij de volledige productie op één locatie in geval van eventuele mankementen foutenbronnen sneller opgespoord en opgeheven kunnen worden. De ervaring zou leren dat het foutenpercentage in z'n geheel verminderd zou kunnen worden als het personeel van de afzonderlijke fabrieken op één locatie zou kunnen samenwerken.

— In de vierde plaats zou ook het merkimago een beslissende factor zijn. In de fabriek [locatie 1 in Duitsland] zouden overwegend […] voertuigen worden geproduceerd, terwijl het bij de Macan om een premievoertuig zou gaan.

(58) Op grond van deze berekeningen en overwegingen kondigde de financiële directie van Porsche AG op de bijeenkomst van de AR van 15 maart 2011 aan dat voor de uitbouw van de productielocatie Leipzig regionale steun zou worden aangevraagd. Volgens de notulen van de bijeenkomst van de AR van 15 maart verklaarde de financiële directie dat de definitieve locatiebeslissing ook van de goedkeuring van de subsidie zou afhangen.

(59) Aansluitend op deze verklaring keurde de AR scenario 5 (de volledige productie in Leipzig) goed op voorwaarde dat op staatssteun aanspraak zou kunnen worden gemaakt.

(60) Na deze onder voorbehoud genomen beslissing van de AR van 15 maart 2011 vroeg Porsche Leipzig formeel regionale steun aan uit middelen van de „Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GRW). De aanvraag werd op 24 maart 2011 bij de Sächsische Aufbaubank (SAB) ingediend. Voor de investeringstoezegging bestaat een rechtsgrond, die in dit geval door de Commissie goedgekeurd moet worden. Een voorafgaande aanvraag is niet vereist. Toch moet in de steunaanvraag het verwachte bedrag van de investeringstoelage vermeld worden om ervoor te zorgen dat het maximumbedrag niet overschreden wordt.

(61) Op 29 maart 2011 bevestigde de SAB dat het investeringsproject in principe aan de steuncriteria voldeed.

(62) Met het investeringsproject werd in april 2011 begonnen.

(63) In de onderstaande tabel zijn de afzonderlijke etappes van het meerfasige besluitvormingsproces opgenomen:

Datum	
[2010]	Bijeenkomst van het VAP: — Alleen de scenario's 1 tot 4 worden voorgesteld. — Het VAP beslist om de scenario's 1 tot 4 verder uit te werken. — Scenario 1 wordt als nullijn gedefinieerd.
[2010]	Bijeenkomst van het VAP: — De scenario's 1 tot 5 worden voorgesteld. — Scenario 3 wordt als nullijn gedefinieerd.
[2010]	Bijeenkomst van de AR: — De AR beslist over de uitvoering van het project Macan. — De locatiebeslissing is als tevoren open. De AR vraagt het VAP locatievoorstellen te doen. — De AR verwelkomt scenario 5.

Datum	
[2010]	Bijeenkomst van het VAP: — Alle vijf de locatiescenario's staan nog ter discussie. — Het VAP vraagt scenario 5 verder uit te werken. — Scenario 5 wordt als nullijn gedefinieerd.
[2011]	Bijeenkomst van het VAP: — Het VAP bevestigt dat het verzoek om een beslissing te nemen aan de AR op de volgende AR-vergadering zal worden voorgelegd waarop over de productielocatie beslist wordt. — De goedkeuring van de AR laat nog op zich wachten.
25 februari 2011	Schrijven van Porsche Leipzig aan het SMWA: — Aan het SMWA wordt gevraagd na te gaan of steun voor het investeringsproject kan worden verleend.
[vóór 15 maart 2011]	Bijeenkomst van het VAP: — Het VAP bevestigt de kostenschattingen voor scenario 5. — Het VAP vraag verdere bezuinigingen.
9 maart 2011	Het SMWA bevestigt in een schrijven zijn bereidheid tot ondersteuning van het project: — Het SMWA verzekert het investeringsproject voor de volledige productie van de Macan in Leipzig in het kader van de bestaande mogelijkheden tot regionale steun te ondersteunen.
15 maart 2011	Bijeenkomst van de AR: — De AR keurt de volledige productie van de Macan in Leipzig goed behoudens de verlening van staatssteun.
24 maart 2011	Formele aanvraag van Porsche Leipzig voor het discretionaire deel van de steun.
29 maart 2011	Schrijven van de SAB: — De SAB bevestigt dat het investeringsproject in principe aan de voorwaarden om voor steun in aanmerking te komen voldoet.
April 2011	Er wordt met de werkzaamheden voor het investeringsproject begonnen.

5.3.4. **Evenredigheid van de steun**

(64) Bij scenario 2 zal overeenkomstig punt 22 van de toetsingscriteria „de steun algemeen als evenredig worden beschouwd indien hij gelijk is aan het verschil tussen de nettokosten voor de begunstigde onderneming van een investering in de steunregio en de nettokosten van een investering in een andere regio". Duitsland wijst erop dat de berekeningen die voor de analyse van het stimulerend effect zijn gebruikt, ook zouden kunnen worden gebruikt om na te gaan of de steun evenredig is.

(65) Productiescenario 5 laat in vergelijking met scenario 3 een kostennadeel voor een bedrag van 65 miljoen EUR zien.

(66) Ook als rekening wordt gehouden met de maximaal toegestane steun voor een bedrag van 47,5 miljoen EUR (nominaal) bedraagt het kostennadeel van scenario 5 nog steeds 27,52 miljoen EUR.

(67) Derhalve argumenteert Duitsland dat geen overcompensatie plaatsvindt omdat de steun het locatienadeel van de fabriek Leipzig niet volledig compenseert. De steun is volgens Duitsland dus passend.

(68) Duitsland wijst erop dat Porsche AG bij deze locatiebeslissing niet alleen financiële, maar ook kwalitatieve criteria in aanmerking neemt.

5.3.5. **Negatieve gevolgen van de steun voor concurrentie en handel**

(69) Duitsland benadrukt dat de regionale steun uitsluitend ter compensatie van het locatienadeel van de fabriek in Leipzig dient, om de meerkosten van de volledige productie in Leipzig tegenover het productiescenario bouwen van de carrosserie en spuiten in [locatie 1 in Duitsland] en levering van de gespoten carrosserie voor assemblage in Leipzig te compenseren. Omdat de steun passend is, zou hij geen gevolgen voor de concurrentie hebben. De investering in het project Macan en de daaruit voortvloeiende gevolgen voor concurrentie en handel zouden in ieder geval plaatsvinden.

(70) Daarom gaat Duitsland ervan uit dat de steun in de zin van punt 40 van de toetsingscriteria geen negatieve gevolgen voor concurrentie en handel zal hebben.

6. **BEOORDELING EN VERENIGBAARHEID VAN DE MAATREGEL MET DE INTERNE MARKT**

6.1. AANWEZIGHEID VAN STEUN

(71) Duitsland stelt de financiële steun in de vorm van een directe subsidie en een investeringstoelage beschikbaar. Dientengevolge gaat het om steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

(72) De steun wordt aan dochterbedrijven van één enkele ondernemingsgroep, het Volkswagenconcern, verleend en is bijgevolg selectief.

(73) Door de financiële ondersteuning worden de steunbegunstigden van de kosten ontlast die zij normalerwijze zelf zouden moeten dragen. Bijgevolg ontstaat voor hen een economisch voordeel tegenover hun concurrenten.

(74) De financiële ondersteuning is voor een investering in de automobielsector bestemd. Omdat auto's tussen de lidstaten verhandeld worden, kan de maatregel de handel tussen de lidstaten nadelig beïnvloeden.

(75) De maatregel begunstigt de productie van het Volkswagenconcern en vervalst dientengevolge de concurrentie c.q. dreigt de concurrentie te vervalsen.

(76) Derhalve beschouwt de Commissie de maatregel als staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

6.2. RECHTMATIGHEID VAN DE STEUNMAATREGEL

(77) Duitsland heeft de beoogde steunmaatregel vóór de uitvoering ervan aangemeld en is dientengevolge zijn verplichting overeenkomstig artikel 108, lid 3, VWEU alsook de verplichting tot individuele aanmelding overeenkomstig artikel 7, onder e), van Verordening (EG) nr. 1628/2006 van de Commissie ([19]) en overeenkomstig artikel 6, lid 2, van Verordening (EG) nr. 800/2008 van de Commissie ([20]) nagekomen.

6.3. RECHTSGROND VOOR DE BEOORDELING

(78) Doel van de steun is de bevordering van de regionale ontwikkeling. Omdat Duitsland zich ertoe verplicht heeft de steun vóór 1 juli 2014 te verlenen (behoudens de goedkeuring van de Commissie, indien deze nog niet voorhanden is), steunt de beoordeling van de verenigbaarheid van de steun met de interne markt op de Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen 2007-2013, overeenkomstig punt 186 van de Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen 2014-2020 ([21]) verlengd tot 30 juni 2014. Met name moeten de bepalingen in punt 4.3 van de Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen 2007-2013 („Steun voor grote investeringsprojecten") voor deze beoordeling in aanmerking worden genomen. Mocht de Commissie bij het formele onderzoek

([19]) Verordening (EG) nr. 1628/2006 van de Commissie van 24 oktober 2006 betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het Verdrag op nationale regionale investeringssteun (PB L 302 van 1.11.2006, blz. 29).

([20]) Verordening (EG) nr. 800/2008 van de Commissie van 6 augustus 2008 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 87 en 88 van het Verdrag met de gemeenschappelijke markt verenigbaar worden verklaard („de algemene groepsvrijstellingsverordening") (PB L 214 van 9.8.2008, blz. 3).

([21]) PB C 209 van 23.7.2013, blz. 1.

niet onbetwijfelbaar kunnen vaststellen dat de onder punt 68, onder a) (marktaandeel) en onder b) (capaciteitsverhoging/markt) in de Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen vermelde drempelwaarden niet overschreden worden, dan wordt de vereiste diepgaande beoordeling op basis van de criteria voor de diepgaande beoordeling van regionale steun voor grote investeringsprojecten uitgevoerd.

(79) De Commissie moet haar beoordeling in drie stappen uitvoeren:

— in de eerste plaats moet zij bevestigen dat de maatregel met de algemene bepalingen van de Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen verenigbaar is;

— in de tweede plaats moet zij vaststellen of onbetwijfelbaar uit te sluiten valt dat de beoordeling van het marktaandeel en de beoordeling van de capaciteitsverhoging overeenkomstig punt 68, onder a) en b), geen diepgaande beoordeling noodzakelijk maken;

— in de derde plaats moet zij overeenkomstig het resultaat van de in de tweede stap uitgevoerde beoordeling mogelijkerwijze een diepgaande beoordeling inleiden.

6.4. VERENIGBAARHEID VAN DE MAATREGEL MET DE ALGEMENE VERENIGBAARHEIDSCRITERIA VAN DE RICHTSNOEREN INZAKE REGIONALE STEUNMAATREGELEN

(80) De Commissie heeft reeds in overweging 36 van het inleidingsbesluit vastgesteld dat bij deze steun de algemene criteria van de Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen voor de verenigbaarheid met de interne markt vervuld zijn. In de loop van het formele onderzoek is niets gevonden waardoor deze inschatting op losse schroeven zou komen te staan. De Commissie stelt met name het volgende vast:

— Er is niet de minste aanwijzing dat Porsche Leipzig, Porsche AG of het Volkswagenconcern zich in financiële moeilijkheden bevinden, want er doet zich geen van de in de Communautaire kaderregeling voor reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden genoemde gevallen ([22]) voor. Bijgevolg komt het concern waartoe de steunbegunstigde behoort voor regionale steun in aanmerking.

— De steun wordt overeenkomstig groepsvrijstellingsregelingen verleend die de in de Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen vastgestelde algemene criteria voor de verenigbaarheid met de interne markt vervullen.

— Omdat het investeringsproject met name tot een diversifiëring van het productenpalet van een bestaande bedrijfslocatie leidt waarin een nieuw model personenauto, de Porsche Macan, geproduceerd zal worden, gaat het om een initiële investering in de zin van punt 34 van de Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen.

— De voor steun in aanmerking komende investeringskosten zijn overeenkomstig de Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen vastgesteld.

— De steunbegunstigde is verplicht om de investering na afloop van het project ten minste vijf jaar lang in de regio te behouden.

— De steunbegunstigde levert een steunvrije eigen bijdrage van ten minste 25 % van de voor steun in aanmerking komende kosten.

— De in totaal voor het project geraamde steunvrije kosten bedragen 521 559 981,66 EUR (actuele waarde, gedisconteerd op het tijdstip van de aanmelding). Er is niet de minste aanwijzing dat de steunbegunstigde de laatste drie jaar vóór het begin van de werkzaamheden aan het onderhavige investeringsproject regionale steun voor enig ander investeringsproject ontvangen heeft. Dientengevolge vormt het geplande investeringsproject niet één investering verbonden met een vroeger investeringsproject in de zin van punt 60 van de Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen.

— Overeenkomstig de aanpassing ingevolge punt 67 van de Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen vloeit daaruit een toegestaan plafond voor de steunintensiteit van 8,37 % BSE voor het project voort.

— Omdat de intensiteit van de geplande steun (actuele waarde 43 666 078,75 EUR) het toegestane plafond voor de steunintensiteit niet overschrijdt en de aangemelde steun niet met andere regionale steun gecombineerd zal worden, is de voor het project beoogde steunintensiteit in overeenstemming met de Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen.

(81) Op grond van deze overwegingen concludeert de Commissie dat de in de Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen vastgestelde algemene criteria voor de verenigbaarheid met de interne markt vervuld zijn.

([22]) PB C 244 van 1.10.2004, blz. 2.

6.5. BEOORDELING OVEREENKOMSTIG PUNT 68 VAN DE RICHTSNOEREN INZAKE REGIONALE STEUNMAATREGELEN

(82) Overweging 78 van het inleidingsbesluit luidt als volgt: „Sollte es der Kommission anhand der Stellungnahmen, die zur Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens eingehen, nicht möglich sein, zweifelsfrei festzustellen, dass die in Randnummer 68 Buchstaben a und b genannten Schwellenwerte nicht überschritten werden, wird sie eine eingehende Prüfung des Investitionsvorhabens auf der Grundlage der Mitteilung der Kommission betreffend die Kriterien für die eingehende Prüfung staatlicher Beihilfen mit regionaler Zielsetzung zur Förderung großer Investitionsvorhaben durchführen.". De Commissie moet beoordelen of de ingediende opmerkingen deze conclusie ondersteunen.

(83) Duitsland is in zijn opmerkingen op het standpunt blijven staan dat reeds in het inleidingsbesluit werd aangevoerd. Er werden geen aanvullingen gezonden op de in de voorlopige fase reeds ingediende opmerkingen of informatie. Duitsland is met name bij zijn standpunt gebleven dat als relevante productmarkt segment B overeenkomstig POLK (en niet segment SUV-D overeenkomstig IHS Global Insight) beschouwd moet worden en dat de relevante geografische markt ten minste de EER en de Noord-Amerikaanse markt (en niet alleen de EER-markt) moet omvatten. De afbakening van de relevante geografische markt wordt vooral hierdoor verklaard dat de wereldmarkt door één enkele productielocatie bevoorraad wordt.

(84) Betreffende de **relevante productmarkt** stelt de Commissie het volgende vast: Het besluit om een diepgaande beoordeling uit te voeren loopt niet vooruit op het resultaat van de daaruit voortvloeiende diepgaande toetsing van de verenigbaarheid met de interne markt. Alvorens de Commissie de steun goedkeurt, moet zij er zeker van zijn dat de positieve bijdrage van de steunmaatregel in ieder geval alle negatieve gevolgen voor de handel en de concurrentie compenseert. Als basis voor de beslissing of een diepgaande beoordeling van de verenigbaarheid van de steunmaatregel met de interne markt vereist is, moet derhalve de afbakening van de relevante productmarkt rekening houdend met de bijzondere kenmerken van het geplande automodel zo beperkt mogelijk worden opgevat.

(85) In haar inleidingsbesluit ging de Commissie ervan uit dat gezien de verschillen tussen Sport Utility Vehicles en „normale" personenauto's wat betreft prijs, grootte, motorprestaties enz. de classificatie van IHS Global Insight beter geschikt is dan de indeling naar POLK en dus voor dit project moet gelden. Om dezelfde redenen heeft de Commissie zich nog niet lang geleden in een andere steunzaak, waarbij het eveneens om Sport Utility Vehicles ging, op de classificatie van IHS Global Insight en niet op het uitgebreide segment B overeenkomstig POLK gebaseerd ([23]).

(86) De Commissie acht de classificatie van IHS Global Insight voor de afbakening van de relevante productmarkt voor SUV zoals eerder beter geschikt dan de indeling overeenkomstig POLK. Duitsland heeft geen verdere tegenargumenten aangevoerd. Het argument dat het Volkswagenconcern zijn strategische planning op lange termijn en zijn analysen op de conceptgrondslag van POLK baseert, is in dit verband niet relevant. De Commissie heeft bovendien in de loop van het formele onderzoek geen informatie van derden ontvangen die een beter begrip van de segmentering van de markt wat het onderhavige type personenauto betreft mogelijk zou maken. Derhalve laat de Commissie de precieze afbakening van de relevante productmarkt verder open. Zij gaat van een plausibele alternatieve marktafbakening met afzonderlijke voertuigsegmenten (waaronder de kleinste indeling waarvoor gegevens beschikbaar zijn) naast gecombineerde segmenten als plausibele relevante productmarkt uit ([24]); het segment SUV-D overeenkomstig IHS Global Insight wordt als plausibel alternatief marktsegment niet verworpen.

(87) De Commissie blijft bij haar oorspronkelijke beoordeling dat de EER of een grotere markt als de **relevante geografische markt** beschouwd moet worden. Zij kan derhalve niet uitsluiten dat de relevante geografische markt zich tot de EER beperkt.

(88) In haar inleidingsbesluit (overweging 58) verwijst de Commissie naar twee op dat moment aanhangige formele onderzoeksprocedures, ([25]) waarin de vraag behandeld werd of de relevante geografische markt zich tot buiten de EER-markt uitstrekt. Volgens de conclusies van de door de Commissiediensten uitgevoerde diepgaande beoordeling was niet uit te sluiten dat de relevante geografische markt voor de betrokken producten en referentieperiodes niet groter is dan de EER-markt. Omdat beide bij deze inleidingsbesluiten betrokken lidstaten hun aanmeldingen van regionale steun vóór vaststelling van de definitieve besluiten door de Commissie ingetrokken hebben, konden de conclusies van de diepgaande beoordelingen in deze gevallen niet door formele besluiten bevestigd worden.

([23]) Zie voetnoot 11.

([24]) Steunbesluiten: SA.30340 Fiat Powertrain Technologies, besluit van 9 februari 2011, C(2011) 612 (PB C 151 van 21.5.2011, blz. 5); SA. 32169 Volkswagen Sachsen, besluit van 13 juli 2011, C(2011) 4935 (PB C 361 van 10.12.2011, blz. 17).

([25]) SA.27913, C 31/2009, HUN — Groot investeringsproject — Steun voor Audi Hungaria Motor Kft, besluit van 28.10.2009, C(2009) 8131 (PB C 64 van 16.3.2010, blz. 15); verlengingsbesluit van 6 juli 2010, C(2010) 4474 (PB C 243 van 10.9.2010, blz. 4); besluit van 13 juli 2011, C(2011) 4935, in SA.32169, C/2011 — DE — Groot investeringsproject — Steun voor Volkswagen Sachsen (PB C 361 van 10.12.2011, blz. 17).

(89) De Commissie komt tot de conclusie dat de argumenten die Duitsland bij het voorlopig onderzoek naar voren heeft gebracht en in het kader van het formele onderzoek echter niet door verdere feiten en informatie heeft onderbouwd niet volstaan om de bezwaren weg te nemen dat de relevante geografische markt zich mogelijkerwijs tot de EER-markt beperkt. De Commissie stelt met name het volgende vast:

(90) Het feit dat grote autobouwers internationaal opereren en aan de mondiale concurrentie deelnemen, bewijst nog niet dat de afzonderlijke markten geïntegreerd zijn en één mondiale markt (of een uit de EER en Noord-Amerika bestaande markt) vormen. Dat geldt ook voor het argument dat de tien grootste OEM (Original Equipment Manufacturers) wereldwijd met productielocaties en distributiesystemen vertegenwoordigd zijn. De Commissie ziet in de instabiliteit van de vervangingsgraad een factor die de OEM ertoe gebracht heeft productievestigingen dichter bij de regionale vraag op te richten; hetzelfde zou voor in werking zijnde beschermingsmaatregelen kunnen gelden (hoge invoerrechten voor eindproducenten en lage rechten voor halffabrikaten, om lokale productie/eindassemblage te stimuleren). Een derde argument voor het bestaan van geglobaliseerde productiestructuren ondanks niet geïntegreerde markten is het feit dat enkele staten invoer slechts toelaten wanneer parallel daaraan gemeenschappelijke ondernemingen voor de lokale productie worden opgericht. De globale aanwezigheid van grote actoren en producenten is op zich dus nog geen bewijs voor het bestaan van een globale (of zich tot buiten de EER uitstrekkende) markt. Evenmin bewijst het bestaan van wereldwijde distributiesystemen dat de markt met betrekking tot de concurrentiesituatie globaal is (of zich tot buiten de EER uitstrekt). Het feit dat Porsche AG de wereldmarkt vanuit één locatie zal bevoorraden, volstaat niet als bewijs van een relevante geografische markt die zich tot buiten de EER-markt uitstrekt. De markt voor SUV-D is strikt genomen relatief klein in vergelijking met andere marktsegmenten. Derhalve zouden schaalvoordelen in dit geval de strategie met slechts één locatie kunnen begunstigen. Omdat het model onder de naam Porsche verkocht zal worden en de hoge kwaliteit van de door Porsche AG geproduceerde luxewagens vanuit het standpunt van de klanten ervan tot nog toe met de productie in Duitsland verbonden is, zou een tweede productielocatie buiten Duitsland nadelig kunnen zijn voor een succesvolle marketingstrategie. Duitsland zelf (zie overweging 57) heeft de beslissing voor Leipzig in plaats van [locatie 1 in Duitsland] onder andere met de merknaam gemotiveerd.

(91) Ook het argument dat een groter deel van de handelsstromen, bv. meer dan 20 % van de productie uit de EER op de Noord-Amerikaanse markt wordt uitgevoerd, volstaat niet als bewijs voor het bestaan van een globale (c.q. in dit geval een zich tot buiten de EER uitstrekkende) markt. Volgens de inschatting van de Commissie kunnen handelsstromen weliswaar een teken zijn van de mate van integratie van verschillende relevante geografische markten wanneer van de omvang van de invoer en uitvoer in vergelijking met de lokale productie en met het lokale verbruik wordt uitgegaan. Het bestaan van handelsstromen kan er echter geen voldoende bewijs voor zijn dat een geïntegreerde relevante geografische markt bestaat. Ook wanneer er transporten tussen de EER en andere regio's zijn, betekent dat nog niet dat die markten in die zin geïntegreerd zijn dat de marktvoorwaarden (bv. de prijzen) in een van de markten de voorwaarden in een andere markt beïnvloeden. Dat geldt in het bijzonder dan wanneer de vastgestelde transporten in de eerste plaats van de producenten afkomstig zijn in plaats van zelfstandige expediteurs en exporteurs die aan de prijsarbitrage deelnemen. De prijsvorming kan volledig op één markt betrekking hebben (bv. hoge prijzen op één markt, lage prijzen op een andere) en hoegenaamd niet op de voorwaarden van een denkbeeldige geïntegreerde markt afgestemd zijn. De analyse van de handelsstromen beantwoordt de voor de marktafbakening fundamentele vraag niet of de invoer of uitvoer een prijsstijging op de lokale markt kunnen verhinderen. De Commissie stelt vast dat Duitsland geen verdere empirische gegevens heeft doen toekomen om het bestaan van gecorreleerde prijsbewegingen of de reactiviteit van de netto-invoer op wijzigingen van de relatieve prijzen aan te tonen. De in de genoemde vroegere gevallen gezonden empirische gegevens zijn voor het huidige geval irrelevant, omdat het daarbij om andere marktsegmenten (segment A overeenkomstig POLK) en andere referentieperiodes ging.

(92) Zoals de Commissie vaststelt, is Porsche voornemens een aanzienlijk deel van zijn Macanproductie naar China uit te voeren. Dit voornemen op zich is nog geen bewijs van het voorhanden zijn van een geïntegreerde markt.

(93) De Commissie geeft toe dat het belang van handelsbarrières in de loop der tijd steeds verder afneemt. Toch is zij ervan overtuigd dat markttoegangsbarrières in de doelmarkten een van de belangrijkste factoren voor de productie in overzeese gebieden en voor delokalisatiebeslissingen van producenten van personenauto's in de EU is. Hoge tariefmuren, vooral in Azië, hinderen als tevoren de toegang voor EU-uitvoerders. Andere barrières, zoals omslachtige en discriminerende certificeringsvereisten, bijkomende testvereisten, verbruiksbelastingen enz. hebben in sterke mate invloed op de auto-uitvoer uit de EU naar Zuidoost-Azië, China en Zuid-Amerika. De Commissie geeft toe dat de Verenigde Staten voor de hele auto-uitvoer uit de EU veruit de belangrijkste doelmarkt is. De EU en de VS volgen echter geheel verschillende benaderingen bij de regulering en het markttoezicht. De verschillen in de regulering zijn misschien ook vandaag nog de grootste handelsbelemmeringen voor de auto-uitvoer uit de EU naar de VS.

(94) De Commissie heeft van de argumenten met betrekking tot de dalende vervoerskosten nota genomen, maar is in dat verband niet helemaal overtuigd. Hoe de teruglopende vervoerskosten zich in de toekomst zullen ontwikkelen, is in de huidige economische situatie met stijgende brandstofkosten niet duidelijk vast te stellen. Derhalve kan met de aangevoerde toekomstige kostendaling geen rekening worden gehouden.

(95) Omdat de Commissie in de loop van het formele onderzoek geen verdere bewijzen ontvangen heeft dat de relevante geografische markt groter is dan de EER, blijft zij op grond van de bovenstaande overwegingen bij haar beoordeling, overeenkomstig welke, onafhankelijk van de gekozen afbakening van de relevante productmarkt, de EER of een grotere markt als relevante geografische markt moeten worden beschouwd. De Commissie wijst er nogmaals op dat moet worden vastgesteld of de positieve bijdrage van de steunmaatregel in elk geval alle negatieve gevolgen voor handel en concurrentie zal compenseren. Als basis voor de beslissing of een diepgaande beoordeling van de verenigbaarheid van de steunmaatregel met de interne markt vereist is, moet derhalve de afbakening van de relevante geografische markt rekening houdend met de bijzondere kenmerken van het geplande automodel zo beperkt mogelijk worden opgevat.

6.5.1. **Conclusie betreffende het marktaandeel (punt 68, onder a), van de Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen)**

(96) De Commissie heeft de beoordeling overeenkomstig punt 68, onder a), van de Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen in alle plausibele relevante product- en geografische markten uitgevoerd om vast te stellen of het marktaandeel van de steunbegunstigde voor en na de investering meer dan 25 % bedraagt.

(97) Omdat niet kon worden vastgesteld of er één enkele relevante product- of geografische markt bestaat, moeten de resultaten voor alle plausibele markten in aanmerking worden genomen. In segment B overeenkomstig POLK heeft het Volkswagenconcern in elk jaar van 2010 tot 2015 een marktaandeel van [> 25] % in de EER. Derhalve komt de Commissie tot de slotsom dat de onder punt 68, onder a), vastgestelde drempelwaarde overschreden werd. Bij SUV-D werd het marktaandeel daarentegen in geen van de in aanmerking komende plausibele relevante geografische markten (EER, EER + Noord-Amerika en wereldmarkt) overschreden.

6.5.2. **Conclusie betreffende de productiecapaciteit op een zich beneden het gemiddelde ontwikkelende markt (punt 68, onder b), van de Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen)**

(98) Omdat niet kon worden vastgesteld of de totale markt voor personenwagens zonder segmentering of slechts segment B overeenkomstig POLK of slechts segment SUV-D overeenkomstig IHS Global Insight als de relevante productmarkt moet worden beschouwd, moest de Commissie onderzoeken of de door het project ontstaande capaciteit gemeten aan de gegevens inzake het zichtbaar verbruik van het betrokken product in de EER meer dan 5 % van alle plausibele markten bedraagt.

(99) Bij segment SUV-D overeenkomstig IHS Global Insight ligt de productiecapaciteit aanzienlijk boven de drempelwaarde van 5 % wanneer men zich op de EER-markt baseert. In het inleidingsbesluit werd reeds in overweging 72 vastgesteld dat de relevante markt zich beneden het gemiddelde ontwikkeld heeft en de laatste vijf jaar voor de investering zelfs terugliep.

(100) De Commissie komt derhalve tot de slotsom dat de onder punt 68, onder b), van de Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen vastgestelde drempelwaarde van 5 % voor de capaciteitsverhoging in een zich beneden het gemiddelde ontwikkelende markt bij segment SUV-D overeenkomstig IHS Global Insight op deze markt overschreden werd.

6.5.3. **Conclusie**

(101) Op grond van de bovenstaande overwegingen komt de Commissie tot de slotsom dat niet kan worden uitgesloten dat de onder punt 68, onder a) en b), vastgelegde drempelwaarden overschreden werden. De Commissie besluit derhalve, na inleiding van de procedure overeenkomstig artikel 108, lid 2, VWEU een diepgaande beoordeling uit te voeren om vast te stellen of de steun als stimulans voor het investeringsproject noodzakelijk is en of de voordelen van de steunmaatregel de daardoor veroorzaakte vervalsing van de concurrentie en de gevolgen voor de handel tussen de lidstaten compenseren.

6.6. DIEPGAANDE BEOORDELING VAN DE STEUNMAATREGEL

(102) De diepgaande beoordeling wordt op basis van de toetsingscriteria uitgevoerd.

6.6.1. **Positieve effecten van de steun**

6.6.1.1. *Doel van de steun*

(103) Duitsland heeft de positieve regionale gevolgen van de investering toegelicht. De volgende positieve gevolgen van de investering werden vastgesteld:

— Gevolgen voor de regionale ontwikkeling: Het investeringsproject moet 1 040 nieuwe arbeidsplaatsen en 30 nieuwe leerlingplaatsen naast de bestaande 833 arbeidsplaatsen en 29 leerlingplaatsen scheppen. Bovendien moet met de schepping van ten minste 2 700 indirecte arbeidsplaatsen rekening worden gehouden. Er wordt mee rekening gehouden dat ten minste 744 indirecte arbeidsplaatsen in de omgeving van de betrokken fabriek ontstaan.

— Aantrekken van toeleveranciers en dienstverleners uit de automobielbranche en andere sectoren naar de regio: De Commissie gaat ervan uit dat het investeringsproject van Porsche AG een belangrijke rol voor de opbouw en verdere uitbouw van de auto-industrie in Saksen speelt en toeleveranciers en dienstverleners naar de regio zal lokken.

— Actieve deelname van de steunbegunstigde aan verschillende netwerken en clusterinitiatieven: Om de ontwikkeling van de auto-industrie in de regio Leipzig en in oostelijk Duitsland gezamenlijk te bevorderen, neemt de steunbegunstigde actief deel aan cluster- en netwerkinitiatieven zoals het Initiative Automotive Cluster Ostdeutschland (ACOD).

— Bijscholing: Gepland is de werknemers door middel van interne en externe maatregelen bij te scholen.

(104) De Commissie is van mening dat Duitsland voldoende informatie heeft ingediend om aan te tonen dat het project de economische ontwikkeling van de regio Leipzig zal bevorderen.

6.6.1.2. *Geschiktheid van de steun*

(105) Overeenkomstig punt 17 en 18 van de toetsingscriteria is staatssteun in de vorm van investeringssubsidies niet het enige instrument om ongewenste ontwikkelingen op de markt te compenseren en de economische raamvoorwaarden in regio's met een ontwikkelingsachterstand te bevorderen. Steun is een geschikt instrument wanneer deze in vergelijking met andere politieke maatregelen voordelen heeft. Overeenkomstig punt 18 van de toetsingscriteria worden slechts „maatregelen waarvoor de lidstaat andere beleidsopties heeft overwogen en waarvoor is aangetoond, dat het gebruik van een selectief instrument zoals staatssteun voor een specifieke onderneming voordelen oplevert, […] geacht een passend instrument te zijn."

(106) Duitsland heeft in de motivering voor de geschiktheid van het steuninstrument naar de economische situatie in Saksen verwezen en bewijzen voorgelegd dat de regio vergeleken met de gemiddelde situatie in andere Duitse regio's benadeeld is. In 2011, toen met de werkzaamheden begonnen werd, bedroeg het bbp per hoofd in Saksen slechts 75 % van het federale gemiddelde en lag de werkloosheid om en bij de 50 % hoger dan het federale gemiddelde. In de jaren 2007 tot 2009 bedroeg het gemiddelde beschikbare inkomen in Saksen ongeveer 82 % van het federale gemiddelde. Duitsland argumenteert dat de Commissie reeds vroeger erkend heeft dat een directe subsidie onder dergelijke economische voorwaarden een geschikt middel vormt om de ontwikkelingsachterstand van een regio te compenseren.

(107) Gezien de sociaaleconomische situatie in de regio Leipzig, die door haar status als voor steun in aanmerking komende regio overeenkomstig artikel 107, lid 3, onder c), VWEU met een steunintensiteit van 20 % bevestigd wordt, en in overeenstemming met vroegere beslissingen (bv. in de steunzaak Dell Products Poland) ([26]) is de Commissie het ermee eens dat de verlening van staatssteun een geschikt instrument is om de ontwikkelingsdoelstellingen van de betrokken regio te bereiken.

6.6.1.3. *Stimulerend effect/Nulscenario*

(108) Omdat een onderneming veel goede redenen heeft om een investeringsproject in een bepaalde regio te realiseren, ook wanneer geen staatssteun verleend wordt, moet de Commissie met inachtneming van de toetsingscriteria diepgaand beoordelen of de steun als investeringsstimulans noodzakelijk is. Met deze diepgaande beoordeling moet worden nagegaan of de steun daadwerkelijk ertoe bijdraagt het gedrag van de begunstigde in die zin te beïnvloeden dat hij (aanvullende) investeringen in de betrokken steunregio doet. Overeenkomstig punt 22 van de toetsingscriteria kan het stimulerend effect voor twee scenario's aangetoond worden: zonder de steun zou de investering hoegenaamd niet gedaan worden omdat deze voor de onderneming op geen enkele locatie rendabel zou zijn (scenario 1); zonder de steun zou de investering op een andere locatie in de EU gedaan worden (scenario 2).

([26]) Zie voetnoot 15.

(109) Met inachtneming van de toetsingscriteria moet de lidstaat aan de Commissie uitleggen dat de steun een stimulerend effect heeft, en met passende bewijzen aantonen dat de steun daadwerkelijk een invloed heeft op de investerings- of locatiebeslissing. Daartoe moet de lidstaat ook een uitvoerige beschrijving van het nulscenario (de lidstaat verleent aan de begunstigde geen steun) voorleggen. Voor de Commissie moeten de scenario's er realistisch uitzien.

(110) Volgens Duitsland valt de steun voor Porsche Leipzig en Porsche AG onder scenario 2. Derhalve heeft Duitsland een nulscenario voor de concrete investering en locatieplanning voor de Macan voorgelegd waarin meerdere locatiealternatieven in Duitsland voor de fabriek in Leipzig in aanmerking genomen worden.

(111) Volgens de toetsingscriteria moet de lidstaat het stimulerend effect aantonen. Volgens punt 25 van de toetsingscriteria „kan de lidstaat het stimulerende effect van de steun aantonen door bedrijfsdocumenten over te leggen waaruit blijkt dat een vergelijking is gemaakt tussen de kosten en de baten van vestiging in de betrokken steunregio en vestiging in een andere regio". De lidstaat moet financiële verslagen, interne bedrijfsplannen en andere documenten voor verschillende investeringsscenario's voorleggen.

(112) Duitsland heeft uitgebreide actuele authentieke documenten voorgelegd waarmee het meerfasige besluitvormingsproces van Porsche AG over de locatie voor het investeringsproject gedocumenteerd werd.

(113) Dientengevolge werden vijf scenario's voor de productielocatie onderzocht. Alle locaties behalve Leipzig bevinden zich buiten steungebieden in Duitsland.

(114) In de loop van het planningsproces werden verschillende berekeningen en kostenschattingen met toenemende nauwkeurigheid en precisie uitgevoerd. Op basis hiervan werd het best geschikte scenario, de zogenaamde nullijn, driemaal opnieuw gedefinieerd. ([27]) Op grond van de voorgelegde documenten komt de Commissie tot de slotsom dat bij dezelfde nauwkeurigheidsgraad van de schattingen voor de productiekosten van een productielocatie (voor alle scenario's werd hetzelfde omzetniveau aangenomen) scenario 3 (bouwen van de carrosserie en spuiten in [locatie 1 in Duitsland], levering van de gespoten carrosserie voor assemblage in Leipzig) en scenario 5 (bouwen van de carrosserie, spuiten en assemblage in Leipzig) de meest competitieve scenario's (locatieopties) bleken te zijn.

(115) Zoals uit de documenten blijkt, werden derhalve in de laatste fase van het besluitvormingsproces nog alleen de scenario's 3 en 5 met elkaar vergeleken.

(116) Zoals in overweging 53 van dit besluit toegelicht werd, bleek uit de afsluitende schattingen van de locatiegerelateerde productiekosten een kostennadeel van 65 miljoen EUR voor scenario 5 (Leipzig) tegenover scenario 3 ([locatie 1 in Duitsland]/Leipzig). Ter compensatie van het kostennadeel van scenario 5 en met het oog op de op handen zijnde formele beslissing van de AR over de locatie van het investeringsproject informeerde Porsche Leipzig bij de Saksische autoriteiten naar de mogelijkheid van staatssteun om het investeringsproject naar Leipzig te halen.

(117) Bij schrijven van 25 februari 2011 vroeg Porsche Leipzig het SMWA de mogelijkheid van verlening van steun voor het investeringsproject te onderzoeken. Na een bijeenkomst waaraan Porsche Leipzig en de Saksische autoriteiten deelnamen en waarop Porsche Leipzig het investeringsproject en de stand van de besluitvorming toelichtte, zegden de Saksische autoriteiten Porsche Leipzig bij schrijven van 9 maart 2011 toe het investeringsproject voor de volledige productie van de Macan in Leipzig in het kader van de bestaande regionalesteunmogelijkheden te ondersteunen.

(118) Zoals in overweging 56 van dit besluit toegelicht werd, verminderde het kostennadeel van scenario 5 tegenover scenario 3 rekening houdend met het maximaal toegestane steunbedrag tot 27,52 miljoen EUR. Ten gunste van scenario 5 werden bovendien nog enkele kwalitatieve criteria in aanmerking genomen.

(119) Op 15 maart 2011 besloot de AR het investeringsproject volledig in Leipzig onder te brengen (scenario 5). Zoals uit de notulen van de bijeenkomst van de AR blijkt, werd de beslissing behoudens de verlening van staatssteun genomen.

(120) Na de onder voorbehoud genomen beslissing van de AR diende Porsche Leipzig op 24 maart 2011 een formeel verzoek om regionale steun in. De Sächsische Aufbaubank bevestigde op 29 maart 2011 schriftelijk dat het investeringsproject in principe aan de voorwaarden om voor steun in aanmerking te komen voldeed. Na deze formele bevestiging werd in april 2011 met de werkzaamheden aan het investeringsproject begonnen.

([27]) Zie voetnoot 17.

(121) Op grond van de vorenstaande overwegingen stelt de Commissie in overeenstemming met punt 20 van de toetsingscriteria vast dat de in punt 38 van de Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen vervatte algemene criteria voor de formele beoordeling van het stimulerend effect vervuld zijn. De steunbegunstigde heeft een aanvraag om regionale steun ingediend, en de bevoegde instantie daarop voor het begin van de werkzaamheden in verband met het investeringsproject schriftelijk bevestigd dat het project aan de voorwaarden om voor steun in aanmerking te komen voldeed. Bovendien heeft Duitsland duidelijke bewijzen voorgelegd dat de steun daadwerkelijk een rol heeft gespeeld bij de locatiebeslissing. De beslissing van Porsche AG om de volledige productie van de Macan naar Leipzig te verplaatsen werd pas genomen nadat de bevestiging voorhanden was dat op staatssteun en de ondersteuning door de autoriteiten van het project gerekend kon worden en nadat de AR de locatie behoudens de verlening van staatssteun goedgekeurd had. De Commissie is van oordeel dat het door Duitsland overeenkomstig punt 23 en 25 van de toetsingscriteria voorgelegde nulscenario realistisch is en door authentieke en actuele documenten gestaafd werd. Dientengevolge heeft de steun een daadwerkelijke (substantiële) stimulerende werking. Door de vermindering van de kostennadelen ten gunste van Leipzig heeft de steun de locatiebeslissing van de begunstigde onderneming beïnvloed. Zonder de steun zou de investering niet in Leipzig gedaan zijn.

6.6.1.4. *Evenredigheid van de steun*

(122) Om evenredig te zijn, moeten hoogte en intensiteit van de steun tot het minimum beperkt zijn dat noodzakelijk is opdat het investeringsproject in de ondersteunde regio uitgevoerd wordt.

(123) In het algemeen geldt dat regionale steun aan de omvang van de problemen van de ondersteunde regio's aangepast is wanneer hij de voor steunverlening geldende maxima inclusief de automatische progressieve verlaging van de steunmaxima voor grote investeringsprojecten (die reeds in de geldende regionalesteunkaart vermeld is) niet overschrijdt. In dit geval is de steunintensiteit niet hoger dan de regionalesteunmaxima, gecorrigeerd door het verlagingsmechanisme, waarop reeds in overweging 80 gewezen werd.

(124) Naast dit in de Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen verankerd algemeen principe van evenredigheid voorzien de toetsingscriteria in een diepgaande beoordeling. Overeenkomstig scenario 2 van de toetsingscriteria geldt de steun als passend wanneer hij overeenstemt met het verschil tussen de nettokosten voor de steunbegunstigde van de investering in de steunregio en de nettokosten van de investering op de alternatieve locatie.

(125) Uit de door Duitsland voorgelegde documenten blijkt dat de steun tot het vereiste bedrag beperkt was, want het verschil tussen de kosten voor scenario 3 en scenario 5 werd niet overschreden. Uit de afsluitende berekening blijkt dat scenario 5 zelfs met de steun nominaal 27,5 miljoen EUR (zonder steun 65 miljoen EUR) duurder wordt dan scenario 3. Gezien bepaalde niet te kwantificeren strategische voordelen (tweede volledige fabriek onder de naam Porsche), kwaliteitsaspecten (vermijden van risico's door het vervoer tussen [locatie 1 in Duitsland] en Leipzig) en imagovoordelen ([…]) die de beslissing voor de locatie Leipzig mee beïnvloed hebben, acht Duitsland het resterende kostennadeel aanvaardbaar.

(126) Omdat de steun beperkt is tot het bedrag dat ter compensatie van de bijkomende nettokosten voor het investeringsproject op de locatie Leipzig tegenover de alternatieve locatie vereist is, acht de Commissie de evenredigheid van de steun bewezen.

6.6.2. **Negatieve gevolgen van de steun voor concurrentie en handel**

(127) Punt 40 van de toetsingscriteria luidt als volgt: „Indien evenwel uit de contrafeitelijke analyse blijkt dat de investering zonder de steun toch zou hebben plaatsgevonden — weliswaar eventueel in een andere locatie (scenario 2) — en indien de steun evenredig is, zouden mogelijke aanwijzingen van mededingingsvervalsingen — zoals een groot marktaandeel of een capaciteitstoename in een achterblijvende markt — ongeacht de steun in beginsel hetzelfde zijn.".

(128) Omdat de investeringsbeslissing op scenario 2 steunt en de steun tot het minimum beperkt is, konden geen negatieve gevolgen voor handel en concurrentie vastgesteld worden. Als de investering op een andere locatie gedaan zou zijn, zou dit in ieder geval tot dezelfde nadelige beïnvloeding van de concurrentie hebben geleid. Derhalve gaat de Commissie ervan uit dat de steun geen negatieve gevolgen voor de concurrentie heeft.

(129) Overeenkomstig punt 53 van de toetsingscriteria „zal een beoordeling waaruit blijkt dat zonder steun de investering zou zijn uitgevoerd in een armere streek (meer regionale handicaps — hoger maximum voor de regionalesteunintensiteit) of in een regio die verondersteld wordt dezelfde regionale handicaps te hebben als de doelregio (hetzelfde maximum voor de regionalesteunintensiteit) een negatief punt zijn in de algemene afwegingstoets dat weinig kans maakt door eventuele positieve punten te worden gecompenseerd, omdat het indruist tegen de grondgedachte van regionale steun".

(130) Aangezien niets erop wijst dat de investering in een andere steunregio met een hoger of vergelijkbaar steunmaximum gedaan zou zijn (of dat een locatie buiten Duitsland in aanmerking genomen werd), gaat de Commissie ervan uit dat de steun geen negatief effect op de cohesie heeft dat tegen de grondgedachte van regionale steun zou indruisen.

6.7. AFWEGING

(131) Nadat vastgesteld werd dat de steun een stimulans voor het verrichten van de investering in de betrokken regio vormt en dat hij passend is, moeten de positieve en de negatieve effecten tegenover elkaar worden afgewogen.

(132) De beoordeling heeft bevestigd dat de steunmaatregel een stimulerend effect op een investering heeft die een aanzienlijke bijdrage tot de ontwikkeling van een benadeelde regio levert die overeenkomstig artikel 107, lid 3, onder c), VWEU voor steun in aanmerking komt, zonder dat een regio met dezelfde of een hogere maximale steunintensiteit nadelig beïnvloed wordt (geen negatief effect op de cohesie). Naar inschatting van de Commissie is een investering in een sterk benadeelde regio voor de samenhang in de Unie belangrijker dan dezelfde investering in een minder benadeelde regio. De Commissie gaat er overeenkomstig punt 53 van de toetsingscriteria vanuit dat „anderzijds zal worden geoordeeld, dat het positieve effect van regionale steun die ertoe beperkt is het verschil te compenseren van de aan een meer ontwikkelde alternatieve investeringslocatie verbonden nettokosten […] in het kader van de afwegingstoets, de mogelijke negatieve gevolgen van de nieuwe investering op de alternatieve locatie compenseert".

(133) Op grond van de vorenstaande overwegingen gaat de Commissie er verder vanuit dat bij steun die met het verschil tussen de nettokosten van het investeringsproject op de gekozen locatie en de kosten van een verderontwikkelde alternatieve locatie overeenstemt, de positieve gevolgen gelet op de doelstellingen en evenredigheid (zie hierboven) de negatieve gevolgen voor de handel op de alternatieve locatie zullen compenseren.

(134) Overeenkomstig punt 68 van de Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen en gezien de diepgaande beoordeling die op basis van de toetsingscriteria werd uitgevoerd, komt de Commissie tot de slotsom dat de steun als stimulerend effect voor de investering noodzakelijk is en dat de voordelen van de steunmaatregel de daaruit voortvloeiende nadelige beïnvloeding van de concurrentie en de gevolgen voor de handel tussen de lidstaten zullen compenseren.

7. **CONCLUSIE**

(135) De Commissie komt tot de slotsom dat de geplande regionale investeringssteun ten gunste van Porsche Leipzig GmbH en Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft die vóór 1 juli 2014 behoudens de goedkeuring door de Commissie verleend is, alle voorwaarden overeenkomstig de Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen en de toetsingscriteria vervult, en bijgevolg overeenkomstig artikel 107, lid 3, onder c), VWEU als met de interne markt verenigbaar kan worden beschouwd,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

1. De door Duitsland geplande staatssteun ten gunste van Porsche Leipzig GmbH en Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft voor een bedrag van 43 666 078,75 EUR (actuele waarde, gedisconteerd op het tijdstip van de aanmelding) met een steunintensiteitmaximum van 8,37 % brutosubsidie-equivalent is overeenkomstig artikel 107, lid 3, onder c), VWEU met de interne markt verenigbaar.

2. De uitvoering van de in artikel 1, lid 1, genoemde steun wordt goedgekeurd voor zover hij vóór 1 juli 2014 verleend is.

Artikel 2

Duitsland zal aan de Commissie het volgende doen toekomen:

— binnen twee maanden na verlening van de steun een kopie van de voor de steunmaatregel relevante documenten;

— vanaf het tijdstip van goedkeuring van de steun door de Commissie om de vijf jaar een tussenverslag (met gegevens over de betaalde steunbedragen, over de uitvoering van het steuncontract en over alle andere investeringsprojecten die in het bedrijf/de fabriek zijn ondernomen);

— binnen zes maanden na uitbetaling van de laatste steuntranche overeenkomstig het aangemelde betalingsschema een uitgebreid definitief verslag.

Artikel 3

Dit besluit is gericht tot de Bondsrepubliek Duitsland.

Gedaan te Brussel, 9 juli 2014.

Voor de Commissie
Joaquín ALMUNIA
Vicevoorzitter