DECISÃO (UE) 2015/1966 DA COMISSÃO

de 9 de julho de 2014

relativa ao auxílio estatal SA. 34118 (2012/C ex 2011/N) que a Alemanha tenciona conceder a favor da Porsche Leipzig GmbH e da Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft

[notificada com o número C(2014) 4075]

(apenas faz fé o texto em língua alemã)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente, o artigo 108.º, n.º 2, primeiro parágrafo,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente, o artigo 62.º, n.º 1, alínea a),

Após ter convidado os interessados a apresentarem as suas observações em conformidade com os artigos citados ([1]) e tendo em conta essas mesmas observações,

Considerando o seguinte:

1. **PROCEDIMENTO**

(1) Por notificação eletrónica registada a 20 de dezembro de 2011 na Comissão (SANI 6554), a Alemanha notificou o auxílio com finalidade regional, ao abrigo das orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional para o período 2007-2013 ([2]) («OAR»), a favor da Porsche Leipzig GmbH e da Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft para um projeto de investimento em Leipzig (Saxónia).

(2) Por carta de 11 de julho de 2012, a Comissão informou a Alemanha da sua decisão, com a mesma data, de dar início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do TFUE («decisão de início do procedimento») em relação ao auxílio com finalidade regional a aplicar a favor do projeto de investimento da Porsche Leipzig GmbH e da Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, a fim de realizar uma apreciação aprofundada com base na Comunicação da Comissão relativa a critérios para a apreciação aprofundada dos auxílios com finalidade regional a favor de grandes projetos de investimento ([3]) («CAA»).

(3) A decisão da Comissão de dar início ao procedimento formal de investigação foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*, a 30 de outubro de 2012 ([4]). Os interessados foram convidados a apresentarem as suas observações.

(4) A Alemanha apresentou as observações e as informações necessárias para a apreciação aprofundada por carta de 31 de outubro de 2012 (2012/116806).

(5) Por carta de 17 de dezembro de 2012 (2012/135107) e por correio eletrónico datado de 4 de fevereiro de 2012, a Comissão solicitou informações complementares, que foram fornecidas pela Alemanha por cartas de 25 de janeiro de 2013 (2013/008324) e 7 de fevereiro de 2013 (2013/013186).

(6) Não foram recebidas observações de outros interessados.

2. **DESCRIÇÃO DA MEDIDA DE AUXÍLIO**

2.1. OBJETIVO DA MEDIDA

(7) A Alemanha, para promover o desenvolvimento regional, concedeu auxílios com finalidade regional, sob a forma de uma subvenção direta e de um prémio ao investimento, à Porsche Leipzig GmbH e à Dr. Ing. h.c. F. Porsche

([1]) JO C 333 de 30.10.2012, p. 17.
([2]) JO C 54 de 4.3.2006, p. 13.
([3]) JO C 223 de 16.9.2009, p. 3.
([4]) Ver nota de rodapé 1.

Aktiengesellschaft para a produção de um novo modelo de automóvel. O projeto de investimento deve realizar-se em Leipzig (Saxónia), que está situada numa região assistida, nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE, na qual vigora um limite máximo de auxílios ao investimento regional de 20 % (equivalente-subvenção bruto — ESB) no período compreendido entre 1 de janeiro de 2011 e 30 de junho de 2014 ([5]).

2.2. BENEFICIÁRIOS

(8) Os beneficiários do auxílio em questão são a Porsche Leipzig GmbH («Porsche Leipzig») e a Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft («Porsche AG»). A Porsche Leipzig é uma filial da Porsche AG que, por sua vez, é, desde 1 de agosto de 2012, uma filial totalmente integrada da Volkswagen Aktiengesellschaft e, por isso, pertence ao Grupo Volkswagen («Grupo VW»).

(9) O Grupo VW fabrica automóveis que vão desde pequenos carros a automóveis de luxo, passando ainda por veículos comerciais. Em 2013, o Grupo VW tinha em funcionamento um total de 106 fábricas em 19 países europeus e em oito países da América, Ásia e África, contando com 572 800 trabalhadores. Nesse mesmo ano, o Grupo VW forneceu 9,7 milhões de automóveis a clientes em 153 países, o que corresponde a uma quota de 12,8 % do mercado mundial de automóveis de passageiros ([6]), e as suas receitas totalizaram 197 mil milhões de EUR.

(10) Em 2013, a Porsche AG empregou 19 456 pessoas em todo o mundo e forneceu 162 145 automóveis novos a clientes a nível mundial. As suas receitas atingiram os 14,3 mil milhões de EUR em 2013.

2.3. PROJETO DE INVESTIMENTO

(11) O projeto de investimento teve início em abril de 2011. A conclusão estava prevista para maio de 2014.

(12) O projeto de investimento tem por objetivo uma ampliação da atual unidade de produção de Leipzig tendo em vista o fabrico de um novo modelo de automóvel de passageiros, o «Porsche Macan». Este modelo é um veículo utilitário desportivo/automóvel de passageiros do tipo *crossover*, que pertence ao segmento B da classificação da POLK (automóveis de passageiros de média dimensão/segmento médio) e ao segmento SUV D (Standard Sport Utility Vehicle) da classificação IHS Global Insight ([7]).

(13) O projeto envolve investimentos em edifícios, máquinas, equipamentos e ativos incorpóreos e inclui a construção e o equipamento de uma oficina de carroçaria e de uma oficina de pintura, ambas dedicadas à produção do novo modelo. Visto que, até à data, as operações da unidade existente em Leipzig se têm limitado à montagem de automóveis, o investimento constitui uma melhoria das instalações para uma unidade de fabrico de automóveis totalmente desenvolvida.

(14) Deve alcançar-se una capacidade de produção anual de [40 000-100 000] (*) veículos. Tecnicamente, seria possível uma capacidade máxima de [40 000-100 000] veículos. Calculada com base em 235 dias de trabalho, corresponde a […] veículos por dia. Prevê-se que a plena capacidade seja alcançada no primeiro semestre de 2014.

(15) O total dos custos de investimento elegíveis do projeto ascende a 550,08 milhões de euros, em termos de valor nominal; em termos de valor atual ([8]), este montante é de 521,56 milhões de euros. O quadro a seguir apresenta os custos totais elegíveis do projeto, discriminados por ano e por categoria.

Custos de investimento elegíveis (valor nominal em milhões de euros)

Milhões de euros (arredondado)	2011	2012	2013	2014	Total
Edifícios	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Equipamento externo	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([5]) Leipzig é considerada uma «região de efeito estatístico»; ver Decisão da Comissão, de 8 de novembro de 2006, relativa ao processo de auxílio N 459/06, mapa nacional dos auxílios estatais com finalidade regional: Alemanha, 2007-2013 (JO C 295 de 5.12.2006, p. 6). Leipzig é elegível para auxílios com finalidade regional ao abrigo da derrogação do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), com uma intensidade de auxílio máxima de 20 % para o período compreendido entre 1 de janeiro de 2011 e 30 de junho de 2014.

([6]) As autoridades alemãs confirmaram que os dados de mercado apresentados incluem todos os veículos fabricados ou vendidos pelo Grupo VW, enquanto os dados da quota de mercado se referem apenas aos automóveis de passageiros.

([7]) A POLK e a IHS Global Insight são grandes empresas de pesquisa de mercado que analisam o mercado automóvel.

(*) Segredo comercial.

([8]) Os valores atuais da presente decisão são calculados com base numa taxa de base de 2,05 %, aplicável na data da notificação (dezembro de 2011), aumentada em 100 pontos de base, em conformidade com a comunicação da Comissão sobre a revisão do método de fixação das taxas de referência e de atualização (JO C 14 de 19.1.2008, p. 6).

Milhões de euros (arredondado)	2011	2012	2013	2014	Total
Máquinas/Equipamento	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ativos incorpóreos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Total	[…]	[…]	[…]	[…]	550,08

(16) A Alemanha confirmou que apenas os novos ativos serão elegíveis e que os ativos incorpóreos serão adquiridos a terceiros a preços de mercado.

2.4. FINANCIAMENTO DO PROJETO DE INVESTIMENTO

(17) A Alemanha confirma que a contribuição própria do beneficiário, isenta de qualquer apoio público, é superior a 25 % dos custos elegíveis.

2.5. BASE JURÍDICA

(18) A base jurídica nacional para o apoio financeiro é a seguinte:

a) um prémio ao investimento com base na «Investitionszulagengesetz 2010» ([9]);

b) uma subvenção direta em conformidade com o «Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GA) 2009» ([10]).

2.6. MEDIDA DE AUXÍLIO

(19) O beneficiário candidatou-se à subvenção direta em 24 de março de 2011. Em 29 de março de 2011, o Banco de Desenvolvimento «Sächsische Aufbaubank» («SAB») confirmou que o beneficiário terá, em princípio, direito a obter uma subvenção direta como incentivo para a realização do investimento. O prémio ao investimento é concedido — no caso em apreço, está sujeito à aprovação da Comissão — no âmbito de uma medida fiscal que estabelece um direito legal ao auxílio com base em critérios objetivos e sem que a Alemanha exerça qualquer outro poder discricionário. Por conseguinte, o beneficiário não precisou de se candidatar ao prémio ao investimento antes do início dos trabalhos.

(20) A Alemanha tenciona conceder um auxílio de 43,67 milhões de euros (valor atual). Visto que as despesas totais elegíveis previstas para o projeto, em termos de valor atual, são de 521,56 milhões de euros (550 milhões de euros, em termos de valor nominal), a intensidade de auxílio proposta é de 8,37 % de ESB (equivalente-subvenção bruto).

(21) A Alemanha confirmou que o auxílio para o projeto não seria combinado com auxílios recebidos no âmbito de outros regimes locais, regionais, nacionais ou da União para cobrir os mesmos custos elegíveis. O montante máximo de auxílio aprovado em termos de valor atual e a intensidade de auxílio aprovada também não seriam ultrapassados, se o montante das despesas elegíveis se desviasse da estimativa apresentada na notificação.

(22) A subvenção direta e o prémio ao investimento são concedidos na condição de o beneficiário manter o investimento na região assistida durante um período mínimo de cinco anos após a conclusão do projeto de investimento.

2.7. DISPOSIÇÕES GERAIS

(23) A Alemanha comprometeu-se a apresentar à Comissão:

— no prazo de dois meses a contar da concessão do auxílio, uma cópia dos atos pertinentes relativos a esta medida de auxílio;

— com uma periodicidade quinquenal, com início na data de aprovação do auxílio pela Comissão, um relatório intercalar (com informações sobre os montantes de auxílio pagos, a execução do contrato de auxílio e quaisquer outros projetos de investimento iniciados no mesmo local/unidade de produção);

— no prazo de seis meses a contar da data de pagamento da última fração do auxílio, com base no calendário de pagamentos notificado, um relatório final pormenorizado.

([9]) Foi publicado pela Comissão um breve resumo da «Investitionszulagengesetz 2010» com a referência X 167/08 (JO C 280 de 20.11.2009, p. 5).

([10]) Foi publicado um breve resumo do «Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe — Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur» com a referência XR 31/07 (JO C 102 de 5.5.2007, p. 11).

3. RAZÕES PARA O INÍCIO DO PROCEDIMENTO FORMAL DE INVESTIGAÇÃO

(24) Na decisão de início do procedimento, a Comissão observou que o projeto de auxílio respeita os critérios base de compatibilidade estabelecidos nas OAR e que o montante e a intensidade de auxílio propostos não ultrapassam o valor máximo autorizado. No entanto, em conformidade com o disposto no ponto 68 das OAR, não conseguiu, no contexto do exame preliminar, confirmar a compatibilidade do auxílio com o mercado interno.

(25) O ponto 68 das OAR exige que a Comissão dê início ao procedimento formal de investigação e realize uma apreciação aprofundada do efeito de incentivo e da proporcionalidade, assim como dos efeitos positivos e negativos do auxílio, se a quota de mercado do beneficiário no que respeita ao mercado do produto ou ao mercado geográfico relevante for superior a 25 %, antes ou depois do investimento [«critério previsto no ponto 68, alínea a)»], ou se a capacidade criada pelo investimento for superior a 5 % de um mercado que esteja em declínio relativo ou absoluto [«critério previsto no ponto 68, alínea b)»].

(26) No exame preliminar, a Comissão não pôde excluir que o limiar da quota de mercado e o limiar relacionado com o aumento da capacidade através do investimento num mercado com um fraco desempenho não tivessem sido ultrapassados nos mercados relevantes.

(27) Mais especificamente, a Comissão levantou dúvidas em relação à proposta da Alemanha no que se refere à definição do mercado do produto relevante, ou seja, ter em consideração o mercado geral dos automóveis de passageiros, sem qualquer segmentação, ou, caso esta segmentação seja considerada necessária, considerar apenas o segmento B da classificação da POLK. Em conformidade com uma decisão anterior ([11]), a Comissão considerou que no caso dos veículos utilitários desportivos seria mais apropriada a classificação da IHS Global Insight. A Comissão não estava em condições de afirmar, sem margem para dúvidas, se o mercado global de veículos de passageiros, ou apenas o segmento B da POLK ou apenas a categoria SUV-D da IHS Global Insight poderia ser considerado mercado do produto relevante para investimento. Por conseguinte, a Comissão deixou em aberto a definição exata de mercado do produto relevante e considerou plausíveis as definições alternativas do mercado que compreendem o mercado global dos veículos de passageiros, o segmento B da POLK e o segmento SUV-D da IHS Global Insight.

(28) Da mesma forma, a Comissão também não pôde tomar uma decisão definitiva sobre a definição de mercado geográfico. Não conseguiu concluir se o mercado geográfico relevante equivale ao Espaço Económico Europeu («EEE») ou se, tal como a Alemanha sugeriu, consiste no mercado mundial ou, pelo menos, no mercado combinado do EEE e da América do Norte.

(29) A análise realizada nos termos do ponto 68, alínea a), das OAR chegou à conclusão de que o segmento B da POLK representava uma quota de mercado superior a 25 % do mercado geográfico relevante (do EEE) ([12]).

(30) A análise realizada nos termos do ponto 68, alínea b), das OAR aplicada ao mercado do EEE, demonstrou que, no referente ao segmento SUV-D da IHS Global Insight, o aumento da capacidade criada pelo projeto, que ascende a […] %, ultrapassa substancialmente o limiar de 5 %, sendo que esse mercado registou um fraco desempenho no período de referência relevante. Entre 2005 e 2010, a taxa média de crescimento anual do consumo aparente do produto em causa no EEE foi de – 0,9 %, em comparação com a taxa média de crescimento anual do PIB no EEE, que foi de 1,62 % ([13]).

(31) Visto que não conseguiu estabelecer com clareza que os limiares estabelecidos no ponto 68, alíneas a) e b), das OAR não foram ultrapassados, a Comissão decidiu dar início ao procedimento formal de investigação. Afirmou, em particular, que, se as observações recebidas em resposta à abertura do procedimento formal de investigação não permitissem à Comissão concluir, sem qualquer dúvida, que os limiares relevantes não foram ultrapassados, iria proceder a uma apreciação aprofundada do projeto de investimento com base na CAA. A Comissão convidou a Alemanha e os terceiros interessados a apresentar as suas observações.

4. OBSERVAÇÕES DOS INTERESSADOS

(32) Não foram apresentadas quaisquer observações por parte de terceiros interessados.

([11]) Ver Decisão da Comissão C(2011) 6479 final de 20 de setembro de 2011 (N 559/2010 — Reino Unido — LIP — Jaguar Cars), JO C 22 de 27.1.2012, p. 2.

([12]) Durante os anos compreendidos entre 2010 e 2015, ou seja, o ano antes e o ano após a conclusão do investimento, a quota de mercado do Grupo VW no segmento B da POLK no mercado combinado do EEE e da América do Norte, bem como no segmento SUV-D da IHS Global Insight tanto no EEE como no mercado combinado do EEE e da América do Norte, continua a ser inferior a 25 %.

([13]) Para o segmento B da POLK, o aumento de capacidade permanece abaixo do limiar de 5 %.

5. **OBSERVAÇÕES DA ALEMANHA**

5.1. MERCADO DO PRODUTO RELEVANTE

(33) A Alemanha manteve a sua posição de que o segmento B da POLK representa uma definição adequada de mercado do produto relevante, mas não apresentou quaisquer argumentos adicionais.

5.2. MERCADO GEOGRÁFICO RELEVANTE

(34) A Alemanha continua a ser de opinião de que o mercado mundial ou, pelo menos, o mercado combinado do EEE e da América do Norte deve ser considerado o mercado geográfico relevante. A Alemanha alega que esse parecer é igualmente apoiado pelo facto de o mercado mundial ser servido por um único local de produção.

5.3. APRECIAÇÃO APROFUNDADA DA MEDIDA DE AUXÍLIO

(35) A Alemanha forneceu as seguintes informações, a fim de permitir à Comissão efetuar uma apreciação aprofundada.

5.3.1. **Efeitos positivos do auxílio**

(36) A Alemanha considera que o investimento contribui para o desenvolvimento regional da cidade de Leipzig e do *Land* da Saxónia, pelas seguintes razões:

— O projeto de investimento assegurará 833 postos de trabalho e 29 estágios e criará 1 040 novos postos de trabalho e 30 novos estágios.

— Para além disso, os fornecedores e prestadores de serviços da região criarão ainda um grande número de postos de trabalho indiretos. O efeito multiplicador de emprego é de 2,5 ([14]), o que significa que deverão ser criados cerca de 2 700 postos de trabalho indiretos adicionais. Muitos destes postos de trabalho deverão ser criados no estabelecimento do beneficiário do auxílio ou nas suas imediações. Espera-se que, entre 2012 e 2015, sejam criados cerca de 750 postos de trabalho só nos setores do fornecimento, técnica, transporte e embalagem.

— O beneficiário do auxílio está ativamente envolvido em várias iniciativas de redes e de agrupamentos (*clusters*) que promovem o desenvolvimento da indústria automóvel na região (por exemplo, a iniciativa Automotive Cluster Ostdeutschland, ACOD).

— O beneficiário é extremamente ativo no domínio da formação inicial e contínua dos seus trabalhadores. Para além de contratar pessoal altamente qualificado, o beneficiário promove a formação contínua (interna e externa) dos seus próprios trabalhadores.

5.3.2. **Adequação do auxílio**

(37) A Alemanha observa que a Comissão, tal como aconteceu na decisão relativa à Dell Products Poland ([15]), já aceitou que os auxílios estatais são, entre outras medidas, uma forma adequada de promover o desenvolvimento regional das regiões em que o PIB *per capita* e os níveis salariais são inferiores à média nacional e a taxa de desemprego é superior à média nacional. Em 2011, o PIB *per capita* da Saxónia foi de 73 % da média federal. No mesmo ano, a taxa de desemprego foi cerca de 50 % superior à média federal e, no período de 2007-2009, os habitantes da Saxónia tiveram um rendimento médio disponível que ascendeu a 82 % da média federal ([16]).

(38) Por conseguinte, a Alemanha considera que o auxílio notificado é um instrumento adequado para alcançar os seus objetivos de coesão.

([14]) A Alemanha baseia o pressuposto do efeito multiplicador de 2,5 em dados empíricos publicados em estudos comparativos, por exemplo, Meißner (2009): «Automobilproduktion in der Prozess- oder Wertschöpfungskette», apresentação em 28 de outubro de 2009, em Brandeburgo; Kleinhenz, Heblich, Gold (2006): «Das BMW Werk Regensburg — Wirtschaftliche und soziale Vernetzung in der Region»; Universidade da Carolina do Sul (2002): «The Economic Impact of BMW on South Carolina»; Woodward, Guimarães (2008): «BMW in South Carolina: The Economic Impact of a Leading Sustainable Enterprise»; Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforschung mbH (2011): «Gute Wachstumsperspektiven trotz zukünftiger Herausforderungen»; Gehrke, Krawczyk et al. (2009): «Die Bedeutung der Automobilindustrie für die deutsche Volkswirtschaft im europäischen Kontext».

([15]) C 46/2008, Decisão de 23 de setembro de 2009, JO L 29 de 2.2.2010, p. 8, n.º 171.

([16]) *Fonte:* Instituto de Estatística do Estado Livre da Saxónia (Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen), julho de 2012, Serviço Federal de Estatística (anuário estatístico 2012) — PIB *per capita*; Agência Federal de Emprego (Bundesagentur für Arbeit) — taxa de desemprego por habitante; Anuário Estatístico da Saxónia 2011 — rendimento disponível por habitante.

5.3.3. **Efeito de incentivo/cenário contrafactual**

(39) A Alemanha forneceu elementos de prova de que o auxílio se enquadra no cenário 2 da CAA, pois proporciona ao beneficiário um incentivo para que realize o investimento total na unidade de Leipzig, em vez de concretizá-lo parcialmente em [localização 1 na Alemanha] e parcialmente em Leipzig (construção da carroçaria e pintura numa unidade da Volkswagen já existente em [localização 1 na Alemanha] e montagem na unidade de Leipzig). Em especial, a Alemanha forneceu documentos pertinentes, genuínos e atuais da empresa que explicam, no que diz respeito à localização do investimento, o processo de tomada de decisões em várias fases seguido pela Porsche AG. O processo de tomada de decisões é descrito abaixo.

O processo de tomada de decisões do beneficiário

(40) Em março de 2011 foi tomada a decisão de investir no projeto Macan e escolhida a sua localização. Durante o período preparatório e de tomada de decisões, não obstante o facto de a Porsche Automobile Holding SE e a Volkswagen AG já terem chegado a acordo, em 2009, quanto à criação de um grupo automóvel integrado, os órgãos pertinentes da Porsche AG tomaram todas as decisões relevantes para a empresa de forma totalmente autónoma, sem o envolvimento dos conselhos e comités do Grupo VW.

(41) Em conformidade com o regulamento interno aplicável do conselho de administração da Porsche AG, as decisões (incluindo as decisões relativas à localização) de lançar novos produtos (modelos) devem ser apresentadas ao comité de produtos (Vorstandsausschuss Produkte, «VAP») do conselho de administração da Porsche AG e apresentadas ao conselho de supervisão (Aufsichtsrat, «AR») da Porsche AG para aprovação.

(42) A decisão de investimento e de localização no que se refere ao projeto Macan foi tomada num processo de tomada de decisões com várias fases. Em cada fase, foram preparados e considerados cálculos comparativos para diferentes cenários de produção, em várias localizações da Alemanha.

(43) O processo de tomada de decisões — tal como descrito abaixo — teve início em [2010] e foi concluído em 15 de março de 2011, sendo que a decisão do AR, a favor de Leipzig, foi tomada na condição de que estaria disponível auxílio estatal para realizar o investimento naquela localização.

(44) Nas fases iniciais do processo de tomada de decisões, só foram considerados os cenários 1 a 4, descritos abaixo. O cenário 5 ([17]) foi introduzido ligeiramente mais tarde e apresentado ao VAP em [2010].

Cenário	Descrição do cenário
1. [Localização 2 na Alemanha]	Produção e entrega do veículo completo a partir de [localização 2 na Alemanha]
2. [Localização 2 na Alemanha/ /Porsche Leipzig]	Carroçaria/pintura em [localização 2 na Alemanha], transferência e entrega da carroçaria pintada para montagem em Leipzig
3. [Localização 1 na Alemanha/ /Porsche Leipzig]	Carroçaria/pintura em [localização 1 na Alemanha], transferência e entrega da carroçaria pintada para montagem em Leipzig
4. [Localização 3 na Alemanha]	Produção e entrega do veículo completo a partir de [localização 3 na Alemanha]
5. Porsche Leipzig	Produção e entrega do veículo completo a partir de Leipzig.

(45) A Alemanha explicou que, com base em documentos da empresa, no decurso da fase de planeamento e de tomada de decisões foram feitos diversos cálculos dos custos de produção atribuíveis à localização, a fim de alcançar o mesmo nível de precisão para cada cenário. Por conseguinte, a base de referência — isto é, o cenário preferido num determinado momento — foi se alterando durante o processo de tomada de decisões ([18]).

(46) Uma vez que a Porsche Leipzig tinha menos tempo do que as outros localizações para realizar cálculos idênticos e dado que as suas operações se limitavam à montagem, carecia de experiência no planeamento pormenorizado de custos para investimentos estruturais, tais como edifícios e infraestruturas nas áreas da oficina de pintura e da construção de carroçaria. Na reunião do VAP de [2010], na qual se aceitou o cenário 5 como base de referência, solicitou-se a apresentação de um planeamento mais pormenorizado por parte da Porsche Leipzig.

([17]) De início, o cenário 5 não foi considerado, pois presumiu-se que não era rentável. Por iniciativa do conselho de administração da Porsche Leipzig GmbH, a empresa conseguiu refutar esta presunção com base num cálculo preliminar dos custos de produção atribuíveis à localização.

([18]) O VAP escolheu como base de referência o cenário 1 em [2010], o cenário 3 em [2010] e o cenário 5 em [2010].

(47) Durante esta fase de planeamento mais pormenorizado, ficou claro que a vantagem em termos de custos inicialmente prevista para o cenário 5 relativamente ao cenário 3 foi diminuindo constantemente, acabando por desaparecer quando foram identificados custos de investimento adicionais, que resultaram numa clara desvantagem em termos de custos em comparação com o cenário 3. Ainda assim, as estimativas de custos dos cenários 3 e 5 eram significativamente mais baixas do que os dos outros cenários.

(48) A administração da Porsche Leipzig começou a investigar a possibilidade de utilizar auxílios estatais para compensar a desvantagem em termos de custos e contactou o Ministério da Economia, do Trabalho e dos Transportes da Saxónia («SMWA»).

(49) Por carta de 25 de fevereiro de 2011, a Porsche Leipzig solicitou ao SMWA que examinasse a possibilidade de conceder um auxílio ao projeto de investimento. Na carta sublinhava-se que, até à data, ainda não tinha sido tomada nenhuma decisão em relação à localização e que analisava a possibilidade de recurso a um incentivo económico para compensar as desvantagens de Leipzig. O projeto de investimento foi apresentado ao SMWA, numa reunião realizada a 28 de fevereiro de 2011.

(50) O VAP, na sua reunião de [2011], solicitou à Porsche Leipzig que identificasse poupanças adicionais para que o cenário 5 permanecesse competitivo em relação ao cenário 3.

(51) Por carta de 9 de março de 2011, o SMWA garantiu à Porsche Leipzig que daria o seu apoio ao projeto de investimento para a produção total do Macan em Leipzig no âmbito das possibilidades de auxílio regional existentes.

(52) Na sequência de cálculos pormenorizados, foi apresentada ao AR, em 15 de março de 2011, a seguinte comparação entre os custos de produção atribuíveis à localização antes de um eventual auxílio estatal:

Cenário	Custos de produção atribuíveis à localização, em milhões de euros, sem auxílio, em 15 de março de 2011
3. [Localização 1 na Alemanha]/Porsche Leipzig	[…]
5. Porsche Leipzig	[…]

(53) Assim, na ausência de auxílio estatal, o cenário 5 revelou, em relação à localização, uma desvantagem de 65 milhões de euros quando comparado com o cenário 3.

(54) Visto que, no âmbito do cenário 5, todos os custos de investimento são incorridos em Leipzig, a totalidade dos custos de investimento em infraestruturas e produtos, no valor de 550 milhões de euros, poderia ser considerada elegível para auxílio. Por conseguinte, se o investimento respeitasse as condições em vigor para a atribuição de auxílios com finalidade regional, o potencial montante do auxílio seria de 47,5 milhões de euros. Assim, os custos de produção líquidos (depois da concessão do auxílio) do cenário 5 diminuiriam de […] milhões de euros para […] milhões de euros.

(55) No âmbito do cenário 3, só uma pequena parte dos custos totais de investimento (para a montagem) seria incorrida em Leipzig e poderia ser elegível para auxílio no montante de aproximadamente 10,02 milhões de euros. A unidade de [localização 1 na Alemanha] não está situada numa região assistida; por conseguinte, não é elegível para auxílios com finalidade regional. Os custos de produção líquidos (depois do auxílio) do cenário 3 diminuem de […] milhões de euros para […] milhões de euros.

(56) Como resumido no quadro seguinte, quando o auxílio é tido em consideração, a desvantagem do cenário 5 em comparação com o cenário 3 cai de 65 milhões de euros para 27,52 milhões de euros (situação em março de 2011).

	Cenário 3	Cenário 5
Custos de produção sem auxílio estatal	[…] milhões de euros	[…] milhões de euros
Desvantagem do cenário 5 em comparação com o cenário 3, sem o auxílio		65 milhões de euros
Auxílio estatal	10,02 milhões de euros	47,5 milhões de euros
Custos de produção, tendo em conta o auxílio	[…] milhões de euros	[…] milhões de euros
Desvantagem do cenário 5 em comparação com o cenário 3, tendo em consideração o auxílio		27,52 milhões de euros

(57) A Alemanha explicou que, para além da desvantagem em termos de custos quantificados no valor de 27,52 milhões de euros, foram considerados alguns critérios qualitativos que favoreciam o cenário 5:

— Em primeiro lugar, dados empíricos da indústria automóvel demonstram que a produção total num só local, em comparação com uma situação em que a produção da carroçaria e a pintura são feitas num local e a montagem noutro, minimiza certos riscos, como, por exemplo, os riscos associados ao transporte.

— Em segundo lugar, a produção total num só local permite a conceção de um processo dinâmico, que pode assegurar um processo de produção otimizado.

— Em terceiro lugar, as eventuais deficiências ou erros podem identificar-se e eliminar-se mais rapidamente se toda a produção ocorrer no mesmo local. A experiência demonstra que é possível reduzir as taxas de erro, em geral, se os trabalhadores envolvidos nas diferentes fases do processo de produção puderem colaborar no mesmo local.

— Em quarto lugar, a imagem de marca é, igualmente, um fator decisivo. As instalações de [localização 1 na Alemanha] produzem principalmente veículos […], ao passo que o Macan pretende posicionar-se como um veículo de luxo.

(58) Com base nestes cálculos e considerações, o diretor financeiro da Porsche AG anunciou, na reunião do AR de 15 de março de 2011, a intenção de a empresa se candidatar aos auxílios estatais com finalidade regional para a ampliação da unidade de produção de Leipzig. Tal como documentado na ata da reunião do AR de 15 de março de 2011, o diretor financeiro declarou que a decisão final sobre a localização deveria, por conseguinte, depender da disponibilidade do auxílio.

(59) Na sequência desta declaração, o AR aprovou o cenário 5 (produção total em Leipzig), na condição de que fossem disponibilizados os auxílios estatais.

(60) Após a decisão condicional do AR, em 15 de março de 2011, a Porsche Leipzig candidatou-se formalmente a um auxílio regional ao abrigo dos fundos da ação de interesse comum «Melhoria das estruturas económicas regionais» (GRW). O pedido de auxílio foi apresentado ao SAB em 24 de março de 2011. No que se refere aos prémios ao investimento, existe um direito legal que, no caso em apreço, está sujeito à aprovação da Comissão. Não é necessário nenhum pedido *ex ante*, mas deve ser indicado o montante previsto do prémio ao investimento no pedido de auxílio, a fim de garantir o respeito do limite máximo de auxílio.

(61) Em 29 de março de 2011, o SAB confirmou que o projeto de investimento satisfazia as condições de elegibilidade para subvenções.

(62) O projeto de investimento teve início em abril de 2011.

(63) O quadro seguinte resume os pormenores do processo de tomada de decisões em várias fases:

Data	
[2010]	Reunião do VAP: — Só são apresentados os cenários 1 a 4 — O VAP aprova a decisão de continuar a desenvolver os cenários 1 a 4 — O cenário 1 é escolhido como base de referência
[2010]	Reunião do VAP: — São apresentados os cenários 1 a 5 — O cenário 3 é escolhido como base de referência
[2010]	Reunião do AR: — O AR decide executar o projeto Macan — A decisão relativa à localização está ainda em aberto. O AR solicita que o VAP proponha a localização — O AR acolhe bem o cenário 5

Data	
[2010]	Reunião do VAP: — Continuam em aberto os cinco cenários de localização da produção — O VAP solicita um desenvolvimento mais aprofundado do planeamento do cenário 5 — O cenário 5 é escolhido como base de referência
[2011]	Reunião do VAP: — O VAP confirma a proposta de decisão que será apresentada ao AR na próxima reunião do AR, que tomará uma decisão sobre a localização da produção — Ainda é necessária a aprovação do AR.
25 de fevereiro de 2011	Carta da Porsche Leipzig ao SMWA: — Solicita que o SMWA examine a possibilidade de conceder auxílios a favor do investimento previsto.
[antes de 15 de março de 2011]	Reunião do VAP: — O VAP confirma as estimativas de custos para o cenário 5 — O VAP solicita mais poupanças
9 de março de 2011	Carta do SMWA a confirmar a vontade de apoiar o projeto: — O SMWA confirma o seu apoio ao projeto de investimento para a produção total do Macan em Leipzig se este satisfizer as condições em vigor para a atribuição de auxílios com finalidade regional
15 de março de 2011	Reunião do AR: — Aprova a produção total do Macan em Leipzig se for disponibilizado um auxílio estatal
24 de março de 2011	Pedido formal da parte discricionária do auxílio por parte da Porsche Leipzig
29 de março de 2011	Carta do SAB: — Confirma que o projeto de investimento satisfaz as condições de elegibilidade para subvenções.
Abril de 2011	Início dos trabalhos do projeto de investimento

5.3.4. **Proporcionalidade do auxílio**

(64) Ao abrigo do cenário 2 do ponto 22 da CAA, uma medida de auxílio é considerada «proporcional se for igual à diferença entre os custos líquidos de investimento da empresa beneficiária na região assistida e os custos líquidos de investimento numa região ou em regiões alternativas». A Alemanha salienta que os cálculos utilizados para analisar o efeito de incentivo também podem ser utilizados como base para avaliar a proporcionalidade do auxílio.

(65) O cenário de produção 5 tem uma desvantagem em termos de custos de 65 milhões de euros em comparação com o cenário 3.

(66) Apesar do auxílio máximo autorizado de 47,5 milhões de euros (em termos de valor nominal), subsiste uma desvantagem em termos de custos de 27,52 milhões de euros para o cenário 5.

(67) Por isso, a Alemanha argumenta que, uma vez que o auxílio não compensa totalmente a desvantagem de Leipzig como localização da produção, não existe qualquer sobrecompensação. O auxílio é, por conseguinte, proporcional.

(68) A Alemanha salienta que, na decisão sobre a localização, a Porsche AG tem em conta não só considerações financeiras, como também critérios qualitativos não quantificáveis.

5.3.5. **Efeitos negativos do auxílio na concorrência e no comércio**

(69) A Alemanha sublinha que o auxílio com finalidade regional serve unicamente para compensar a desvantagem de Leipzig como localização da produção, isto é, para compensar os custos adicionais da produção total na unidade de Leipzig, em comparação com o cenário de produção da carroçaria e pintura nas instalações da Volkswagen em [localização 1 na Alemanha], com a entrega da carroçaria pintada em Leipzig para montagem. Uma vez que o auxílio é proporcional, não tem nenhum efeito na concorrência. O investimento no projeto Macan, e os efeitos daí resultantes na concorrência e no comércio, teriam ocorrido em qualquer dos casos.

(70) Por conseguinte, a Alemanha considera que o auxílio está em consonância com o ponto 40 da CAA e não tem nenhum efeito negativo na concorrência e no comércio.

6. **APRECIAÇÃO DA MEDIDA DE AUXÍLIO E COMPATIBILIDADE**

6.1. EXISTÊNCIA de auxílio

(71) O apoio financeiro será dado pela Alemanha na forma de uma subvenção direta e de um prémio ao investimento. O apoio é, por conseguinte, concedido por um Estado-Membro e através de recursos estatais, na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

(72) Uma vez que o auxílio é concedido às filiais de um único grupo de empresas, o Grupo VW, a medida é seletiva.

(73) O apoio financeiro previsto isentará os beneficiários de custos que normalmente teriam de ser eles próprios a suportar. Por conseguinte, beneficiam de uma vantagem económica face aos seus concorrentes.

(74) O apoio financeiro previsto será concedido a um investimento no setor automóvel. Uma vez que os automóveis são comercializados entre Estados-Membros, é provável que este apoio afete o comércio entre os Estados-Membros.

(75) Como a medida favorece a produção do Grupo VW, a concorrência é distorcida ou ameaçada de distorção.

(76) Consequentemente, a Comissão considera que a medida constitui um auxílio estatal, na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

6.2. LEGALIDADE DA MEDIDA DE AUXÍLIO

(77) Ao notificar a medida de auxílio prevista antes da sua entrada em vigor, a Alemanha respeitou a sua obrigação ao abrigo do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE e o requisito de notificação individual expresso no artigo 7.º, alínea e), do Regulamento (CE) n.º 1628/2006 da Comissão ([19]) e no artigo 6.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 800/2008 da Comissão ([20]).

6.3. BASE JURÍDICA PARA A APRECIAÇÃO

(78) O objetivo do auxílio consiste em promover o desenvolvimento regional. Visto que a Alemanha se comprometeu a atribuir o auxílio antes de 1 de julho de 2014 (sujeito à aprovação da Comissão, se ainda não estiver disponível), a base para apreciar a compatibilidade do auxílio com o mercado interno são as OAR 2007-2013, prorrogadas até 30 de junho de 2014 pelo n.º 186 das orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional para 2014-2020 ([21]). As disposições da secção 4.3 das OAR 2007-2013, relativas a grandes projetos de

([19]) Regulamento (CE) n.º 1628/2006 da Comissão, de 24 de outubro de 2006, relativo à aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE aos auxílios estatais ao investimento com finalidade regional (JO L 302 de 1.11.2006, p. 29).

([20]) Regulamento (CE) n.º 800/2008 da Comissão, de 6 de agosto de 2008, que declara certas categorias de auxílios compatíveis com o mercado comum, em aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado (Regulamento geral de isenção por categoria) (JO L 214 de 9.8.2008, p. 3).

([21]) JO C 209 de 23.7.2013, p. 1.

investimento, são particularmente relevantes para efeitos da presente apreciação. Se a Comissão não puder estabelecer, sem margem para dúvidas, no procedimento formal de investigação, que os limiares estabelecidos no ponto 68, alínea a), («critério da quota de mercado») e no ponto 68, alínea b), («critérios do aumento da capacidade/desempenho do mercado») das OAR não foram ultrapassados, é necessário proceder a uma apreciação aprofundada dos auxílios estatais com finalidade regional a favor de grandes projetos de investimento com base nos critérios definidos na CAA.

(79) A Comissão deve realizar a sua apreciação em três fases:

— em primeiro lugar, tem de confirmar que a medida é compatível com as disposições gerais das OAR;

— em segundo lugar, tem de verificar se pode ou não considerar, sem margem para dúvidas, que o «critério da quota de mercado» e o «critérios do aumento da capacidade/desempenho do mercado», estabelecidos no ponto 68, alíneas a) e b), das OAR [os «critérios previstos no ponto 68, alíneas a) e b)»], não necessitam de uma apreciação aprofundada;

— em terceiro lugar, dependendo dos resultados da apreciação da segunda fase, pode ter de realizar uma apreciação aprofundada.

6.4. COMPATIBILIDADE DA MEDIDA COM OS CRITÉRIOS GERAIS DE COMPATIBILIDADE DAS OAR

(80) A Comissão já estabeleceu, no considerando 36 da decisão de início do procedimento, que o auxílio satisfaz os critérios gerais de compatibilidade das OAR. O procedimento formal de investigação não revelou quaisquer elementos que pusessem em causa esta apreciação. Em especial, a Comissão observa o seguinte:

— Não existe qualquer indicação de que a Porsche Leipzig, a Porsche AG ou o Grupo VW estejam em dificuldades financeiras, pois não está preenchida qualquer das condições estabelecidas nas orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação a empresas em dificuldade ([22]). Por conseguinte, o grupo ao qual pertence o beneficiário do auxílio é elegível para auxílios com finalidade regional.

— O auxílio é concedido em conformidade com regimes de isenção por categoria que respeitam os critérios gerais de compatibilidade das OAR.

— Em especial, o projeto conduz a uma diversificação de produtos de um estabelecimento existente, permitindo-lhe fabricar um novo modelo de automóvel de passageiros, o «Porsche Macan»; trata-se, portanto, de um investimento inicial, na aceção do ponto 34 das OAR.

— Os custos elegíveis para o auxílio ao investimento são definidos em consonância com as OAR.

— O beneficiário tem a obrigação de manter o investimento na região durante um período mínimo de cinco anos após a conclusão do projeto.

— A contribuição própria do beneficiário, isenta de qualquer apoio público, é superior a 25 % dos custos elegíveis.

— As despesas elegíveis totais previstas para o projeto são de 521 559 981,66 euros em termos de valor atual (atualizado à data da notificação). Não há nenhuma indicação de que o beneficiário tenha recebido auxílios ao investimento com finalidade regional para projetos de investimento anteriores que tenham começado durante o período de três anos que precede o início dos trabalhos do atual investimento. Por conseguinte, o atual projeto de investimento não forma um projeto de investimento único, na aceção do ponto 60 das OAR, com nenhum projeto de investimento anterior.

— De acordo com o mecanismo de redução previsto no ponto 67 das OAR, a intensidade máxima de auxílio permitida) para o projeto é de 8,37 % do ESB (equivalente-subvenção bruto.

— Uma vez que a intensidade do auxílio proposto (43 666 078,75 euros em termos de valor atual) não ultrapassa a intensidade máxima de auxílio permitida e que o auxílio notificado não será combinado com outros auxílios com finalidade regional, a intensidade de auxílio proposta para o projeto está em conformidade com as OAR.

(81) À luz destas considerações, a Comissão conclui que estão preenchidos os critérios gerais de compatibilidade previstos nas OAR.

([22]) JO C 244 de 1.10.2004, p. 2.

6.5. APRECIAÇÃO DOS CRITÉRIOS PREVISTOS NO PONTO 68 DAS OAR

(82) A Comissão declarou, no ponto 78 da decisão de início do procedimento, que no caso de «as observações recebidas em resposta ao início do procedimento formal de investigação não permitirem à Comissão concluir, sem qualquer dúvida, que os limiares estabelecidos no ponto 68, alíneas a) e b), não são ultrapassados, a Comissão procederá a uma apreciação aprofundada do projeto de investimento com base na Comunicação da Comissão sobre os critérios para uma apreciação aprofundada dos auxílios com finalidade regional para grandes projetos de investimento». A Comissão deve avaliar se as observações recebidas permitem chegar a esta conclusão.

(83) Nas suas observações, a Alemanha manteve a posição já adotada na decisão de início do procedimento, sem acrescentar qualquer observação ou informação que não tivesse sido já apresentada na fase de apreciação preliminar. Em especial, a Alemanha manteve o seu parecer de que o mercado do produto relevante deve ser definido como o segmento B da POLK (e não como o segmento SUV-D da classificação IHS Global Insight) e que o mercado geográfico deve incluir, pelo menos, o mercado combinado do EEE e da América do Norte (e não apenas o mercado do EEE). A delimitação do mercado geográfico é sustentada, designadamente, pela argumentação de que o mercado mundial é servido por um único local de produção.

(84) Quanto ao **mercado do produto relevante**, a Comissão considera o seguinte: a decisão de proceder a uma apreciação aprofundada não prejudica o resultado da apreciação aprofundada da compatibilidade daí resultante. No entanto, para aprovar o auxílio, a Comissão deve estar convencida de que o contributo positivo resultante da medida de auxílio compensará, em qualquer caso, os seus efeitos negativos nas trocas comerciais e na concorrência. Por conseguinte, para poder decidir se a uma determinada apreciação aprofundada da compatibilidade de uma medida de auxílio deve ser realizada, a definição de mercado do produto relevante deve ser tão restrita quanto possível, tendo em conta as características específicas do modelo de automóvel fabricado.

(85) Na decisão de início do procedimento, a Comissão considerou que, no que diz respeito aos veículos utilitários desportivos, em razão da sua natureza diferente, em comparação com os automóveis de passageiros ditos «normais», em termos de preço, tamanho, potência do motor, etc., a classificação da IHS Global Insight seria mais apropriada do que a da POLK e, por conseguinte, deveria ser aplicada ao projeto em apreço. Pelas mesmas razões, noutro caso recente relativo a veículos utilitários desportivos, a Comissão baseou-se na classificação da IHS Global Insight e não no segmento B da POLK, que é mais vasto ([23]).

(86) A Comissão mantém o seu parecer de que, para a definição de mercado do produto relevante de veículos utilitários desportivos, a classificação da IHS Global Insight é mais adequada do que a segmentação oferecida pela POLK. A Alemanha não apresentou quaisquer argumentos adicionais que invalidassem este parecer. O argumento de que o Grupo VW elabora todos os seus planeamentos estratégicos a longo prazo e análises recorrendo à base conceptual da POLK é irrelevante neste contexto. Para além disso, durante o procedimento formal de investigação a Comissão não recebeu quaisquer informações da parte de terceiros que permitissem uma melhor compreensão da segmentação do mercado em relação ao tipo de automóvel de passageiros em causa. A Comissão mantém, assim, a sua abordagem de deixar em aberto a definição exata de mercado do produto relevante e de aplicar uma abordagem que consiste em definições alternativas de mercados plausíveis, definindo os segmentos individuais de automóveis (incluindo a segmentação mais restrita para a qual existam dados), assim como segmentos combinados, como mercados do produto relevante plausíveis ([24]) e não rejeita o segmento SUV-D da IHS Global Insight como segmento de mercado alternativo plausível.

(87) Quanto ao **mercado geográfico relevante**, a Comissão mantém a sua apreciação inicial de que o mercado relevante é o do EEE ou um mercado mais vasto; por conseguinte, a Comissão não pode excluir que o mercado geográfico se limite apenas ao mercado do EEE.

(88) Na decisão de início do procedimento (ponto 58), a Comissão fez referência a duas investigações formais (que, nessa altura, estavam pendentes) ([25]) onde examinou, no que se refere a determinados segmentos do mercado automóvel, se o mercado geográfico relevante é mais vasto do que o EEE. De acordo com as conclusões da apreciação aprofundada realizada pelos serviços da Comissão, não foi possível excluir que o mercado geográfico relevante para os produtos e os períodos de referência em questão não fosse maior do que o mercado do EEE. Uma vez que os dois Estados-Membros abrangidos por essas decisões de início do procedimento decidiram retirar as suas notificações de auxílios com finalidade regional antes da adoção das decisões finais por parte da Comissão, as conclusões das apreciações aprofundadas realizadas no âmbito desses casos não puderam ser confirmadas nas decisões formais.

([23]) Ver nota de rodapé 11.

([24]) Decisões em matéria de auxílios estatais SA.30340 Fiat Powertrain Technologies: Decisão de 9 de fevereiro de 2011, [C(2011) 612], JO C 151 de 21.5.2011, p. 5; SA. 32169 Volkswagen Sachsen: Decisão de 13 de julho de 2011 [C(2011) 4935], JO C 361 de 10.12.2011, p. 17.

([25]) SA.27913 — C 31/2009 — HUN — LIP — Auxílio à Audi Hungaria Motor Kft: Decisão de 28 de outubro de 2009 [C(2009) 8131], JO C 64 de 16.3.2010, p. 15; Decisão de extensão, de 6 de julho de 2010 [C(2010) 4474], JO C 243 de 10.9.2010, p. 4; Decisão de 13 de julho de 2011 [C(2011) 4935], SA.32169 — C/2011 — DE — LIP — Auxílio à Volkswagen Sachsen, JO C 361 de 10.12.2011, p. 17.

(89) A Comissão conclui que os argumentos avançados pela Alemanha na apreciação preliminar, sustentados sem que tenham sido apresentados mais elementos ou informações no contexto do procedimento formal de investigação, são insuficientes para descartar a preocupação de que o mercado geográfico relevante pode estar circunscrito ao mercado do EEE. Em especial, a Comissão considera o seguinte:

(90) O facto de os grandes fabricantes de automóveis operarem a nível internacional e em circunstâncias de concorrência global não é prova suficiente de que os mercados individuais estão integrados e constituem um mercado único a nível mundial (ou um mercado combinado que abarque o EEE e a América do Norte). O mesmo se aplica ao argumento de que os dez maiores fabricantes de equipamento original possuem locais de fabrico e sistemas de distribuição em todo o mundo. Na verdade, a Comissão considera que a instabilidade das taxas de câmbio pode ser um dos fatores que levou os fabricantes de equipamento original a construir instalações de produção mais próximas da procura regional; o mesmo poderá dizer-se das políticas de proteção efetiva (direitos aduaneiros elevados sobre as importações dos produtores finais, direitos aduaneiros baixos sobre os produtos intermédios, incentivando a produção/montagem local). Um terceiro argumento para a existência de estruturas de produção globalizadas, não obstante os mercados não integrados, é o facto de determinados Estados só permitirem importações se forem criados, em paralelo, empreendimentos conjuntos com vista à produção local. Assim, a presença global dos principais intervenientes, tais como os fabricantes, não é, por si só, uma indicação da existência de um mercado mundial (ou mais vasto do que o EEE). Do mesmo modo, a existência de sistemas de distribuição que se estendem por todo o mundo não prova que o mercado é mundial (ou mais vasto do que o EEE) do ponto de vista da concorrência. O facto de a Porsche AG pretender servir o mercado mundial a partir de um único local é, de igual modo, insuficiente para apoiar a apreciação de que o mercado geográfico relevante é mais vasto do que o EEE. De facto, o mercado dos SUV-D é relativamente pequeno em comparação com outros segmentos de mercado, e as economias de escala podem favorecer, neste caso, uma abordagem de «local único». Uma vez que o modelo será vendido com a marca Porsche e que a elevada qualidade dos automóveis de luxo fabricados pela Porsche AG tem estado até à data, tendo em conta os seus clientes, associada ao fabrico na Alemanha, a existência de um segundo local de produção fora da Alemanha poderia prejudicar uma estratégia de comercialização bem-sucedida. A Alemanha justifica (ver considerando 57) a escolha de Leipzig em detrimento de [localização 1 na Alemanha] invocando, entre outros, aspetos relacionados com o nome da marca.

(91) Da mesma forma, o argumento de que um elevado nível de fluxos comerciais — por exemplo, mais de 20 % da produção do EEE — é alvo de exportação para o mercado norte-americano é insuficiente para provar a existência de um mercado mundial (ou, no caso vertente, mais vasto do que o EEE). A Comissão considera que, embora os fluxos comerciais contribuam para esclarecer o grau de integração de mercados geográficos relevantes diferentes mediante a análise da importância das importações e das exportações em relação à produção e aos níveis de consumo locais, a existência de fluxos comerciais não é, por si só, prova suficiente da existência de um mercado geográfico relevante integrado. Com efeito, pode haver transporte entre o EEE e outras regiões, mas isso não significa que os mercados estejam integrados no sentido em que as condições de mercado (por exemplo, os preços) de um determinado mercado influenciam as condições do outro. Isto verifica-se, em especial, quando o transporte constatado provém principalmente dos próprios fabricantes e não dos importadores e exportadores independentes que praticam uma arbitragem de preços. A fixação dos preços pode ser específica de um dado mercado (por exemplo, elevada num mercado e baixa noutro) e não estar em consonância com as condições de um mercado alegadamente integrado. A análise dos fluxos comerciais não aborda a questão principal da definição de mercado, nomeadamente a de saber se as importações ou as exportações poderiam impedir um aumento de preços no mercado local. A Comissão observa que a Alemanha não apresentou mais nenhum material empírico que provasse a existência de variações de preços correlacionadas ou a reatividade das importações líquidas às alterações dos preços relativos. O material empírico apresentado nos processos anteriormente citados é irrelevante para o processo em apreço, pois diz respeito a diferentes segmentos de mercado (segmento A da classificação da POLK) e a diferentes períodos de referência.

(92) A Comissão observa que a Porsche tem planos para exportar uma parte substancial da sua produção do modelo Macan para a China. Esta intenção, enquanto tal, não prova a existência de um mercado integrado.

(93) A Comissão reconhece que a importância das barreiras comerciais está a diminuir ao longo do tempo. No entanto, está convencida de que um dos principais fatores das decisões de produção no estrangeiro e de deslocalização dos fabricantes de automóveis da União Europeia são as barreiras de acesso aos mercados nos mercados-alvo. As elevadas barreiras pautais ainda constituem um sério entrave ao acesso dos exportadores da União Europeia, nomeadamente na Ásia. As barreiras não pautais, incluindo os requisitos de certificação onerosos e discriminatórios, os requisitos de ensaio adicionais, os impostos especiais de consumo, etc., têm um forte impacto nas exportações de veículos da UE para os mercados do sudeste asiático, chinês e sul-americano. A Comissão admite que os Estados Unidos são, de longe, o destino mais importante para as exportações globais de automóveis da União. No entanto, a União Europeia e os Estados Unidos têm abordagens muito divergentes de regulação e fiscalização do mercado. Provavelmente, esta divergência regulamentar é, ainda hoje, a barreira de acesso mais significativa às exportações de automóveis da União Europeia para os Estados Unidos.

(94) A Comissão tomou ainda devida nota dos argumentos apresentados em relação à redução dos custos de transporte. A Comissão não está, porém, totalmente convencida a este respeito. A evolução futura no que se refere à redução dos custos de transporte não pode ser claramente prevista no quadro da atual situação económica, em que os custos de combustível estão a aumentar. Por conseguinte, a referida redução dos custos no futuro não pode ser tida em consideração.

(95) Tendo em conta o que precede, e visto que não recebeu, durante o procedimento formal de investigação, qualquer informação adicional que lhe permitisse concluir que o mercado geográfico relevante é mais vasto do que o EEE, a Comissão mantém a sua apreciação de que o mercado geográfico relevante — independentemente da definição de mercado do produto relevante escolhida — é o EEE ou um mercado geográfico maior. Uma vez mais, a Comissão sublinha a necessidade de verificar que o contributo positivo resultante da medida de auxílio compensará, em qualquer caso, os seus efeitos negativos nas trocas comerciais e na concorrência. Por conseguinte, para poder decidir se uma determinada apreciação aprofundada da compatibilidade de uma medida de auxílio deve ser realizada, a definição de mercado geográfico relevante deve ser tão restrita quanto possível, tendo em conta as características específicas do automóvel a fabricar.

6.5.1. **Conclusão sobre a quota de mercado [ponto 68, alínea a), das OAR]**

(96) A Comissão procedeu à apreciação de todos os mercados geográfico e do produto relevantes plausíveis, em conformidade com o ponto 68, alínea a), das OAR, a fim de verificar se a quota de mercado do beneficiário ultrapassa os 25 % antes e depois do investimento.

(97) Tendo em conta que não foi possível estabelecer se existia um só mercado do produto relevante e um só mercado geográfico relevante, tiveram de ser tidos em consideração os resultados de todos os mercados plausíveis. A quota de mercado do Grupo VW no segmento B da POLK no EEE foi de [> 25] % em todos os anos compreendidos entre 2010 e 2015. Por conseguinte, a Comissão conclui que o limiar previsto no ponto 68, alínea a), foi ultrapassado. No entanto, no que se refere aos SUV-D, a quota de mercado não foi ultrapassada em nenhum dos mercados geográficos relevantes plausíveis (EEE, EEE + América do Norte, mundial).

6.5.2. **Conclusão sobre a capacidade de produção no âmbito da aplicação do critério de um mercado com fraco desempenho [ponto 68, alínea b), das OAR]**

(98) Tendo em conta que não foi possível estabelecer qual dos três mercados — o mercado geral dos automóveis de passageiros sem qualquer segmentação, apenas o segmento B da POLK ou apenas o segmento SUV-D da IHS Global Insight — pode ser considerado como mercado do produto relevante, a Comissão teve de verificar se a capacidade criada pelo projeto é superior a 5 % de todos os mercados plausíveis, medida segundo os dados do consumo aparente do produto em causa no EEE.

(99) No segmento SUV-D da IHS Global Insight, a capacidade de produção é nitidamente superior ao limiar de 5 %, se se tomar como referência o mercado do EEE. A decisão de início do procedimento já tinha estabelecido no ponto 72 que o mercado relevante teve um fraco desempenho, entrando mesmo em declínio ao longo dos últimos cinco anos anteriores ao investimento.

(100) Por conseguinte, a Comissão conclui que foi ultrapassado o limiar de 5 % para o aumento da capacidade num mercado com um fraco desempenho, previsto no ponto 68, alínea b), das OAR, no que diz respeito ao segmento SUV-D da IHS Global Insight desse mercado.

6.5.3. **Conclusão**

(101) Tendo em conta o que precede, a Comissão conclui que não pode excluir a hipótese de serem ultrapassados os limiares relevantes dos critérios que constam do ponto 68, alíneas a) e b). A Comissão decide, por conseguinte, proceder a uma apreciação pormenorizada, na sequência do início do procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do TFUE, para determinar se o auxílio é necessário para proporcionar um efeito de incentivo ao projeto de investimento e se os benefícios do auxílio compensam a distorção da concorrência e o efeito sobre o comércio entre os Estados-Membros dele resultantes.

6.6. APRECIAÇÃO APROFUNDADA DA MEDIDA DE AUXÍLIO

(102) A apreciação aprofundada é realizada com base na CAA.

6.6.1. **Efeitos positivos do auxílio**

6.6.1.1. *Objetivo do auxílio*

(103) A Alemanha explicou os efeitos regionais positivos do investimento. Foram identificados os seguintes efeitos positivos do investimento:

— Efeitos sobre o emprego regional: o projeto de investimento irá criar 1 040 novos postos de trabalho e 30 novos estágios, para além dos 833 postos de trabalho e dos 29 estágios existentes. Para além disso, espera-se a criação de, pelo menos, 2 700 postos de trabalho indiretos. Espera-se que sejam criados, pelo menos, 744 postos de trabalho indiretos nas proximidades da unidade de produção em questão.

— Atrair fornecedores e prestadores de serviços do setor automóvel e de outros setores para a região: a Comissão considera que o projeto de investimento da Porsche AG desempenha um papel importante na criação e no desenvolvimento da indústria automóvel na Saxónia, atraindo, desta forma, fornecedores e prestadores de serviços para esta região.

— Envolvimento ativo do beneficiário em várias iniciativas de redes e de agrupamentos: a fim de promover o desenvolvimento da indústria automóvel na região de Leipzig e em toda a Alemanha Oriental, o beneficiário participa ativamente em iniciativas de agrupamentos e de redes, tais como a iniciativa Automotive Cluster Ostdeutschland (ACOD).

— Formação contínua: para continuar a desenvolver as competências dos trabalhadores, estão previstas formações internas e externas.

(104) A Comissão considera que a Alemanha forneceu informações adequadas para demonstrar que o projeto irá contribuir para o desenvolvimento económico da região de Leipzig.

6.6.1.2. *Adequação do instrumento de auxílio*

(105) Os pontos 17 e 18 da CAA sublinham que o auxílio estatal sob a forma de auxílio ao investimento é somente uma das formas de ultrapassar as deficiências do mercado e de promover o desenvolvimento económico nas regiões desfavorecidas. O auxílio constitui um instrumento adequado se oferecer vantagens específicas, em comparação com outras medidas políticas. Segundo o ponto 18 da CAA, apenas as «medidas de auxílio relativamente às quais o Estado-Membro teve em conta outros meios de ação e para as quais foram estabelecidas as vantagens de optar por um instrumento seletivo, como a concessão de um auxílio estatal a uma empresa específica, constituem um instrumento adequado.»

(106) A Alemanha baseou a sua explicação para a adequação do instrumento de auxílio na situação económica da Saxónia e forneceu provas de que a região está em desvantagem, em comparação com a média de outras regiões alemãs. A Alemanha salientou que, no ano do início dos trabalhos, isto é, em 2011, o PIB *per capita* da Saxónia foi de 75 % da média federal e a taxa de desemprego foi 50 % superior à média alemã. Para os anos compreendidos entre 2007 e 2009, o rendimento médio disponível na Saxónia foi cerca de 82 % da média federal. A Alemanha argumenta que, neste tipo de situação económica, a prática casuística da Comissão já reconheceu a subvenção direta como um meio adequado para corrigir os défices de desenvolvimento de uma região.

(107) Tendo em conta a situação socioeconómica da região de Leipzig, tal como confirmada pelo seu estatuto de região elegível para auxílios com finalidade regional, em conformidade com o artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE, com um limite de intensidade de auxílio de 20 %, e em consonância com decisões anteriores (por exemplo, no processo da Dell Poland) ([26]), a Comissão aceita que a concessão do auxílio estatal é um instrumento adequado para atingir o objetivo de desenvolvimento regional da região em questão.

6.6.1.3. *Efeito de incentivo/cenário contrafactual*

(108) Uma vez que existem muitas razões válidas para uma empresa realizar o seu investimento numa determinada região, mesmo sem a concessão de qualquer auxílio estatal, a CAA exige que a Comissão verifique, em pormenor, se o auxílio é necessário para proporcionar um efeito de incentivo ao investimento. Esta apreciação aprofundada visa determinar se o auxílio contribui realmente para alterar o comportamento do beneficiário, de modo a que este efetue um investimento (adicional) na região assistida em questão. O ponto 22 da CAA afirma que o efeito de incentivo pode ser comprovado em dois cenários possíveis: na ausência de auxílio, não seria feito nenhum investimento, uma vez que sem o auxílio o investimento não seria rentável para a empresa em nenhuma localização (cenário 1); na ausência de auxílio, seria feito um investimento noutra localização da União Europeia (cenário 2).

([26]) Ver nota de rodapé 15.

(109) A CAA exige que o Estado-Membro demonstre à Comissão a existência do efeito de incentivo do auxílio e forneça provas claras de que o auxílio estatal teve efetivamente um impacto na escolha do investimento ou na escolha da localização. Neste contexto, o Estado-Membro deve, igualmente, fornecer uma descrição exaustiva do cenário contrafactual em que não seria concedido qualquer auxílio ao beneficiário. Os cenários devem ser considerados realistas pela Comissão.

(110) A Alemanha afirmou que o auxílio estatal à Porsche Leipzig e à Porsche AG se enquadra no cenário 2 e apresentou um cenário contrafactual que refletia o planeamento concreto em matéria de investimento e de localização do projeto Macan, o qual considerava, para além de Leipzig, várias localizações alternativas, todas situadas na Alemanha.

(111) Ao abrigo da CAA o ónus da prova da existência de um efeito de incentivo recai sobre o Estado-Membro. O ponto 25 da CAA indica que «o Estado-Membro pode provar o efeito de incentivo do auxílio ao disponibilizar documentos da empresa que demonstrem que foi feita uma comparação entre os custos e os benefícios da localização escolhida para o investimento na região assistida selecionada e os custos e benefícios de uma localização alternativa». O Estado-Membro é convidado a basear-se em relatórios financeiros, planos de atividades empresariais internos e documentos que analisam vários cenários de investimento.

(112) A Alemanha apresentou provas abrangentes, atuais e genuínas que documentam o processo de tomada de decisões em várias fases da Porsche AG em relação à localização do investimento.

(113) Esta documentação demonstra que foram considerados cinco cenários no que se refere à localização de produção. À exceção de Leipzig, todas as localizações consideradas se situam em regiões não assistidas da Alemanha.

(114) No processo de planeamento, foram realizados vários cálculos e estimativas de custos com um crescente nível de pormenor e de precisão, com base nos quais o cenário mais viável — a base de referência — foi alterado três vezes ([27]). Os documentos fornecidos permitiram à Comissão concluir que, quando as estimativas dos custos de produção atribuíveis à localização chegaram aos mesmos níveis de precisão (os níveis de receitas são considerados idênticos para todos os cenários), o cenário 3 (construção da carroçaria e pintura em [localização 1 na Alemanha], entrega da carroçaria pintada em Leipzig para montagem) e o cenário 5 (construção da carroçaria, pintura e montagem em Leipzig) surgiram como as localizações mais competitivas.

(115) Conforme demonstrado nos documentos, foi por esse motivo que, na última fase do processo de tomada de decisões, a comparação ocorreu apenas entre o cenário 3 e o cenário 5.

(116) Tal como descrito no considerando 53 da presente decisão, as estimativas finais para os custos de produção atribuíveis à localização resultaram numa desvantagem, em termos de custos, no valor de 65 milhões de euros para o cenário 5 (Leipzig), em comparação com o cenário 3 ([localização 1 na Alemanha]/Leipzig). A fim de reduzir a desvantagem em termos de custos do cenário 5 e tendo em conta a futura decisão formal do AR relativamente à localização do projeto de investimento, a Porsche Leipzig começou a explorar, junto das autoridades saxónicas, a disponibilidade de auxílio estatal para atrair o projeto de investimento para Leipzig.

(117) Na sua carta de 25 de fevereiro de 2011, a Porsche Leipzig solicitou ao SMWA que examinasse a possibilidade de conceder auxílios estatais a favor do projeto de investimento. Na sequência de uma reunião entre a Porsche Leipzig e as autoridades saxónicas, na qual a Porsche Leipzig explicou o projeto de investimento e a situação decisória, as autoridades saxónicas confirmaram à Porsche Leipzig, por carta de 9 de março de 2011, que apoiariam o projeto de investimento para a produção total do Macan em Leipzig, se o investimento respeitasse as condições para a atribuição de auxílios com finalidade regional.

(118) Tal como descrito no considerando 56 da presente decisão, a desvantagem em termos de custos do cenário 5 em relação ao cenário 3 diminuiu para 27,52 milhões de euros depois de o auxílio máximo admissível ter sido tido em consideração. No entanto, também foram tidos em consideração alguns critérios qualitativos a favor do cenário 5.

(119) Em 15 de março de 2011, o AR decidiu realizar a totalidade do projeto de investimento em Leipzig (cenário 5). Tal como documentado na ata da reunião do AR, esta decisão ficou expressamente sujeita à disponibilidade de auxílio estatal.

(120) Na sequência da decisão condicional do AR, a Porsche Leipzig solicitou formalmente um auxílio com finalidade regional em 24 de março de 2011. O Sächsische Aufbaubank (Banco da Saxónia para a Reconstrução) confirmou por escrito, em 29 de março de 2011, que, sem prejuízo de uma verificação pormenorizada, o projeto de investimento cumpria, em princípio, as condições de elegibilidade. Após esta confirmação formal, iniciaram-se os trabalhos do projeto em abril de 2011.

([27]) Ver nota de rodapé 17.

(121) Tendo em consideração o exposto, a Comissão observa que, em conformidade com o ponto 20 da CAA, foram respeitados os critérios gerais para apreciar o efeito de incentivo previstos no ponto 38 das OAR. O beneficiário apresentou um pedido de auxílio com finalidade regional e a autoridade competente confirmou subsequentemente — antes do início dos trabalhos do projeto de investimento — por escrito que o projeto cumpria, em princípio, as condições de elegibilidade. A Alemanha apresentou ainda elementos de prova claros de que o auxílio tinha efetivamente impacto na escolha da localização do investimento. A decisão da Porsche AG de realizar a produção total do Macan em Leipzig só foi tomada após a confirmação de que o projeto de investimento seria elegível para auxílio estatal e apoiado pelas autoridades públicas e depois de o AR ter aprovado a localização, sob reserva da disponibilidade de auxílio estatal. Por conseguinte, a Comissão considera, em conformidade com os pontos 23 e 25 da CAA, que o cenário contrafactual apresentado pela Alemanha é realista e apoiado por provas genuínas e atuais. O auxílio tem, assim, um efeito de incentivo real (significativo). Ao reduzir o fosso de viabilidade a favor de Leipzig, o auxílio contribuiu para alterar a decisão da empresa beneficiária no que diz respeito à localização. Sem o auxílio, o investimento não teria sido feito em Leipzig.

6.6.1.4. *Proporcionalidade do auxílio*

(122) Para que o auxílio seja proporcional, o montante e a intensidade de auxílio devem limitar-se ao mínimo necessário para que o investimento seja efetuado na região assistida.

(123) Em geral, o auxílio com finalidade regional é considerado proporcional à gravidade dos problemas que afetam as regiões assistidas se respeitar o limite máximo para auxílios regionais aplicável, incluindo a redução automática e progressiva do limite máximo para auxílios regionais a favor de grandes projetos de investimento (que já faz parte do mapa de auxílios com finalidade regional aplicável). A intensidade de auxílio aplicada no caso em apreço não é superior aos limites de auxílio regional corrigidos pelo mecanismo de redução, tal como já foi estabelecido no considerando 80.

(124) Para além do princípio geral da proporcionalidade que consta das OAR, a CAA exige a realização de uma apreciação mais pormenorizada. No cenário 2 da CAA, o auxílio é considerado proporcional se for igual à diferença entre os custos líquidos do investimento na região assistida e os custos líquidos do investimento na localização alternativa incorridos pelo beneficiário.

(125) A documentação apresentada pela Alemanha prova que o auxílio se limita ao montante necessário pois não ultrapassa a diferença de custos entre o cenário 3 e o cenário 5. O cálculo final revela que o cenário 5, mesmo com o auxílio, é 27,5 milhões de euros mais oneroso (65 milhões de euros sem o auxílio) do que o cenário 3, em termos de valor nominal. A Alemanha explicou que a desvantagem residual em termos de custos foi considerada aceitável devido a determinadas vantagens estratégicas não quantificáveis (segunda unidade de fabrico integral de automóveis da marca Porsche), a aspetos qualitativos (prevenção contra os riscos de transporte entre ([localização 1 na Alemanha] e Leipzig) e a vantagens em termos de imagem ([…]) que também favoreceram a escolha de Leipzig como localização do investimento.

(126) Uma vez que o auxílio se limita ao montante necessário para compensar os custos líquidos adicionais de realizar o projeto de investimento em Leipzig, em comparação com a localização alternativa, a Comissão considera que a proporcionalidade do auxílio se encontra demonstrada.

6.6.2. **Efeitos negativos do auxílio na concorrência e no comércio**

(127) O ponto 40 da CAA afirma que «se a análise contrafactual sugerir que, na ausência do auxílio, o investimento teria sido efetuado de qualquer forma, se bem que possivelmente noutra localização (cenário 2), e se o auxílio for proporcional, os eventuais indícios de distorções, tais como uma elevada quota de mercado e um aumento da capacidade num mercado com um fraco desempenho, seriam em princípio os mesmos, independentemente do auxílio».

(128) Visto que a decisão de investimento se apoia no cenário 2 e o auxílio se limita ao mínimo necessário, não são identificados efeitos negativos nas trocas comerciais e na concorrência. Se o investimento se tivesse realizado noutra localização teria resultado no mesmo nível de distorção da concorrência. Por conseguinte, a Comissão considera que o auxílio não tem efeitos negativos na concorrência.

(129) Em conformidade com o ponto 53 da CAA, «se, sem o auxílio, o investimento tivesse sido localizado numa zona mais desfavorecida (maiores desvantagens regionais — intensidade máxima de auxílio regional mais elevada) ou numa região considerada como tendo as mesmas desvantagens regionais que a região-alvo (mesma intensidade máxima dos auxílios regionais), esse facto constituiria um elemento negativo na aplicação global do critério do equilíbrio, sendo pouco provável que fosse compensado pelos eventuais elementos positivos, uma vez que está em contradição com a própria justificação dos auxílios estatais com finalidade regional».

(130) Visto que não há nenhuma indicação de que o investimento teria sido realizado noutra região assistida com um limite de intensidade de auxílio igual ou superior (não há nenhuma indicação de que tenha sido considerada qualquer localização fora da Alemanha), a Comissão considera que o auxílio não tem efeitos prejudiciais para a coesão que estejam em contradição com o próprio objetivo dos auxílios com finalidade regional.

6.7. EQUILÍBRIO

(131) Tendo determinado que o auxílio constitui um incentivo para realizar o investimento na região em questão e que é proporcional, é necessário ponderar os efeitos positivos e os efeitos negativos do mesmo.

(132) A apreciação confirmou que a medida de auxílio tem um efeito de incentivo que atrai um investimento que dá um importante contributo para o desenvolvimento regional de uma região desfavorecida, a qual é elegível para auxílios com finalidade regional nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE, sem privar de investimento qualquer região com o mesmo limite de intensidade de auxílio ou mais elevado (não existem efeitos prejudiciais à coesão). A Comissão considera que atrair um investimento para uma região mais desfavorecida é mais benéfico para a coesão na União do que se o mesmo investimento tivesse sido realizado numa região mais desenvolvida. Tal como referido no ponto 53 da CAA, a Comissão considera que «os efeitos positivos dos auxílios com finalidade regional que se limitem a compensar a diferença a nível dos custos líquidos face a uma localização do investimento alternativa numa região mais desenvolvida […] serão normalmente considerados, no quadro do critério do equilíbrio, como mais do que compensando quaisquer efeitos negativos da localização alternativa para o novo investimento».

(133) Tendo em consideração o exposto, a Comissão entende que, dado que o auxílio é igual à diferença entre os custos líquidos da realização do projeto de investimento na localização escolhida e os custos líquidos incorridos numa localização alternativa mais desenvolvida, os efeitos positivos do auxílio, em termos do seu objetivo e adequação compensam, como foi acima demonstrado, os efeitos negativos para o comércio na localização alternativa.

(134) Em conformidade com o ponto 68 das OAR, e tendo em conta a apreciação aprofundada realizada com base na CAA, a Comissão conclui que o auxílio é necessário para proporcionar um efeito de incentivo ao investimento e que os benefícios do auxílio compensam a distorção da concorrência dele resultante e o efeito sobre o comércio entre os Estados-Membros.

7. **CONCLUSÃO**

(135) A Comissão conclui que o auxílio ao investimento com finalidade regional proposto a favor da Porsche Leipzig GmbH e da Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft — concedido antes de 1 de julho de 2014, na condição de ser aprovado pela Comissão — respeita todas as condições estabelecidas nas OAR e na CAA e, por conseguinte, pode ser considerado compatível com o mercado interno, em conformidade com o artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. O auxílio estatal que a Alemanha tenciona conceder a favor da Porsche Leipzig GmbH e da Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, que ascende a 43 666 078,75 euros em termos de valor atual (atualizado à data da notificação) e que representa uma intensidade máxima de auxílio de 8,37 % de equivalente-subvenção bruto, é compatível com o mercado interno, em conformidade com o artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.

2. A execução do auxílio referido no artigo 1.º, n.º 1, é consequentemente autorizada, desde que este seja concedido antes de 1 de julho de 2014.

Artigo 2.º

As autoridades alemãs apresentam à Comissão:

— no prazo de dois meses a contar da concessão do auxílio, uma cópia dos atos pertinentes relativos a esta medida de auxílio;

— com uma periodicidade quinquenal, com início na data de aprovação do auxílio pela Comissão, um relatório intercalar (que inclua informações sobre os montantes de auxílio pagos, a execução do contrato de auxílio e quaisquer outros projetos de investimento iniciados no mesmo local/unidade de produção);

— no prazo de seis meses a contar da data de pagamento da última fração do auxílio, com base no calendário de pagamentos notificado, um relatório final pormenorizado.

Artigo 3.º

A destinatária da presente decisão é a República Federal da Alemanha.

Feito em Bruxelas, em 9 de julho de 2014.

Pela Comissão
Joaquín ALMUNIA
Vice-Presidente