DECIZIA (UE) 2015/1966 A COMISIEI

din 9 iulie 2014

privind ajutorul de stat SA. 34118 (2012/C ex 2011/N) pe care Germania intenționează să îl acorde întreprinderilor Porsche Leipzig GmbH și Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft

[notificată cu numărul C(2014) 4075]

(Numai textul în limba germană este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în temeiul dispozițiilor respective ([1]) și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURA

(1) Printr-o notificare în format electronic, înregistrată la 20 decembrie 2011 de Comisie (SANI 6554), autoritățile germane au notificat, în conformitate cu Liniile directoare privind ajutoarele de stat regionale pentru perioada 2007-2013 ([2]) (denumite în continuare „LAR"), ajutorul regional în favoarea întreprinderilor Porsche Leipzig GmbH și Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft pentru un proiect de investiții în Leipzig, regiunea Saxonia, Germania.

(2) Prin scrisoarea din 11 iulie 2012, Comisia a informat Germania cu privire la decizia sa din aceeași dată de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din TFUE (denumită în continuare „decizia de inițiere"), având ca obiect ajutorul regional care urmează să fie pus în aplicare în favoarea proiectului de investiții al întreprinderilor Porsche Leipzig GmbH și Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, în scopul realizării unei evaluări aprofundate pe baza Comunicării Comisiei privind criteriile pentru o evaluare aprofundată a ajutoarelor regionale pentru proiecte mari de investiții ([3]) (denumită în continuare „Comunicarea privind evaluarea aprofundată").

(3) Decizia Comisiei de a iniția procedura oficială de investigare a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 30 octombrie 2012 ([4]). Părțile terțe au fost invitate să își prezinte observațiile.

(4) Germania a transmis, prin scrisoarea din 31 octombrie 2012 (2012/116806), observațiile pe care le avea și informațiile necesare pentru evaluarea aprofundată.

(5) Prin scrisoarea din 17 decembrie 2012 (2012/135107) și prin e-mailul din 4 februarie 2012, Comisia a solicitat informații suplimentare, pe care Germania le-a transmis prin scrisorile din 25 ianuarie 2013 (2013/008324) și 7 februarie 2013 (2013/013186).

(6) Nu s-au primit observații de la alte părți interesate.

2. DESCRIEREA DETALIATĂ A AJUTORULUI DE STAT

2.1. OBIECTIVUL MĂSURII

(7) Autoritățile germane intenționează să promoveze dezvoltarea regională prin acordarea de ajutor regional sub forma unei subvenții nerambursabile directe și a unei prime de investiții în favoarea întreprinderilor Porsche

([1]) JO C 333, 30.10.2012, p. 17.
([2]) JO C 54, 4.3.2006, p. 13.
([3]) JO C 223, 16.9.2009, p. 3.
([4]) A se vedea nota de subsol 1.

Leipzig GmbH și Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, pentru producerea unui nou model de autoturism. Investițiile vor fi efectuate în Leipzig, Saxonia, care este o regiune asistată în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE în limita unui plafon standard al ajutorului regional pentru întreprinderile mari de 20 % echivalent subvenție brută („GGE"), pentru perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2011și 30 iunie 2014 ([5]).

2.2. BENEFICIARII

(8) Beneficiarii ajutorului vor fi întreprinderea Porsche Leipzig GmbH (denumită în continuare „Porsche Leipzig") și întreprinderea Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (denumită în continuare „Porsche AG"). Întreprinderea Porsche Leipzig este o filială a companiei Porsche AG, care este, la rândul său, de la 1 august 2012, o filială pe deplin integrată a întreprinderii Volkswagen Aktiengesellschaft și care, prin urmare, aparține grupului Volkswagen (denumit în continuare „VW Group").

(9) VW Group produce autovehicule care variază de la autoturisme mici la autovehicule de lux și autovehicule comerciale. În 2013, VW Group a gestionat, în total, 106 fabrici situate în 19 țări europene și în alte opt țări din America, Asia și Africa, numărul angajaților acestora fiind de 572 800. În același an, VW Group a livrat 9,7 milioane de autoturisme consumatorilor din 153 de țări, ceea ce reprezintă o cotă de 12,8 % din piața mondială a autoturismelor ([6]), veniturile sale totale fiind de 197 miliarde EUR.

(10) În 2013, întreprinderea Porsche AG a avut 19 456 de angajați la nivel mondial și a livrat 162 145 de autovehicule noi clienților din întreaga lume. În 2013, veniturile acesteia au fost de 14,3 miliarde EUR.

2.3. PROIECTUL DE INVESTIȚII

(11) Proiectul de investiții a început în aprilie 2011, fiind prevăzut să se încheie în mai 2014.

(12) Proiectul de investiții vizează o extindere a uzinei actuale din Leipzig, în scopul fabricării unui nou model de autoturism, „Porsche Macan". Acest model este un vehicul utilitar sport (SUV – *sport utility vehicle*)/autoturism „crossover", care se încadrează în segmentul B (autoturisme clasa medie) conform clasificării POLK și în segmentul SUV D (SUV standard) conform clasificării IHS Global Insight ([7]).

(13) Proiectul implică investiții în clădiri, utilaje, echipamente și active necorporale și include fabricarea și echiparea caroseriei și un atelier de vopsire, ambele destinate producției noului model. Întrucât operațiunile uzinei actuale din Leipzig s-au limitat, până în prezent, la asamblarea autoturismelor, investiția este alocată transformării unității într-o uzină producătoare de automobile complet dezvoltată.

(14) Capacitatea de producție creată prin acest proiect este de [40 000-100 000] (*) de vehicule pe an. Din punct de vedere tehnic, ar fi posibilă o capacitate maximă de [40 000-100 000] de vehicule. Raportată la 235 de zile lucrătoare, aceasta corespunde unui număr de […] de vehicule pe zi. Se prevede ca uzina să funcționeze la capacitatea maximă în prima jumătate a anului 2014.

(15) Valoarea nominală totală a costurilor de investiție eligibile ale proiectului este de 550,08 milioane EUR. Valoarea actualizată ([8]) a acestei sume este de 521,56 milioane EUR. Tabelul de mai jos prezintă o defalcare a costurilor eligibile totale ale proiectului pe an și pe categorie, astfel cum au fost notificate:

Costuri de investiție eligibile (valoare nominală exprimată în milioane EUR)

Milioane EUR (sumă rotunjită)	2011	2012	2013	2014	Total
Construcții	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Echipamente externe	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([5]) Leipzigul face parte din regiunile cu „efect statistic"; a se vedea harta ajutoarelor regionale a Germaniei din decizia Comisiei din 8 noiembrie 2006 privind cazul de ajutor de stat N 459/06 – Harta ajutoarelor de stat naționale pentru Germania, 2007-2013 (JO C 295, 5.12.2006, p. 6). Leipzigul este eligibil pentru a beneficia de ajutoare regionale în temeiul derogării prevăzute la articolul 107 alineatul (3) litera (c), cu o intensitate maximă a ajutorului de 20 % pentru perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2011 și 30 iunie 2014.

([6]) Autoritățile germane au confirmat faptul că datele de piață transmise se referă la toate vehiculele produse sau vândute de VW Group, iar datele privind cota de piață se referă doar la autoturisme.

([7]) POLK și IHS Global Insight sunt societăți mari de cercetare de piață care analizează piața autovehiculelor.

(*) Informații confidențiale

([8]) Valorile actualizate menționate în prezenta decizie sunt calculate în funcție de o rată de bază de 2,05 %, aplicabilă la data notificării (decembrie 2011), majorată cu 100 de puncte de bază, în conformitate cu Comunicarea Comisiei privind revizuirea metodei de stabilire a ratelor de referință și de scont (JO C 14, 19.1.2008, p. 6).

Milioane EUR (sumă rotunjită)	2011	2012	2013	2014	Total
Utilaje/echipamente	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Active necorporale	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Total	[…]	[…]	[…]	[…]	550,08

(16) Autoritățile germane confirmă faptul că doar activele noi vor fi eligibile și că activele necorporale sunt obținute de la terți la prețul pieței.

2.4. FINANȚAREA INVESTIȚIEI

(17) Autoritățile germane confirmă că suma care reprezintă contribuția proprie a beneficiarului, care nu include nici un sprijin public, depășește 25 % din costurile eligibile.

2.5. TEMEIUL JURIDIC

(18) Temeiul juridic, la nivel național, al acestui sprijin financiar îl constituie:

(a) o primă de investiții, acordată în conformitate cu Legea din 2010 privind primele de investiții („Investitionszulagengesetz 2010") ([9]);

(b) o subvenție directă, acordată în temeiul „Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GA) 2009" ([10]).

2.6. MĂSURA DE AJUTOR

(19) La 24 martie 2011, beneficiarul a depus o cerere de acordare a unei subvenții directe. La 29 martie 2011, banca de dezvoltare „Sächsische Aufbaubank" (denumită în continuare „SAB") a confirmat că beneficiarul urma să aibă, în principiu, dreptul de a obține o subvenție directă ca stimulent pentru realizarea investiției. În cazul de față, prima de investiții se acordă, după obținerea aprobării Comisiei, în temeiul unei măsuri fiscale care instituie un drept legal la ajutor, pe baza unor criterii obiective și fără ca statul membru în cauză să-și mai exercite puterea discreționară. Prin urmare, nu a fost necesar ca beneficiarul să depună cererea de acordare a primei de investiții înainte de demararea lucrărilor.

(20) Germania intenționează să acorde un ajutor a cărui valoare actualizată este de 43,67 de milioane EUR. Având în vedere că valoarea actualizată a sumei totale a cheltuielilor eligibile preconizate pentru proiectul în cauză este de 521,56 milioane EUR (valoarea nominală a acesteia fiind de 550 de milioane EUR), intensitatea ajutorului propus este de 8,37 % echivalent subvenție brută (*Gross Grant Equivalent — GGE*).

(21) Germania a confirmat că ajutorul pentru proiect nu va fi cumulat cu ajutorul primit pentru aceleași costuri eligibile din alte surse locale, regionale, naționale sau ale Uniunii și că, în cazul în care suma cheltuielilor eligibile se abate de la suma estimată prezentată în notificare, nu vor fi depășite nici valoarea actualizată a cuantumului maxim al ajutorului aprobat, nici intensitatea ajutorului.

(22) Atât subvenția directă, cât și prima de investiții, se acordă cu condiția ca beneficiarul să își mențină investițiile în regiunea asistată pentru o perioadă de minimum cinci ani după finalizarea proiectului de investiții.

2.7. DISPOZIȚII GENERALE

(23) Autoritățile germane s-au angajat să transmită Comisiei:

— în termen de două luni de la acordarea ajutorului, o copie a actelor relevante privind măsura de ajutor;

— la fiecare cinci ani, începând de la data aprobării ajutorului de către Comisie, un raport intermediar (care cuprinde informații referitoare la sumele de ajutor plătite, la execuția contractului privind ajutorul și la orice alte proiecte de investiții în aceeași unitate/uzină);

— în decurs de șase luni de la plata ultimei tranșe de ajutor, conform planului de finanțare notificat, un raport final detaliat.

([9]) Fișa de informații sintetizate privind schema de exceptare pe categorii „Investitionszulagengesetz 2010" a fost publicată cu referința X 167/08 (JO C 280, 20.11.2009, p. 5).

([10]) Fișa de informații sintetizate privind schema de exceptare pe categorii „Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe – Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" a fost publicată cu referința XR 31/07 (JO C 102, 5.5.2007, p. 11).

3. MOTIVELE INVOCATE PENTRU INIȚIEREA PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE

(24) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a constatat că proiectul de ajutor respectă criteriile standard de compatibilitate stabilite în LAR și că valoarea și intensitatea ajutorului propus nu depășesc nivelul maxim admis. Cu toate acestea, în conformitate cu dispozițiile de la punctul 68 din LAR, Comisia nu a fost în măsură să confirme, în cadrul examinării prealabile, compatibilitatea ajutorului cu piața internă.

(25) Conform prevederilor de la punctul 68 din LAR, Comisia inițiază procedura oficială de investigare și efectuează o evaluare aprofundată a efectului stimulativ, a proporționalității, precum și a efectelor pozitive și negative ale ajutorului, atunci când beneficiarul ajutorului realizează, înainte sau după investiție, mai mult de 25 % din vânzările produsului în cauză pe piața în cauză [a se vedea, de asemenea, în continuare, testul de la alineatul (68) litera (a)] sau atunci când capacitatea de producție creată prin proiect reprezintă mai mult de 5 % dintr-o piață care se află în declin absolut sau relativ [a se vedea, de asemenea, în continuare, testul de la alineatul (68) litera (b)].

(26) Comisia nu a fost în măsură să excludă, în examinarea prealabilă, faptul că, pe pieţele în cauză, nu au fost depășite pragul cotei de piață și pragul referitor la creșterea capacității de investiție pe o piață neperformantă.

(27) Mai precis, Comisia şi-a exprimat îndoielile cu privire la propunerea Germaniei privind definiția pieței relevante a produsului, și anume aceea de a lua în considerare fie piața globală a autoturismelor, fără nicio segmentare, fie, în cazul în care se consideră necesară o segmentare, de a lua în considerare numai segmentul B, conform clasificării POLK. În conformitate cu o decizie anterioară ([11]), Comisia a considerat că pentru autovehiculele utilitare sport, clasificarea efectuată de IHS Global Insight ar fi mai potrivită. Comisia nu a fost în măsură să confirme cu certitudine faptul că fie piața globală a autoturismelor, fie doar segmentul B, conform clasificării POLK sau doar segmentul SUV-D, conform clasificării IHS Global Insight, pot fi considerate drept piață relevantă a produsului. Prin urmare, Comisia nu a luat o decizie finală cu privire la definiția exactă a pieței relevante a produsului, luând în considerare alte definiții plauzibile ale pieței, care includ piața globală a autoturismelor, segmentul B conform clasificării POLK și segmentul SUV-D conform clasificării IHS Global Insight.

(28) De asemenea, Comisia nu a fost în măsură să adopte o poziție finală în ceea ce privește definiția pieței geografice. Aceasta nu a putut concluziona că piața geografică cuprinde Spațiul Economic European (denumit în continuare „SEE"), sau, așa cum s-a sugerat de către Germania, că această piață corespunde pieței globale sau cuprinde, cel puțin, SEE și piața nord-americană, considerate împreună.

(29) Conform concluziilor analizei de la punctul 68 litera (a) din LAR (testul referitor la cota de piață), cota de piață pentru segmentul B conform clasificării POLK a depășit pragul aplicabil de 25 % pe piața geografică SEE ([12]).

(30) Analiza de la punctul 68 litera (b), aplicată pieței SEE, a arătat că, pentru segmentul SUV-D conform clasificării IHS Global Insight, capacitatea de producție creată de proiect, care este de […] %, depășește în mod semnificativ pragul aplicabil de 5 %, în condițiile în care implicit piața a fost neperformantă în perioada de referință relevantă. În perioada 2005-2010, rata medie anuală de creștere (RCCA) a consumului aparent al produsului respectiv în SEE a fost de – 0,9 %, în comparație cu rata medie anuală de creștere a PIB în SEE, care a fost de 1,62 % ([13]).

(31) Întrucât Comisia nu a putut stabili faptul că nu au fost depășite pragurile prevăzute la punctul 68 literele (a) și (b) din LAR, aceasta a decis să inițieze procedura oficială de investigare. În special, Comisia a afirmat că, în cazul în care observațiile primite ca răspuns în urma inițierii procedurii oficiale de investigare nu ar permite Comisiei să conchidă cu certitudine că pragurile relevante menționate nu au fost depășite, va efectua o evaluare aprofundată a proiectului de investiții pe baza „Comunicării privind evaluarea aprofundată". Germania și părțile terțe interesate au fost invitate să își prezinte observațiile.

4. OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE

(32) Părțile terțe interesate nu au transmis observații.

([11]) În conformitate cu Decizia Comisiei C (2011) 6479 final din 20 septembrie 2011 (N 559/2010 – Regatul Unit – LIP – Jaguar Cars) (JO C 22, 27.1.2012, p. 2).

([12]) În perioada cuprinsă între 2010 și 2015, adică în anul anterior și în anul ulterior finalizării investiției, cota de piață a VW Group pentru segmentul B conform clasificării POLK, pe piața SEE și piața nord-americană considerate împreună, precum și cota de piață pentru segmentul SUV-D conform clasificării IHS Global Insight, atât pe piața SEE, cât și pe piața SEE și piața nordamericană considerate împreună, rămân sub 25 %.

([13]) Pentru segmentul B conform clasificării POLK, capacitatea de producție creată rămâne sub pragul de 5 %.

5. **OBSERVAȚII DIN PARTEA GERMANIEI**

5.1. PIAȚA RELEVANTĂ A PRODUSULUI

(33) Germania și-a menținut poziția conform căreia segmentul B conform clasificării POLK reprezintă o definiție adecvată a pieței relevante a produsului, dar nu a prezentat argumente suplimentare.

5.2. PIAȚA GEOGRAFICĂ RELEVANTĂ

(34) Germania își menține punctul de vedere conform căruia piața globală sau, cel puțin, SEE și piața nord-americană luate împreună, ar trebui să fie considerate drept piață geografică relevantă. Germania afirmă că acest punct de vedere este, de asemenea, susținut de faptul că piața mondială este deservită de o singură unitate de producție.

5.3. EVALUAREA APROFUNDATĂ A MĂSURII DE AJUTOR

(35) Germania a furnizat următoarele informații care să îi permită Comisiei să efectueze o evaluare aprofundată.

5.3.1. **Efectele pozitive ale ajutorului**

(36) Germania consideră că investiția contribuie la dezvoltarea orașului Leipzig și a regiunii Saxonia din următoarele motive:

— Proiectul de investiții va asigura menținerea a 833 de locuri de muncă și a 29 de posturi de stagiari, precum și crearea a 1 040 de locuri de muncă noi și a 30 de noi posturi de stagiari.

— În plus, vor fi create, indirect, numeroase locuri de muncă pentru furnizorii și prestatarii de servicii din regiune. Factorul multiplicator de ocupare a forței de muncă este de 2,5 ([14]), ceea ce înseamnă că se preconizează crearea, indirect, a aproximativ 2 700 de locuri de muncă suplimentare. Se preconizează că o mare parte dintre acestea vor fi create la sediul beneficiarului ajutorului sau în imediata apropiere a sediului acestuia. Se estimează că, numai în domeniul livrărilor, al tehnologiei transportului și al ambalajelor, vor fi create, între 2012 și 2015, aproximativ 750 de locuri de muncă.

— Beneficiarul ajutorului este implicat activ în diferite rețele și inițiative de tip cluster care promovează dezvoltarea sectorului autovehiculelor în regiune (de exemplu, inițiativa de cluster în sectorul autovehiculelor din Germania de Est).

— Beneficiarul este foarte activ în domeniul formării de bază și al perfecționării continue a angajaților săi. Pe lângă faptul că recrutează personal cu înaltă calificare, beneficiarul susține organizarea, periodic, a unor cursuri de formare (interne și externe) pentru propriii angajați.

5.3.2. **Caracterul adecvat al ajutorului**

(37) Germania atrage atenția asupra faptului că, în decizia Dell Poland ([15]), Comisia admisese deja faptul că, printre alte măsuri, ajutorul de stat reprezintă un mijloc adecvat de promovare a dezvoltării regionale în regiunile în care PIB-ul pe cap de locuitor și nivelurile salariale sunt mai scăzute decât media națională, iar rata șomajului este mai ridicată decât media națională. PIB-ul pe cap de locuitor în Saxonia a fost de 73 % din PIB-ul mediu al Germaniei în 2011. Rata șomajului în această regiune a fost cu aproximativ 50 % mai mare decât rata medie a șomajului în Germania, în 2011, iar locuitorii din regiune au avut, în medie, în perioada 2007-2009 ([16]), un venit disponibil care a reprezentat 82 % din venitul mediu din Germania.

(38) Prin urmare, Germania consideră că ajutorul notificat constituie un instrument adecvat pentru atingerea obiectivelor de coeziune.

([14]) Ipoteza Germaniei privind factorul multiplicator de 2,5 s-a bazat pe date empirice, publicate în cadrul unor lucrări comparabile, de exemplu, Meißner (2009): *Automobilproduktion in der Prozess- oder Wertschöpfungskette* prezentat la 28 octombrie 2009 în 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, decizia din 23 septembrie 2009, JO L 29, 2.2.2010, p. 8, punctul 171.

([16]) Surse: Oficiul de statistică al landului Saxonia (Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen) iulie 2012, Biroul federal german de statistică (Anuarul statistic 2012) – PIB/cap de locuitor; Agenția Federală pentru Ocuparea Forței de Muncă (Bundesagentur für Arbeit) – rata șomajului pe cap de locuitor; Anuarul statistic al Saxoniei 2011 – venitul disponibil pe cap de locuitor.

5.3.3. **Efectul stimulativ/scenarii contrafactuale**

(39) Germania oferă informații care să dovedească faptul că ajutorul se încadrează la scenariul 2 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată, deoarece îi oferă beneficiarului un stimulent pentru ca acesta să efectueze toate investițiile în uzina din Leipzig, mai degrabă decât să le repartizeze parțial în [locația 1 în Germania] și parțial în Leipzig (fabricarea și vopsirea caroseriei într-o uzină existentă din [locația 1 în Germania] și asamblarea în uzina din Leipzig). În special, Germania a furnizat documente de întreprindere relevante, autentice și actuale în care este explicat procesul decizional în mai multe etape al întreprinderii Porsche AG în ceea ce privește locul investiției. Procesul decizional este descris mai jos.

Procesul decizional al beneficiarului

(40) Decizia privind investițiile în proiectul Macan și alegerea locului proiectului a fost luată în martie 2011. În perioada de pregătire și de luare a deciziilor, în ciuda faptului că întreprinderile Porsche Automobile Holding SE și Volkswagen AG căzuseră, în prealabil, de acord asupra creării unui grup integrat al producătorilor de automobile în 2009, organele competente ale întreprinderii Porsche AG au luat toate deciziile cu privire la întreprindere în mod complet autonom, fără implicarea consiliilor de administrație și a comitetelor directoare ale VW Group.

(41) În conformitate cu normele de procedură aplicabile ale Consiliului de administrație al întreprinderii Porsche AG, era obligatoriu ca deciziile de lansare a unor produse (modele) noi (inclusiv deciziile privind alegerea locului) să fie transmise în prealabil Comitetului pentru produse din cadrul Consiliului de administrație al întreprinderii Porsche AG (Vorstandsausschuss Produkte, denumit în continuare „VAP") și să fie aprobate de Consiliul de supraveghere al întreprinderii Porsche AG (Aufsichtsrat, denumit în continuare „AR").

(42) Decizia privind investiția în proiectul Macan și locul în care acesta urma să fie implementat a fost adoptată printr-un proces decizional în mai multe etape. În fiecare etapă, s-au efectuat și analizat calcule comparative pentru scenarii de producție diferite, în diverse locuri din Germania.

(43) Procesul de luare a deciziilor, conform descrierii de mai jos, a început la [2010] și s-a încheiat la 15 martie 2011, când AR a luat decizia de a alege orașul Leipzig, cu condiția obținerii unui ajutor de stat pentru investițiile din acel loc.

(44) În primele etape ale procesului decizional au fost luate în considerare numai opțiunile 1-4 descrise mai jos. Opțiunea 5 ([17]) a fost introdusă puțin mai târziu și a fost prezentată VAP la [2010].

Opțiune	Descrierea opțiunii
1. [locația 2 în Germania]	Producerea și livrarea completă a vehiculelor din Ingolstadt [locația 2 în Germania]
2. [locația 2 în Germania]/Porsche Leipzig	Producerea/vopsirea caroseriei în [locația 2 în Germania], apoi transportarea caroseriei vopsite la Leipzig, pentru asamblare și livrare
3. [locația 1 în Germania]/Porsche Leipzig	Producerea/vopsirea caroseriei în [locația 1 în Germania], apoi transportarea caroseriei vopsite la Leipzig, pentru asamblare și livrare
4. [locația 3 în Germania]	Producerea și livrarea completă a vehiculelor din [locația 3 în Germania]
5. Porsche Leipzig	Producerea și livrarea completă a vehiculelor din Leipzig.

(45) Germania a argumentat, pe baza unor documente ale întreprinderii, că, pentru a obține niveluri de precizie comparabile ale opțiunilor, în cadrul etapei de planificare și luare a deciziilor s-au efectuat mai multe calcule ale costurilor de producție aferente locului ales. Prin urmare, scenariul de referință, și anume opțiunea preferată la un moment dat, s-a modificat în timpul procesului decizional ([18]).

(46) Întrucât uzina Porsche Leipzig a dispus de mai puțin timp decât uzinele din celelalte orașe pentru a efectua calculele sus-menționate și având în vedere că, până în acel moment activitățile sale se limitaseră la asamblare, aceasta nu deținea experiență în ceea ce privește planificarea detaliată a costurilor pentru investiții structurale, cum ar fi clădirile și infrastructura aferente atelierului de vopsire și producției de caroserii. Cu ocazia reuniunii VAP din [2010], în cadrul căreia a fost acceptată opțiunea 5 ca scenariu de referință, întreprinderii Porsche Leipzig i s-a solicitat un plan mai detaliat.

([17]) Opțiunea 5 nu a fost luată în considerare inițial, deoarece s-a presupus că este nerentabilă. La inițiativa Consiliului de administrație, întreprinderea Porsche Leipzig a fost în măsură să infirme această ipoteză pe baza unui calcul preliminar al costurilor de producție aferente locului respectiv.

([18]) VAP a ales ca scenariu de referință opțiunea 1, la [2010], opțiunea 3, la [2010] și opțiunea 5, la [2010].

(47) Această etapă de planificare mai detaliată a evidențiat faptul că avantajul preconizat inițial în materie de costuri al opțiunii 5, în raport cu opțiunea 3, s-a redus în mod constant și, în cele din urmă, a dispărut, în momentul în care au fost identificate costuri de investiții suplimentare care au condus la un dezavantaj evident în materie de costuri, în comparație cu opțiunea 3. Cu toate acestea, costurile estimate pentru opțiunile 3 și 5 au fost în mod semnificativ mai scăzute decât costurile celorlalte opțiuni.

(48) Membrii personalului de conducere al întreprinderii Porsche Leipzig au început să analizeze posibilitatea utilizării unui ajutor de stat pentru compensarea dezavantajului în materie de costuri și au contactat în acest scop Ministerul Saxon al Economiei, Muncii și Transporturilor (denumit în continuare „SMWA").

(49) În scrisoarea din 25 februarie 2011, întreprinderea Porsche Leipzig a solicitat SMWA să examineze posibilitatea acordării unui ajutor pentru investiția planificată. În această scrisoare se menționa faptul că, până în momentul respectiv, nu fusese luată nicio decizie cu privire la locul investiției și că se examina posibilitatea obținerii unui ajutor de stat pentru a compensa dezavantajele amplasării investiției în Leipzig. Planul general și domeniul de aplicare al proiectului de investiții au fost prezentate SMWA în cadrul unei reuniuni care a avut loc la 28 februarie 2011.

(50) În cadrul reuniunii din [2011], VAP a solicitat întreprinderii Porsche Leipzig să realizeze economii suplimentare pentru a asigura competitivitatea opțiunii 5 în raport cu opțiunea 3.

(51) Prin scrisoarea din 9 martie 2011, SMWA a asigurat întreprinderea Porsche Leipzig că va sprijini proiectul de investiții pentru ciclul complet de producție a autoturismelor Macan în Leipzig, în cazul în care ar fi fost îndeplinite condițiile în vigoare privind acordarea de ajutor regional.

(52) În urma efectuării unor calcule mai detaliate, la 15 martie 2011 s-a transmis Consiliului de supraveghere analiza comparativă (descrisă mai jos) a costurilor de producție aferente amplasării investiției într-un anumit loc:

Opțiuni	Costurile de producție aferente locului propus, în milioane EUR, excluzând ajutorul de stat (situație la 15 martie 2011)
3. [locația 1 în Germania]/Porsche Leipzig	[…]
5. Porsche Leipzig	[…]

(53) Prin urmare, în absența unui ajutor de stat, opțiunea 5 prezenta un dezavantaj de 65 de milioane EUR, în comparație cu opțiunea 3.

(54) Având în vedere că, în cazul opțiunii 5, toate costurile aferente investiției sunt suportate în Leipzig, costurile totale aferente investiției în infrastructură și producție, în valoare de 550 de milioane EUR, ar putea fi considerate eligibile pentru acordarea unui ajutor de stat regional. Prin urmare, în cazul în care investiția ar respecta condițiile în vigoare privind acordarea unui ajutor regional, valoarea ajutorului potențial ar putea fi de 47,5 milioane EUR. Prin urmare, costurile de producție nete (după acordarea ajutorului) aferente opțiunii 5 s-ar reduce de la […] milioane EUR la […] milioane EUR.

(55) Conform opțiunii 3, o mică parte din costurile totale de investiție (aferente asamblării) ar fi suportată în Leipzig și ar putea fi eligibilă pentru acordarea unui ajutor regional în valoare de aproximativ 10,02 milioane EUR. [Locația 1 în Germania] nu se află într-o regiune asistată; prin urmare, aceasta nu este eligibilă pentru acordarea unui ajutor regional. Costurile de producție nete (după acordarea ajutorului) aferente opțiunii 3 se reduc de la […] milioane EUR la […] milioane EUR.

(56) Conform prezentării succinte din tabelul de mai jos, dacă se ia în considerare ajutorul, dezavantajul opțiunii 5, în comparație cu opțiunea 3, scade de la 65 de milioane EUR la 27,52 de milioane EUR (situația din luna martie 2011).

	Opțiunea 3	Opțiunea 5
Costurile de producție fără ajutor de stat	[…] milioane EUR	[…] milioane EUR
Dezavantajul opțiunii 5 în comparație cu opțiunea 3, în absența ajutorului		65 de milioane EUR
Ajutor de stat	10,02 milioane EUR	47,5 milioane EUR
Costuri de producție, luându-se în considerare ajutorul acordat	[…] milioane EUR	[…] milioane EUR
Dezavantajele opțiunii 5 în comparație cu opțiunea 3, luându-se în considerare ajutorul acordat		27,52 de milioane EUR

(57) Germania a explicat că, pe lângă dezavantajul de 27,52 milioane EUR în materie de costuri, au fost luate în considerare anumite criterii calitative în favoarea opțiunii 5:

— În primul rând, datele empirice din industria autovehiculelor arată faptul că, prin asigurarea implementării ciclului de producție complet într-un singur loc, în comparație cu situația în care procesele de producție și vopsire a caroseriei se desfășoară într-un anumit loc, iar asamblarea în alt loc, se reduc anumite riscuri, de exemplu, riscurile asociate transportului.

— În al doilea rând, amplasarea ciclului de producție complet într-un singur loc permite proiectarea unor procese dinamice, fapt care poate asigura un proces de producție optimizat.

— În al treilea rând, dacă întregul ciclul de producție se desfășoară într-un singur loc, pot fi identificate și eliminate mai rapid eventualele deficiențe sau erori. Experiența arată că, în general, ratele de eroare pot fi reduse în situațiile în care angajații implicați în etape diferite ale procesului de producție pot colabora în același loc.

— În al patrulea rând, imaginea mărcii este, de asemenea, un factor decisiv. Uzina din [locația 1 în Germania] produce în principal vehicule […], în timp ce Macan se poziționează ca vehicul de tip *premium*.

(58) Pe baza acestor calcule și considerente, directorul financiar al întreprinderii Porsche AG a anunțat, în cadrul reuniunii AR din 15 martie 2011, că întreprinderea pe care o reprezintă intenționează să solicite acordarea unui ajutor de stat regional pentru extinderea unității de producție din Leipzig. Astfel cum s-a consemnat în procesul-verbal al reuniunii AR din 15 martie 2011, acesta a declarat că decizia finală privind locul în care urma să fie amplasată investiția aferentă proiectului Macan depindea, prin urmare, de obținerea ajutorului.

(59) Ca reacție la această declarație, AR a aprobat opțiunea 5 (amplasarea întregului ciclu de producție la Leipzig), cu condiția obținerii ajutorului de stat.

(60) După adoptarea, la 15 martie 2011, sub rezerva condiției menționate anterior, a deciziei AR, întreprinderea Porsche Leipzig a depus o cerere oficială privind acordarea unui ajutor regional din fondurile alocate „Schemei comune pentru îmbunătățirea structurilor economice regionale" (GRW). Cererea privind acordarea ajutorului a fost transmisă către SAB la 24 martie 2011. Pentru acordarea de ajutoare pentru investiții există un temei juridic, în cazul de față fiind necesară obținerea aprobării Comisiei. Nu este necesar să se depună o cerere prealabilă, însă în cererea privind acordarea ajutorului pentru investiții trebuie să se specifice valoarea preconizată a ajutorului, pentru a se asigura respectarea plafonului ajutoarelor.

(61) La 29 martie 2011, SAB a confirmat că proiectul de investiții îndeplinește condițiile de eligibilitate pentru acordarea de subvenții.

(62) Proiectul de investiții a fost lansat în aprilie 2011.

(63) În tabelul de mai jos sunt redate succint diferitele etape ale procesului decizional:

Data	
[2010]	Reuniunea VAP: — Sunt prezentate doar opțiunile 1-4. — VAP decide că este necesar să se elaboreze mai în detaliu opțiunile 1-4. — Se alege opțiunea 1 ca scenariu de bază.
[2010]	Reuniunea VAP: — Sunt prezentate opțiunile 1-5. — Se alege opțiunea 3 ca scenariu de bază.
[2010]	Reuniunea AR: — AR decide să implementeze proiectul Macan. — Nu s-a luat încă o decizie cu privire la locul implementării. AR solicită VAP să prezinte propuneri în acest sens. — AR acceptă opțiunea 5.

Data	
[2010]	Reuniunea VAP: — Cele cinci opțiuni privind locul proiectului fac în continuare obiectul discuțiilor. — VAP solicită o elaborare detaliată a planificării opțiunii 5. — Se alege opțiunea 5 ca scenariu de bază.
[2011]	Reuniunea VAP: — VAP confirmă că decizia de propunere urmează să fie prezentată AR în cadrul următoarei sale reuniuni, ocazie cu care se va lua o decizie cu privire la locul de desfășurare a procesului de producție — Se așteaptă în continuare aprobarea de către AR.
25 februarie 2011	Scrisoarea Porsche Leipzig către SMWA: — se solicită SMWA să examineze posibilitatea de acordare a unui ajutor pentru investiția planificată.
[înainte de 15 martie 2011]	Reuniunea VAP: — VAP confirmă costurile estimate aferente opțiunii 5. — VAP solicită realizarea unor economii suplimentare
9 martie 2011	Scrisoarea SMWA prin care confirmă că este dispus să acorde sprijin financiar în favoarea proiectului: — SMWA confirmă faptul că va acorda un sprijin financiar în favoarea proiectului de investiții aferent amplasării întregului ciclu de producție a autoturismelor Macan în Leipzig, cu condiția să fie îndeplinite condițiile în vigoare privind acordarea unui ajutor regional.
15 martie 2011	Reuniunea AR: — se aprobă amplasarea întregului ciclu de producție în Leipzig, sub rezerva obținerii ajutorului de stat.
24 martie 2011	Porsche Leipzig depune o cerere oficială privind partea discreționară a ajutorului.
29 martie 2011	Scrisoarea SAB: — se confirmă faptul că proiectul de investiții îndeplinește condițiile de eligibilitate pentru acordarea de subvenții.
aprilie 2011	Demararea lucrărilor aferente proiectului de investiții.

5.3.4. **Proporționalitatea ajutorului**

(64) Conform scenariului 2 de la punctul 22 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată, „ajutorul va fi considerat, în general, ca fiind proporțional în cazul în care este egal cu diferența dintre costurile nete pentru ca întreprinderea beneficiară să investească în regiunea asistată și costurile nete pentru investiții în altă (alte) regiune (regiuni).” Germania evidențiază faptul că, pentru a se evalua proporționalitatea ajutorului, pot fi utilizate, de asemenea, calculele care au stat la baza analizei efectului stimulativ.

(65) În comparație cu opțiunea 3, opțiunea 5 prezintă un dezavantaj de 65 de milioane EUR în materie de costuri.

(66) În ciuda faptului că s-a luat în considerare valoarea maximă admisă a ajutorului, și anume 47,5 milioane EUR (valoare nominală), opțiunea 5 prezintă în continuare un dezavantaj de 27,52 milioane EUR în materie de costuri.

(67) Prin urmare, Germania susține că, având în vedere faptul că ajutorul nu compensează în totalitate dezavantajele aferente amplasării investiției în Leipzig, nu există nicio supracompensare. Ajutorul este, prin urmare, proporțional.

(68) Germania evidențiază faptul că, în decizia sa privind locul investiției, întreprinderea Porsche AG ia în considerare nu doar aspecte economice, ci și criterii calitative necuantificabile.

5.3.5. **Efectele negative ale ajutorului asupra concurenței și a schimburilor comerciale**

(69) Germania subliniază faptul că ajutorul regional vizează exclusiv compensarea dezavantajului aferent alegerii uzinei din Leipzig, pentru a compensa costurile suplimentare aferente amplasării întregului ciclu de producție în Leipzig, în comparație cu scenariul în care procesele de producție și vopsire a caroseriei se desfășoară în [locația 1 în Germania], iar caroseriile vopsite sunt livrate în Leipzig, pentru asamblare. Dat fiind faptul că ajutorul este proporțional, acesta nu are niciun efect asupra concurenței. Investiția în proiectul Macan și efectele acesteia asupra concurenței și a schimburilor comerciale ar fi avut loc indiferent de situație.

(70) Prin urmare, Germania consideră că ajutorul este în conformitate cu punctul 40 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată și nu are efecte negative asupra concurenței și a schimburilor comerciale.

6. **EVALUAREA MĂSURII DE AJUTOR ȘI A COMPATIBILITĂȚII ACESTEIA**

6.1. EXISTENȚA AJUTORULUI

(71) Sprijinul financiar va fi acordat de autoritățile germane sub forma unei subvenții nerambursabile directe și a unei prime de investiții. Sprijinul este acordat de un stat membru și prin intermediul resurselor de stat, în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(72) Având în vedere faptul că ajutorul este acordat filialelor unui singur grup de societăți, VW Group, măsura este selectivă.

(73) Sprijinul financiar prevăzut îi va scuti pe beneficiari de la plata costurilor pe care, în mod normal, ar fi trebuit, să le suporte ei înșiși. Prin urmare, aceștia beneficiază de un avantaj economic în raport cu concurenții lor.

(74) Sprijinul financiar va fi acordat pentru o investiție în sectorul autoturismelor; având în vedere că autoturismele sunt comercializate în statele membre, sprijinul în cauză este susceptibil să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

(75) Dat fiind că această măsură favorizează producția VW Group, aceasta denaturează sau amenință să denatureze concurența.

(76) Prin urmare, Comisia concluzionează că măsura în cauză constituie un ajutor de stat în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

6.2. LEGALITATEA MĂSURII DE AJUTOR

(77) Prin notificarea măsurii de ajutor planificate înainte de punerea în aplicare a acesteia, autoritățile germane au respectat obligația prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE, precum și cerința de notificare individuală prevăzută la articolul 7 litera (e) din Regulamentul (CE) nr. 1628/2006 al Comisiei ([19]) și la articolul 6 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 800/2008 al Comisiei ([20]).

6.3. TEMEIUL JURIDIC AL EVALUĂRII

(78) Obiectivul ajutorului este de a promova dezvoltarea regională. Având în vedere că autoritățile germane s-au angajat să acorde ajutorul înainte de 1 iulie 2014 (sub rezerva obținerii aprobării Comisiei, în cazul în care aceasta nu este încă disponibilă), temeiul evaluării compatibilității ajutorului cu piața internă îl constituie Liniile directoare privind ajutoarele de stat regionale pentru perioada 2007-2013, care au fost extinse până la 30 iunie 2014, în temeiul prevederilor de la punctul 186 din Orientările privind ajutoarele de stat regionale pentru perioada 2014-2020 ([21]). Dispozițiile secțiunii 4.3 din LAR referitoare la proiectele mari de investiții sunt

([19]) Regulamentul (CE) nr. 1628/2006 al Comisiei din 24 octombrie 2006 de aplicare a articolelor 87 și 88 din tratat ajutoarelor naționale pentru investițiile regionale (JO L 302, 1.11.2006, p. 29).

([20]) Regulamentul (CE) nr. 800/2008 al Comisiei din 6 august 2008 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața comună în aplicarea articolelor 87 și 88 din tratat (Regulamentul general de exceptare pe categorii de ajutoare) (JO L 214, 9.8.2008, p. 3).

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

deosebit de relevante în contextul prezentei evaluări. În cazul în care Comisia nu ar fi în măsură să stabilească cu certitudine, în cadrul procedurii oficiale de investigare, că nu au fost depășite pragurile prevăzute la punctul 68 litera (a) (testul referitor la cota de piață) și la punctul 68 litera (b) (testele privind creșterea capacității/cota de piață) din LAR, aceasta este obligată să treacă la o evaluare aprofundată care urmează să fie efectuată pe baza criteriilor stabilite în Comunicarea privind evaluarea aprofundată.

(79) Evaluarea Comisiei trebuie să se desfășoare în trei etape:

— în primul rând, aceasta trebuie să confirme că măsura este compatibilă cu dispozițiile generale ale LAR;

— în al doilea rând, aceasta trebuie să stabilească dacă poate sau nu să excludă fără echivoc faptul că testul referitor la cota de piață și testele privind creșterea capacității/cota de piață prevăzute la punctul 68 literele (a) și (b) din LAR nu necesită o evaluare aprofundată;

— în al treilea rând, în funcție de rezultatele evaluării din cea de a doua etapă, ar putea fi necesară efectuarea unei evaluări aprofundate.

6.4. COMPATIBILITATEA MĂSURII CU CRITERIILE STANDARD DE COMPATIBILITATE DIN LAR

(80) Comisia a stabilit deja în considerentul 36 din decizia de inițiere că ajutorul respectă criteriile generale de compatibilitate din LAR. Investigația formală nu a evidențiat niciun element care să pună în discuție această apreciere. Comisia observă, în special, următoarele:

— Nu există niciun indiciu că Porsche Leipzig, Porsche AG sau VW Group, în special, ar fi în dificultate financiară, deoarece condițiile stabilite în Liniile directoare privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate ([22]) nu sunt îndeplinite. Prin urmare, grupul căruia îi aparține beneficiarul ajutorului este eligibil pentru ajutor regional.

— Ajutorul este acordat în temeiul schemelor care beneficiază de exceptare pe categorii care respectă criteriile standard de compatibilitate din LAR.

— În special, proiectul conduce la o diversificare a producției unei unități existente, permițându-i fabricarea unui nou model de autoturism, Porsche Macan; Prin urmare, aceasta reprezintă o investiție inițială în sensul punctului 34 din LAR.

— Costurile eligibile pentru a beneficia de un ajutor de investiții sunt stabilite în conformitate cu LAR.

— De asemenea, beneficiarul are obligația de a menține investiția în regiune pe o perioadă minimă de cinci ani de la finalizarea proiectului.

— Beneficiarul oferă o contribuție financiară, care nu include nici un sprijin public, de cel puțin 25 % din costurile eligibile.

— Totalul cheltuielilor eligibile preconizate pentru proiect este de 521 559 981,66 EUR în valoare actualizată (actualizată la data notificării). Nu există niciun indiciu că, în trecut, beneficiarul a primit ajutor regional pentru proiectele de investiții anterioare care au demarat în perioada de trei ani înainte de începerea lucrărilor legate de prezenta investiție. Prin urmare, prezenta investiție nu constituie un singur proiect de investiții asociat cu orice astfel de proiecte de investiții anterioare, în sensul punctului 60 din LAR,.

— În conformitate cu mecanismul de reducere prevăzut la punctul 67 din LAR, cheltuielile eligibile suportate conduc la o intensitate maximă permisă a ajutorului de 8,37 % ESB (echivalent subvenție brută) pentru proiect.

— Având în vedere că intensitatea ajutorului propus (43 666 078,75 EUR în valoare actualizată) nu depășește valoarea maximă permisă a intensității ajutorului, precum și faptul că ajutorul notificat nu urmează să fie combinat cu alte ajutoare regionale pentru investiții, intensitatea propusă a ajutorului pentru proiect este conformă cu LAR.

(81) Având în vedere aceste considerații, Comisia consideră că criteriile standard de compatibilitate din LAR sunt îndeplinite.

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

6.5. APLICAREA TESTELOR PREVĂZUTE ÎN DISPOZIȚIILE DE LA PUNCTUL 68 DIN OAR

(82) Comisia a precizat la punctul 78 din decizia de inițiere că în cazul în care „observațiile primite ca răspuns la inițierea procedurii oficiale de investigare nu permit Comisiei să conchidă fără nicio îndoială că pragurile prevăzute la punctul 68 literele (a) și (b) nu sunt depășite, Comisia va efectua o evaluare aprofundată a proiectului de investiții pe baza Comunicării Comisiei privind criteriile pentru o evaluare aprofundată a ajutoarelor regionale pentru proiecte mari de investiții". Comisia trebuie să evalueze dacă observațiile primite permit această concluzie.

(83) În observațiile sale, Germania și-a menținut poziția reflectată deja în decizia de inițiere a procedurii, fără a adăuga observații sau informații care nu fuseseră încă prezentate în faza de examinare preliminară. În special, Germania și-a menținut opinia conform căreia piața relevantă a produselor ar trebui definită ca fiind segmentul B conform clasificării POLK (și nu segmentul SUV-D conform clasificării IHS Global Insight), și că piața geografică ar trebui definită ca incluzând cel puțin piața SEE și piața nord-americană luate împreună (și nu doar piața SEE). Poziția pe piața geografică este susținută în special prin argumentul că piața mondială este deservită de o singură unitate de producție.

(84) În legătură cu **piața produsului**, Comisia constată următoarele: decizia de a efectua o evaluare aprofundată nu aduce atingere concluziilor evaluării aprofundate a compatibilității rezultate. Cu toate acestea, înainte de a aproba ajutorul de stat, Comisia trebuie să se asigure că contribuția pozitivă care rezultă din măsura de ajutor va compensa, în orice caz, efectele negative ale acesteia asupra schimburilor comerciale și a concurenței. Prin urmare, pentru a stabili dacă urmează să se efectueze sau nu o evaluare aprofundată privind compatibilitatea unei măsuri de ajutor, definiția pieței produsului ar trebui să fie cât mai limitată posibil, ținând seama de caracteristicile specifice ale vehiculului ce urmează a fi fabricat.

(85) În decizia de inițiere, Comisia a considerat că, în ceea ce privește SUV-urile, din cauza diferențelor în materie de preț, dimensiune și performanța motorului etc. dintre acestea și autoturismele „obișnuite", clasificarea IHS Global Insight ar fi mai potrivită decât clasificarea oferită de Polk și ar trebui aplicată prin urmare proiectului în discuție. Din aceleași motive, într-un alt caz recent referitor la SUV-uri, Comisia s-a referit la clasificarea IHS Global Insight relevantă, și nu la segmentul B conform clasificării POLK, mai vast ([23]).

(86) Comisia își menține opinia conform căreia, pentru definirea pieței produsului în ceea ce privește SUV-urile, clasificarea IHS Global Insight este mai relevantă decât segmentarea oferită de POLK. Germania nu a prezentat argumente suplimentare care ar contrazice această opinie. Argumentul potrivit căruia VW Group își bazează planificarea strategică pe termen lung și analizele pe clasificarea POLK este lipsit de relevanță în acest context. În plus, Comisia nu a primit nicio informație din partea terților în cadrul procedurii oficiale de examinare care ar permite o mai bună înțelegere a segmentării pieței în ceea ce privește tipul autoturismului în cauză. Prin urmare, Comisia își menține abordarea de a lăsa deschisă definiția exactă a pieței relevante a produsului și de a aplica o abordare a definițiilor alternative plauzibile ale pieței, definind fiecare dintre segmentele de autovehicule (inclusiv cea mai detaliată segmentare pentru care există date disponibile), pe lângă segmentele combinate ca piețe de produse plauzibile relevante ([24]); segmentul SUV-D în conformitate cu IHS Global Insight nu este respins ca segment al pieței alternative plauzibile.

(87) În ceea ce privește **piața geografică**, Comisia își menține evaluarea inițială conform căreia piața relevantă este SEE sau o piață mai vastă; prin urmare, Comisia nu poate exclude faptul că piața geografică se limitează la piața SEE.

(88) În decizia de inițiere a procedurii (punctul 58), Comisia a făcut referire la două investigații oficiale în curs la acel moment ([25]) în care aceasta a examinat, pentru anumite segmente ale pieței autovehiculelor, dacă piața geografică relevantă este mai extinsă decât SEE. În conformitate cu concluziile evaluării aprofundate efectuate de către serviciile Comisiei, nu putea fi exclus faptul că piața geografică relevantă pentru produsele și perioadele de referință în cauză nu era mai mare decât piața SEE. Dat fiind că cele două state membre vizate de aceste decizii de inițiere au ales să își retragă notificările privind ajutoarele de stat regionale înainte de adoptarea deciziilor finale de către Comisie, principalele concluzii ale evaluărilor aprofundate efectuate în aceste cazuri nu au putut fi confirmate, prin decizii formale.

([23]) A se vedea nota de subsol 11.

([24]) Deciziile privind ajutorul de stat SA. 30340 Fiat Powertrain Technologies: Decizia [C(2011) 612] din 9 februarie 2011 (JO C 151, 21.5.2011, p. 5); SA. 32169 Volkswagen Sachsen: Decizia [C(2011) 4935] din 13 iulie 2011 (JO C 361, 10.12.2011, p. 17).

([25]) SA.27913 – C 31/2009 – HUN – LIP – Ajutor pentru Audi Hungaria Motor Kft: decizia [C(2009) 8131] din 28 octombrie 2009 (JO C 64, 16.3.2010, p. 15); decizia de prelungire [C(2010) 4474] din 6 iulie 2010 (JO C 243, 10.9.2010, p. 4); decizia [C(2011) 4935] din 13 iulie 2011, în SA.32169 – C/2011 – DE – LIP – Ajutor pentru Volkswagen Sachsen (JO C 361, 10.12.2011, p. 17).

(89) Comisia consideră că argumentele prezentate de Germania în cadrul examinării preliminare și menținute fără prezentarea unor elemente sau informații suplimentare în contextul investigației oficiale sunt insuficiente pentru a înlătura preocuparea legată de potențiala limitare a pieței geografice la piața SEE. În special, Comisia constată următoarele:

(90) Faptul că marii producători de autovehicule sunt activi pe plan internațional și participă la concurența globală nu este o dovadă suficientă că piețele individuale sunt integrate și constituie o singură piață mondială (sau o piață combinată formată din SEE și America de Nord). Același lucru este valabil și pentru argumentul că cei mai mari 10 producători de echipamente originale din industria autovehiculelor („OEM") dețin situri de producție și sisteme de distribuție în toată lumea. De fapt, Comisia consideră că instabilitatea cursului de schimb ar putea fi considerată ca fiind un factor care i-a determinat pe producătorii de echipamente originale din industria autovehiculelor să construiască uzine de producție mai aproape de cererea regională; aceeași afirmație ar putea fi valabilă pentru politicile de protecție eficace (taxe de import ridicate pentru producătorii finali, taxe mai scăzute pentru produsele intermediare, oferind un stimulent în favoarea producției/asamblării locale). Un al treilea argument în favoarea existenței structurilor de producție globalizate, în ciuda faptului că piețele nu sunt integrate, este faptul că anumite state permit importurile numai în cazul în care sunt create în paralel asociații în participațiune pentru producția locală. Prin urmare, prezența globală a actorilor importanți în calitate de producători nu este în sine un indiciu cu privire la existența unei piețe globale (sau mai extinse decât SEE). În mod similar, existența unor sisteme de distribuție la nivel mondial nu constituie dovada că piața este globală (sau mai extinsă decât SEE) din perspectiva concurenței. Faptul că Porsche AG intenționează să aprovizioneze piața mondială dintr-un singur sit este, de asemenea, insuficient pentru a susține o evaluare conform căreia piața geografică este mai extinsă decât SEE. De fapt, piața SUV-D este relativ mică în comparație cu alte segmente de piață, iar economiile de scară ar putea favoriza în acest caz o strategie de aprovizionare plecând de la un singur sit. Având în vedere că modelul urmează să fie vândut sub denumirea Porsche, iar calitatea ridicată a autovehiculelor de lux fabricate de Porsche AG este până în prezent, din punctul de vedere al clienților lor, legată de procesul de producție din Germania, o a doua unitate de producție în afara Germaniei ar putea prejudicia o strategie de marketing de succes. Germania însăși a justificat (a se vedea considerentul 57 de mai sus) alegerea Leipzigului în detrimentul [locației 1 în Germania], printre altele, pe baza aspectelor legate de marcă.

(91) De asemenea, argumentul că un nivel ridicat al fluxurilor comerciale, de exemplu faptul că peste 20 % din producția din SEE este exportată către piața nord-americană, nu este suficient pentru a dovedi existența unei piețe globale (sau, în acest caz, a unei piețe mai extinse decât SEE). Comisia consideră că, întrucât fluxurile comerciale pot constitui un etalon cu privire la gradul de integrare al diferitelor zone geografice analizând importanța importurilor și a exporturilor în raport cu nivelurile de producție și consum locale, existența fluxurilor comerciale în sine nu este o dovadă suficientă pentru a considera că există o piață geografică integrată. De fapt, prezența transporturilor între SEE și alte regiuni nu înseamnă că piețele sunt integrate în sensul că condițiile de piață (de exemplu, prețurile) pe o piață influențează condițiile unei alte piețe. Acest lucru este valabil, în special, în cazul în care transporturile constatate se referă în principal la transporturile efectuate de către producătorii înșiși, spre deosebire de transporturile efectuate de importatorii și exportatorii independenți care participă la arbitrajul prețurilor. Stabilirea prețurilor ar putea fi în întregime specifică fiecărei piețe (de exemplu, prețuri ridicate pe o piață, prețuri scăzute pe o altă piață) și ar putea să nu se alinieze la condițiile unei presupuse piețe integrate. Analiza fluxului comercial nu abordează chestiunea fundamentală pentru definirea pieței, și anume dacă importurile sau exporturile ar putea împiedica o creștere a prețurilor pe piața locală. Comisia constată că Germania nu a transmis alte materiale empirice care ar putea demonstra existența unor fluctuații ale prețurilor corelate sau reactivitatea importurilor nete la variațiile prețurilor relative. Materialele empirice prezentate în cazurile citate anterior nu sunt relevante în speță, deoarece se referă la segmente diferite de piață (segmentul A potrivit POLK) și la perioade de referință diferite.

(92) Comisia observă că Porsche AG intenționează să exporte o parte importantă din producția sa de autoturisme Macan către China. Această intenție, ca atare, nu dovedește existența unei piețe integrate.

(93) Comisia recunoaște că importanța barierelor comerciale scade de-a lungul timpului. Cu toate acestea, Comisia este convinsă că barierele în calea accesului pe piață prezente pe piețele-țintă reprezintă unul dintre principalii factori care stau la baza transferului producției în străinătate și la baza deciziilor de delocalizare ale producătorilor de automobile din UE. Barierele tarifare ridicate, în special în Asia, împiedică încă într-o mare măsură accesul exportatorilor din UE. Barierele netarifare, inclusiv cerințele de certificare împovărătoare și discriminatorii, cerințele de control suplimentare, accizele etc., au un impact puternic asupra exporturilor de vehicule din UE către piețele din Asia de Sud-Est, China și America de Sud. Comisia recunoaște faptul că Statele Unite sunt, de departe, cea mai importantă destinație pentru exporturile de automobile provenite din UE în ansamblu. Cu toate acestea, UE și SUA au abordări complet diferite în ceea ce privește reglementarea și supravegherea pieței. Astfel de divergențe în domeniul reglementării reprezintă probabil, chiar și în prezent, cel mai important obstacol în calea accesului exporturilor de automobile din UE către SUA.

(94) În plus, Comisia a luat notă în mod corespunzător de argumentele prezentate în legătură cu reducerea costurilor de transport. Comisia nu este convinsă pe deplin în acest sens. Evoluțiile viitoare în ceea ce privește reducerea costurilor de transport nu pot fi în mod clar confirmate în situația economică actuală, în care costurile combustibililor sunt în creștere. Prin urmare, viitoarea scădere a costurilor menționată nu poate fi luată în considerare.

(95) Având în vedere cele de mai sus și întrucât Comisia nu a primit nicio informație suplimentară în cursul procedurii oficiale de investigare care să îi permită să concluzioneze că piața geografică relevantă este mai extinsă decât SEE, aceasta susține evaluarea sa conform căreia piața geografică relevantă – indiferent de definiția aleasă a pieței produsului – este fie SEE, fie o piață mai mare. Încă o dată, Comisia subliniază că este necesar să se verifice faptul că contribuția pozitivă care rezultă din măsura de ajutor va compensa, în orice caz, efectele negative ale acesteia asupra schimburilor comerciale și a concurenței. Prin urmare, pentru a stabili dacă urmează să se efectueze sau nu o evaluare aprofundată privind compatibilitatea unei măsuri de ajutor, definiția pieței geografice ar trebui să fie cât mai limitată posibil, ținând seama de caracteristicile specifice ale vehiculului ce urmează a fi fabricat.

6.5.1. **Concluzie privind testul cotei de piață [punctul 68 litera (a) din LAR]**

(96) Comisia a efectuat testul prevăzut la punctul 68 litera (a) din LAR pe toate piețele produsului și piețele geografice plauzibile pentru a verifica dacă cota de piață a beneficiarului este mai mare de 25 %, înainte și după investiție.

(97) Având în vedere faptul că nu a putut fi stabilită existența unei singure piețe a produsului și a unei singure piețe geografice relevante, a trebuit să fie luate în considerare rezultatele pentru toate piețele posibile. Cota de piață a VW Group în segmentul B conform clasificării POLK în cadrul SEE reprezintă mai mult de [> 25] % în toți anii cuprinși între 2010 și 2015. Prin urmare, Comisia concluzionează că plafonul prevăzut la punctul 68 litera (a) este depășit. Cu toate acestea, în ceea ce privește piața de produse SUV-D, cota de piață nu este depășită pentru nici una dintre posibilele piețe geografice plauzibile (SEE, SEE + America de Nord și piața mondială).

6.5.2. **Concluzie privind capacitatea de producție în cadrul testului privind o piață neperformantă [punctul 68 litera (b) din LAR]**

(98) Având în vedere faptul că nu s-a putut stabili dacă ansamblul pieței autovehiculelor de pasageri, fără niciun fel de segmentare, sau doar segmentul B conform clasificării POLK sau numai segmentul SUV-D conform IHS Global Insight poate fi considerat drept piața relevantă a produsului, Comisia a trebuit să verifice dacă capacitatea creată de proiect, măsurată utilizând datele referitoare la consumul aparent al produsului respectiv în SEE, depășește 5 % din toate piețele plauzibile.

(99) Acest test efectuat pentru segmentul SUV-D conform IHS Global Insight a arătat că creșterea capacității depășește cu mult pragul de 5 % dacă se ia ca punct de referință piața SEE. Decizia de inițiere a stabilit deja la punctul 72 faptul că piața relevantă era neperformantă și chiar în declin în ultimii cinci ani anteriori investiției.

(100) Prin urmare, Comisia concluzionează că pragul de 5 % pentru creșterea capacității pe o piață neperformantă prevăzut la punctul 68 litera (b) din LAR este depășit în ceea ce privește segmentul SUV-D conform IHS Global Insight pe această piață.

6.5.3. **Concluzie**

(101) Având în vedere cele de mai sus, Comisia decide că nu poate fi exclus faptul că pragurile relevante stabilite în cadrul testelor de la punctul 68 literele (a) și (b) sunt depășite. Prin urmare, Comisia decide efectuarea unei verificări detaliate, în urma inițierii procedurii prevăzute la articolul 108 alineatul (2) din TFUE, pentru a determina dacă ajutorul este necesar pentru a oferi un efect stimulativ pentru investiții și dacă beneficiile măsurii de ajutor compensează denaturarea rezultată a concurenței și efectele asupra schimburilor comerciale dintre statele membre.

6.6. EVALUAREA APROFUNDATĂ A MĂSURII DE AJUTOR

(102) Evaluarea aprofundată este realizată pe baza Comunicării privind evaluarea aprofundată.

6.6.1. **Efectele pozitive ale ajutorului**

6.6.1.1. *Obiectivul ajutorului*

(103) Autoritățile germane au explicat efectele regionale pozitive ale investiției. Au fost identificate următoarele efecte pozitive ale investiției:

— Impactul asupra ocupării forței de muncă la nivel regional: investiția va crea 1 040 de noi locuri de muncă și 30 de posturi de stagiari în plus față de cele 833 de locuri de muncă existente și 29 de posturi de stagiari. În plus, se poate preconiza crearea a cel puțin 2 700 de locuri de muncă indirecte. Se preconizează că vor fi create cel puțin 744 de locuri de muncă indirecte, în apropierea uzinei în cauză.

— Atragerea în regiune a furnizorilor și a prestatorilor de servicii din industria automobilelor și din alte sectoare: Comisia consideră că investiția Porsche AG are un rol important în crearea și dezvoltarea în continuare a industriei autovehiculelor în Saxonia, atrăgând astfel furnizori și prestatori de servicii către această regiune.

— Implicarea activă a beneficiarului în diferite rețele și inițiative de tip cluster: În scopul de a promova dezvoltarea industriei autovehiculelor în regiunea Leipzig, precum și în întreaga Germanie de Est, beneficiarul participă activ la inițiativele în materie de clustere și de rețele, cum ar fi inițiativa de cluster în sectorul autovehiculelor din Germania de Est (*Automotive Cluster Ostdeutschland* – ACOD).

— Formare: se preconizează dezvoltarea în continuare a competențelor angajaților prin acțiuni de formare interne și externe.

(104) Comisia consideră că autoritățile germane au furnizat informații adecvate pentru a demonstra că proiectul va contribui la dezvoltarea economică a regiunii Leipzig.

6.6.1.2. *Caracterul adecvat al instrumentului de ajutor*

(105) Punctele 17 și 18 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată subliniază că ajutorul de stat sub forma ajutorului pentru investiția inițială reprezintă doar unul dintre mijloacele necesare pentru a elimina deficiențele pieței și pentru a promova dezvoltarea economică în regiunile dezavantajate. Ajutorul constituie un instrument adecvat dacă oferă avantaje specifice în comparație cu alte măsuri de politică. În conformitate cu punctul 18 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată, numai „măsurile pentru care statul membru a luat în considerare alte opțiuni de politică și în cazul cărora sunt stabilite avantajele utilizării unui instrument selectiv cum ar fi ajutoarele de stat pentru o anumită întreprindere sunt considerate a fi un instrument adecvat".

(106) Germania și-a întemeiat explicația privind caracterul adecvat al instrumentului de ajutor pe situația economică a regiunii Saxonia și a furnizat elemente de probă care să dovedească faptul că regiunea este dezavantajată în comparație cu media altor regiuni din Germania. Autoritățile germane subliniază faptul că în anul începerii lucrărilor, adică în 2011, PIB-ul pe cap de locuitor al Saxoniei a fost de 75 % din media Germaniei, în timp ce rata șomajului a crescut cu 50 % față de media Germaniei. Pentru perioada cuprinsă între 2007 și 2009, venitul disponibil mediu în Saxonia a fost de aproximativ 82 % din media Germaniei. Germania susține că, în acest tip de situație economică, o subvenție directă a fost deja recunoscută de practica decizională a Comisiei ca fiind un mijloc adecvat de a aborda deficiențele economice.

(107) Având în vedere situația socioeconomică din regiunea Leipzig, astfel cum a fost confirmată de statutul său de regiune care poate beneficia de ajutoare regionale în conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, cu o intensitate a ajutorului de 20 %, și în conformitate cu deciziile anterioare (de exemplu, în cazul Dell Poland ([26])), Comisia acceptă că acordarea de ajutoare de stat este un instrument adecvat pentru realizarea obiectivului de dezvoltare regională în regiunea în cauză.

6.6.1.3. *Efectul stimulativ/scenariul contrafactual*

(108) Întrucât există multe motive valabile pentru ca o societate să realizeze un proiect de investiții într-o anumită regiune, chiar și fără a se acorda un ajutor, în Comunicarea privind evaluarea aprofundată se solicită Comisiei să verifice în detaliu dacă ajutorul este necesar pentru a produce un efect de stimulare a investiției. Obiectivul prezentei evaluări amănunțite este acela de a determina măsura în care ajutorul contribuie în mod efectiv la schimbarea comportamentului beneficiarului, astfel încât acesta să investească (suplimentar) în regiunea asistată în cauză. Punctul 22 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată arată că efectul de stimulare poate fi dovedit prin două scenarii posibile: în absența ajutorului în cauză, nu s-ar efectua nicio investiție deoarece investiția nu ar fi profitabilă pentru întreprindere, indiferent de locație (scenariul 1); în absența ajutorului, investiția s-ar efectua în alt loc din UE (scenariul 2).

([26]) A se vedea nota de subsol 15.

(109) În Comunicarea privind evaluarea aprofundată se solicită statului membru să demonstreze Comisiei existența efectului de stimulare al ajutorului și să furnizeze dovezi clare cu privire la faptul că ajutorul a avut în mod efectiv un impact asupra alegerii investiției sau asupra alegerii amplasării proiectului. În acest context, se solicită, de asemenea, statului membru să furnizeze o descriere detaliată a scenariului contrafactual în care nu s-ar acorda niciun ajutor beneficiarului. Scenariile trebuie să fie considerate realiste de către Comisie.

(110) Autoritățile germane afirmă că ajutorul în favoarea Porsche Leipzig și Porsche AG se încadrează la scenariul 2 și au prezentat un scenariu contrafactual, care reflectă investițiile și amplasarea concrete pentru proiectul Macan, ținând seama, în plus față de Leipzig, de mai multe locații alternative, toate situate în Germania.

(111) Conform Comunicării privind evaluarea aprofundată, sarcina probei în ceea ce privește existența unui efect stimulativ revine statului membru. Punctul 25 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată indică faptul că statul membru ar putea furniza dovezi cu privire la efectul stimulativ al ajutorului punând la dispoziție documente ale întreprinderii care demonstrează că a fost efectuată o comparație între costurile și beneficiile amplasării investiției în regiunea asistată selectată și cele referitoare la o locație alternativă. Statul membru este invitat să prezinte rapoarte financiare, planuri interne de afaceri și documente care se referă la diversele scenarii de investiții.

(112) Germania a furnizat dovezi complete, actuale și autentice care documentează procesul decizional, organizat în mai multe etape, al Porsche AG în ceea ce privește localizarea investiției.

(113) Această documentație arată că au fost luate în considerare cinci opțiuni pentru locul de producție. Toate locațiile considerate, cu excepția Leipzigului, sunt situate în regiuni neasistate din Germania.

(114) În cadrul procesului de planificare, au fost efectuate mai multe calcule și estimări ale costurilor cu un nivel tot mai crescut de detaliere și precizie, pe baza cărora opțiunea cea mai viabilă – scenariul de referință – a fost modificată de trei ori ([27]). Documentele furnizate permit Comisiei să concluzioneze că, în cazul în care estimările pentru costurile de producție legate de amplasare ar fi atins același nivel de precizie (nivelurile veniturilor sunt estimate a fi identice pentru toate opțiunile), opțiunea 3 (construcția și vopsirea caroseriilor la [locația 1 în Germania], livrarea caroseriilor vopsite la Leipzig pentru asamblare) și opțiunea 5 (construcția, vopsirea și asamblarea caroseriilor la Leipzig) s-ar fi dovedit cele mai competitive opțiuni referitoare la amplasare.

(115) Pentru acest motiv documentele arată că, în ultima etapă a procesului decizional, s-a comparat doar opțiunea 3 cu opțiunea 5.

(116) Astfel cum se descrie la considerentul 53 din prezenta decizie, estimările definitive pentru costurile de producție legate de localizare au avut drept rezultat un dezavantaj în materie de costuri de 65 de milioane EUR pentru opțiunea 5 (Leipzig) în comparație cu opțiunea 3 ([locația 1 în Germania]/Leipzig). Pentru a reduce dezavantajul în materie de preț al opțiunii 5 și având în vedere viitoarea decizie oficială a AR privind localizarea proiectului de investiții, Porsche Leipzig a început să examineze, împreună cu autoritățile din Saxonia, disponibilitatea unui ajutor de stat pentru a determina efectuarea proiectului de investiții la Leipzig.

(117) În scrisoarea sa din 25 februarie 2011, Porsche Leipzig a solicitat SMWA să examineze posibilitatea acordării unui ajutor pentru investiția planificată. În urma unei reuniuni la care au participat Porsche Leipzig și autoritățile din Saxonia, în cursul căreia Porsche Leipzig a explicat proiectul de investiții și situația procesului decizional, autoritățile din Saxonia s-au angajat, prin scrisoarea din 9 martie 2011, să susțină proiectul de investiții pentru producția totală de autoturisme Macan la Leipzig, în cazul în care investiția ar respecta condițiile în vigoare pentru acordarea de ajutoare regionale.

(118) Astfel cum se descrie la considerentul 56 din prezenta decizie, dezavantajele legate de cost ale opțiunii 5 în raport cu opțiunea 3 au scăzut la 27,52 milioane EUR după ce s-a luat în considerare valoarea maximă admisă a ajutorului. Cu toate acestea, unele criterii calitative au fost, de asemenea, luate în considerare în favoarea opțiunii 5.

(119) La 15 martie 2011, AR a decis realizarea întregului proiect de investiții la Leipzig (opțiunea 5). Astfel cum demonstrează procesul-verbal al reuniunii AR, această decizie a fost luată în mod explicit sub rezerva disponibilității ajutorului de stat.

(120) În urma deciziei condiționate adoptate de AR, Porsche Leipzig a depus o cerere oficială pentru ajutor regional, la 24 martie 2011. Autoritatea responsabilă cu administrarea schemei a confirmat în scris, la 29 martie 2011, că, sub rezerva unor verificări mai detaliate, proiectul îndeplinește, în principiu, condițiile de eligibilitate. În urma acestei confirmări oficiale, lucrările din cadrul proiectului au început în aprilie 2011.

([27]) A se vedea nota de subsol 17.

(121) Având în vedere cele de mai sus, Comisia ia act de faptul că, în conformitate cu punctul 20 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată, cerințele oficiale referitoare la efectul stimulativ prevăzute la punctul 38 din LAR, sunt îndeplinite. Beneficiarul a depus o cerere de acordare de ajutor, iar autoritatea responsabilă de administrarea schemei a confirmat ulterior în scris că, sub rezerva unor verificări mai detaliate, proiectul îndeplinește, în principiu, condițiile de eligibilitate stabilite de schemă, înainte de demararea lucrărilor referitoare la proiect. În plus, autoritățile germane au furnizat dovezi clare cu privire la faptul că ajutorul avea în mod efectiv un impact asupra alegerii amplasării investiției. Decizia Porsche AG de a localiza întreaga producție de autoturisme Macan la Leipzig a fost luată doar după confirmarea faptului că proiectul de investiții ar fi eligibil pentru ajutor de stat și a fost sprijinită de autoritățile publice, întrucât AR a aprobat alegerea sitului sub rezerva disponibilității ajutorului de stat. Prin urmare, Comisia consideră, în conformitate cu punctele 23 și 25 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată, că scenariul contrafactual prezentat de Germania este realist și susținut prin dovezi autentice și actuale. Prin urmare, ajutorul are un efect stimulativ real (substanțial). Prin reducerea discrepanței legate de viabilitate în favoarea Leipzigului, ajutorul a contribuit la modificarea deciziei întreprinderii beneficiare privind amplasarea proiectului. În lipsa ajutorului, investiția nu ar fi fost efectuată la Leipzig.

6.6.1.4. *Proporționalitatea ajutorului*

(122) Pentru ca ajutorul să fie proporțional, valoarea și intensitatea ajutorului trebuie să se limiteze la minimul necesar pentru realizarea investiției în regiunea asistată.

(123) În general, ajutorul regional este considerat ca fiind proporțional cu gravitatea problemelor care afectează regiunile asistate, dacă respectă plafonul aplicabil ajutoarelor regionale, inclusiv reducerea automată și progresivă a plafoanelor ajutoarelor regionale pentru proiectele mari de investiții (deja inclusă în harta aplicabilă a ajutoarelor de stat regionale). Intensitatea ajutorului aplicată în acest caz nu este superioară plafoanelor ajutoarelor regionale, corectate prin mecanismul de reducere progresivă, astfel cum s-a stabilit deja în considerentul 80.

(124) În plus față de principiul general al proporționalității menționat în LAR, în Comunicarea privind evaluarea aprofundată se solicită efectuarea unei evaluări mai detaliate. Conform scenariului 2 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată, ajutorul este considerat ca fiind proporțional în cazul în care este egal cu diferența dintre costurile nete pentru ca întreprinderea beneficiară să investească în regiunea asistată și costurile nete pentru investiții în altă (alte) regiune (regiuni).

(125) Documentația prezentată de Germania demonstrează că ajutorul a fost limitat la suma necesară, deoarece acesta nu depășește diferența de costuri dintre opțiunea 3 și opțiunea 5. Calculul final arată că, chiar și beneficiind de ajutor, opțiunea 5 este cu 27,5 milioane EUR mai costisitoare (65 de milioane EUR fără ajutor) în valoare nominală decât opțiunea 3. Autoritățile germane au explicat că dezavantajele legate de costurile rămase sunt considerate ca fiind acceptabile în temeiul anumitor criterii necuantificabile, cum ar fi factori strategici (a doua uzină de asamblare completă sub numele Porsche), calitativi (evitarea riscurilor legate de transport între [locația 1 în Germania] și Leipzig) și de imagine ([…]) care, de asemenea, au favorizat realizarea proiectului de investiții la Leipzig.

(126) Având în vedere că ajutorul este limitat la suma necesară pentru compensarea costurilor nete suplimentare ale realizării proiectului de investiții la Leipzig, comparativ cu locația alternativă, Comisia consideră că proporționalitatea ajutorului este demonstrată.

6.6.2. **Efectele negative ale ajutorului asupra concurenței și a schimburilor comerciale**

(127) La punctul 40 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată se menționează că „în cazul în care analiza contrafactuală sugerează că investiția ar fi fost întreprinsă chiar și în absența ajutorului, deși eventual în altă locație (scenariul 2) și, în cazul în care ajutorul este proporțional, în principiu, indicațiile posibile ale denaturărilor cum ar fi o cotă mare de piață și creșterea capacității pe o piață neperformantă ar fi aceleași, indiferent de ajutor”.

(128) Întrucât măsura de ajutor sprijină o decizie de investiție bazată pe scenariul 2 și ajutorul se limitează la minimum, nu au putut fi identificate efecte negative asupra schimburilor comerciale și a concurenței. Investiția ar fi fost realizată în altă locație, ceea ce ar fi avut drept rezultat același nivel de denaturare a concurenței în orice caz. Prin urmare, Comisia consideră că ajutorul nu are efecte negative asupra concurenței.

(129) În conformitate cu punctul 53 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată, în cazul în care, în absența ajutorului, investiția ar fi fost realizată într-o regiune mai săracă (mai multe handicapuri regionale – intensitatea maximă a ajutoarelor regionale mai ridicată) sau într-o regiune considerată a avea aceleași handicapuri regionale ca și regiunea țintă (aceeași intensitate maximă a ajutoarelor regionale), acest fapt ar constitui, în testul comparativ global, un element negativ care are puține șanse să fie compensat prin elemente pozitive deoarece este contrar obiectivului însuși care este urmărit de ajutoarele regionale.

(130) În măsura în care nu există indicii că investiția ar fi fost realizată într-o altă regiune asistată, cu un plafon al intensității ajutorului mai ridicat sau similar (nu există nicio indicație potrivit căreia ar fi fost luat în considerare un loc din afara Germaniei), Comisia consideră că ajutorul nu are un efect defavorabil coeziunii care ar contraveni chiar obiectivului ajutoarelor regionale.

6.7. ECHILIBRARE

(131) După stabilirea faptului că ajutorul oferă un stimulent pentru punerea în aplicare a investiției în regiunea respectivă și că este proporțional, este necesară echilibrarea efectelor pozitive ale ajutorului cu efectele negative ale acestuia.

(132) Evaluarea a confirmat că măsura de ajutor are un efect stimulativ de atragere a unei investiții care oferă o contribuție importantă la dezvoltarea regională a unei regiuni dezavantajate, care este eligibilă pentru ajutor regional în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, fără a priva de investiție o regiune cu un plafon de intensitate a ajutorului identic sau mai ridicat (absența unui efect defavorabil coeziunii). Comisia consideră că atragerea unei investiții către o regiune mai săracă aduce mai multe beneficii coeziunii din cadrul Uniunii decât în cazul în care aceeași investiție ar fi fost localizată într-o regiune mai dezvoltată. Astfel cum se menționează la punctul 53 din Comunicarea privind evaluarea aprofundată, Comisia consideră că „efectele pozitive ale ajutoarelor regionale care nu fac decât să compenseze diferența în costuri nete relative legată de alegerea unei alte locații de investiții, mai dezvoltate, vor fi luate în considerare, în mod normal, în cadrul testului comparativ, pentru a compensa eventualele efecte negative ale celeilalte locații pentru noi investiții”.

(133) Având în vedere cele de mai sus, Comisia constată că, deoarece ajutorul este proporțional cu diferența în ceea ce privește costurile nete pentru realizarea investiției în locația selectată, în comparație cu o locație alternativă mai dezvoltată, efectele pozitive ale ajutorului în ceea ce privește obiectivul și caracterul adecvat al acestuia, astfel cum s-a demonstrat mai sus, compensează efectele negative ale celeilalte locații.

(134) În conformitate cu punctul 68 din LAR și ținând seama de evaluarea aprofundată efectuată pe baza Comunicării privind evaluarea aprofundată, Comisia concluzionează că ajutorul este necesar pentru a oferi un efect stimulativ pentru investiții și că beneficiile măsurii de ajutor compensează denaturarea rezultată a concurenței și efectele asupra schimburilor comerciale dintre statele membre.

7. **CONCLUZIE**

(135) Comisia concluzionează că ajutorul regional pentru investiții propus în favoarea Porsche Leipzig GmbH și în favoarea Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft – acordat înainte de 1 iulie 2014, sub rezerva autorizării de către Comisie – îndeplinește toate condițiile stabilite în LAR și în Comunicarea privind evaluarea aprofundată și, prin urmare, poate fi considerat compatibil cu piața internă în conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

(1) Ajutorul de stat pe care Germania preconizează să îl acorde în favoarea Porsche Leipzig GmbH și în favoarea Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, în valoare de 43 666 078,75 EUR (valoare actuală, actualizată la data notificării), reprezentând o intensitate maximă a ajutorului de 8,37 % în echivalent subvenție brută, este compatibil cu piața internă în conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

(2) Acordarea ajutorului la care se face referire la articolul 1 alineatul (1) este, în consecință, autorizată, cu condiția ca aceasta să aibă loc înainte de 1 iulie 2014.

Articolul 2

Autoritățile germane transmit Comisiei:

— în termen de două luni de la acordarea ajutorului, o copie a actelor relevante privind măsura de ajutor;

— la fiecare cinci ani, începând de la data aprobării ajutorului de către Comisie, un raport intermediar (care cuprinde informații referitoare la sumele de ajutor plătite, la execuția contractului privind ajutorul și la orice alte proiecte de investiții inițiate în aceeași unitate/uzină);

— în decurs de șase luni de la plata ultimei tranșe de ajutor, conform planului de finanțare notificat, un raport final detaliat.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează Republicii Federale Germania.

Adoptată la Bruxelles, 9 iulie 2014.

Pentru Comisie
Joaquín ALMUNIA
Vicepreședinte