ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2015/1966

z 9. júla 2014

o štátnej pomoci č. SA. 34118 (2012/C ex 2011/N), ktorú Nemecko plánuje poskytnúť spoločnostiam Porsche Leipzig GmbH a Dr. Ing.H.c.F.Porsche Aktiengesellschaft

[oznámené pod číslom C(2014) 4075]

(Iba nemecké znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ([1]), a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

(1) Prostredníctvom elektronického oznámenia zaregistrovaného v Komisii (SANI 6554) 20. decembra 2011 nemecké orgány informovali o regionálnej pomoci v súlade s usmerneniami pre národnú regionálnu pomoc na roky 2007 – 2013 ([2]) (ďalej len „usmernenia pre regionálnu pomoc“), ktorá mala byť určená spoločnostiam Porsche Leipzig GmbH a Dr. Ing. H.c. F. Porsche Aktiengesellschaft na investičný projekt v Lipsku, v nemeckej spolkovej krajine Sasko.

(2) Listom z 11. júla 2012 Komisia informovala Nemecko o svojom rozhodnutí z toho istého dátumu začať konanie stanovené v článku 108 ods. 2 ZFEÚ (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“), pokiaľ ide o regionálnu pomoc, ktorá mala byť poskytnutá na investičný projekt realizovaný spoločnosťami Porsche Leipzig GmbH a Dr. Ing. H.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, s cieľom vykonať dôkladné posúdenie na základe oznámenia Komisie o kritériách pre dôkladné posúdenie regionálnej pomoci pre veľké investičné projekty ([3]) (ďalej len „kritériá pre dôkladné posúdenie“).

(3) Rozhodnutie Komisie o začatí formálneho vyšetrovacieho konania bolo 30. októbra 2012 uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([4]). Komisia zainteresované strany vyzvala, aby predložili svoje pripomienky.

(4) Nemecko predložilo pripomienky a informácie potrebné na dôkladné posúdenie listom z 31. októbra 2012 (2012/116806).

(5) Listom zo 17. decembra 2012 (2012/135107) a e-mailom zo 4. februára 2012 Komisia požiadala o ďalšie informácie, ktoré jej Nemecko poskytlo listami z 25. januára 2013 (2013/008324) a zo 7. februára 2013 (2013/013186).

(6) Od ostatných zainteresovaných strán neboli doručené žiadne pripomienky.

2. PODROBNÝ OPIS ŠTÁTNEJ POMOCI

2.1. CIEĽ OPATRENIA

(7) Zámerom nemeckých orgánov je podporiť regionálny rozvoj poskytnutím regionálnej pomoci vo forme priameho grantu a investičného príspevku spoločnostiam Porsche Leipzig GmbH a Dr. Ing. H.c. F. Porsche

([1]) Ú. v. EÚ C 333, 30.10.2012, s. 17.
([2]) Ú. v. EÚ C 54, 4.3.2006, s. 13.
([3]) Ú. v. EÚ C 223, 16.9.2009, s. 3.
([4]) Pozri poznámku pod čiarou č. 1.

Aktiengesellschaft na výrobu nového modelu automobilu. Investícia sa bude realizovať v Lipsku, v spolkovej krajine Sasko, ktoré predstavuje podporovanú oblasť podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ so štandardným stropom regionálnej pomoci pre veľké podniky vo výške 20 % ekvivalentu hrubého grantu (GGE) počas obdobia od 1. januára 2011 do 30. júna 2014 ([5]).

2.2. PRÍJEMCA

(8) Príjemcami pomoci budú spoločnosti Porsche Leipzig GmbH (ďalej len „Porsche Leipzig“) a Dr. Ing. H.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (ďalej len „Porsche AG“). Porsche Leipzig je dcérskou spoločnosťou spoločnosti Porsche AG, ktorá je od 1. augusta 2012 plne integrovanou dcérskou spoločnosťou spoločnosti Volkswagen Aktiengesellschaft, a teda patrí do skupiny Volkswagen Group (ďalej len „VW Group“).

(9) Skupina VW Group vyrába automobily od malých áut až po luxusné a úžitkové vozidlá. V roku 2013 skupina VW Group prevádzkovala celkovo 106 závodov v 19 európskych krajinách a v ďalších ôsmich krajinách v Amerike, Ázii a Afrike a zamestnávala 572 800 zamestnancov. V tom istom roku skupina VW Group dodala 9,7 milióna automobilov zákazníkom v 153 krajinách, čo zodpovedá podielu vo výške 12,8 % na celosvetovom trhu s osobnými automobilmi ([6]), a jej príjmy dosiahli celkovo 197 miliárd EUR.

(10) V roku 2013 spoločnosť Porsche AG celosvetovo zamestnávala 19 456 ľudí a dodala 162 145 nových vozidiel zákazníkom na celom svete. V roku 2013 jej príjmy dosiahli 14,3 miliardy EUR.

2.3. INVESTIČNÝ PROJEKT

(11) Investičný projekt sa začal v apríli 2011. Dokončenie bolo naplánované na máj 2014.

(12) Investičný projekt je zameraný na rozšírenie existujúceho výrobného závodu v Lipsku s cieľom vyrábať nový model osobného automobilu „Porsche Macan“. Tento model predstavuje športové úžitkové vozidlo/osobný automobil terénneho typu, ktorý podľa klasifikácie POLK patrí do segmentu B (stredne veľké osobné automobily/ osobné automobily strednej triedy) a podľa klasifikácie ISH Global Insight do segmentu SUV-D (štandardné športové úžitkové vozidlo) ([7]).

(13) Projekt zahŕňa investície do budov, techniky, zariadenia a nehmotného majetku a jeho súčasťou je prevádzka na konštrukciu a vybavenie karosérií a lakovňa, ktoré majú byť zamerané na výrobu nového modelu. Keďže prevádzky existujúceho závodu v Lipsku sa doteraz obmedzovali na montáž automobilov, investícia predstavuje vylepšenie tohto pracoviska na plne rozvinutý závod na výrobu automobilov.

(14) Výrobná kapacita vytvorená prostredníctvom projektu dosahuje [40 000 – 100 000] (*) vozidiel za rok. Technicky by bolo možné dosiahnuť maximálnu kapacitu na úrovni [40 000 – 100 000] vozidiel. Pri prepočte na základe 235 pracovných dní to zodpovedá […] vozidlám za deň. Dosiahnutie plnej kapacity sa plánuje na prvý polrok 2014.

(15) Celkové oprávnené investičné náklady na projekt predstavujú 550,08 milióna EUR v nominálnej hodnote. V súčasnej hodnote ([8]) to predstavuje 521,56 milióna EUR. V tabuľke sa uvádza rozdelenie celkových oprávnených nákladov na projekt podľa roka a kategórie, ako boli nahlásené:

Oprávnené investičné náklady (nominálna hodnota v miliónoch EUR)

Mil. EUR (zaokrúhlene)	2011	2012	2013	2014	Spolu
Budovy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Externé vybavenie	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([5]) Lipsko je tzv. región postihnutý štatistickým efektom; pozri mapu regionálnej pomoci Nemecka v rozhodnutí Komisie z 8. novembra 2006 o opatrení štátnej pomoci N 459/06 – Národná mapa štátnej pomoci: Nemecko 2007 – 2013 (Ú. v. EÚ C 295, 5.12.2006, s. 6). Lipsko je oprávnené na regionálnu pomoc na základe výnimky podľa článku 107 ods. 3 písm. c) s maximálnou intenzitou pomoci vo výške 20 % na obdobie od 1. januára 2011 do 30. júna 2014.

([6]) Nemecké orgány potvrdili, že predložené údaje o trhu zahŕňali všetky vozidlá, ktoré vyrobila alebo predala skupina VW Group, zatiaľ čo údaje o trhovom podiele sa týkajú len osobných automobilov.

([7]) POLK a IHS Global Insight sú významné spoločnosti zamerané na prieskum trhu, ktoré analyzujú trh s automobilmi.

(*) Obchodné tajomstvo

([8]) Súčasné hodnoty sa v tomto rozhodnutí počítajú podľa základnej sadzby 2,05 % platnej k dátumu oznámenia (december 2011), ktorá sa zvyšuje o 100 bázických bodov v súlade s oznámením Komisie o revízii spôsobu stanovenia referenčných a diskontných sadzieb (Ú. v. EÚ C 14, 19.1.2008, s. 6).

Mil. EUR (zaokrúhlene)	2011	2012	2013	2014	Spolu
Technika/zariadenia	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nehmotný majetok	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Spolu	[…]	[…]	[…]	[…]	550,08

(16) Nemecké orgány potvrdzujú, že oprávnené budú len nové aktíva a že nehmotný majetok sa získava od tretích strán za trhovú cenu.

2.4. FINANCOVANIE INVESTÍCIE

(17) Nemecké orgány potvrdzujú, že vlastný príspevok príjemcu bez akejkoľvek verejnej podpory prekračuje 25 % oprávnených nákladov.

2.5. PRÁVNY ZÁKLAD

(18) Vnútroštátny právny základ pre finančnú podporu je takýto:

a) investičný príspevok na základe schémy „Investitionszulagengesetz 2010 ([9])“;

b) priamy grant na základe schémy „Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GA) 2009“ ([10]).

2.6. OPATRENIE POMOCI

(19) Príjemca podal žiadosť o priamy grant 24. marca 2011. Dňa 29. marca 2011 rozvojová banka Sächsische Aufbaubank (ďalej len „SAB“) potvrdila, že príjemca bude v zásade oprávnený na získanie priameho grantu ako stimulu na realizáciu investície. Investičný príspevok sa poskytuje – v tomto prípade je predmetom schválenia zo strany Komisie – na základe fiškálneho opatrenia, ktorým sa stanovuje právny nárok na pomoc podľa objektívnych kritérií a bez nutnosti ďalšieho rozhodovania zo strany členského štátu. Príjemca preto nemusel žiadať o investičný príspevok pred začiatkom prác.

(20) Nemecko plánuje poskytnúť pomoc vo výške 43,67 milióna EUR v súčasnej hodnote. Keďže plánované celkové oprávnené výdavky na projekt predstavujú v súčasnej hodnote 521,56 milióna EUR (550 miliónov EUR v nominálnej hodnote), navrhovaná intenzita pomoci je 8,37 % GGE (ekvivalent hrubého grantu).

(21) Nemecko potvrdilo, že pomoc na projekt nebude kombinovaná s pomocou poskytnutou na pokrytie tých istých oprávnených nákladov z iných miestnych, regionálnych a vnútroštátnych zdrojov alebo zo zdrojov Únie a že ak sa výška oprávnených výdavkov odkloní od odhadu uvedeného v oznámení, nedôjde k prekročeniu schválenej maximálnej výšky pomoci v súčasnej hodnote, ani k prekročeniu schválenej intenzity pomoci.

(22) Priamy grant aj investičný príspevok sa poskytujú pod podmienkou, že príjemca zachová investíciu v podporovanej oblasti na minimálne obdobie piatich rokov po dokončení investičného projektu.

2.7. VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

(23) Nemecké orgány sa zaviazali, že Komisii predložia:

— kópiu príslušných aktov týkajúcich sa tohto opatrenia pomoci, a to do dvoch mesiacov od poskytnutia pomoci,

— priebežnú správu (vrátane informácií o vyplatených výškach pomoci, o plnení zmluvy o poskytnutí pomoci a o akýchkoľvek ďalších investičných projektoch, ktoré sa začali v tom istom podniku/závode), a to každých päť rokov od schválenia pomoci zo strany Komisie,

— podrobnú záverečnú správu, a to do šiestich mesiacov od vyplatenia poslednej tranže pomoci podľa oznámeného harmonogramu platieb.

([9]) Formulár súhrnných informácií o schéme ‚Investitionszulagengesetz 2010‘, na ktorú sa vzťahuje skupinová výnimka, bol uverejnený pod číslom X 167/08 (Ú. v. EÚ C 280, 20.11.2009, s. 5).

([10]) Formulár súhrnných informácií o schéme „Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe – Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“, na ktorú sa vzťahuje skupinová výnimka, bol uverejnený pod číslom XR 31/07 (Ú. v. EÚ C 102, 5.5.2007, s. 11).

3. DÔVODY ZAČATIA FORMÁLNEHO VYŠETROVACIEHO KONANIA

(24) V rozhodnutí o začatí konania Komisia poznamenala, že projekt pomoci spĺňa štandardné kritériá zlučiteľnosti stanovené v usmerneniach pre regionálnu pomoc a že navrhovaná výška a intenzita pomoci neprekračujú prípustné maximum. V súlade s ustanoveniami bodu 68 usmernení pre regionálnu pomoc však v rámci predbežného preskúmania nebola schopná potvrdiť zlučiteľnosť tejto pomoci s vnútorným trhom.

(25) V bode 68 usmernení pre regionálnu pomoc sa vyžaduje, aby Komisia začala formálne vyšetrovanie a pristúpila k dôkladnému posúdeniu stimulačného účinku, primeranosti, ako aj pozitívnych a negatívnych účinkov pomoci, ak je trhový podiel príjemcu na relevantnom produktovom a geografickom trhu vyšší ako 25 % pred investíciou alebo po nej (ďalej aj „test podľa bodu 68 písm. a)“), alebo ak kapacita vytvorená prostredníctvom investície predstavuje viac ako 5 % trhu, ktorý sa nachádza v relatívnom alebo absolútnom poklese (ďalej aj „test podľa bodu 68 písm. b)“).

(26) Komisia v rámci predbežného preskúmania nemohla vylúčiť, že prahová hodnota trhového podielu a prahová hodnota týkajúca sa zvýšenia kapacity prostredníctvom investície na nedostatočne výkonnom trhu neboli na relevantných trhoch prekročené.

(27) Konkrétnejšie, Komisia vyjadrila pochybnosti o návrhu Nemecka na vymedzenie relevantného produktového trhu, t. j. aby sa bral do úvahy buď celý trh s osobnými automobilmi bez akejkoľvek segmentácie, alebo aby sa v prípade, že by sa segmentácia považovala za potrebnú, zohľadňoval iba segment B podľa klasifikácie POLK. V súlade s predchádzajúcim rozhodnutím ([11]) sa Komisia domnievala, že pre športové úžitkové vozidlá by bola vhodnejšia klasifikácia IHS Global Insight. Komisia nemohla bez pochybností potvrdiť, že za relevantný produktový trh pre danú investíciu možno považovať buď celkový trh s osobnými automobilmi, výhradne segment B podľa klasifikácie POLK, alebo výhradne kategóriu SUV-D podľa klasifikácie IHS Global Insight. Komisia preto ponechala presné vymedzenie relevantného produktového trhu otvorené a posúdila prijateľné alternatívne vymedzenia trhu, ktoré boli založené na celkovom trhu s osobnými automobilmi, segmente B podľa klasifikácie POLK a segmente SUV-D podľa klasifikácie IHS Global Insight.

(28) Komisia zároveň nedokázala zaujať definitívne stanovisko k vymedzeniu geografického trhu. Nemohla dospieť k záveru, či je geografický trh taký široký ako Európsky hospodársky priestor (ďalej len „EHP“), alebo, ako navrhlo Nemecko, či ho tvorí globálny trh alebo prinajmenšom kombinovaný trh EHP a Severnej Ameriky.

(29) Na základe analýzy vykonanej podľa bodu 68 písm. a) usmernení pre regionálnu pomoc (test trhového podielu) sa dospelo k záveru, že v prípade segmentu B podľa klasifikácie POLK na geografickom trhu EHP dochádza k prekročeniu uplatniteľnej prahovej hodnoty trhového podielu vo výške 25 %. ([12])

(30) Z analýzy vykonanej podľa bodu 68 písm. b) usmernení, ktorá sa vzťahuje na trh EHP, vyplynulo, že pokiaľ ide o segment SUV-D podľa klasifikácie IHS Global Insight, zvýšenie kapacity v dôsledku príslušného projektu, ktoré predstavuje […] %, značne prekračuje uplatniteľnú prahovú hodnotu 5 %, pričom samotný trh nebol počas príslušného referenčného obdobia dostatočne výkonný. V rokoch 2005 – 2010 bola priemerná ročná miera rastu zjavnej spotreby príslušného výrobku v EHP na úrovni – 0,9 % v porovnaní s priemerným ročným rastom HDP v EHP, ktorý dosahoval 1,62 %. ([13])

(31) Keďže Komisia nemohla jednoznačne určiť, či nedošlo k prekročeniu prahových hodnôt stanovených v bode 68 písm. a) a b) usmernení pre regionálnu pomoc, rozhodla sa začať formálne vyšetrovacie konanie. Komisia konkrétne uviedla, že ak na základe pripomienok doručených v reakcii na začatie formálneho vyšetrovania nebude schopná bez akýchkoľvek pochybností dospieť k záveru, že príslušné prahové hodnoty neboli prekročené, vykoná dôkladné posúdenie investičného projektu podľa kritérií pre dôkladné posúdenie. Komisia vyzvala Nemecko a všetky zainteresované strany, aby predložili pripomienky.

4. PRIPOMIENKY ZAINTERESOVANÝCH STRÁN

(32) Zainteresované strany nepredložili žiadne pripomienky.

([11]) Pozri rozhodnutie Komisie C(2011)6479 v konečnom znení z 20. septembra 2011 (N 559/10 – Spojené kráľovstvo – LIP – Jaguar Cars) (Ú. v. EÚ C 22, 27.1.2012, s. 2).

([12]) Medzi rokmi 2010 a 2015, t. j. v roku pred dokončením a po dokončení investície, trhový podiel skupiny VW Group v rámci segmentu B podľa klasifikácie POLK na kombinovanom trhu EHP a Severnej Ameriky, ako aj v rámci segmentu SUV-D podľa klasifikácie IHS Global Insight v rámci EHP aj na kombinovanom trhu EHP a Severnej Ameriky neprekračuje 25 %.

([13]) V prípade segmentu B podľa klasifikácie POLK je zvýšenie kapacity pod prahovou hodnotou 5 %.

5. **PRIPOMIENKY NEMECKA**

5.1. RELEVANTNÝ PRODUKTOVÝ TRH

(33) Nemecko trvalo na svojom stanovisku, že segment B podľa klasifikácie POLK predstavuje primerané vymedzenie relevantného produktového trhu, ale nepredložilo žiadne iné argumenty.

5.2. RELEVANTNÝ GEOGRAFICKÝ TRH

(34) Nemecko sa naďalej domnieva, že za relevantný geografický trh by sa mal považovať globálny trh, alebo aspoň kombinovaný trh EHP a Severnej Ameriky. Nemecko tvrdí, že toto stanovisko navyše podporuje aj skutočnosť, že svetový trh je zásobovaný z jedného miesta výroby.

5.3. DÔKLADNÉ POSÚDENIE OPATRENIA POMOCI

(35) V snahe umožniť Komisii, aby vykonala dôkladné posúdenie, poskytlo Nemecko tieto informácie.

5.3.1. **Pozitívne účinky pomoci**

(36) Nemecko sa domnieva, že investícia prispieva k regionálnemu rozvoju Lipska a spolkovej krajiny Sasko z týchto dôvodov:

— Prostredníctvom investičného projektu sa zabezpečí 833 pracovných miest a 29 miest pre stážistov a vytvorí sa 1 040 nových pracovných miest a 30 nových pozícií pre stážistov.

— Navyše sa vytvorí veľké množstvo nepriamych pracovných miest vďaka dodávateľom a poskytovateľom služieb v regióne. Počet pracovných miest sa vynásobí číslom 2,5 ([14]), čo znamená, že sa očakáva vytvorenie okolo 2 700 ďalších nepriamych pracovných miest. Očakáva sa, že veľký počet týchto pracovných miest sa vytvorí v závode príjemcu pomoci alebo v jeho najbližšom okolí. Očakáva sa, že v rokoch 2012 – 2015 len v oblastiach zásobovania, technologickej dopravy a balenia sa vytvorí okolo 750 pracovných miest.

— Príjemca pomoci je aktívne zapojený do rôznych iniciatív za vytváranie sietí a klastrov, ktoré podporujú rozvoj automobilového priemyslu v regióne (napr. iniciatíva Automobilový klaster pre východné Nemecko, AOCD).

— Príjemca je veľmi aktívny v oblasti základného a ďalšieho vzdelávania svojich zamestnancov. Okrem najímania vysokokvalifikovaných zamestnancov podporuje príjemca pravidelné (interné a externé) školenia pre svojich zamestnancov.

5.3.2. **Primeranosť pomoci**

(37) Nemecko poznamenáva, že Komisia už v rozhodnutí týkajúcom sa spoločnosti Dell Poland ([15]) súhlasila, že štátna pomoc, okrem iných opatrení, je primeraným prostriedkom na podporu rozvoja regiónov, v ktorých sú HDP na obyvateľa a úroveň miezd nižšie ako vnútroštátny priemer a v ktorých je miera nezamestnanosti vyššia ako vnútroštátny priemer. V roku 2011 dosahovalo HDP na obyvateľa v Sasku 73 % nemeckého priemeru. Miera nezamestnanosti bola v tom istom roku o takmer 50 % vyššia ako nemecký priemer a obyvatelia tohto regiónu mali priemerný disponibilný príjem na úrovni 82 % nemeckého priemeru v období rokov 2007 – 2009 ([16]).

(38) Nemecko sa preto domnieva, že oznámená pomoc je primeraným nástrojom na dosiahnutie svojich cieľov v oblasti súdržnosti.

([14]) Nemecko založilo svoj predpoklad týkajúci sa vynásobenia číslom 2,5 na empirických údajoch uverejnených v porovnateľných štúdiách, napr. Meißner (2009): „Automobilproduktion in der Prozess- oder Wertschöpfungskette“ – prezentácia z 28. októbra 2009 v Brandenburgu; 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, rozhodnutie z 23. septembra 2009 (Ú. v. EÚ L 29, 2.2.2010, s. 8), odôvodnenie 171.

([16]) Zdroj: Štatistický úrad Slobodného štátu Sasko (Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen), júl 2012, Nemecký spolkový štatistický úrad (Štatistická ročenka 2012) – HDP na obyvateľa; Spolkový úrad práce (Bundesagentur für Arbeit) – percentuálna miera nezamestnanosti na obyvateľa; Štatistická ročenka pre Sasko za rok 2011 – disponibilný príjem na obyvateľa.

5.3.3. **Stimulačný účinok/kontrafaktuálny scenár**

(39) Nemecko sa prostredníctvom poskytnutých informácií snaží dokázať, že pomoc patrí do scenára 2 uvedeného v kritériách pre dôkladné posúdenie, keďže stimuluje príjemcu k realizácii celej investície v závode v Lipsku namiesto jej umiestnenia čiastočne v [závode 1 v Nemecku] a čiastočne v Lipsku (konštrukcia karosérií a lakovanie by prebiehali v existujúcom závode spoločnosti Volkswagen v [závode 1 v Nemecku] a montovanie by sa uskutočňovalo v závode v Lipsku). Nemecko konkrétne poskytlo príslušnú, autentickú a aktuálnu dokumentáciu spoločnosti, v ktorej je vysvetlený viacstupňový rozhodovací proces v spoločnosti Porsche AG, ktorý sa týka umiestnenia investície. Tento rozhodovací proces je opísaný nižšie.

Rozhodovací proces príjemcu

(40) Rozhodnutie o investícii do projektu výroby modelu Macan a o jej umiestnení bolo prijaté v marci 2011. Napriek skutočnosti, že spoločnosti Porsche Automobile Holding SE a Volkswagen AG sa dohodli na vytvorení integrovanej automobilovej skupiny už v roku 2009, príslušné orgány spoločnosti Porsche AG počas prípravnej a rozhodovacej fázy prijali všetky rozhodnutia týkajúce sa spoločnosti úplne nezávisle, bez zapojenia rád a výborov skupiny VW Group.

(41) V súlade s platným rokovacím poriadkom výkonnej rady spoločnosti Porsche AG sa rozhodnutia (vrátane rozhodnutí o umiestnení) týkajúce sa začatia výroby nových produktov (modelov) museli najskôr predložiť produktovému výboru výkonnej rady spoločnosti Porsche AG (Vorstandsausschuss Produkte, ďalej len „VAP“) a musela ich schváliť dozorná rada spoločnosti Porsche AG (Aufsichtsrat, ďalej len „AR“).

(42) Rozhodnutie o investícii a umiestnení v súvislosti s výrobou modelu Macan bolo prijaté v rámci viacstupňového rozhodovacieho procesu. Na každom stupni boli vypracované a zvážené porovnávacie výpočty pre rôzne výrobné scenáre na rôznych miestach v Nemecku.

(43) Rozhodovací proces – ako je opísaný nižšie – sa začal v [2010] a bol dokončený 15. marca 2011, keď sa dozorná rada AR rozhodla pre umiestnenie v Lipsku pod podmienkou, že pre túto investíciu na uvedenom mieste bude schválená štátna pomoc.

(44) V počiatočných štádiách rozhodovacieho procesu sa zvažovali len scenáre 1 – 4 opísané nižšie; scenár 5 ([17]) bol predstavený trochu neskôr a produktovému výboru VAP bola predložená dňa [2010].

Scenár	Opis scenára
1. [závod 2 v Nemecku]	Výroba a dodávanie kompletného vozidla zo [závodu 2 v Nemecku]
2. [závod 2 v Nemecku]/Porsche Leipzig	Konštrukcia karosérií/lakovanie v [závode 2 v Nemecku] a následný transport nalakovaných karosérií do Lipska na montáž, odkiaľ by boli dodávané
3. [závod 1 v Nemecku]/Porsche Leipzig	Konštrukcia karosérií/lakovanie v [závode 1 v Nemecku] a následný transport nalakovaných karosérií do Lipska na montáž, odkiaľ by boli dodávané
4. [závod 3 v Nemecku]	Výroba a dodávanie kompletného vozidla zo [závodu 3 v Nemecku]
5. Porsche Leipzig	Výroba a dodávanie kompletného vozidla z Lipska

(45) Nemecko na základe dokumentácie spoločnosti vysvetlilo, že počas plánovacej a rozhodovacej fázy bolo vykonaných viacero výpočtov, ktoré sa týkali výrobných nákladov zodpovedajúcich príslušnému umiestneniu s cieľom dosiahnuť rovnakú úroveň presnosti pre každý zo scenárov. Základný scenár – t. j. uprednostňovaný scenár v danom čase – sa preto v priebehu rozhodovacieho procesu menil. ([18])

(46) Keďže spoločnosť Porsche Leipzig mala na vykonanie výpočtov rovnakého rozsahu menej času ako závody na iných miestach a keďže jej prevádzky sa obmedzovali na montáž, chýbali jej skúsenosti s podrobným plánovaním nákladov pre štrukturálne investície, napríklad pokiaľ ide o budovy a infraštruktúru v oblastiach lakovania a konštrukcie karosérií. Na zasadnutí produktového výboru VAP v [2010], na ktorom bol ako základný scenár prijatý scenár 5, bola spoločnosť Porsche Leipzig požiadaná o predloženie podrobnejšieho plánu.

([17]) Scenár 5 spočiatku nebol zohľadnený, keďže sa považoval za nehospodárny. Na základe iniciatívy výkonnej rady spoločnosti Porsche Leipzig nakoniec spoločnosť Porsche Leipzig dokázala túto domnienku vyvrátiť na základe predbežného výpočtu výrobných nákladov zodpovedajúcich danému umiestneniu.

([18]) Produktový výbor VAP si za základný scenár vybral dňa [2010] scenár 1, dňa [2010] scenár 3 a dňa [2010] scenár 5.

(47) Počas tejto ďalšej fázy podrobného plánovania vysvitlo, že pôvodne predpokladaná nákladová výhoda scenára 5 oproti scenáru 3 sa neustále zmenšuje, až napokon zmizla, keď boli zistené dodatočné investičné náklady, ktoré viedli k jasnej nákladovej nevýhode v porovnaní so scenárom 3. Odhady nákladov pre scenáre 3 a 5 však boli stále výrazne nižšie ako v prípade ostatných scenárov.

(48) Vedenie spoločnosti Porsche Leipzig začalo skúmať možnosť využitia štátnej pomoci na prekonanie tejto nákladovej nevýhody a obrátilo sa na saské ministerstvo hospodárstva, práce a dopravy (ďalej len „SMWA“).

(49) Listom z 25. februára 2011 spoločnosť Porsche Leipzig požiadala ministerstvo SMWA o preskúmanie možnosti poskytnutia pomoci na plánovanú investíciu. V tomto liste sa zdôrazňovalo, že zatiaľ nebolo prijaté rozhodnutie o umiestnení a že štátna pomoc sa žiada s cieľom vykompenzovať nevýhody umiestnenia závodu v Lipsku. Všeobecný náčrt a rozsah investičného projektu boli predložené ministerstvu SMWA na stretnutí, ktoré sa konalo 28. februára 2011.

(50) Produktový výbor VAP na svojom zasadnutí dňa [2011] vyzval spoločnosť Porsche Leipzig, aby v záujme zaistenia konkurencieschopnosti scenára 5 voči scenáru 3 určila možnosti ďalších úspor.

(51) Listom z 9. marca 2011 ministerstvo SMWA ubezpečilo spoločnosť Porsche Leipzig, že podporí investičný projekt týkajúci sa kompletnej výroby modelu Macan v Lipsku, pokiaľ budú splnené platné podmienky poskytnutia regionálnej pomoci.

(52) Po podrobných výpočtoch bolo 15. marca 2011 dozornej rade AR predložené nižšie uvedené porovnanie výrobných nákladov zodpovedajúcich príslušnému umiestneniu pred poskytnutím potenciálnej štátnej pomoci:

Scenár	Výrobné náklady zodpovedajúce príslušnému umiestneniu v miliónoch EUR bez poskytnutia pomoci k 15. marcu 2011
3. [závod 1 v Nemecku]/Porsche Leipzig	[…]
5. Porsche Leipzig	[…]

(53) Bez poskytnutia pomoci teda scenár 5 vykazoval v porovnaní so scenárom 3 nevýhodu vo výške 65 miliónov EUR.

(54) Keďže v rámci scenára 5 kompletné investičné náklady vznikajú v Lipsku, celkové investičné náklady na infraštruktúru a produkt vo výške 550 miliónov EUR by sa dali považovať za oprávnené na regionálnu pomoc. Keby teda investícia spĺňala platné podmienky poskytnutia regionálnej pomoci, potenciálna pomoc by mohla dosahovať výšku 47,5 milióna EUR. Čisté výrobné náklady (po poskytnutí pomoci) pre scenár 5 by sa preto znížili z […] miliónov EUR na […] milióna EUR.

(55) V rámci scenára 3 by v Lipsku vznikla len malá časť celkových investičných nákladov (na montáž), pričom by mohli byť oprávnené na poskytnutie regionálnej pomoci vo výške približne 10,02 milióna EUR. [Závod 1 v Nemecku] sa nenachádza v podporovanej oblasti, a preto nie je oprávnený na regionálnu pomoc. Čisté výrobné náklady (po poskytnutí pomoci) pre scenár 3 by sa teda znížili z […] miliónov EUR na […] milióna EUR.

(56) Ako je zhrnuté v nižšie uvedenej tabuľke, po zohľadnení pomoci sa nevýhoda scenára 5 voči scenáru 3 znižuje zo 65 miliónov EUR na 27,52 milióna EUR (situácia v marci 2011).

	Scenár 3	Scenár 5
Výrobné náklady bez poskytnutia štátnej pomoci	[…] miliónov EUR	[…] miliónov EUR
Nákladová nevýhoda scenára 5 voči scenáru 3 bez poskytnutia pomoci		65 miliónov EUR
Štátna pomoc	10,02 milióna EUR	47,5 milióna EUR
Výrobné náklady po zohľadnení pomoci	[…] milióna EUR	[…] milióna EUR
Nákladová nevýhoda scenára 5 voči scenáru 3 po zohľadnení pomoci		27,52 milióna EUR

(57) Nemecko vysvetlilo, že okrem vyčíslenej nákladovej nevýhody vo výške 27,52 milióna EUR boli posudzované aj niektoré kvalitatívne kritériá, ktoré boli v prospech scenára 5:

— Po prvé, z empirických údajov z automobilového priemyslu vyplýva, že prostredníctvom kompletnej výroby na jednom mieste v porovnaní so situáciou, keď výroba karosérií a lakovanie prebiehajú na jednom mieste a montáž sa vykonáva inde, sa minimalizujú určité riziká, napr. riziká súvisiace s prepravou.

— Po druhé, prostredníctvom kompletnej výroby na jednom mieste je možné vytvoriť návrh dynamického procesu, na základe ktorého sa môže zabezpečiť optimalizovaný výrobný proces.

— Po tretie, potenciálne nedostatky alebo chyby možno odhaliť a odstrániť rýchlejšie, ak sa celá výroba uskutočňuje na jednom mieste. Zo skúseností vyplýva, že mieru chybovosti možno vo všeobecnosti znížiť vtedy, ak zamestnanci pracujúci v rôznych stupňoch výrobného procesu môžu spolupracovať na tom istom mieste.

— Po štvrté, rozhodujúcim faktorom je aj imidž značky. V [závode 1 v Nemecku] sa vyrábajú najmä […] vozidlá, zatiaľ čo model Macan má mať status prémiového vozidla.

(58) Na základe týchto výpočtov a úvah finančný riaditeľ spoločnosti Porsche AG 15. marca 2011 na zasadnutí dozornej rady AR oznámil, že jeho spoločnosť plánuje požiadať o regionálnu štátnu pomoc na rozšírenie výrobného závodu v Lipsku. Ako je zdokumentované v zápisnici zo zasadnutia dozornej rady AR z 15. marca 2011, finančný riaditeľ oznámil, že konečné rozhodnutie o umiestnení investície do výroby modelu Macan by preto malo závisieť od dostupnosti pomoci.

(59) V reakcii na toto vyhlásenie dozorná rada AR schválila scenár 5 (kompletná výroba v Lipsku) pod podmienkou, že bude k dispozícii štátna pomoc.

(60) Po podmienenom rozhodnutí dozornej rady AR prijatom 15. marca 2011 spoločnosť Porsche Leipzig podala oficiálnu žiadosť o poskytnutie diskrečnej regionálnej pomoci z finančných prostriedkov „Spoločnej schémy pre zlepšenie regionálnych hospodárskych štruktúr“ (GRW). Žiadosť o poskytnutie pomoci bola predložená rozvojovej banke SAB 24. marca 2011. V súvislosti s investičným príspevkom existuje právny nárok, ktorý v tomto prípade podlieha schváleniu zo strany Komisie. Nepožaduje sa žiadne uplatňovanie *ex ante*, ale očakávaná výška investičného príspevku musí byť uvedená v žiadosti o poskytnutie diskrečnej pomoci, aby sa zaručilo dodržanie stropu pomoci.

(61) Rozvojová banka SAB 29. marca 2011 potvrdila, že investičný projekt spĺňa podmienky oprávnenosti na poskytnutie dotácií.

(62) Investičný projekt sa začal v apríli 2011.

(63) V nižšie uvedenej tabuľke sú zhrnuté podrobnosti o viacstupňovom rozhodovacom procese.

Dátum	
[2010]	Zasadnutie produktového výboru VAP: — Predložené sú len scenára 1 – 4 — Produktový výbor VAP schvaľuje rozhodnutie podrobnejšie rozpracovať scenáre 1 – 4 — Za základný scenár je vybratý scenár 1
[2010]	Zasadnutie produktového výboru VAP: — Predložené sú scenáre 1 – 5 — Za základný scenár je vybratý scenár 3
[2010]	Zasadnutie dozornej rady AR: — Dozorná rada AR sa rozhodne zrealizovať projekt výroby modelu Macan — Rozhodnutie o umiestnení je stále otvorené, dozorná rada AR žiada produktový výbor VAP, aby navrhol umiestnenie — Dozorná rada AR víta scenár 5

Dátum	
[2010]	Zasadnutie produktového výboru VAP: — Stále je otvorených všetkých päť scenárov miesta výroby — Produktový výbor VAP požaduje podrobnejšie rozpracovanie, pokiaľ ide o plánovanie scenára 5 — Za základný scenár je vybratý scenár 5
[2011]	Zasadnutie produktového výboru VAP: — Produktový výbor VAP potvrdzuje návrh rozhodnutia, ktorý bude predložený dozornej rade AR na jej najbližšom zasadnutí, na ktorom sa rozhodne o mieste výroby — Požaduje sa však schválenie zo strany dozornej rady AR.
25. februára 2011	List spoločnosti Porsche Leipzig adresovaný ministerstvu SMWA: — Od ministerstva SMWA sa požaduje, aby preskúmalo možnosť poskytnutia pomoci na plánovanú investíciu.
[pred 15. marcom 2011]	Zasadnutie produktového výboru VAP: — Produktový výbor VAP potvrdzuje odhad nákladov pre scenár 5 — Produktový výbor VAP požaduje ďalšie úspory
9. marca 2011	List ministerstva SMWA, v ktorom potvrdzuje, že je pripravené podporiť projekt: — Ministerstvo SMWA potvrdzuje, že podporí investičný projekt kompletnej výroby modelu Macan v Lipsku, pokiaľ spĺňa platné podmienky poskytnutia regionálnej pomoci
15. marca 2011	Zasadnutie dozornej rady AR: — Rada schvaľuje kompletnú výrobu modelu Macan v Lipsku pod podmienkou, že bude k dispozícii štátna pomoc
24. marca 2011	Oficiálna žiadosť spoločnosti Porsche Leipzig o poskytnutie diskrečnej časti pomoci
29. marca 2011	List rozvojovej banky SAB: — Banka potvrdzuje, že investičný projekt spĺňa podmienky oprávnenosti na poskytnutie dotácií.
apríl 2011	Začínajú sa práce na investičnom projekte

5.3.4. **Primeranosť pomoci**

(64) V bode 22 kritérií pre dôkladné posúdenie sa pri scenári 2 uvádza, že pomoc možno „považovať za proporcionálnu, ak sa bude rovnať rozdielu medzi čistými nákladmi prijímajúcej spoločnosti na investíciu v podporovanom regióne a čistými nákladmi na investíciu v alternatívnom(-ych) regióne(-och)“. Nemecko zdôrazňuje, že ako základ na posúdenie primeranosti pomoci možno použiť aj výpočty použité na zistenie stimulačného účinku.

(65) Výrobný scenár 5 má v porovnaní so scenárom 3 nákladovú nevýhodu vo výške 65 miliónov EUR.

(66) Napriek maximálnej prípustnej pomoci vo výške 47,5 milióna EUR (v nominálnej hodnote) v prípade scenára 5 stále existuje nákladová nevýhoda vo výške 27,52 milióna EUR.

(67) Nemecko preto tvrdí, že vzhľadom na to, že pomoc plne nekompenzuje nevýhodu týkajúcu sa umiestnenia v Lipsku, nedochádza k nadmernej kompenzácii. Pomoc je teda primeraná.

(68) Nemecko zdôrazňuje, že pri rozhodovaní o umiestnení spoločnosť Porsche AG zohľadňuje nielen finančné úvahy, ale aj nevyčísliteľné kvalitatívne kritériá.

5.3.5. **Negatívne účinky pomoci na hospodársku súťaž a obchod**

(69) Nemecko zdôrazňuje, že regionálna pomoc slúži len na kompenzáciu nevýhody týkajúcej sa umiestnenia v Lipsku, t. j. na kompenzáciu dodatočných nákladov na kompletnú výrobu v závode v Lipsku v porovnaní s výrobným scenárom pre výrobu karosérií a lakovanie v [závode 1 v Nemecku] s dodávaním nalakovaných karosérií do Lipska na montáž. Keďže je pomoc primeraná, nemá žiadny účinok na hospodársku súťaž. K investícii do projektu výroby modelu Macan a z toho vyplývajúcim účinkom na hospodársku súťaž a obchod by došlo tak či tak.

(70) Nemecko sa preto domnieva, že pomoc je v súlade s bodom 40 kritérií pre dôkladné posúdenie a nemá žiadne negatívne účinky na hospodársku súťaž a obchod.

6. **POSÚDENIE OPATRENIA POMOCI A ZLUČITEĽNOSTI**

6.1. EXISTENCIA POMOCI

(71) Finančnú podporu poskytnú nemecké orgány vo forme priameho grantu a investičného príspevku. Podpora je teda poskytnutá členským štátom a zo štátnych zdrojov v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(72) Keďže sa pomoc poskytuje dcérskym spoločnostiam jednej skupiny spoločností, skupiny VW Group, opatrenie je selektívne.

(73) Na základe plánovanej finančnej podpory budú príjemcovia oslobodení od nákladov, ktoré by za normálnych okolností museli znášať sami. Majú preto hospodársku výhodu nad svojimi konkurentmi.

(74) Plánovaná finančná podpora bude poskytnutá na investíciu do automobilového odvetvia. Keďže s automobilmi sa obchoduje medzi členskými štátmi, táto podpora pravdepodobne ovplyvní obchod medzi členskými štátmi.

(75) Keďže týmto opatrením sa zvýhodňuje výroba skupiny VW Group, dochádza k narušeniu hospodárskej súťaže alebo takéto narušenie hrozí.

(76) Komisia sa preto domnieva, že opatrenie predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

6.2. ZÁKONNOSŤ OPATRENIA POMOCI

(77) Oznámením plánovaného opatrenia pomoci pred jeho realizáciou nemecké orgány dodržali svoju povinnosť podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ a individuálnu notifikačnú povinnosť uvedenú v článku 7 písm. e) nariadenia Komisie (ES) č. 1628/2006 ([19]) a v článku 6 ods. 2 nariadenia Komisie (ES) č. 800/2008 ([20]).

6.3. PRÁVNY ZÁKLAD PRE POSÚDENIE

(78) Cieľom pomoci je podporiť regionálny rozvoj. Keďže nemecké orgány sa zaviazali poskytnúť pomoc pred 1. júlom 2014 (ak ešte nie je k dispozícii, podlieha schváleniu zo strany Komisie), základom pre posúdenie zlučiteľnosti pomoci s vnútorným trhom sú usmernenia pre regionálnu pomoc, ktorých platnosť sa na základe bodu 186 Usmernení o regionálnej štátnej pomoci na roky 2014 – 2020 ([21]) predlžuje do 30. júna 2014. Na účely tohto posúdenia sú osobitne dôležité ustanovenia časti 4.3 usmernení pre regionálnu pomoc, ktoré sa

([19]) Nariadenie Komisie (ES) č. 1628/2006 z 24. októbra 2006 o uplatňovaní článkov 87 a 88 zmluvy na národnú regionálnu investičnú pomoc (Ú. v. EÚ L 302, 1.11.2006, s. 29).
([20]) Nariadenie Komisie (ES) č. 800/2008 zo 6. augusta 2008 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné so spoločným trhom podľa článkov 87 a 88 zmluvy (Všeobecné nariadenie o skupinových výnimkách) (Ú. v. EÚ L 214, 9.8.2008, s. 3).
([21]) Ú. v. EÚ C 209, 23.7.2013, s. 1.

týkajú veľkých investičných projektov. Ak by Komisia v rámci formálneho vyšetrovania nedokázala bez akýchkoľvek pochybností určiť, či nedošlo k prekročeniu prahových hodnôt stanovených v bode 68 písm. a) („test trhového podielu“) a v bode 68 písm. b) („test zvýšenia kapacity/test výkonnosti trhu“) usmernení pre regionálnu pomoc, musí pristúpiť k dôkladnému posúdeniu, ktoré sa vykoná na základe kritérií stanovených v kritériách pre dôkladné posúdenie.

(79) Komisia musí vykonať svoje posúdenie v troch krokoch:

— po prvé, musí potvrdiť, že opatrenie je zlučiteľné so všeobecnými ustanoveniami usmernení pre regionálnu pomoc,

— po druhé, musí overiť, či môže bez akýchkoľvek pochybností vylúčiť, že „test trhového podielu“ a „test zvýšenia kapacity/test výkonnosti trhu“ podľa bodu 68 písm. a) a b) usmernení pre regionálnu pomoc (ďalej len „testy podľa bodu 68 písm. a) a b)“) si nevyžadujú dôkladné posúdenie,

— po tretie, v závislosti od výsledku posúdenia v druhom kroku jej môže vzniknúť povinnosť vykonať dôkladné posúdenie.

6.4. ZLUČITEĽNOSŤ OPATRENIA SO VŠEOBECNÝMI KRITÉRIAMI ZLUČITEĽNOSTI PODĽA USMERNENÍ PRE REGIONÁLNU POMOC

(80) Komisia už v odôvodnení 36 rozhodnutia o začatí konania uviedla, že pomoc spĺňa všeobecné kritériá zlučiteľnosti podľa usmernení pre regionálnu pomoc. Počas formálneho vyšetrovania neboli odhalené prvky, ktoré by toto posúdenie spochybňovali. Komisia poznamenáva najmä toto:

— Neexistuje náznak, že by spoločnosti Porsche Leipzig, Porsche AG alebo najmä skupina VW Group mali finančné ťažkosti, keďže podmienky stanovené v usmerneniach Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach ([22]) nie sú splnené. Skupina, do ktorej patrí príjemca pomoci, je preto oprávnená na regionálnu pomoc.

— Pomoc sa poskytuje v rámci uplatňovania schém, na ktoré sa vzťahuje skupinová výnimka a ktoré spĺňajú všeobecné kritériá zlučiteľnosti podľa usmernení pre regionálnu pomoc.

— Projekt vedie najmä k diverzifikácii výstupu existujúcej prevádzky a umožní jej vyrábať nový model osobného automobilu, Porsche Macan. Ide preto o počiatočnú investíciu v zmysle bodu 34 usmernení pre regionálnu pomoc.

— Náklady oprávnené na investičnú pomoc sú vymedzené v súlade s usmerneniami pre regionálnu pomoc.

— Príjemca je zároveň povinný zachovať investíciu v regióne minimálne päť rokov po dokončení projektu.

— Príjemca poskytuje finančný príspevok vo výške minimálne 25 % oprávnených nákladov vo forme, ktorá nezahŕňa žiadnu verejnú podporu.

— Plánovaná celková výška oprávnených výdavkov na projekt predstavuje 521 559 981,66 EUR v súčasnej hodnote (diskontovaná k dátumu oznámenia). Neexistuje náznak, že by príjemca v minulosti dostal regionálnu investičnú pomoc na akékoľvek predchádzajúce investičné projekty, ktoré sa mohli začať v rámci obdobia troch rokov pred začiatkom prác na súčasnej investícii. Súčasná investícia preto nepredstavuje jediný investičný projekt v zmysle bodu 60 usmernení pre regionálnu pomoc, pričom takéto investičné projekty neboli realizované ani predtým.

— Podľa mechanizmu znižovania stanoveného v bode 67 usmernení pre regionálnu pomoc vzniknuté oprávnené výdavky vedú k maximálnej povolenej intenzite pomoci vo výške 8,37 % GGE (ekvivalent hrubého grantu) na projekt.

— Keďže intenzita navrhovanej pomoci (43 666 078,75 EUR v súčasnej hodnote) neprekračuje maximálnu povolenú intenzitu pomoci a oznámená pomoc sa nebude kombinovať s ďalšou regionálnou investičnou pomocou, navrhovaná intenzita pomoci pre daný projekt je v súlade s usmerneniami pre regionálnu pomoc.

(81) Vzhľadom na tieto aspekty sa Komisia domnieva, že všeobecné kritériá zlučiteľnosti podľa usmernení pre regionálnu pomoc sú splnené.

([22]) Ú. v. EÚ C 244, 1.10.2004, s. 2.

6.5. UPLATŇOVANIE TESTOV STANOVENÝCH V USTANOVENIACH BODU 68 USMERNENÍ PRE REGIONÁLNU POMOC

(82) V odôvodnení 78 rozhodnutia o začatí konania sa uvádza, že ak „Komisia na základe pripomienok doručených v odpovedi na začatie formálneho vyšetrovania nebude môcť bez akýchkoľvek pochybností určiť, či nedošlo k prekročeniu prahových hodnôt stanovených na základe testov uvedených v bode 68 písm. a) a b), uskutoční dôkladné posúdenie investičného projektu na základe oznámenia Komisie o kritériách pre dôkladné posúdenie regionálnej pomoci pre veľké investičné projekty“. Komisia musí posúdiť, či je na základe doručených pripomienok možné dospieť k tomuto záveru.

(83) Nemecko vo svojich pripomienkach trvalo na svojom stanovisku, ktoré sa odrážalo už v rozhodnutí o začatí konania, bez doplnenia akýchkoľvek pripomienok alebo informácií, ktoré ešte neboli predložené vo fáze predbežného preskúmania. Nemecko predovšetkým trvalo na svojom názore, že relevantný produktový trh by mal byť vymedzený ako segment B podľa klasifikácie POLK (a nie ako segment SUV-D podľa klasifikácie IHS Global Insight) a že geografický trh by mal byť vymedzený ako trh, ktorý zahŕňa prinajmenšom kombinovaný trh EHP a Severnej Ameriky (a nie iba trh EHP). Vymedzenie geografického trhu sa zdôvodňuje najmä tvrdením, že celosvetový trh je zásobovaný z jedného miesta výroby.

(84) Pokiaľ ide o **produktový trh**, Komisia sa domnieva, že: rozhodnutie uskutočniť dôkladné posúdenie nemá vplyv na výsledok vyplývajúceho dôkladného posúdenia zlučiteľnosti. Pred schválením pomoci však musí byť Komisia presvedčená, že pozitívny prínos vyplývajúci z opatrenia pomoci v každom prípade vyváži jeho negatívne účinky na obchod a hospodársku súťaž. Na účely rozhodnutia o uskutočnení dôkladného posúdenia zlučiteľnosti opatrenia pomoci by preto mal byť produktový trh vymedzený čo najužšie, s ohľadom na osobitné charakteristiky automobilu, ktorý sa má vyrábať.

(85) V rozhodnutí o začatí konania Komisia usúdila, že pokiaľ ide o športové úžitkové vozidlá, vzhľadom na ich odlišný charakter v porovnaní s „bežnými“ osobnými automobilmi z hľadiska ceny, rozmerov, výkonu motora atď., klasifikácia podľa IHS Global Insight by bola vhodnejšia ako klasifikácia podľa POLK, a práve preto by sa mala uplatňovať na predmetný projekt. Z rovnakých dôvodov sa Komisia v inom nedávnom prípade týkajúcom sa športových úžitkových vozidiel odkázala na príslušnú klasifikáciu podľa IHS Global Insight, a nie na širší segment B podľa klasifikácie POLK ([23])

(86) Komisia trvá na svojom názore, že pre vymedzenie produktového trhu so športovými úžitkovými vozidlami je klasifikácia podľa IHS Global Insight vhodnejšia než segmentácia, ktorú ponúka spoločnosť POLK. Nemecko nepredložilo žiadne ďalšie argumenty, ktoré by tomuto názoru odporovali. Argument, že skupina VW Group uskutočňuje celé svoje dlhodobé strategické plánovanie a analýzy na koncepčnom základe spoločnosti POLK, je v tomto kontexte nepodstatný. Počas formálneho vyšetrovania navyše neboli Komisii doručené žiadne informácie od tretích strán, na základe ktorých by bolo možné lepšie pochopiť segmentáciu trhu podľa typu predmetného osobného automobilu. Komisia preto ponecháva presné vymedzenie relevantného produktového trhu otvorené. a uplatňuje prístup založený na prijateľných alternatívnych vymedzeniach trhu, pričom okrem kombinovaných segmentov ako možných relevantných produktových trhov ([24]) vymedzuje aj jednotlivé automobilové segmenty (vrátane najužšej segmentácie, pre ktorú sú dostupné príslušné údaje) a ako možný alternatívny segment trhu nezavrhuje ani segment SUV-D podľa klasifikácie ISH Global Insight.

(87) Pokiaľ ide o **geografický trh**, Komisia trvá na svojom pôvodnom posúdení, že relevantným trhom je EHP alebo širší trh, a preto nemôže vylúčiť, že geografický trh sa obmedzuje na trh EHP.

(88) V rozhodnutí o začatí konania (odôvodnenie 58) Komisia odkázala na dve prebiehajúce formálne vyšetrovania ([25]), v rámci ktorých v súvislosti s určitými segmentmi automobilového trhu skúmala, či je relevantný geografický trh širší ako EHP. Podľa záverov dôkladného posúdenia, ktoré vykonali služby Komisie, sa nedalo vylúčiť, že relevantný geografický trh pre predmetné produkty a referenčné obdobia nie je väčší ako trh EHP. Keďže dva členské štáty, ktorých sa tieto rozhodnutia o začatí konania týkali, sa rozhodli stiahnuť svoje oznámenia o regionálnej pomoci ešte predtým, ako Komisia prijala konečné rozhodnutia, závery dôkladných posúdení vykonaných v týchto prípadoch nebolo možné potvrdiť vo formálnych rozhodnutiach.

([23]) Pozri poznámku pod čiarou č. 11.

([24]) Rozhodnutia o štátnej pomoci SA.30340 Fiat Powertrain Technologies: rozhodnutie z 9. februára 2011, [C(2011) 612] (Ú. v. EÚ C 151, 21.5.2011, s. 5); SA. 32169 Volkswagen Sachsen: rozhodnutie z 13. júla 2011 [C(2011) 4935] (Ú. v. EÚ C 361, 10.12.2011, s. 17).

([25]) SA.27913 – C 31/2009 – HUN – LIP – Pomoc pre Audi Hungaria Motor Kft: rozhodnutie z 28. októbra 2009 [C(2009) 8131] (Ú. v. EÚ C 64, 16.3.2010, s. 15); rozhodnutie o rozšírení konania zo 6. júla 2010 [C(2010) 4474] (Ú. v. EÚ C 243, 10.9.2010, s. 4); rozhodnutie z 13. júla 2011 [C(2011) 4935] o SA.32169 – C/2011 – DE – LIP – Pomoc pre Volkswagen Sachsen (Ú. v. EÚ C 361, 10.12.2011, s. 17).

(89) Komisia sa domnieva, že argumenty, ktoré predložilo Nemecko v rámci predbežného preskúmania a ku ktorým v kontexte formálneho vyšetrovania neboli predložené žiadne ďalšie podklady alebo informácie, nepostačujú na rozptýlenie obáv, že geografický trh by sa mohol obmedzovať na trh EHP. Komisia sa konkrétne domnieva, že:

(90) Skutočnosť, že veľkí výrobcovia automobilov pôsobia v medzinárodnom meradle a súťažia na celosvetovej úrovni, nie je dostatočným dôkazom, že sú jednotlivé trhy integrované a tvoria jeden celosvetový trh (alebo kombinovaný trh EHP a Severnej Ameriky). To isté platí, pokiaľ ide o argument, že desať najväčších výrobcov pôvodných zariadení má výrobné miesta a distribučné systémy po celom svete. Komisia sa v skutočnosti domnieva, že nestabilita výmenného kurzu by sa mohla označiť za jeden z faktorov, ktorý vedie výrobcov pôvodných zariadení k budovaniu výrobných závodov bližšie k regionálnemu dopytu, pričom to isté môže platiť pre politiky účinnej ochrany (vysoké clá na dovoz konečných výrobcov a nízke clá na medziprodukty, ktoré stimulujú miestnu výrobu/montáž). Tretím argumentom podporujúcim existenciu globalizovaných výrobných štruktúr, nie však integrovaných trhov, je skutočnosť, že niektoré štáty povoľujú dovoz len v tom prípade, ak sa súbežne vytvárajú spoločné podniky pre miestnu výrobu. Globálne zastúpenie hlavných hráčov ako výrobcov preto samo osebe nie je náznakom existencie globálneho trhu (alebo väčšieho trhu, ako je EHP). Podobne platí, že existencia distribučných systémov, ktoré sa rozširujú po celom svete, nie je dôkazom, že z hľadiska hospodárskej súťaže ide o globálny trh (alebo o širší trh, ako je EHP). Ani skutočnosť, že spoločnosť Porsche AG plánuje zásobovať celosvetový trh len z jedného miesta, nepodporuje dostatočne posúdenie, že geografický trh je širší ako EHP. Trh s vozidlami SUV-D je v skutočnosti v porovnaní s inými segmentmi trhu pomerne malý a úspory z rozsahu by v tomto prípade mohli podporovať prístup založený na „jednom mieste výroby“. Keďže príslušný model sa má predávať pod značkou Porsche a vysoká kvalita luxusných automobilov vyrábaných spoločnosťou Porsche AG sa doteraz podľa názoru jej klientov spája s výrobou v Nemecku, druhé miesto výroby mimo Nemecka by mohlo poškodiť úspešnú marketingovú stratégiu. Samotné Nemecko odôvodňovalo (pozri odôvodnenie 57) uprednostnenie Lipska pred [závodom 1 v Nemecku] okrem iného aspektmi súvisiacimi so značkou.

(91) Takisto argument, že vysoká úroveň obchodných tokov, napr. skutočnosť, že viac ako 20 % výroby EHP sa vyváža na severoamerický trh, nie je dostatočným dôkazom existencie globálneho trhu (alebo v tomto prípade širšieho trhu, ako je EHP). Komisia sa domnieva, že hoci na základe obchodných tokov možno lepšie pochopiť stupeň integrácie rôznych geografických oblastí prostredníctvom zistenia významu dovozu a vývozu týkajúceho sa miestnej výroby a úrovne spotreby, samotná existencia obchodných tokov nie je dostatočným dôkazom existencie integrovaného geografického trhu. V skutočnosti môže existovať intenzívna preprava medzi EHP a inými regiónmi, ale to neznamená, že trhy sú integrované v tom zmysle, že trhové podmienky (napr. ceny) na jednom trhu ovplyvňujú trhové podmienky na druhom trhu. Platí to najmä v prípadoch, keď sa príslušná preprava týka najmä prepravy, ktorú realizujú samotní výrobcovia, na rozdiel od prepravy zabezpečovanej nezávislými dovozcami a vývozcami zapojenými do cenovej arbitráže. Cenotvorba môže byť výlučne spojená s konkrétnym trhom (napr. cena môže byť vysoká na jednom trhu a nízka na druhom) a nemusí súvisieť s podmienkami pre údajne integrovaný trh. V analýze obchodných tokov sa nerieši hlavná otázka v rámci vymedzenia trhu, a to, či by sa prostredníctvom dovozu alebo vývozu mohlo prekonať zvyšovanie cien na miestnom trhu. Komisia poznamenáva, že Nemecko nepredložilo ďalší empirický materiál, na základe ktorého by sa dala dokázať existencia súvzťažných pohybov cien alebo vplývanie čistého dovozu na zmeny relatívnych cien. Empirický materiál predložený v skorších uvádzaných prípadoch je pre tento prípad nepodstatný, keďže sa týka iných segmentov trhu (segmentu A podľa klasifikácie POLK) a iných referenčných období.

(92) Komisia poznamenáva, že spoločnosť Porsche AG plánuje vyvážať značnú časť svojej výroby modelu Macan do Číny. Tento zámer ako taký nedokazuje existenciu integrovaného trhu.

(93) Komisia uznáva, že význam obchodných prekážok sa postupom času zmenšuje. Komisia je však napriek tomu presvedčená, že jedným z hlavných faktorov výroby v zámorí a rozhodnutí o premiestnení zo strany výrobcov automobilov z EÚ sú prekážky v prístupe na cieľové trhy. Prekážky v podobe vysokých ciel stále vážne bránia prístupu vývozcov EÚ, a to najmä v Ázii. Necolné prekážky vrátane zaťažujúcich a diskriminačných požiadaviek na osvedčenia, dodatočných požiadaviek na testovanie, spotrebných daní atď. majú výrazný vplyv na vývoz vozidiel z EÚ na trhy Juhovýchodnej Ázie, Číny a Južnej Ameriky. Komisia priznáva, že Spojené štáty sú zďaleka najdôležitejším miestom určenia pre celkový vývoz automobilov z EÚ. EÚ a Spojené štáty však majú značne rozdielne prístupy k regulácii a dohľadu nad trhom. Takýto rozdiel v regulácii je pravdepodobne aj dnes najvýraznejšou prekážkou v prístupe automobilových vývozcov z EÚ na trh Spojených štátov.

(94) Komisia ďalej náležite zvážila argumenty predložené v súvislosti s klesajúcimi nákladmi na dopravu. Komisia v tomto smere nie je úplne presvedčená. V súčasnej hospodárskej situácii, keď náklady na pohonné látky stúpajú, nemožno jednoznačne potvrdiť budúci vývoj týkajúci sa klesajúcich nákladov na dopravu. Uvedený pokles nákladov v budúcnosti preto nemožno vziať do úvahy.

(95) Vzhľadom na uvedené skutočnosti a na to, že Komisii počas formálneho vyšetrovania neboli doručené žiadne ďalšie dôkazy, na základe ktorých by mohla dospieť k záveru, že relevantný geografický trh je širší ako EHP, Komisia trvá na svojom posúdení, že relevantným geografickým trhom – bez ohľadu na zvolené vymedzenie produktového trhu – je buď EHP, alebo väčší trh. Komisia opätovne zdôrazňuje potrebu overiť, že pozitívny prínos vyplývajúci z opatrenia pomoci v každom prípade vykompenzuje jeho negatívne účinky na obchod a hospodársku súťaž. Na účely rozhodnutia o uskutočnení dôkladného posúdenia zlučiteľnosti opatrenia pomoci by preto mal byť geografický trh vymedzený čo najužšie, s ohľadom na osobitné charakteristiky automobilu, ktorý sa má vyrábať.

6.5.1. **Záver ohľadom testu trhového podielu [bod 68 písm. a)] usmernení pre regionálnu pomoc)**

(96) Komisia vykonala test podľa bodu 68 písm. a) usmernení pre regionálnu pomoc na všetkých prijateľných produktových a geografických trhoch, aby zistila, či trhový podiel príjemcu pomoci pred investíciou a po nej prekračuje 25 %.

(97) Vzhľadom na skutočnosť, že nebolo možné stanoviť jednotný relevantný produktový a geografický trh, museli sa zohľadniť výsledky zo všetkých prijateľných trhov. Trhový podiel skupiny VW Group v rámci segmentu B podľa klasifikácie POLK v EHP tvorí viac ako 25 % v každom roku v období rokov 2010 – 2015. Komisia preto dospela k záveru, že došlo k prekročeniu prahovej hodnoty stanovenej v bode 68 písm. a). Pokiaľ však ide o produktový trh kategórie SUV-D, k prekročeniu trhového podielu nedošlo na žiadnom z možných prijateľných geografických trhov (EHP, EHP + Severná Amerika, globálny trh).

6.5.2. **Záver ohľadom výrobnej kapacity v rámci testu nedostatočne výkonného trhu [bod 68 písm. b) usmernení pre regionálnu pomoc]**

(98) Vzhľadom na skutočnosť, že nebolo možné stanoviť, či za relevantný produktový trh možno považovať celkový trh s osobnými automobilmi bez akejkoľvek segmentácie, alebo iba segment B podľa klasifikácie POLK alebo iba segment SUV-D podľa klasifikácie IHS Global Insight, Komisia musela overiť, či kapacita vytvorená prostredníctvom projektu prekračuje 5 % všetkých prijateľných trhov, pričom na jej meranie použila údaje o zjavnej spotrebe dotknutého výrobku v EHP.

(99) Z tohto testu vykonaného pre segment SUV-D podľa klasifikácie IHS Global Insight vyplynulo, že zvýšenie kapacity značne prekračuje prahovú hodnotu 5 %, pokiaľ by sa uplatnilo na trh EHP. Už v rozhodnutí o začatí konania bolo v odôvodnení 72 uvedené, že relevantný trh bol počas posledných piatich rokov pred investíciou nedostatočne výkonný a dokonca zaznamenával pokles.

(100) Komisia preto dospela k záveru, že 5 % prahová hodnota podľa bodu 68 písm. b) usmernení pre regionálnu pomoc pre zvýšenie kapacity na nedostatočne výkonnom trhu bola v prípade segmentu SUV-D podľa klasifikácie IHS Global Insight na tomto trhu prekročená.

6.5.3. **Záver**

(101) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia rozhodla, že nemôže vylúčiť prekročenie príslušných prahových hodnôt stanovených v rámci testov podľa bodu 68 písm. a) a b). Komisia sa preto rozhodla vykonať po začatí konania stanoveného v článku 108 ods. 2 ZFEÚ dôkladné posúdenie s cieľom určiť, či je príslušná pomoc nevyhnutná na poskytnutie stimulačného účinku pre túto investíciu a či prínosy opatrenia pomoci vyvažujú vyplývajúce narušenie hospodárskej súťaže a účinky na obchod medzi členskými štátmi.

6.6. DÔKLADNÉ POSÚDENIE OPATRENIA POMOCI

(102) Dôkladné posúdenie sa vykonáva na základe kritérií pre dôkladné posúdenie.

6.6.1. **Pozitívne účinky pomoci**

6.6.1.1. *Cieľ pomoci*

(103) Nemecké orgány vysvetlili pozitívne regionálne účinky príslušnej investície. Zistené boli tieto pozitívne účinky investície:

— Vplyv na zamestnanosť v regióne: investíciou sa okrem už existujúcich 833 pracovných miest a 29 miest pre stážistov vytvorí 1 040 nových pracovných miest a 30 miest pre stážistov. Okrem toho možno očakávať vytvorenie prinajmenšom 2 700 nepriamych pracovných miest. Očakáva sa, že minimálne 744 nepriamych pracovných miest bude vytvorených v blízkom okolí predmetnej prevádzky.

— Prilákanie dodávateľov a poskytovateľov služieb z automobilového odvetvia a iných odvetví do regiónu: Komisia sa domnieva, že investícia spoločnosti Porsche AG zohráva významnú úlohu pri vytváraní a ďalšom rozvíjaní automobilového priemyslu v Sasku, a tak do tohto regiónu priláka dodávateľov a poskytovateľov služieb.

— Aktívne zapájanie príjemcu do rôznych iniciatív za vytváranie sietí a klastrov: s cieľom podporiť rozvoj automobilového priemyslu v lipskom regióne a v celom východnom Nemecku sa príjemca aktívne zapája do iniciatív za vytváranie klastrov a sietí, ako je napríklad iniciatíva Automobilový klaster pre východné Nemecko.

— Ďalšie vzdelávanie: plánuje sa ďalší rozvoj zručností zamestnancov vo forme interných a externých školení.

(104) Komisia sa domnieva, že nemecké orgány poskytli náležité informácie, aby preukázali, že projekt prispeje k hospodárskemu rozvoju lipského regiónu.

6.6.1.2. *Primeranosť nástroja pomoci*

(105) V bodoch 17 a 18 kritérií pre dôkladné posúdenie sa zdôrazňuje, že štátna pomoc vo forme pomoci na počiatočnú investíciu je len jedným z prostriedkov na prekonanie zlyhávania trhu a na podporu hospodárskeho rozvoja v znevýhodnených regiónoch. Pomoc je primeraným nástrojom vtedy, ak poskytuje osobitné výhody v porovnaní s inými politickými opatreniami. Podľa bodu 18 kritérií pre dôkladné posúdenie „za vhodný nástroj sa pokladajú také opatrenia, pri ktorých členské štáty zvážili aj iné politické možnosti a pri ktorých sa preukázalo, že použitie selektívneho nástroja, akým je štátna pomoc pre konkrétnu spoločnosť, je výhodné“.

(106) Nemecko vo svojom objasnení primeranosti nástroja pomoci vychádzalo z hospodárskej situácie v Sasku a poskytlo dôkazy s cieľom preukázať, že tento región je v porovnaní s priemerom ostatných regiónov v Nemecku znevýhodnený. Nemecké orgány poukazujú na to, že v roku 2011, keď sa práce začali, dosahovalo HDP na obyvateľa v Sasku 75 % nemeckého priemeru a miera nezamestnanosti bola o 50 % vyššia ako nemecký priemer. V období rokov 2007 – 2009 predstavoval priemerný disponibilný príjem v Sasku približne 82 % nemeckého priemeru. Nemecko tvrdí, že Komisia už skoršie uznala, že v takejto hospodárskej situácii predstavujú priame dotácie primeraný prostriedok na riešenie nedostatočného rozvoja určitého regiónu.

(107) Vzhľadom na sociálno-ekonomickú situáciu v lipskom regióne, ktorú potvrdzuje postavenie tejto oblasti ako regiónu oprávneného na regionálnu pomoc v súlade s článkom 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ s maximálnou intenzitou pomoci na úrovni 20 %, a v súlade s predchádzajúcou prípadovou praxou (napr. rozhodnutie o spoločnosti Dell Poland ([26])) Komisia súhlasí s tým, že poskytnutie štátnej pomoci je primeraným nástrojom na dosiahnutie cieľov týkajúcich sa rozvoja príslušného regiónu.

6.6.1.3. *Stimulačný účinok/kontrafaktuálny scenár*

(108) Keďže existuje mnoho oprávnených dôvodov, aby spoločnosť umiestnila svoju investíciu do určitého regiónu, dokonca aj bez poskytnutia akejkoľvek pomoci, v kritériách pre dôkladné posúdenie sa vyžaduje, aby Komisia podrobne overila, či je pomoc potrebná ako stimulačný účinok pre investíciu. Cieľom tohto dôkladného posúdenia je určiť, či pomoc skutočne prispieva k zmene správania príjemcu tak, aby v príslušnej podporovanej oblasti uskutočnil (ďalšie) investície. V bode 22 kritérií pre dôkladné posúdenie sa uvádza, že stimulačný účinok možno preukázať dvomi možnými scenármi: v prípade neposkytnutia pomoci by nedošlo k žiadnej investícii, keďže bez pomoci by investícia nebola pre spoločnosť zisková na žiadnom mieste (scenár 1); v prípade neposkytnutia pomoci by sa investícia uskutočnila na inom mieste v EÚ (scenár 2).

([26]) Pozri poznámku pod čiarou č. 15.

(109) V kritériách pre dôkladné posúdenie sa od členského štátu požaduje, aby Komisii preukázal existenciu stimulačného účinku pomoci a poskytol jasný dôkaz, že pomoc účinne ovplyvňuje rozhodnutie o investícii alebo výber miesta. V tejto súvislosti sa od členského štátu požaduje aj podrobný opis kontrafaktuálnej situácie, pri ktorej by sa príjemcovi neposkytla žiadna pomoc. Komisia musí takéto scenáre považovať za realistické.

(110) Nemecké orgány uviedli, že pomoc pre spoločnosti Porsche Leipzig a Porsche AG patrí do scenára 2, a preto predložili kontrafaktuálny scenár, v ktorom sa uvažuje o konkrétnej investícii a plánovaní umiestnenia pre projekt výroby modelu Macan, pri ktorom sa okrem Lipska zvažovalo viacero alternatívnych lokalít, pričom všetky sa nachádzali v Nemecku.

(111) Podľa kritérií pre dôkladné posúdenie zodpovedá za preukázanie existencie stimulačného účinku členský štát. V bode 25 kritérií pre dôkladné posúdenie sa uvádza, že „členský štát môže poskytnúť dôkaz o stimulačnom účinku pomoci tým, že poskytne dokumenty spoločnosti, ktoré preukazujú, že sa porovnali náklady a výhody umiestnenia projektu v podporovanej oblasti vybratej pre realizáciu investície a v alternatívnej lokalite“. Príslušný členský štát by mal predložiť finančné správy, interné podnikateľské plány a iné dokumenty, ktoré prezentujú rôzne investičné scenáre.

(112) Nemecko predložilo úplné aktuálne a autentické podklady dokumentujúce viacstupňový rozhodovací proces spoločnosti Porsche AG, ktorý sa týkal umiestnenia investície.

(113) Z tejto dokumentácie vyplýva, že sa zvažovalo päť scenárov umiestnenia výroby. Všetky zvažované miesta v Nemecku, s výnimkou Lipska, sa nachádzajú v oblastiach, ktoré nie sú podporované.

(114) V procese plánovania bolo vykonaných viacero čoraz podrobnejších a presnejších výpočtov a odhadov nákladov, na základe ktorých sa najreálnejšia možnosť – základný scenár – trikrát zmenila ([27]). Na základe predložených dokumentov dospela Komisia k záveru, že keď sa k odhadom výrobných nákladov zodpovedajúcich príslušnému umiestneniu priradila rovnaká úroveň primeranosti (úrovne príjmov sa považujú za rovnaké pre všetky scenáre), ako najkonkurencieschopnejšie scenáre (možnosti umiestnenia) z toho vyšli scenár 3 (konštrukcia karosérií a lakovanie v [závode 1 v Nemecku] a dodávanie nalakovaných karosérií na montáž do Lipska) a scenár 5 (konštrukcia karosérií, lakovanie a montáž v Lipsku).

(115) Z dokumentov preto vyplýva, že v poslednej fáze rozhodovacieho procesu sa porovnával len scenár 3 s scenár 5.

(116) Ako sa uvádza v odôvodnení 53 tohto rozhodnutia, z konečných odhadov výrobných nákladov zodpovedajúcich príslušnému umiestneniu vyplynulo, že scenár 5 (Lipsko) vykazuje v porovnaní so scenárom 3 ([závod 1 v Nemecku]/Lipsko) nákladovú nevýhodu vo výške 65 miliónov EUR. V záujme zníženia nákladovej nevýhody scenára 5 a s ohľadom na nadchádzajúce formálne rozhodnutie dozornej rady AR o umiestnení investičného projektu začala spoločnosť Porsche Leipzig spolu so saskými orgánmi skúmať dostupnosť štátnej pomoci s cieľom prilákať investičný projekt do Lipska.

(117) Listom z 25. februára 2011 spoločnosť Porsche Leipzig požiadala ministerstvo SMWA o preskúmanie možnosti poskytnutia pomoci na plánovanú investíciu. Po stretnutí spoločnosti Porsche Leipzig so saskými orgánmi, na ktorom spoločnosť Porsche Leipzig vysvetlila investičný projekt a situáciu týkajúcu sa rozhodovania, sa saské orgány listom z 9. marca 2011 zaviazali k podpore investičného projektu kompletnej výroby modelu Macan v Lipsku, pokiaľ bude investícia spĺňať platné podmienky poskytnutia regionálnej pomoci.

(118) Ako sa uvádza v odôvodnení 56 tohto rozhodnutia, nákladová nevýhoda scenára 5 voči scenáru 3 klesla po zohľadnení maximálnej prípustnej pomoci na 27,52 milióna EUR. Bolo však zohľadnených aj niekoľko kvalitatívnych kritérií v prospech scenára 5.

(119) Dňa 15. marca 2011 sa dozorná rada AR rozhodla umiestniť celú investíciu do Lipska (scenár 5). Ako je zdokumentované v zápisnici zo zasadnutia dozornej rady AR, toto rozhodnutie bolo vyslovene podmienené dostupnosťou štátnej pomoci.

(120) Po podmienenom rozhodnutí dozornej rady AR podala spoločnosť Porsche Leipzig 24. marca 2011 oficiálnu žiadosť o poskytnutie regionálnej pomoci. Orgán zodpovedný za správu príslušnej schémy 29. marca 2011 písomne potvrdil, že na základe podrobného overovania projekt v zásade spĺňa podmienky oprávnenosti. Po tomto formálnom potvrdení sa v apríli 2011 začali práce na projekte.

([27]) Pozri poznámku pod čiarou 17.

(121) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia v súlade s bodom 20 kritérií pre dôkladné posúdenie poznamenáva, že formálne požiadavky na stimulačný účinok stanovené v bode 38 usmernení pre regionálnu pomoc boli splnené. Príjemca predložil žiadosť o poskytnutie pomoci a orgán zodpovedný za správu schémy následne písomne potvrdil, že na základe podrobného overovania projekt v zásade splnil podmienky oprávnenosti stanovené v tejto schéme, a to ešte predtým, ako sa začali práce na projekte. Nemecké orgány navyše poskytli jasný dôkaz o tom, že pomoc účinne ovplyvňuje výber umiestnenia investície, keďže rozhodnutie spoločnosti Porsche AG umiestniť celú výrobu modelu Macan v Lipsku bolo prijaté až po potvrdení, že investičný projekt bude oprávnený na štátnu pomoc a že verejné orgány ho podporia, keďže dozorná rada AR schválila toto umiestnenie pod podmienkou dostupnosti štátnej pomoci. Komisia sa preto v súlade s bodmi 23 a 25 kritérií pre dôkladné posúdenie domnieva, že kontrafaktuálny scenár, ktorý predložilo Nemecko, je realistický a podložený autentickými a aktuálnymi dôkazmi. Pomoc preto má skutočný (značný) stimulačný účinok. Zmenšením nákladových nevýhod v prospech Lipska prispela pomoc k zmene rozhodnutia prijímajúcej spoločnosti o umiestnení investície. Bez pomoci by sa investícia nerealizovala v Lipsku.

6.6.1.4. *Primeranosť pomoci*

(122) Na to, aby bola pomoc primeraná, musí byť výška a intenzita pomoci obmedzená na minimum potrebné na uskutočnenie investičného projektu v podporovanej oblasti.

(123) Vo všeobecnosti sa regionálna pomoc považuje za primeranú závažnosti problémov postihujúcich podporované oblasti, ak sa dodržiava platný strop regionálnej pomoci vrátane automatického, postupného znižovania stropu regionálnej pomoci pre veľké investičné projekty (čo je už súčasťou platnej mapy regionálnej pomoci). Uplatnená intenzita pomoci v tomto prípade nie je vyššia ako stropy regionálnej pomoci upravené prostredníctvom mechanizmu znižovania, ako už bolo uvedené v odôvodnení 80.

(124) Okrem všeobecnej zásady primeranosti uvedenej v usmerneniach pre regionálnu pomoc sa v rámci kritérií pre dôkladné posúdenie požaduje vykonanie dôkladnejšieho posúdenia. Podľa scenára 2 uvedeného v kritériách pre dôkladné posúdenie sa pomoc považuje za primeranú, ak sa rovná rozdielu medzi čistými nákladmi príjemcu na investíciu v podporovanej oblasti a čistými nákladmi na investíciu v alternatívnej lokalite.

(125) Dokumentácia, ktorú predložilo Nemecko, potvrdzuje, že pomoc sa obmedzila na nevyhnutnú výšku, pretože neprekračuje rozdiel v nákladoch medzi scenárom 3 a scenárom 5. Z konečného výpočtu vyplýva, že dokonca aj po poskytnutí pomoci je scenár 5 o 27,5 milióna EUR v nominálnej hodnote nákladnejší (o 65 miliónov EUR bez poskytnutia pomoci) ako scenár 3. Nemecké orgány považujú zostávajúcu nákladovú nevýhodu za prijateľnú vzhľadom na určité nevyčísliteľné kritériá, ako je napríklad strategický faktor (druhý závod, v ktorom by prebiehala kompletná výroba automobilov pod značkou Porsche), kvalitatívny faktor (vyhýbanie sa rizikám vyplývajúcim z prepravy medzi [závodom 1 v Nemecku] a Lipskom) a faktor imidžu ([…]), ktoré tiež podporili umiestnenie investície do Lipska.

(126) Keďže pomoc sa obmedzuje na výšku nevyhnutnú na kompenzáciu dodatočných čistých nákladov na umiestnenie investičného projektu v Lipsku v porovnaní s alternatívnou lokalitou, Komisia sa domnieva, že to preukazuje primeranosť pomoci.

6.6.2. **Negatívne účinky pomoci na hospodársku súťaž a obchod**

(127) V bode 40 kritérií pre dôkladné posúdenie sa uvádza, že „ak by sa na základe kontrafaktuálnej analýzy zdalo, že investícia by sa realizovala aj bez pomoci, aj keď možno na inom mieste (scenár 2), a ak je pomoc proporcionálna, možné náznaky narušenia hospodárskej súťaže, ako sú vysoký trhový podiel a zvýšenie kapacity na nedostatočne výkonnom trhu, by boli v zásade rovnaké bez ohľadu na pomoc“.

(128) Keďže prostredníctvom opatrenia pomoci sa rozhodnutie o investícii opiera o scenár 2 a pomoc je obmedzená na minimum, nebolo možné určiť žiadne negatívne účinky na obchod a hospodársku súťaž. Investícia by sa realizovala na inom mieste, čo by v každom prípade malo za následok rovnakú úroveň narušenia hospodárskej súťaže. Komisia sa preto domnieva, že pomoc nemá žiadne negatívne účinky na hospodársku súťaž.

(129) V súlade s bodom 53 kritérií pre dôkladné posúdenie platí, že keby bola investícia bez poskytnutia pomoci umiestnená v chudobnejšom regióne (čím viac regionálnych znevýhodnení, tým vyššia maximálna intenzita regionálnej pomoci) alebo v regióne, ktorý sa považuje za región s rovnakými regionálnymi znevýhodneniami (rovnaká maximálna intenzita regionálnej pomoci), predstavovalo by to negatívny prvok v celkovom teste vyváženosti, ktorý by sa pravdepodobne nedal vykompenzovať žiadnymi pozitívnymi prvkami, pretože je v rozpore so samotným účelom regionálnej pomoci.

(130) Keďže nič nenasvedčuje tomu, že by mala byť investícia umiestnená v inej podporovanej oblasti s vyšším alebo podobným stropom intenzity pomoci (neexistuje žiadny náznak, že sa zvažovala akákoľvek oblasť mimo Nemecka), Komisia sa domnieva, že pomoc nemá žiadny účinok, ktorý by narušal súdržnosť a bol v rozpore so samotným účelom regionálnej pomoci.

6.7. VYVÁŽENOSŤ

(131) Po zistení, že pomoc je stimulom pre uskutočnenie investície v príslušnom regióne a že je primeraná, je potrebné vyvážiť pozitívne a negatívne účinky pomoci.

(132) Posúdením sa potvrdilo, že opatrenie pomoci má stimulačný účinok priťahujúci investíciu, ktorá významne prispieva k rozvoju znevýhodneného regiónu, ktorý je podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ oprávnený na regionálnu pomoc, bez toho, aby prišiel o túto investíciu akýkoľvek iný región s rovnakým alebo vyšším stropom intenzity pomoci (bez účinku, ktorý by narušal súdržnosť). Komisia sa domnieva, že pritiahnutie investície do chudobnejšieho regiónu je pre súdržnosť v rámci Únie prospešnejšie, ako keby sa rovnaká investícia umiestnila v rozvinutejšom regióne. Ako sa uvádza v bode 53 kritérií pre dôkladné posúdenie, Komisia sa domnieva, že „vzhľadom na pozitívne účinky regionálnej pomoci, ktorá iba kompenzuje rozdiel v čistých nákladoch v porovnaní s iným umiestnením investície v rozvinutejšom regióne, sa zvyčajne v rámci testu vyváženosti bude pokladať za pomoc, ktorá vyvažuje negatívne účinky v alternatívnej lokalite pre novú investíciu“.

(133) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia konštatuje, že keďže v porovnaní s rozvinutejšou alternatívnou lokalitou je pomoc úmerná rozdielu v čistých nákladoch na vykonanie investície na vybranom mieste, pozitívne účinky pomoci z hľadiska jej cieľa a primeranosti, ako sa vyššie preukázalo, vyvažujú negatívne účinky v alternatívnej lokalite.

(134) V súlade s bodom 68 usmernení pre regionálnu pomoc a s ohľadom na dôkladné posúdenie vykonané na základe kritérií pre dôkladné posúdenie Komisia dospela k záveru, že príslušná pomoc je nevyhnutná na poskytnutie stimulačného účinku pre túto investíciu a že prínosy opatrenia pomoci vyvažujú vyplývajúce narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod medzi členskými štátmi.

7. **ZÁVER**

(135) Komisia dospela k záveru, že navrhovaná regionálna investičná pomoc pre spoločnosti Porsche Leipzig GmbH a Dr. Ing. H.c. F. Porsche Aktiengesellschaft – poskytnutá pred 1. júlom 2014 pod podmienkou schválenia zo strany Komisie – spĺňa všetky podmienky podľa usmernení pre regionálnu pomoc a kritérií pre dôkladné posúdenie, a preto ju možno považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom v súlade s článkom 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

1. Štátna pomoc, ktorú Nemecko plánuje poskytnúť spoločnostiam Porsche Leipzig GmbH a Dr. Ing. H.c. F. Porsche Aktiengesellschaft vo výške 43 666 078,75 EUR v súčasnej hodnote (diskontovanej k dátumu oznámenia), a ktorá predstavuje maximálnu intenzitu pomoci vo výške 8,37 % ekvivalentu hrubého grantu, je zlučiteľná s vnútorným trhom v súlade s článkom 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

2. Poskytnutie pomoci uvedenej v článku 1 ods. 1 sa preto povoľuje za predpokladu, že k nemu dôjde pred 1. júlom 2014.

Článok 2

Nemecké orgány predložia Komisii:

— kópiu príslušných podkladov týkajúcich sa tohto opatrenia pomoci, a to do dvoch mesiacov od poskytnutia pomoci,

— priebežnú správu (vrátane informácií o vyplatených výškach pomoci, o plnení zmluvy o poskytnutí pomoci a o akýchkoľvek ďalších investičných projektoch, ktoré sa začali v tom istom podniku/závode), a to každých päť rokov od schválenia pomoci zo strany Komisie,

— podrobnú záverečnú správu, a to do šiestich mesiacov od vyplatenia poslednej tranže pomoci podľa oznámeného harmonogramu platieb.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Spolkovej republike Nemecko.

V Bruseli 9. júla 2014

Za Komisiu
Joaquín ALMUNIA
podpredseda