SKLEP KOMISIJE (EU) 2015/1966

z dne 9. julija 2014

o državni pomoči SA.34118 (2012/C ex 2011/N), ki jo Nemčija namerava izvajati v korist družb Porsche Leipzig GmbH in Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft

(notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 4075)

(Besedilo v nemškem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenima določbama ([1]), in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

(1) Z elektronskim obvestilom, evidentiranim 20. decembra 2011 pri Komisiji (SANI 6554), so nemški organi priglasili regionalno pomoč v skladu s Smernicami o državni regionalni pomoči za obdobje 2007–2013 ([2]) (v nadaljnjem besedilu: smernice o regionalni pomoči) za družbi Porsche Leipzig GmbH in Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft za naložbeni projekt v Leipzigu, na Saškem (Nemčija).

(2) Z dopisom z dne 11. julija 2012 je Komisija obvestila Nemčijo o svojem sklepu z istega dne o začetku postopka iz člena 108(2) PDEU (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka) v zvezi z regionalno pomočjo, ki se bo izvajala za naložbeni projekt družb Porsche Leipzig GmbH in Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, z namenom izvedbe podrobne ocene na podlagi Sporočila Komisije o merilih za podrobno oceno regionalne pomoči za velike naložbene projekte ([3]) (v nadaljnjem besedilu: sporočilo o merilih za podrobno oceno).

(3) Sklep Komisije o začetku formalnega postopka preiskave je bil 30. oktobra 2012 objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ([4]). Tretje strani so bile pozvane, naj predložijo svoje pripombe.

(4) Nemčija je predložila pripombe in potrebne informacije za podrobno oceno z dopisom z dne 31. oktobra 2012 (2012/116806).

(5) Komisija je z dopisom z dne 17. decembra 2012 (2012/135107) in elektronskim sporočilom z dne 4. februarja 2012 zahtevala dodatne informacije, ki jih je Nemčija predložila z dopisoma z dne 25. januarja 2013 (2013/008324) in 7. februarja 2013 (2013/013186).

(6) Druge zainteresirane strani niso poslale pripomb.

2. PODROBEN OPIS DRŽAVNE POMOČI

2.1 CILJ UKREPA

(7) Nemški organi nameravajo spodbujati regionalni razvoj z zagotavljanjem regionalne pomoči v obliki neposrednih nepovratnih sredstev in dodatka za naložbe za družbi Porsche Leipzig GmbH in Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft za proizvodnjo novega modela avtomobila. Naložba se bo izvajala v Leipzigu, na Saškem, ki je

([1]) UL C 333, 30.10.2012, str. 17.
([2]) UL C 54, 4.3.2006, str. 13.
([3]) UL C 223, 16.9.2009, str. 3.
([4]) Glej opombo 1.

območje, ki prejema pomoč v skladu s členom 107(3)(c) PDEU in za katero se uporablja standardna zgornja meja regionalne pomoči za velika podjetja v višini 20 % bruto ekvivalenta nepovratnih sredstev, in sicer v obdobju od 1. januarja 2011 do 30. junija 2014 ([5]).

2.2 UPRAVIČENEC

(8) Prejemnika pomoči bosta družbi Porsche Leipzig GmbH (v nadaljnjem besedilu: družba Porsche Leipzig) in Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (v nadaljnjem besedilu: družba Porsche AG). Družba Porsche Leipzig je hčerinska družba družbe Porsche AG, ki je od 1. avgusta 2012 v celoti integrirana hčerinska družba družbe Volkswagen Aktiengesellschaft in tako del skupine Volkswagen (v nadaljnjem besedilu: skupina VW).

(9) Skupina VW proizvaja avtomobile, in sicer od majhnih avtomobilov do luksuznih in komercialnih vozil. Leta 2013 je upravljala skupno 106 tovarn v 19 evropskih državah in osmih dodatnih državah v Ameriki, Aziji in Afriki ter zaposlovala 572 800 ljudi. Istega leta je dobavila 9,7 milijona avtomobilov strankam v 153 državah, kar predstavlja 12,8-odstotni delež trga osebnih avtomobilov na svetu ([6]), njen prihodek pa je znašal 197 milijard EUR.

(10) Družba Porsche AG je leta 2013 zaposlovala 19 456 ljudi po vsem svetu in dobavila 162 145 novih vozil strankam po svetu. Njen prihodek je leta 2013 znašal 14,3 milijarde EUR.

2.3 NALOŽBENI PROJEKT

(11) Naložbeni projekt se je začel aprila 2011. Načrtovalo se je, da bo končan maja 2014.

(12) Cilj naložbenega projekta je razširitev obstoječega obrata v Leipzigu za proizvodnjo novega modela osebnega avtomobila, tj. „Porsche Macan“. Ta model je športno terensko vozilo/osebno vozilo cross-over, ki po klasifikaciji POLK pripada segmentu B (srednje veliki osebni avtomobili), po klasifikaciji IHS Global Insight pa segmentu SUV D (standardna športna terenska vozila) ([7]).

(13) Projekt vključuje naložbe v zgradbe, stroje, opremo in neopredmetena sredstva ter izgradnjo in opremljanje karoserijske in ličarske delavnice za proizvodnjo novega modela. Ker so dejavnosti obstoječega obrata v Leipzigu zaenkrat omejene na sestavljanje avtomobilov, naložba vključuje posodobitev obrata v popolnoma opremljen obrat za proizvodnjo avtomobilov.

(14) Proizvodna zmogljivost, ustvarjena s projektom, je [40 000–100 000] (*) vozil na leto. Tehnično bi bila možna največja zmogljivost [40 000–100 000] vozil. Na podlagi izračuna za 235 delovnih dni to pomeni […] vozil na dan. Polna zmogljivost naj bi bila predvidoma dosežena v prvi polovici leta 2014.

(15) Skupni upravičeni naložbeni stroški projekta znašajo 550,08 milijona EUR. V sedanji vrednosti ([8]) to znaša 521,56 milijona EUR. Preglednica vsebuje razčlenitev priglašenih skupnih upravičenih stroškov projekta po letih in kategorijah:

Upravičeni naložbeni stroški (nominalni v milijonih EUR)

Mio. EUR (zaokroženo)	2011	2012	2013	2014	Skupaj
Zgradba	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Zunanja oprema	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([5]) Leipzig je tako imenovana „regija statističnega učinka“; glej karto regionalnih pomoči Nemčije v odločitvi Komisije z dne 8. novembra 2006 v zadevi N 459/06 – Karta regionalnih državnih pomoči za 2007–2013 za Nemčijo (UL C 295, 5.12.2006, str. 6). Leipzig je upravičen do regionalne pomoči v skladu z odstopanjem iz člena 107(3)(c) z največjo intenzivnostjo pomoči 20 % za obdobje od 1. januarja 2011 do 30. junija 2014.

([6]) Nemški organi so potrdili, da predloženi podatki o trgu vključujejo vsa vozila, ki jih je proizvedla ali prodala skupina VW, medtem ko se podatki o tržnem deležu nanašajo le na osebne avtomobile.

([7]) POLK in IHS Global Insight sta veliki družbi za tržne raziskave, ki analizirata avtomobilski trg.

(*) Poslovna skrivnost.

([8]) Sedanje vrednosti v tem sklepu so izračunane na podlagi osnovne stopnje v višini 2,05 %, veljavne na datum priglasitve (december 2011), povečane za 100 bazičnih točk v skladu s Sporočilom Komisije o spremembi metode določanja referenčnih obrestnih mer in diskontnih stopenj (UL C 14, 19.1.2008, str. 6).

Mio. EUR (zaokroženo)	2011	2012	2013	2014	Skupaj
Stroji/oprema	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Neopredmetena sredstva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Skupaj	[…]	[…]	[…]	[…]	550,08

(16) Nemški organi potrjujejo, da bodo upravičena samo nova sredstva in da so neopredmetena sredstva pridobljena od tretjih strani po tržni ceni.

2.4 FINANCIRANJE NALOŽBE

(17) Nemški organi potrjujejo, da lastni prispevek upravičenca, ki ni povezan s kakršno koli javno pomočjo, presega 25 odstotkov upravičenih stroškov.

2.5 PRAVNA PODLAGA

(18) Nacionalna pravna podlaga za finančno podporo je naslednja:

(a) dodatek za naložbe na podlagi zakona o dodatkih za naložbe „Investitionszulagengesetz 2010“ ([9]);

(b) neposredna nepovratna sredstva v skladu s „Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GA) 2009“ ([10]).

2.6 UKREP POMOČI

(19) Upravičenec je zaprosil za neposredna nepovratna sredstva 24. marca 2011. Razvojna banka „Sächsische Aufbaubank“ (v nadaljnjem besedilu: banka SAB) je 29. marca 2011 potrdila, da bo imel upravičenec načeloma pravico pridobiti neposredna nepovratna sredstva kot spodbudo za izvedbo naložbe. Dodatek za naložbe je dodeljen (v zadevnem primeru na podlagi odobritve Komisije) v skladu z davčnim ukrepom, ki vzpostavlja zakonsko pravico do pomoči v skladu z objektivnimi merili in brez nadaljnjega izvajanja diskrecijske pravice države članice. Zato upravičencu ni bilo treba zaprositi za dodatek za naložbe pred začetkom del.

(20) Nemčija namerava dodeliti pomoč v višini 43,67 milijona EUR v sedanji vrednosti. Ker načrtovani skupni upravičeni izdatki v sedanji vrednosti za projekt znašajo 521,56 milijona EUR (550 milijonov EUR v nominalni vrednosti), je predlagana intenzivnost pomoči 8,37 % bruto ekvivalenta nepovratnih sredstev.

(21) Nemčija je potrdila, da pomoč za projekt ne bi bila kombinirana s pomočjo, prejeto za enake upravičene stroške iz drugih lokalnih, regionalnih ali nacionalnih virov ali virov Unije, in da niti odobreni najvišji znesek pomoči v sedanji vrednosti niti odobrena intenzivnost pomoči ne bi bila presežena, če bi znesek upravičenih izdatkov odstopal od ocene iz priglasitve.

(22) Neposredna nepovratna sredstva in dodatek za naložbe se dodelijo pod pogojem, da bo upravičenec ohranjal naložbo v regiji prejemnici pomoči za najmanj pet let po zaključku naložbenega projekta.

2.7 SPLOŠNE DOLOČBE

(23) Nemški organi so se zavezali, da bodo Komisiji predložili:

— kopijo ustreznih aktov v zvezi s tem ukrepom pomoči v dveh mesecih od dodelitve pomoči,

— vmesno poročilo (vključno z informacijami o zneskih pomoči, ki se izplačujejo, o izvrševanju pogodbe o pomoči in o kakršnih koli drugih naložbenih projektih, ki so se začeli v isti ustanovi/obratu), in sicer vsakih pet let, z začetkom ob odobritvi pomoči s strani Komisije,

— podrobno končno poročilo v šestih mesecih od plačila zadnjega obroka pomoči na podlagi priglašenega načrta plačil.

([9]) Povzetek informacij za skupinsko izvzeto shemo „Investitionszulagengesetz 2010“ je bil objavljen pod številko X 167/08 (UL C 280, 20.11.2009, str. 5).

([10]) Povzetek informacij za skupinsko izvzeto shemo „Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe – Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ je bil objavljen pod številko XR 31/07 (UL C 102, 5.5.2007, str. 11).

3. **RAZLOGI ZA ZAČETEK FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE**

(24) Komisija je v sklepu o začetku postopka navedla, da projekt pomoči upošteva standardna merila združljivosti iz smernic o regionalni pomoči ter da predlagana znesek in intenzivnost pomoči ne presegata najvišje dovoljene pomoči. Vendar v skladu z določbami iz odstavka 68 smernic o regionalni pomoči ni mogla potrditi združljivosti pomoči z notranjim trgom v okviru predhodnega pregleda.

(25) Odstavek 68 smernic o regionalni pomoči zahteva, da Komisija začne uradno preiskavo ter podrobno oceni učinek pobude, sorazmernost ter pozitivne in negativne učinke pomoči, kadar tržni delež upravičenca na upoštevnem proizvodnem in geografskem trgu presega 25 % pred naložbo ali po njej (v nadaljnjem besedilu: test iz odstavka 68(a)) ali kadar zmogljivost, ustvarjena z naložbo, presega 5 % trga, ki relativno ali absolutno nazaduje (v nadaljnjem besedilu: test iz odstavka 68(b)).

(26) Komisija pri predhodnem pregledu ni mogla izključiti, da prag tržnega deleža in prag, ki se nanaša na povečanje zmogljivosti z naložbo na slabo delujočem trgu, nista bila presežena na upoštevnih trgih.

(27) Natančneje, Komisija je izrazila dvome glede predloga Nemčije za opredelitev upoštevnega proizvodnega trga, tj. za upoštevanje bodisi celotnega trga osebnih avtomobilov brez kakršne koli segmentacije ali, če se zdi segmentacija potrebna, samo segmenta B v skladu s klasifikacijo POLK. Komisija je v skladu s predhodnim sklepom ([11]) menila, da bi bila za športna terenska vozila primernejša klasifikacija IHS Global Insight. Komisija ni mogla brez dvomov potrditi, da se lahko bodisi celotni trgi osebnih avtomobilov, samo segment B po klasifikaciji POLK ali samo kategorija SUV-D po klasifikaciji IHS Global Insight štejejo za upoštevni proizvodni trg za naložbo. Zato Komisija ni natančno opredelila upoštevnega proizvodnega trga in je proučila možne alternativne opredelitve trga, ki vključujejo celoten trg osebnih avtomobilov, segment B po klasifikaciji POLK in segment SUV-D po klasifikaciji IHS Global Insight.

(28) Komisija prav tako ni mogla zavzeti dokončnega stališča o opredelitvi geografskega trga. Ni mogla ugotoviti, ali geografski trg zajema Evropski gospodarski prostor (v nadaljnjem besedilu: EGP) ali, kot je navedla Nemčija, svetovni trg ali vsaj kombinirani trg EGP in Severne Amerike.

(29) Analiza iz odstavka 68(a) smernic o regionalni pomoči (test tržnega deleža) je pokazala, da je veljavni prag tržnega deleža v višini 25 % presežen v segmentu B po klasifikaciji POLK na geografskem trgu EGP ([12]).

(30) Analiza iz odstavka 68(b), uporabljena za trg EGP, je pokazala, da povečanje zmogljivosti za segment SUV-D po klasifikaciji IHS Global Insight, ki je bilo ustvarjeno s projektom in znaša […] %, močno presega veljaven prag 5 %, medtem ko je bil sam trg v zadevnem referenčnem obdobju slabo delujoč. V obdobju 2005–2010 je bila povprečna letna stopnja rasti (CAGR) dejanske porabe zadevnega proizvoda v EGP – 0,9 % v primerjavi s povprečno letno rastjo BDP v EGP, ki je bila 1,62 % ([13]).

(31) Ker Komisija ni mogla ugotoviti, ali sta bila praga iz odstavka 68(a) in (b) smernic o regionalni pomoči presežena, se je odločila, da bo začela formalni postopek preiskave. Zlasti je navedla, da če ji pripombe, prejete v odgovor na začetek uradne preiskave, ne bi omogočale, da bi brez kakršnega koli dvoma ugotovila, da zadevna praga nista presežena, bi izvedla podrobno oceno naložbenega projekta na podlagi sporočila o merilih za podrobno oceno. Nemčija in zainteresirane tretje strani so bile pozvane, naj predložijo svojo pripombe.

4. **PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI**

(32) Zainteresirane tretje strani niso predložile pripomb.

([11]) Glej Sklep Komisije C(2011) 6479 final z dne 20. septembra 2011 (N 559/10 – Združeno kraljestvo – Velik naložbeni projekt – Jaguar Cars) (UL C 22, 27.1.2012, str. 2).

([12]) V obdobju 2010–2015, tj. v letu pred zaključkom naložbe in po njem, tržni delež skupine VW v segmentu B po klasifikaciji POLK na kombiniranem trgu EGP in Severne Amerike, pa tudi v segmentu SUV-D po klasifikaciji IHS Global Insight na trgu EGP ter kombiniranem trgu EGP in Severne Amerike ostaja pod 25 %.

([13]) Za segment B po klasifikaciji POLK povečanje zmogljivosti ostaja pod pragom 5 %.

5. **PRIPOMBE NEMČIJE**

5.1 UPOŠTEVNI PROIZVODNI TRG

(33) Nemčija je vztrajala pri svojem stališču, da segment B po klasifikaciji POLK predstavlja ustrezno opredelitev upoštevnega proizvodnega trga, vendar ni predložila nobenih dodatnih argumentov.

5.2 UPOŠTEVNI GEOGRAFSKI TRG

(34) Nemčija še naprej meni, da bi bilo treba svetovni trg ali vsaj kombinirani trg EGP in Severne Amerike obravnavati kot upoštevni geografski trg. Trdi, da je to mnenje dodatno podprto z dejstvom, da se svetovni trg oskrbuje z ene proizvodne lokacije.

5.3 PODROBNA OCENA UKREPA POMOČI

(35) Nemčija je zagotovila naslednje informacije, da bi Komisiji omogočila izvedbo podrobne ocene.

5.3.1 **Pozitivni učinki pomoči**

(36) Nemčija meni, da naložba prispeva k regionalnemu razvoju Leipziga in Saške iz naslednjih razlogov:

— Naložbeni projekt bo ohranil 833 delovnih mest in 29 pripravniških mest ter ustvaril 1 040 novih delovnih mest in 30 novih pripravniških mest.

— Poleg tega bodo dobavitelji in ponudniki storitev v regiji ustvarili veliko število posrednih delovnih mest. Zaposlitveni multiplikator je 2,5 ([14]), kar pomeni, da se pričakuje, da bo ustvarjenih približno 2 700 dodatnih posrednih delovnih mest. Pričakuje se, da bo veliko število teh delovnih mest ustvarjenih v obratu upravičenca do pomoči ali v njegovi neposredni bližini. Približno 750 delovnih mest naj bi bilo po pričakovanjih med letoma 2012 in 2015 ustvarjenih samo na področjih oskrbe, tehnološkega prevoza in pakiranja.

— Upravičenec do pomoči dejavno sodeluje pri različnih pobudah za povezovanje v mreže in grozde, ki spodbujajo razvoj avtomobilske industrije v regiji (npr. vzhodnonemški avtomobilski grozd).

— Upravičenec je zelo dejaven na področju osnovnega in nadaljnjega usposabljanja svojih zaposlenih. Poleg zaposlovanja visoko usposobljenega osebja upravičenec podpira redno (notranje in zunanje) usposabljanje za svoje zaposlene.

5.3.2 **Ustreznost pomoči**

(37) Nemčija ugotavlja, da je Komisija že v odločbi o pomoči za družbo Dell Poland ([15]) priznala, da je državna pomoč poleg drugih ukrepov ustrezno sredstvo za spodbujanje regionalnega razvoja regij, kjer so BDP na prebivalca in ravni plač nižji od nacionalnega povprečja, stopnja brezposelnosti pa višja od nacionalnega povprečja. BDP na prebivalca na Saškem je leta 2011 znašal 73 % nemškega povprečja. Stopnja brezposelnosti je bila leta 2011 skoraj 50 % višja od nemškega povprečja, povprečni razpoložljivi dohodek prebivalcev regije pa je v obdobju 2007–2009 znašal 82 % nemškega povprečja ([16]).

(38) Zato Nemčija meni, da je priglašena pomoč ustrezen instrument za doseganje njenih kohezijskih ciljev.

([14]) Nemčija je utemeljila predpostavko o multiplikatorju v višini 2,5 na empiričnih podatkih, objavljenih v primerljivih študijah, npr. Meißner (2009): „Automobilproduktion in der Prozess- oder Wertschöpfungskette“, predstavitev z dne 28. oktobra 2009 v Brandenburgu; Kleinhenz, Heblich, Gold (2006): Das BMW Werk Regensburg – Wirtschaftliche und soziale Vernetzung in der Region; Univerza v Severni Karolini (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, odločba z dne 23. septembra 2009 (UL L 29, 2.2.2010, str. 8), odstavek 171.

([16]) Vir: Statistični urad Zvezne dežele Saške (Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen), julij 2012, Nemški zvezni statistični urad (Statistični letopis 2012) – BDP/prebivalca; Zvezni urad za zaposlovanje (Bundesagentur für Arbeit) – brezposelnost na prebivalca v odstotkih; Statistični letopis za Saško 2011 – razpoložljivi dohodek na prebivalca.

5.3.3 **Spodbujevalni učinek/scenarij nasprotnih dejstev**

(39) Nemčija ponuja informacije v dokaz, da pomoč sodi v možnost 2 iz sporočila o merilih za podrobno oceno, saj zagotavlja spodbudo za upravičenca, da izvede celotno naložbo v obratu v Leipzigu, namesto da bi jo delno izvedel v [lokacija 1 v Nemčiji] in delno v Leipzigu (izdelava karoserije in ličarska dela v obstoječem obratu v [lokacija 1 v Nemčiji] ter sestavljanje v obratu v Leipzigu). Zlasti je Nemčija predložila ustrezne, pristne in aktualne dokumente družbe, ki pojasnjujejo večstopenjski postopek odločanja družbe Porsche AG v zvezi z lokacijo naložbe. Postopek odločanja je opisan v nadaljevanju.

Postopek odločanja upravičenca

(40) Odločitev za naložbo v projekt Macan na njegovi lokaciji je bila sprejeta marca 2011. V pripravljalnem obdobju in obdobju odločanja so zadevni organi družbe Porche AG kljub dejstvu, da sta se družbi Porsche Automobile Holding SE in Volkswagen AG že leta 2009 dogovorili o ustanovitvi integrirane avtomobilske skupine, vse odločitve, pomembne za družbo, sprejeli popolnoma neodvisno, brez sodelovanja svetov in odborov skupine VW.

(41) V skladu z veljavnimi postopkovnimi pravili izvršilnega odbora družbe Porsche AG je treba odločitve (vključno z odločitvami o lokaciji) o uvedbi novih proizvodov (modelov) najprej predložiti odboru za proizvode pri izvršilnem odboru družbe Porsche AG (Vorstandsausschuss Produkte, v nadaljnjem besedilu: odbor za proizvode pri izvršilnem odboru), odobriti pa jih mora nadzorni svet družbe Porsche AG (Aufsichtsrat, v nadaljnjem besedilu: nadzorni svet).

(42) Odločitev o naložbi in lokaciji za projekt Macan je bila sprejeta v večstopenjskem postopku odločanja. V vsaki fazi so bili pripravljeni in obravnavani primerjalni izračuni za različne možnosti proizvodnje na različnih lokacijah v Nemčiji.

(43) Postopek odločanja, kot je opisan v nadaljevanju, se je začel [v letu 2010] in je bil zaključen 15. marca 2011 z odločitvijo nadzornega sveta v prid lokaciji v Leipzigu, ki je bila sprejeta pod pogojem, da bo državna pomoč na voljo za naložbo na tej lokaciji.

(44) V zgodnjih fazah postopka odločanja so bile obravnavane samo možnosti od 1 do 4, ki so opisane v nadaljevanju; možnost 5 ([17]) je bila uvedena nekoliko pozneje in predstavljena odboru za proizvode pri izvršilnem odboru [v letu 2010].

Možnost	Opis možnosti
1. [lokacija 2 v Nemčiji]	Proizvodnja in dobava celotnega vozila iz [lokacija 2 v Nemčiji]
2. [lokacija 2 v Nemčiji]/Porsche Leipzig	Izdelava karoserije/ličarska dela v [lokacija 2 v Nemčiji], nato prevoz pobarvane karoserije v Leipzig za sestavljanje in dobavo
3. [lokacija 1 v Nemčiji]/Porsche Leipzig	Izdelava karoserije/ličarska dela v [lokacija 1 v Nemčiji], nato prevoz pobarvane karoserije v Leipzig za sestavljanje in dobavo
4. [lokacija 3 v Nemčiji]	Proizvodnja in dobava celotnega vozila iz [lokacija 3 v Nemčiji]
5. Porsche Leipzig	Proizvodnja in dobava celotnega vozila iz Leipziga

(45) Nemčija je na podlagi dokumentov družbe pojasnila, da je bilo med fazo načrtovanja in odločanja opravljenih več izračunov proizvodnih stroškov, ki jih je mogoče pripisati lokaciji, da bi bila za vse možnosti dosežena enaka raven natančnosti. Zato se je osnovni scenarij, tj. prednostna možnost v določenem času, med postopkom odločanja spreminjal ([18]).

(46) Ker je imela družba Porsche Leipzig za izvedbo izračunov enakega obsega manj časa kot druge lokacije in ker so bile njene dejavnosti omejene na sestavljanje, ji je primanjkovalo izkušenj na področju podrobnega stroškovnega načrtovanja za strukturne naložbe, kot so stavbe in infrastruktura na področjih ličarstva in izdelave karoserije. Na seji odbora za proizvode pri izvršilnem odboru [v letu 2010], na kateri je bila za osnovni scenarij izbrana možnost 5, je bilo zahtevano, da družba Porsche Leipzig predloži podrobnejši načrt.

([17]) Možnost 5 v začetku ni bila obravnavana, saj se je predpostavljalo, da je neekonomična. Na pobudo izvršilnega odbora družbe Porsche Leipzig je lahko družba Porsche Leipzig ovrgla to predpostavko na podlagi predhodnega izračuna proizvodnih stroškov, ki jih je mogoče pripisati lokaciji.

([18]) Odbor za proizvode pri izvršilnem odboru je za osnovni scenarij izbral možnost 1 [v letu 2010], možnost 3 [v letu 2010] in možnost 5 [v letu 2010].

(47) Med to fazo nadaljnjega podrobnega načrtovanja je postalo jasno, da se je prvotno predvidena stroškovna prednost možnosti 5 pred možnostjo 3 vztrajno zmanjševala in na koncu izginila, ko so bili opredeljeni dodatni stroški naložbe, ki so pokazali jasno stroškovno pomanjkljivost v primerjavi z možnostjo 3. Še vedno pa so bili ocenjeni stroški pri možnostih 3 in 5 občutno nižji kot pri drugih možnostih.

(48) Vodstvo družbe Porsche Leipzig je začelo proučevati možnost uporabe državne pomoči za odpravo stroškovne pomanjkljivosti ter je stopilo v stik s saškim ministrstvom za gospodarstvo, delo in promet (v nadaljnjem besedilu: ministrstvo za gospodarstvo, delo in promet).

(49) Družba Porsche Leipzig je v svojem dopisu z dne 25. februarja 2011 zaprosila ministrstvo za gospodarstvo, delo in promet, naj prouči možnost dodelitve pomoči za načrtovano naložbo. V tem dopisu je bilo poudarjeno, da doslej ni bila sprejeta nobena odločitev o lokaciji in da se je državna pomoč zahtevala za izravnavo pomanjkljivosti lokacije v Leipzigu. Splošni pregled in obseg naložbenega projekta sta bila ministrstvu za gospodarstvo, delo in promet predstavljena na seji 28. februarja 2011.

(50) Odbor za proizvode pri izvršilnem odboru je na svoji seji [v letu 2011] odločil, da mora družba Porsche Leipzig opredeliti dodatne prihranke, da bi možnost 5 ostala konkurenčna možnosti 3.

(51) Ministrstvo za gospodarstvo, delo in promet je z dopisom z dne 9. marca 2011 zagotovilo družbi Porsche Leipzig, da bo podprlo naložbeni projekt za celotno proizvodnjo Macana v Leipzigu, če bo izpolnjevala veljavne pogoje za dodelitev regionalne pomoči.

(52) Kot rezultat podrobnih izračunov je bila nadzornemu svetu 15. marca 2011 predstavljena naslednja primerjava proizvodnih stroškov, ki jih je mogoče pripisati lokaciji, pred morebitno državno pomočjo:

Možnosti	Proizvodni stroški, ki jih je mogoče pripisati lokaciji, v milijonih EUR brez pomoči na dan 15. marca 2011
3. [lokacija 1 v Nemčiji]/Porsche Leipzig	[…]
5. Porsche Leipzig	[…]

(53) Tako se je v odsotnosti pomoči pri možnosti 5 pokazala pomanjkljivost v višini 65 milijonov EUR v primerjavi z možnostjo 3.

(54) Ker pri možnosti 5 celotni stroški naložbe nastanejo v Leipzigu, bi se lahko skupni naložbeni stroški infrastrukture in proizvodnje v višini 550 milijonov EUR šteli za upravičene do regionalne pomoči. Zato bi lahko v primeru, če bi naložba izpolnjevala veljavne pogoje za dodelitev regionalne pomoči, morebitni znesek pomoči znašal 47,5 milijona EUR. Torej bi se neto proizvodni stroški (po pomoči) za možnost 5 zmanjšali z […] milijonov EUR na […] milijona EUR.

(55) Pri možnosti 3 bi majhen del skupnih stroškov naložbe (za sestavljanje) nastal v Leipzigu in bi bil lahko upravičen do regionalne pomoči v višini približno 10,02 milijona EUR. [Lokacija 1 v Nemčiji] se ne nahaja v regiji prejemnici pomoči, zato ni upravičen do regionalne pomoči. Neto proizvodni stroški (po pomoči) za možnost 3 se zmanjšajo z […] milijonov EUR na […] milijona EUR.

(56) Kot je povzeto v spodnji preglednici, se pri upoštevanju pomoči pomanjkljivost možnosti 5 v primerjavi z možnostjo 3 zmanjša s 65 milijonov EUR na 27,52 milijona EUR (stanje marca 2011).

	Možnost 3	Možnost 5
Proizvodni stroški brez državne pomoči	[…] milijonov EUR	[…] milijonov EUR
Pomanjkljivost možnosti 5 v primerjavi z možnostjo 3 brez pomoči		65 milijonov EUR
Državna pomoč	10,02 milijona EUR	47,5 milijona EUR
Proizvodni stroški ob upoštevanju pomoči	[…] milijona EUR	[…] milijona EUR
Pomanjkljivost možnosti 5 v primerjavi z možnostjo 3 ob upoštevanju pomoči		27,52 milijona EUR

(57) Nemčija je pojasnila, da so bili poleg količinsko opredeljene stroškovne pomanjkljivosti v višini 27,52 milijona EUR obravnavana nekatera kvalitativna merila, ki so govorila v prid možnosti 5:

— prvič, empirični podatki iz avtomobilske industrije kažejo, da se pri celotni proizvodnji na eni lokaciji v primerjavi s stanjem, kjer izdelava karoserije in ličarska dela potekajo na eni lokaciji, sestavljanje pa na drugi, zmanjšajo nekatera tveganja, npr. tveganja zaradi prevoza,

— drugič, celotna proizvodnja na eni lokaciji omogoča dinamično načrtovanje postopkov, kar lahko zagotovi optimiziran proizvodni proces,

— tretjič, morebitne pomanjkljivosti ali napake se lahko hitreje odkrijejo in odpravijo, če celotna proizvodnja poteka na eni lokaciji. Izkušnje kažejo, da se lahko stopnje napak na splošno znižajo, če lahko zaposleni, ki delajo v različnih fazah proizvodnega procesa, sodelujejo na isti lokaciji,

— četrtič, odločilen dejavnik je tudi ugled blagovne znamke. [Lokacija 1 v Nemčiji] proizvaja predvsem […] vozila, medtem ko bo Macan pozicioniran kot premijsko vozilo.

(58) Na podlagi teh izračunov in premislekov je vodilni finančnik družbe Porsche na seji nadzornega sveta 15. marca 2011 naznanil, da družba namerava zaprositi za državno regionalno pomoč za razširitev proizvodnega obrata v Leipzigu. Kot je dokumentirano v zapisniku seje nadzornega sveta z dne 15. marca 2011, je navedel, da bi morala biti končna odločitev o lokaciji naložbe v Macan zato odvisna od razpoložljivosti pomoči.

(59) V odziv na to izjavo je nadzorni svet odobril možnost 5 (celotna proizvodnja v Leipzigu) pod pogojem, da bi bila na voljo državna pomoč.

(60) Po pogojni odločitvi nadzornega sveta dne 15. marca 2011 je družba Porsche Leipzig uradno zaprosila za diskrecijsko regionalno pomoč iz skladov „skupne sheme za izboljšanje regionalnih gospodarskih struktur“ (GRW). Zahtevek za pomoč je bil vložen pri banki SAB 24. marca 2011. Za naložbeno nadomestilo obstaja zakonita pravica, ki je v zadevnem primeru odvisna od odobritve Komisije. Ne zahteva se predhodni zahtevek, vendar mora biti pričakovani znesek naložbenega nadomestila naveden v zahtevku za diskrecijsko pomoč, da se zagotovi upoštevanje zgornje meje pomoči.

(61) Banka SAB je 29. marca 2011 potrdila, da naložbeni projekt izpolnjuje pogoje za upravičenost do subvencij.

(62) Naložbeni projekt se je začel aprila 2011.

(63) V spodnji preglednici so povzete podrobnosti večstopenjskega postopka odločanja:

Datum	
[2010]	Seja odbora za proizvode pri izvršilnem odboru: — predstavljene so samo možnosti od 1 do 4, — odbor za proizvode pri izvršilnem odboru odobri odločitev za nadaljnjo izpopolnitev možnosti od 1 do 4, — kot osnovni scenarij je izbrana možnost 1.
[2010]	Seja odbora za proizvode pri izvršilnem odboru: — predstavljene so možnosti od 1 do 5, — kot osnovni scenarij je izbrana možnost 3.
[2010]	Seja nadzornega sveta: — nadzorni svet se odloči, da bo izvedel projekt Macan, — odločitev o lokaciji še ni bila sprejeta, nadzorni svet zahteva, naj odbor za proizvode pri izvršilnem odboru predlaga lokacijo, — nadzorni svet podpre možnost 5.

Datum	
[2010]	Seja odbora za proizvode pri izvršilnem odboru: — še vedno so odprte vse možnosti glede lokacije proizvodnje, — odbor za proizvode pri izvršilnem odboru zahteva nadaljnjo izpopolnitev načrtovanja možnosti 5, — kot osnovni scenarij je izbrana možnost 5.
[2011]	Seja odbora za proizvode pri izvršilnem odboru: — odbor za proizvode pri izvršilnem odboru potrdi predlog sklepa, ki bo predstavljen nadzornemu svetu na naslednji seji nadzornega sveta, na kateri bo sprejeta odločitev glede lokacije proizvodnje, — še vedno se zahteva odobritev nadzornega sveta.
25. februar 2011	Dopis družbe Porsche Leipzig ministrstvu za gospodarstvo, delo in promet: — s katerim od ministrstva za gospodarstvo, delo in promet zahteva, naj prouči možnost dodelitve pomoči za načrtovano naložbo.
[pred 15. marcem 2011]	Seja odbora za proizvode pri izvršilnem odboru: — odbor za proizvode pri izvršilnem odboru potrdi ocene stroškov za možnost 5, — odbor za proizvode pri izvršilnem odboru zahteva dodatne prihranke.
9. marec 2011	Dopis ministrstva za gospodarstvo, delo in promet, ki potrjuje pripravljenost za podporo projektu: — ministrstvo za gospodarstvo, delo in promet potrjuje, da podpira naložbeni projekt za celotno proizvodnjo Macana v Leipzigu, če izpolnjuje veljavne pogoje za dodelitev regionalne pomoči.
15. marec 2011	Seja nadzornega sveta: — odobri celotno proizvodnjo Macana v Leipzigu pod pogojem, da je na voljo državna pomoč.
24. marec 2011	Uradni zahtevek družbe Porsche Leipzig za diskrecijski del pomoči
29. marec 2011	Dopis banke SAB: — potrjuje, da naložbeni projekt izpolnjuje pogoje za upravičenost do subvencij.
April 2011	Začetek del v okviru naložbenega projekta

5.3.4 **Sorazmernost pomoči**

(64) V okviru možnosti 2 iz odstavka 22 sporočila o merilih za podrobno oceno se pomoč „šteje za sorazmerno, če je enaka razliki med neto stroški podjetja, ki je upravičeno do pomoči, za naložbo v regijo prejemnici pomoči in neto stroški za naložbo v drugo(-e) regijo(-e)“. Nemčija poudarja, da se lahko izračuni, uporabljeni za spodbujevalni učinek, uporabijo tudi kot podlaga za ocenjevanje sorazmernosti pomoči.

(65) Možnost 5 ima stroškovno pomanjkljivost v višini 65 milijonov EUR v primerjavi z možnostjo 3.

(66) Kljub največji dovoljeni pomoči v višini 47,5 milijona EUR (v nominalni vrednosti) pri možnosti 5 še vedno obstaja stroškovna pomanjkljivost v višini 27,52 milijona EUR.

(67) Nemčija zato trdi, da ker pomoč ne nadomesti pomanjkljivosti glede lokacije v Leipzigu v celoti, nadomestila niso čezmerna. Pomoč je zato sorazmerna.

(68) Nemčija poudarja, da družba Porsche AG pri svoji odločitvi glede lokacije ne upošteva le finančnih vidikov, temveč tudi količinsko neopredeljiva kvalitativna merila.

5.3.5 **Negativni učinki pomoči na konkurenco in trgovino**

(69) Nemčija poudarja, da je regionalna pomoč namenjena izključno nadomestilu pomanjkljivosti lokacije v Leipzigu, tj. nadomestilu dodatnih stroškov celotne proizvodnje na lokaciji v Leipzigu v primerjavi z možnostjo proizvodnje karoserij in ličarskih del v obratu v [lokacija 1 v Nemčiji] z dostavo pobarvanih karoserij v Leipzig za sestavljanje. Ker je pomoč sorazmerna, ne vpliva na konkurenco. Do naložbe v projekt Macan ter njenih posledičnih učinkov na konkurenco in trgovino bi prišlo v vsakem primeru.

(70) Zato Nemčija meni, da je pomoč skladna z odstavkom 40 sporočila o merilih za podrobno oceno ter nima negativnih učinkov na konkurenco in trgovino.

6. **OCENA UKREPA POMOČI IN ZDRUŽLJIVOSTI**

6.1 OBSTOJ POMOČI

(71) Nemški organi bodo finančno podporo dodelili v obliki neposrednih nepovratnih sredstev in dodatka za naložbe. Podporo zato država članica dodeli iz državnih sredstev v smislu člena 107(1) PDEU.

(72) Ker je pomoč dodeljena hčerinskim družbam ene skupine družb, tj. skupine VW, je ukrep selektiven.

(73) Predvidena finančna podpora bo razbremenila upravičence stroškov, ki bi jih običajno morali kriti sami. Zato imajo ekonomsko prednost pred svojimi konkurenti.

(74) Predvidena finančna podpora bo dodeljena za naložbo v avtomobilski sektor; ker se z avtomobili trguje med državami članicami, bi ta podpora lahko vplivala na trgovino med državami članicami.

(75) Ker daje ukrep prednost proizvodnji skupine VW, je konkurenca izkrivljena ali bi bila lahko izkrivljena.

(76) Zato Komisija meni, da ukrep pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

6.2 ZAKONITOST UKREPA POMOČI

(77) S priglasitvijo načrtovanega ukrepa pomoči pred njegovo izvedbo so nemški organi izpolnili svojo obveznost iz člena 108(3) PDEU ter zahtevo po posamični priglasitvi iz člena 7(e) Uredbe Komisije (ES) št. 1628/2006 ([19]) in člena 6(2) Uredbe Komisije (ES) št. 800/2008 ([20]).

6.3 PRAVNA PODLAGA ZA OCENO

(78) Cilj pomoči je spodbujati regionalni razvoj. Ker so se nemški organi zavezali, da bodo dodelili pomoč pred 1. julijem 2014 (na podlagi odobritve Komisije, če še ni na voljo), so podlaga za ocenjevanje združljivosti pomoči z notranjim trgom smernice o regionalni pomoči, kakor so bile podaljšane z odstavkom 186 Smernic o regionalni državni pomoči za obdobje 2014–2020 ([21]) do 30. junija 2014. Za namene te ocene so zlasti

([19]) Uredba Komisije (ES) št. 1628/2006 z dne 24. oktobra 2006 o uporabi členov 87 in 88 Pogodbe pri državni regionalni pomoči za naložbe (UL L 302, 1.11.2006, str. 29).
([20]) Uredba Komisije (ES) št. 800/2008 z dne 6. avgusta 2008 o razglasitvi nekaterih vrst pomoči za združljive s skupnim trgom z uporabo členov 87 in 88 Pogodbe (Uredba o splošnih skupinskih izjemah) (UL L 214, 9.8.2008, str. 3).
([21]) UL C 209, 23.7.2013, str. 1.

pomembne določbe iz oddelka 4.3 smernic o regionalni pomoči, ki se nanašajo na velike naložbene projekte. Če Komisija z uradno preiskavo ne bo mogla brez dvomov ugotoviti, ali so pragi iz odstavka 68(a) („test tržnega deleža“) in odstavka 68(b) („testa povečanja zmogljivosti/tržne učinkovitosti“) smernic o regionalni pomoči preseženi, se zahteva, da izvede podrobno oceno na podlagi meril iz sporočila o merilih za podrobno oceno.

(79) Komisija mora izvesti oceno v treh korakih:

— prvič, potrditi mora, da je ukrep združljiv s splošnimi določbami smernic o regionalni pomoči,

— drugič, preveriti mora, ali lahko brez dvoma izključi, da „test tržnega deleža“ in „testa povečanja zmogljivosti/tržne učinkovitosti“ iz odstavka 68(a) in (b) smernic o regionalni pomoči („testi iz odstavka 68(a) in (b)“) ne zahtevajo podrobne ocene,

— tretjič, odvisno od rezultata ocene v drugem koraku, mora morda izvesti podrobno oceno.

6.4 ZDRUŽLJIVOST UKREPA S STANDARDNIMI MERILI ZDRUŽLJIVOSTI IZ SMERNIC O REGIONALNI POMOČI

(80) Komisija je že v uvodni izjavi 36 sklepa o začetku postopka ugotovila, da pomoč izpolnjuje splošna merila združljivosti iz smernic o regionalni pomoči. Uradna preiskava ni razkrila nobenih elementov, ki bi to oceno izpodbijali. Komisija ugotavlja zlasti naslednje:

— Nič ne kaže na to, da bi imele družba Porsche Leipzig, družba Porsche AG ali zlasti skupina VW finančne težave, saj pogoji iz Smernic Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah ([22]) niso izpolnjeni. Zato je skupina, kateri pripada upravičenec do pomoči, upravičena do regionalne pomoči.

— Pomoč je dodeljena v skladu s shemami skupinskih izjem, ki upoštevajo standardna merila združljivosti iz smernic o regionalni pomoči.

— Projekt vodi zlasti do diverzifikacije proizvodnje obstoječega obrata, kar mu omogoča proizvodnjo novega modela osebnega avtomobila, tj. Porsche Macana, zato gre za začetno naložbo v smislu odstavka 34 smernic o regionalni pomoči.

— Upravičeni stroški za pomoč za naložbo so določeni v skladu s smernicami o regionalni pomoči.

— Upravičenec mora tudi ohranjati naložbo v regiji vsaj pet let po zaključku projekta.

— Upravičenec zagotavlja finančni prispevek v višini najmanj 25 % upravičenih stroškov v obliki, ki ni povezana s kakršno koli javno pomočjo.

— Načrtovani skupni upravičeni izdatki za projekt znašajo 521 559 981,66 EUR v sedanji vrednosti (diskontirani na datum priglasitve). Nič ne kaže, da je upravičenec v preteklosti prejel regionalno pomoč za naložbe za kateri koli prejšnji naložbeni projekt, ki se je morda začel v obdobju treh let pred začetkom del za zdajšnjo naložbo. Zato zdajšnja naložba ne tvori enotnega naložbenega projekta s katerim koli prejšnjim naložbenim projektom v smislu odstavka 60 smernic o regionalni pomoči.

— V skladu z mehanizmom zmanjšanja iz odstavka 67 smernic o regionalni pomoči upravičeni nastali izdatki vodijo do največje dovoljene intenzivnosti pomoči v višini 8,37 % bruto ekvivalenta nepovratnih sredstev za projekt.

— Ker intenzivnost predlagane pomoči (43 666 078,75 EUR v sedanji vrednosti) ne presega največje dovoljene intenzivnosti pomoči in se priglašena pomoč ne sme kombinirati z dodatno regionalno pomočjo za naložbe, je predlagana intenzivnost pomoči za projekt v skladu s smernicami o regionalni pomoči.

(81) Glede na navedeno Komisija meni, da so standardna merila združljivosti iz smernic o regionalni pomoči izpolnjena.

([22]) UL C 244, 1.10.2004, str. 2.

6.5 UPORABA TESTOV IZ DOLOČB ODSTAVKA 68 SMERNIC O REGIONALNI POMOČI

(82) Komisija je v odstavku 78 sklepa o začetku postopka navedla, da če „Komisija na podlagi pripomb, predloženih v odgovor na začetek formalne preiskave, ne bi mogla brez kakršnega koli dvoma ugotoviti, da pragi, določeni v testih iz odstavka 68(a) in (b), niso preseženi, bo izvedla podrobno oceno naložbenega projekta na podlagi Sporočila Komisije o merilih za podrobno oceno regionalne pomoči za velike naložbene projekte“. Komisija mora oceniti, ali prejete pripombe omogočajo takšno ugotovitev.

(83) Nemčija je v svojih pripombah ostala pri svojem stališču, ki je bilo izraženo že v sklepu o začetku postopka, ne da bi dodala kakršne koli pripombe ali informacije, ki še niso bile predstavljene v fazi predhodnega pregleda. Nemčija je zlasti vztrajala pri svojem stališču, da bi moral biti upoštevni proizvodni trg opredeljen kot segment B po klasifikaciji POLK (in ne kot segment SUV-D po klasifikaciji IHS Global Insight) ter da bi moral biti geografski trg opredeljen kot trg, ki vključuje vsaj kombinirani trg EGP in Severne Amerike (in ne le trg EGP). Stališče glede geografskega trga je zlasti podprto z utemeljitvijo, da se svetovni trg oskrbuje z ene proizvodne lokacije.

(84) Glede **proizvodnega trga** Komisija meni naslednje: odločitev za izvedbo podrobne ocene ne vpliva na rezultat posledične podrobne ocene združljivosti. Vendar se mora Komisija pred odobritvijo pomoči prepričati, da bo pozitivni prispevek kot rezultat ukrepa pomoči v vsakem primeru izravnal njegove negativne učinke na trgovino in konkurenco. Zato bi morala biti za namen odločanja o tem, ali se izvede podrobna ocena združljivosti ukrepa pomoči ali ne, opredelitev proizvodnega trga čim ožja, ob upoštevanju posebnih značilnosti avtomobila, ki se bo proizvajal.

(85) Komisija je v sklepu o začetku postopka menila, da bi bila, kar se tiče športnih terenskih vozil, zaradi njihove drugačne narave v primerjavi z „običajnimi“ osebnimi avtomobili glede cene, velikosti, zmogljivosti motorja itd. klasifikacija IHS Global Insight primernejša od klasifikacije POLK in bi jo bilo treba zato uporabiti za obravnavani projekt. Iz istih razlogov se je Komisija v drugi nedavni zadevi v zvezi s športnimi terenskimi vozili sklicevala na zadevno klasifikacijo IHS Global Insight in ne na širši segment B po klasifikaciji POLK ([23]).

(86) Komisija vztraja pri svojem stališču, da je za opredelitev proizvodnega trga športnih terenskih vozil klasifikacija IHS Global Insight primernejša od segmentacije, ki jo ponuja klasifikacija POLK. Nemčija ni predložila nobenih dodatnih argumentov, ki bi bili v nasprotju s tem stališčem. Argument, da skupina VW vse svoje dolgoročno strateško načrtovanje in analize gradi na konceptualni podlagi klasifikacije POLK, je v tem okviru nepomemben. Poleg tega Komisija med uradno preiskavo ni prejela nobenih informacij od tretjih strani, ki bi omogočale boljše razumevanje segmentacije trga v zvezi z zadevnim tipom osebnega avtomobila. Komisija zato ohranja svoj pristop, pri katerem pušča odprto natančno opredelitev upoštevnega proizvodnega trga in uporablja pristop možnih alternativnih opredelitev trga, pri čemer opredeljuje posamezne segmente avtomobilov (vključno z najožjo segmentacijo, za katero so na voljo podatki) poleg kombiniranih segmentov kot možne upoštevne proizvodne trge ([24]) in ne zavrača segmenta SUV-D v skladu s klasifikacijo ISH Global Insight kot verjetnega alternativnega tržnega segmenta.

(87) Glede **geografskega trga** Komisija vztraja pri svoji prvotni oceni, da je upoštevni trg EGP ali večji trg, zato ne more izključiti, da je geografski trg omejen na trg EGP.

(88) V sklepu o začetku postopka (odstavek 58) se je Komisija sklicevala na dve uradni preiskavi, ki sta bili takrat v teku ([25]) in v katerih je za nekatere segmente avtomobilskega trga ugotavljala, ali je upoštevni geografski trg večji od EGP. Glede na ugotovitve podrobne ocene, ki so jo izvedle službe Komisije, ni bilo mogoče izključiti, da upoštevni geografski trg za proizvode in zadevna referenčna obdobja ni bil večji od trga EGP. Ker sta se obe državi članici, na kateri so se nanašali zadevni sklepi o začetku postopka, odločili preklicati svojo priglasitev regionalne pomoči pred sprejetjem končnih odločitev Komisije, ugotovitve podrobnih ocen, izvedenih v zadevnih primerih, ni bilo mogoče potrditi v uradnih odločitvah.

([23]) Glej opombo 11.

([24]) Sklepa o državnih pomočeh SA.30340 Fiat Powertrain Technologies: Sklep z dne 9. februarja 2011 (C(2011) 612) (UL C 151, 21.5.2011, str. 5); SA. 32169 Volkswagen Sachsen: Sklep z dne 13. julija 2011 (C(2011) 4935) (UL C 361, 10.12.2011, str. 17).

([25]) SA.27913 – C 31/2009 – HUN – Velik naložbeni projekt – Pomoč za Audi Hungaria Motor Kft: Sklep z dne 28. oktobra 2009 (C(2009) 8131) (UL C 64, 16.3.2010, str. 15); Sklep o podaljšanju z dne 6. julija 2010 (C(2010) 4474) (UL C 243, 10.9.2010, str. 4); Sklep z dne 13. julija 2011 (C(2011) 4935) v zadevi SA.32169 – C/2011 – Nemčija – Velik naložbeni projekt – Pomoč za Volkswagen Sachsen (UL C 361, 10.12.2011, str. 17).

(89) Komisija meni, da argumenti, ki jih je predložila Nemčija pri predhodnem pregledu in pri katerih je vztrajala, ne da bi predložila dodatne elemente ali informacije v okviru uradne preiskave, ne zadostujejo za odpravo zaskrbljenosti, da bi bil geografski trg lahko omejen na trg EGP. Komisija meni zlasti naslednje:

(90) Dejstvo, da so veliki proizvajalci avtomobilov mednarodno dejavni in v svetovni konkurenci, ni zadosten dokaz, da so posamezni trgi povezani in predstavljajo enotni svetovni trg (ali kombinirani trg EGP in Severne Amerike). Enako velja za argument, da ima deset največjih proizvajalcev originalne opreme proizvodne obrate in distribucijske sisteme po vsem svetu. Komisija meni, da bi bila nestabilnost menjalnega tečaja lahko eden od dejavnikov, ki so privedli do tega, da so proizvajalci originalne opreme zgradili proizvodne obrate bližje regionalnemu povpraševanju, in enako bi lahko veljalo za politike učinkovite zaščite (visoke uvozne tarife za končne proizvajalce, nizke tarife na vmesne proizvode, spodbujanje lokalne proizvodnje/sestavljanja). Tretji argument za obstoj globaliziranih proizvodnih struktur kljub nepovezanim trgom je dejstvo, da nekatere države dovoljujejo uvoz samo, če so vzporedno ustanovljena skupna podjetja za lokalno proizvodnjo. Svetovna navzočnost glavnih akterjev kot proizvajalcev torej sama po sebi ni znak obstoja svetovnega trga (ali trga, večjega od EGP). Podobno obstoj distribucijskih sistemov, razširjenih po vsem svetu, ne dokazuje, da gre za svetovni trg (ali trg, večji od EGP) z vidika konkurence. Dejstvo, da namerava družba Porsche AG oskrbovati svetovni trg le z ene lokacije, prav tako ne zadostuje za podporo ocene, da je geografski trg večji od EGP. Dejansko je trg SUV-D razmeroma majhen v primerjavi z drugimi tržnimi segmenti in ekonomije obsega lahko v tem primeru dajejo prednost pristopu „ene lokacije“. Ker se bo model prodajal pod Porschejevim imenom in ker je visoka kakovost luksuznih avtomobilov, ki jih proizvaja družba Porsche AG, z vidika njenih strank za zdaj povezana s proizvodnjo v Nemčiji, bi bila druga proizvodna lokacija zunaj Nemčije lahko škodljiva za uspešno strategijo trženja. Nemčija je utemeljila (glej uvodno izjavo 57) izbiro Leipziga namesto, med drugim, [lokacija 1 v Nemčiji] z vidiki trgovskega imena.

(91) Tudi argument, da visoka stopnja trgovinskih tokov, npr. dejstvo, da se več kot 20 % proizvodnje EGP izvozi na trg Severne Amerike, ne zadostuje za dokaz obstoja svetovnega tega (ali trga, večjega od EGP). Komisija meni, da medtem ko trgovinski tokovi lahko nudijo vpogled v stopnjo povezovanja različnih geografskih območij s proučitvijo pomembnosti uvoza in izvoza glede na lokalne ravni proizvodnje in porabe, sam obstoj trgovinskih tokov ni zadosten dokaz za prepričanje, da obstaja povezan geografski trg. Dejansko lahko obstajajo pošiljke med EGP in drugimi regijami, vendar to ne pomeni, da so trgi povezani v smislu, da tržni pogoji (npr. cene) na enem trgu vplivajo na tržne pogoje na drugem. To zlasti velja, kadar se upoštevane pošiljke nanašajo predvsem na pošiljke samih proizvajalcev v nasprotju s pošiljkami neodvisnih uvoznikov in izvoznikov, vključenih v cenovno arbitražo. Oblikovanje cen je lahko v celoti prilagojeno trgu (npr. visoke cene na enem trgu, nizke na drugem) in neusklajeno s pogoji za domnevni povezan trg. Analiza trgovinskih tokov ne obravnava glavnega vprašanja v opredelitvi trga, in sicer, ali bi lahko uvoz ali izvoz preprečil povišanje cen na lokalnem trgu. Komisija ugotavlja, da Nemčija ni predložila dodatnega empiričnega gradiva, ki bi dokazovalo obstoj korelacijskih gibanj cen ali odzivnost neto uvoza na spremembe relativnih cen. Empirično gradivo, predloženo v citiranih preteklih zadevah, v zadevnem primeru ni pomembno, saj se nanaša na druge tržne segmente (segment A po klasifikaciji POLK) in druga referenčna obdobja.

(92) Komisija ugotavlja, da družba Porsche AG načrtuje, da bo velik del svoje proizvodnje Macana izvažala na Kitajsko. Ta namera kot taka ne dokazuje obstoja povezanega trga.

(93) Komisija priznava, da se pomembnost trgovinskih ovir sčasoma zmanjšuje. Vendar je prepričana, da so eden od glavnih dejavnikov za proizvodnjo proizvajalcev avtomobilov iz EU v tujini in njihove odločitve za selitev ovire pri dostopu na trg na ciljnih trgih. Velike tarifne ovire še vedno resno otežujejo dostop izvoznikov EU, zlasti v Aziji. Netarifne ovire, vključno z obremenjujočimi in diskriminatornimi pogoji za izdajo spričeval, dodatnimi zahtevami za testiranje, trošarinami itd., močno vplivajo na izvoz vozil EU na trge jugovzhodne Azije, Kitajske in Južne Amerike. Komisija priznava, da so Združene države daleč najpomembnejša destinacija za celoten izvoz avtomobilov EU. Vendar imajo EU in ZDA zelo različne pristope k urejanju in nadzoru trga. Takšne regulativne razlike so verjetno še vedno najpomembnejša ovira za izvoz avtomobilov iz EU v Združene države.

(94) Komisija je nadalje ustrezno upoštevala argumente, predložene v zvezi z zniževanjem stroškov prevoza. Komisija glede tega ni povsem prepričana. V sedanjih gospodarskih razmerah, ko se stroški goriva povišujejo, ni mogoče jasno potrditi prihodnjega razvoja v zvezi z zniževanjem stroškov prevoza. Zato navedenega prihodnjega znižanja stroškov ni mogoče upoštevati.

(95) Glede na navedeno in ker Komisija med uradno preiskavo ni prejela dodatnih informacij, na podlagi katerih bi lahko sklepala, da je upoštevni geografski trg večji od EGP, vztraja pri svoji oceni, da upoštevni geografski trg ne glede na izbrano opredelitev proizvodnega trga ni niti EGP niti večji trg. Komisija znova poudarja, da je treba preveriti, ali bo pozitivni prispevek kot rezultat ukrepa pomoči v vsakem primeru izravnal njegove negativne učinke na trgovino in konkurenco. Zato bi morala biti za namen odločanja o tem, ali se izvede podrobna ocena združljivosti ukrepa pomoči ali ne, opredelitev geografskega trga čim ožja, ob upoštevanju posebnih značilnosti avtomobila, ki se bo proizvajal.

6.5.1 **Sklepna ugotovitev o testu tržnega deleža (odstavek 68(a) smernic o regionalni pomoči)**

(96) Komisija je izvedla test iz odstavka 68(a) smernic o regionalni pomoči na vseh verjetnih proizvodnih in geografskih trgih, da bi preverila, ali tržni delež upravičenca presega 25 % pred naložbo in po njej.

(97) Glede na dejstvo, da ni bilo mogoče določiti enotnega upoštevnega proizvodnega in geografskega trga, je bilo treba upoštevati rezultate vseh verjetnih trgov. Tržni delež skupine VW v segmentu B po klasifikaciji POLK v EGP je bil v celotnem obdobju 2010–2015 večji od [> 25] %. Zato Komisija ugotavlja, da je prag iz odstavka 68(a) presežen. Vendar za proizvodni trg SUV-D tržni delež ni presežen za nobenega od morebitnih verjetnih geografskih trgov (EGP, EGP + Severna Amerika, svetovni trg).

6.5.2 **Sklepna ugotovitev o proizvodni zmogljivosti na slabo delujočem trgu (odstavek 68(b) smernic o regionalni pomoči)**

(98) Ob upoštevanju dejstva, da ni bilo mogoče ugotoviti, ali se lahko celotni trg osebnih avtomobilov brez kakršne koli segmentacije, samo segment B po klasifikaciji POLK ali samo segment SUV-D po klasifikaciji IHS Global Insight štejejo za upoštevni proizvodni trg, je morala Komisija preveriti, ali zmogljivost, ustvarjena s projektom, presega 5 % vseh verjetnih trgov, izmerjena s pomočjo podatkov o očitni porabi zadevnega proizvoda v EGP.

(99) Test, izveden za segment SUV-D po klasifikaciji IHS Global Insight, je pokazal, da povečanje zmogljivosti močno presega prag 5 %, če se uporabi za trg EGP. S sklepom o začetku postopka je bilo že v odstavku 72 ugotovljeno, da je bil upoštevni trg slabo delujoč in v zadnjih petih letih pred naložbo celo v zatonu.

(100) Komisija zato ugotavlja, da je prag 5-odstotnega povečanja zmogljivosti na slabo delujočem trgu iz odstavka 68(b) smernic o regionalni pomoči presežen, kar zadeva segment SUV-D po klasifikaciji IHS Global Insight zadevnega trga.

6.5.3 **Sklepna ugotovitev**

(101) Glede na navedeno se je Komisija odločila, da ne more izključiti, da so zadevni pragi iz testov iz odstavka 68(a) in (b) preseženi. Zato se je odločila, da bo po začetku postopka iz člena 108(2) PDEU natančno preverila, ali je pomoč potrebna za zagotavljanje spodbujevalnega učinka za naložbe ter ali koristi ukrepa pomoči presegajo izhajajoče izkrivljanje konkurence in učinke na trgovino med državami članicami.

6.6 PODROBNA OCENA UKREPA POMOČI

(102) Podrobna ocena se izvede na podlagi sporočila o merilih za podrobno oceno.

6.6.1 **Pozitivni učinki pomoči**

6.6.1.1 *Cilj pomoči*

(103) Nemški organi so pojasnili pozitivne regionalne učinke naložbe. Ugotovljeni so bili naslednji pozitivni učinki naložbe:

— Učinek na regionalno zaposlovanje: naložba bo ustvarila 1 040 novih delovnih mest in 30 pripravniških mest poleg obstoječih 833 delovnih mest in 29 pripravniških mest. Poleg tega se lahko pričakuje, da bo ustvarjenih 2 700 posrednih delovnih mest. Pričakuje se, da bo v bližini zadevnega obrata ustvarjenih najmanj 744 posrednih delovnih mest.

— Privabljanje dobaviteljev in ponudnikov storitev iz avtomobilskega in drugih sektorjev v regijo: Komisija meni, da ima naložba družbe Porsche AG pomembno vlogo pri oblikovanju in nadaljnjem razvoju avtomobilske industrije na Saškem, saj privablja dobavitelje in ponudnike storitev v to regijo.

— Dejavno sodelovanje upravičenca v različnih pobudah za povezovanje v mreže in grozde: za spodbujanje razvoja avtomobilske industrije v regiji Leipzig in celotni vzhodni Nemčiji upravičenec dejavno sodeluje v pobudah za povezovanje v mreže in grozde, kot je čezmejna pobuda za vzhodnonemški avtomobilski grozd.

— Usposabljanje: načrtovan je nadaljnji razvoj znanja in spretnosti zaposlenih v obliki notranjega in zunanjega usposabljanja.

(104) Komisija meni, da so nemški organi zagotovili dovolj informacij, ki dokazujejo, da bo projekt prispeval h gospodarskemu razvoju regije Leipzig.

6.6.1.2 *Ustreznost instrumenta pomoči*

(105) Odstavka 17 in 18 sporočila o merilih za podrobno oceno poudarjata, da je državna pomoč v obliki pomoči za začetno naložbo le eno od sredstev za odpravo tržnih pomanjkljivosti in spodbujanje gospodarskega razvoja v prikrajšanih regijah. Pomoč je ustrezen instrument, če v primerjavi z drugimi ukrepi politike zagotavlja posebne prednosti. Kot je navedeno v odstavku 18 sporočila o merilih za podrobno oceno, se samo ukrepi, v zvezi s katerimi je država članica proučila druge možnosti politike in za katere so ugotovljene prednosti uporabe selektivnega instrumenta, kot je državna pomoč za posamezno podjetje, štejejo za primeren instrument.

(106) Nemčija je utemeljila svojo razlago ustreznosti instrumenta pomoči z gospodarskimi razmerami na Saškem in predložila dokaze o tem, da je regija prikrajšana v primerjavi s povprečjem drugih regij v Nemčiji. Nemški organi poudarjajo, da je v letu začetka del, tj. leta 2011, BDP na prebivalca na Saškem znašal 75 % nemškega povprečja, stopnja brezposelnosti pa je bila za 50 % večja od nemškega povprečja. V obdobju 2007–2009 je povprečni razpoložljivi dohodek na Saškem znašal približno 82 % nemškega povprečja. Nemčija trdi, da je bila v takšnih gospodarskih razmerah neposredna subvencija že s prakso Komisije priznana kot primerno sredstvo za odpravo gospodarskih pomanjkljivosti.

(107) Glede na družbeno-gospodarski položaj regije Leipzig, kot ga potrjuje njen status regije, upravičene do regionalne pomoči v skladu s členom 107(3)(c) PDEU, z zgornjo mejo intenzivnosti pomoči 20 % in v skladu s prakso v prejšnjih zadevah (npr. v odločbi o pomoči za Dell Poland ([26])) se Komisija strinja, da je dodelitev državne pomoči ustrezen instrument za doseganje cilja regionalnega razvoja v zadevni regiji.

6.6.1.3 *Spodbujevalni učinek/scenarij nasprotnih dejstev*

(108) Ker obstajajo številni utemeljeni razlogi, da družba za svojo naložbo izbere določeno regijo, tudi če ni dodeljena nobena pomoč, sporočilo o merilih za podrobno oceno zahteva, da Komisija natančno preveri, ali je pomoč potrebna za zagotovitev spodbujevalnega učinka za naložbo. Cilj podrobne ocene je ugotoviti, ali pomoč dejansko prispeva k spremembi ravnanja upravičenca, da izvede (dodatne) naložbe v zadevni regiji, ki prejema pomoč. V odstavku 22 meril za podrobno oceno je navedeno, da se spodbujevalni učinek dokazuje v okviru dveh možnosti: v odsotnosti pomoči ne bi bila izvedena nobena naložba, saj naložba brez pomoči za podjetje ne bi bila donosna na nobeni lokaciji (možnost 1); v odsotnosti pomoči bi se naložba izvedla na drugi lokaciji v EU (možnost 2).

([26]) Glej opombo 15.

(109) Sporočilo o merilih za podrobno oceno zahteva, da država članica dokaže Komisiji obstoj spodbujevalnega učinka pomoči in predloži jasne dokaze, da je pomoč učinkovito vplivala na izbiro naložbe ali izbiro lokacije. V tem okviru mora država članica zagotoviti tudi izčrpen opis scenarija nasprotnih dejstev, v katerem ne bi bila upravičencu dodeljena nobena pomoč. Komisija mora meniti, da so možnosti realne.

(110) Nemški organi navajajo, da za pomoč za družbi Porsche Leipzig in Porsche AG velja možnost 2, ter so predstavili scenarij nasprotnih dejstev, ki vključuje konkretno načrtovanje naložbe in lokacije za projekt Macan, pri katerem je bilo poleg Leipziga obravnavanih več alternativnih lokacij, in sicer vse v Nemčiji.

(111) Sporočilo o merilih za podrobno oceno nalaga dokazno breme v zvezi z obstojem spodbujevalnega učinka državi članici. V odstavku 25 sporočila o merilih za podrobno oceno je navedeno, da bi lahko država članica dokazala spodbujevalni učinek pomoči s predložitvijo dokumentov podjetja, ki kažejo, da je bila izvedena primerjava stroškov in koristi lokacije v zadevni regiji, ki prejema pomoč, ter lokacije v drugi regiji. Država članica je pozvana, naj se opira na finančna poročila, notranje poslovne načrte in dokumente, ki podrobno opisujejo različne naložbene možnosti.

(112) Nemčija je predložila izčrpne aktualne in resnične dokaze, ki potrjujejo večstopenjski postopek odločanja družbe Porsche AG v zvezi z lokacijo naložbe.

(113) Ta dokumentacija kaže, da je bilo obravnavanih pet možnosti za lokacijo proizvodnje. Vse obravnavane možnosti, razen Leipziga, so v nemških regijah, ki ne prejemajo pomoči.

(114) V postopku načrtovanja je bilo opravljenih več izračunov in ocen stroškov z vedno večjo natančnostjo, na podlagi katerih se je najbolj izvedljiva možnost, tj. osnovni scenarij, trikrat spremenila ([27]). Na podlagi predloženih dokumentov Komisija ugotavlja, da sta se pri enaki stopnji natančnosti ocen proizvodnih stroškov, ki jih je mogoče pripisati lokaciji (predvideva se, da so prihodki enaki pri vseh možnostih), možnost 3 (izdelava karoserije in ličarska dela v [lokacija 1 v Nemčiji], dostava pobarvane karoserije v Leipzig za sestavljanje) in možnost 5 (izdelava karoserije, ličarska dela in sestavljanje v Leipzigu) izkazali za najbolj konkurenčni lokaciji.

(115) Iz tega razloga dokumenti kažejo, da sta se v zadnji fazi postopka odločanja primerjali samo možnost 3 in možnost 5.

(116) Kot je opisano v uvodni izjavi 53 tega sklepa, so končne ocene proizvodnih stroškov, ki jih je mogoče pripisati lokaciji, pokazale stroškovno pomanjkljivost v višini 65 milijonov EUR za možnost 5 (Leipzig) v primerjavi z možnostjo 3 ([lokacija 1 v Nemčiji]/Leipzig). Za zmanjšanje stroškovne pomanjkljivosti pri možnosti 5 in ob upoštevanju prihodnje uradne odločitve nadzornega sveta o izboru lokacije naložbenega projekta je družba Porsche Leipzig skupaj s saškimi organi začela proučevati razpoložljivost državne pomoči za privabljanje naložbenega projekta v Leipzig.

(117) Družba Porsche Leipzig je v svojem dopisu z dne 25. februarja 2011 zaprosila ministrstvo za gospodarstvo, delo in promet, naj prouči možnost dodelitve pomoči za načrtovano naložbo. Po sestanku med družbo Porsche Leipzig in saškimi organi, na katerem je družba Porsche Leipzig pojasnila naložbeni projekt in stanje glede odločanja, so se saški organi z dopisom z dne 9. marca 2011 zavezali, da bodo podprli naložbeni projekt za celotno proizvodnjo Macana v Leipzigu, če bo naložba izpolnila veljavne pogoje za dodelitev regionalne pomoči.

(118) Kot je opisano v uvodni izjavi 56 tega sklepa, se je stroškovna pomanjkljivost pri možnosti 5 v primerjavi z možnostjo 3 zmanjšala na 27,52 milijona EUR po upoštevanju največje dovoljene pomoči. Vendar so bila upoštevana tudi nekatera kvalitativna merila v prid možnosti 5.

(119) Nadzorni svet se je 15. marca 2011 odločil, da bo za lokacijo celotne naložbe izbral Leipzig (možnost 5). Kot je dokumentirano v zapisniku seje nadzornega sveta, je bila ta odločitev sprejeta pod izrecnim pogojem, da je na voljo državna pomoč.

(120) Po pogojni odločitvi nadzornega sveta je družba Porsche Leipzig uradno zaprosila za pomoč 24. marca 2011. Organ, pristojen za upravljanje sheme, je 29. marca 2011 pisno potrdil, da projekt ob natančni preveritvi načeloma izpolnjuje pogoje upravičenosti. Po tej uradni potrditvi so se dela na projektu začela aprila 2011.

([27]) Glej opombo 17.

(121) Glede na navedeno Komisija ugotavlja, da so v skladu z odstavkom 20 sporočila o merilih za podrobno oceno uradne zahteve za spodbujevalni učinek iz odstavka 38 smernic o regionalni pomoči izpolnjene; upravičenec je predložil zahtevek za pomoč in organ, pristojen za upravljanje sheme, je nato pisno potrdil, da projekt ob natančni preveritvi načeloma izpolnjuje pogoje upravičenosti, določene v shemi, pred začetkom del na projektu. Poleg tega so nemški organi predložili jasne dokaze, da je pomoč dejansko vplivala na izbiro lokacije naložbe, saj je bila odločitev družbe Porsche AG, da za lokacijo celotne proizvodnje Macana izbere Leipzig, sprejeta šele po potrditvi, da je naložbeni projekt upravičen do državne pomoči in da ga podpirajo javni organi, saj je nadzorni svet odobril lokacijo pod pogojem, da je na voljo državna pomoč. Zato Komisija v skladu z odstavkoma 23 in 25 sporočila o merilih za podrobno oceno meni, da je scenarij nasprotnih dejstev, ki ga je predstavila Nemčija, realen ter podprt z resničnimi in aktualnimi dokazi. Pomoč ima zato dejanski (bistveni) spodbujevalni učinek. Z zmanjšanjem vrzeli v gospodarski sposobnosti v prid Leipzigu je pomoč prispevala k spremembi odločitve upravičene družbe glede lokacije. Brez pomoči se naložba ne bi izvedla v Leipzigu.

6.6.1.4 *Sorazmernost pomoči*

(122) Da bi bila pomoč sorazmerna, morata biti znesek in intenzivnost pomoči omejena na najmanjšo vrednost, ki je potrebna za izvedbo naložb v regiji prejemnici pomoči.

(123) Na splošno se šteje, da je regionalna pomoč sorazmerna z resnostjo težav, ki vplivajo na regije prejemnice pomoči, če upošteva veljavno zgornjo mejo regionalne pomoči, vključno s samodejnim in postopnim zniževanjem zgornje meje regionalne pomoči za velike naložbene projekte (kar je že del veljavne karte regionalnih pomoči). Uporabljena intenzivnost pomoči v tem primeru ne presega zgornjih mej regionalne pomoči, ki so bile spremenjene z mehanizmom zniževanja, kot je bilo že ugotovljeno v uvodni izjavi 80.

(124) Sporočilo o merilih za podrobno oceno poleg splošnega načela sorazmernosti iz smernic o regionalni pomoči zahteva izvedbo podrobnejše ocene. V okviru možnosti 2 iz sporočila o merilih za podrobno oceno se pomoč šteje za sorazmerno, če je enaka razliki med neto stroški upravičenca za naložbo v regijo prejemnico pomoči in neto stroški za naložbo v drugo regijo.

(125) Dokumentacija, ki jo je predložila Nemčija, dokazuje, da je bila pomoč omejena na potreben znesek, ker ne presega razlike v stroških med možnostma 3 in 5. Končni izračun kaže, da je možnost 5 tudi s pomočjo za 27,5 milijona EUR (65 milijonov EUR brez pomoči) v nominalni vrednosti dražja od možnosti 3. Nemški organi so pojasnili, da se je preostala stroškovna pomanjkljivost štela za sprejemljivo zaradi nekaterih količinsko neopredeljivih meril, kot so strateški dejavniki (drugi obrat za celotno proizvodnjo avtomobilov pod Porschejevim imenom), dejavniki kakovosti (preprečevanje tveganj, povezanih s prevozom med [lokacija 1 v Nemčiji] in Leipzigom) in dejavniki, povezani s podobo ([…]), ki so prav tako govorili v prid naložbi v Leipzigu.

(126) Ker je pomoč omejena na znesek, potreben za nadomestitev neto dodatnih stroškov izbire lokacije naložbenega projekta v Leipzigu v primerjavi z alternativno lokacijo, Komisija meni, da je sorazmernost pomoči dokazana.

6.6.2 **Negativni učinki pomoči na konkurenco in trgovino**

(127) V odstavku 40 sporočila o merilih za podrobno oceno je navedeno, da „[č]e […] analiza nasprotnih dejstev kaže, da bi se naložbe nadaljevale tudi brez pomoči, čeprav morda na drugi lokaciji (možnost 2), in če je pomoč sorazmerna, bi bili možni znaki izkrivljanja, kot so velik tržni delež in večja zmogljivost na slabo delujočem trgu, načeloma enaki ne glede na pomoč“.

(128) Ker ukrep pomoči podpira naložbeno odločitev, ki temelji na možnosti 2, in je pomoč omejena na najnižji potreben znesek, ni bilo mogoče ugotoviti nobenih negativnih učinkov na trgovino in konkurenco. Naložba bi bila izvedena na drugi lokaciji, kar bi v vsakem primeru privedlo do enake stopnje izkrivljanja konkurence. Zato Komisija meni, da pomoč nima negativnih učinkov na konkurenco.

(129) V odstavku 53 sporočila o merilih za podrobno oceno je določeno, da če bi se naložbe brez pomoči izvajale v revnejši regiji (več regionalnih problemov – višja stopnja najvišje intenzivnosti regionalne pomoči) ali v regiji, za katero se šteje, da ima iste regionalne probleme kot ciljna regija (enaka najvišja intenzivnost regionalne pomoči), bi to v splošnem testu tehtanja predstavljalo negativni element, pri čemer je malo verjetno, da bi ga izravnali kakršni koli pozitivni elementi, ker je to v nasprotju z osnovnim načelom regionalne pomoči.

(130) Ker nič ne kaže, da bi bila za lokacijo naložbe izbrana druga regija prejemnica pomoči z višjo ali podobno zgornjo mejo intenzivnosti pomoči (nič ne kaže, da je bila obravnavana katera koli lokacija zunaj Nemčije), Komisija meni, da pomoč nima protikohezijskega učinka, ki bi bil v nasprotju z osnovnim načelom regionalne pomoči.

6.7 USKLAJEVANJE

(131) Po ugotovitvi, da pomoč zagotavlja spodbudo za izvedbo naložbe v zadevni regiji in je sorazmerna, je treba pozitivne učinke pomoči uskladiti z njenimi negativnimi učinki.

(132) Ocena je potrdila, da ima ukrep pomoči spodbujevalni učinek za privabljanje naložbe, ki pomembno prispeva k regionalnemu razvoju prikrajšane regije, ki je upravičena do regionalne pomoči v skladu s členom 107(3)(c) PDEU, ne da bi prikrajšal za naložbo katero koli regijo z enako ali višjo zgornjo mejo intenzivnosti pomoči (brez protikohezijskega učinka). Komisija meni, da je privabljanje naložbe v revnejšo regijo koristnejše za kohezijo v Uniji, kot če bi bila za isto naložbo izbrana lokacija v bolj razviti regiji. Kot je navedeno v odstavku 53 sporočila o merilih za podrobno oceno, Komisija meni, da „[k]ar zadeva pozitivne učinke regionalne pomoči, ki samo izravna razliko neto stroškov v primerjavi z bolj razvito alternativno naložbeno lokacijo […], […] se […] praviloma šteje, da pri testu tehtanja prevladajo nad negativnimi učinki na alternativni lokaciji nove naložbe“.

(133) Ob upoštevanju navedenega Komisija ugotavlja, da je pomoč sorazmerna z razliko neto stroškov izvedbe naložbe na izbrani lokaciji v primerjavi z bolj razvito alternativno lokacijo, zato pozitivni učinki pomoči v smislu cilja in ustreznosti, kot je navedeno zgoraj, prevladajo nad negativnimi učinki na drugi lokaciji.

(134) V skladu s točko 68 smernic o regionalni pomoči in ob upoštevanju podrobne ocene, opravljene na podlagi sporočila o merilih za podrobno oceno, Komisija ugotavlja, da je pomoč potrebna za zagotavljanje spodbujevalnega učinka za naložbe ter da koristi ukrepa pomoči presegajo izhajajoče izkrivljanje konkurence in učinek na trgovino med državami članicami.

7. **SKLEPNA UGOTOVITEV**

(135) Komisija ugotavlja, da predlagana regionalna pomoč za naložbe v korist družb Porsche Leipzig GmbH in Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, dodeljena pred 1. julijem 2014 pod pogojem, da je odvisna od odobritve Komisije, izpolnjuje vse pogoje iz smernic o regionalni pomoči in sporočila o merilih za podrobno oceno ter se zato lahko šteje za združljivo z notranjim trgom v skladu s členom 107(3)(c) PDEU –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

1. Državna pomoč, ki jo Nemčija namerava izvajati v korist družb Porsche Leipzig GmbH in Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft v višini 43 666 078,75 EUR v sedanji vrednosti (diskontirana na datum priglasitve) in predstavlja največjo intenzivnost pomoči v višini 8,37 % bruto ekvivalenta nepovratnih sredstev, je združljiva z notranjim trgom v skladu s členom 107(3)(c) PDEU.

2. Izvajanje pomoči iz člena 1(1) se ustrezno odobri, če je dodeljena pred 1. julijem 2014.

Člen 2

Nemški organi predložijo Komisiji:

— kopijo ustreznih aktov v zvezi s tem ukrepom pomoči v dveh mesecih od dodelitve pomoči,

— vmesno poročilo (vključno z informacijami o zneskih pomoči, ki se izplačujejo, o izvrševanju pogodbe o pomoči in o kakršnih koli drugih naložbenih projektih, ki so se začeli v isti ustanovi/obratu), in sicer vsakih pet let, z začetkom ob odobritvi pomoči s strani Komisije,

— podrobno končno poročilo v šestih mesecih od plačila zadnjega obroka pomoči na podlagi priglašenega načrta plačil.

Člen 3

Ta sklep je naslovljen na Zvezno republiko Nemčijo.

V Bruslju, 9. julija 2014

Za Komisijo
Joaquín ALMUNIA
Podpredsednik