DECISIÓN (UE) 2015/1966 DE LA COMISIÓN

de 9 de julio de 2014

relativa a la ayuda estatal SA.34118 (2012/C ex 2011/N) que Alemania tiene previsto conceder a Porsche Leipzig GmbH y Dr.Ing.h.c.F.Porsche Aktiengesellschaft

[notificada con el número C(2014) 4075]

(El texto en lengua alemana es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 108, apartado 2,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, su artículo 62, apartado 1, letra a),

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones, de conformidad con los citados artículos ([1]), y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

1. **PROCEDIMIENTO**

(1) Mediante notificación electrónica registrada en la Comisión el 20 de diciembre de 2011 (SANI 6554), las autoridades alemanas notificaron una ayuda regional a tenor de las Directrices sobre las ayudas estatales de finalidad regional para el período 2007-2013 ([2]) (en lo sucesivo, «Directrices de ayudas regionales») a Porsche Leipzig GmbH y Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft para un proyecto de inversión en Leipzig (Sajonia).

(2) Por carta de 11 de julio de 2012, la Comisión notificó a Alemania ese mismo día su decisión de incoar el procedimiento previsto en el artículo 108, apartado 2, del TFUE, en relación con la ayuda regional para el proyecto de inversión de Porsche Leipzig GmbH y Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (en lo sucesivo, la «Decisión de incoación»), para realizar una evaluación pormenorizada sobre la base de la Comunicación de la Comisión sobre criterios para la evaluación pormenorizada de la ayuda regional para grandes proyectos de inversión ([3]) (en lo sucesivo, los «criterios de evaluación»).

(3) La Decisión de la Comisión de incoar el procedimiento de investigación formal se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* el 30 de octubre de 2012 ([4]). La Comisión instó a los interesados a formular observaciones al respecto.

(4) Por carta de 31 de octubre de 2012 (2012/116806), Alemania comunicó sus observaciones y la información necesaria para la evaluación pormenorizada.

(5) Por carta de 17 de diciembre de 2012 (2012/135107) y por correo electrónico de 4 de febrero de 2012, la Comisión solicitó información adicional que Alemania facilitó por cartas de 25 de enero de 2013 (2013/008324) y 7 de febrero de 2013 (2013/013186).

(6) No se presentaron observaciones por parte de los interesados.

2. **DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA DE AYUDA**

2.1. OBJETIVO DE LA MEDIDA DE AYUDA

(7) Para fomentar el desarrollo regional, Alemania tiene la intención de conceder a Porsche Leipzig GmbH y Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft ayuda regional consistente en una subvención directa y una prima a la inversión

([1]) DO C 333 de 30.10.2012, p. 17.
([2]) DO C 54 de 4.3.2006, p. 13.
([3]) DO C 223 de 16.9.2009, p. 3.
([4]) Véase la nota 1 a pie de página.

para la producción de un nuevo modelo de automóvil. El proyecto de inversión debe realizarse en la localidad de Leipzig (Sajonia), que está situada en una zona asistida de conformidad con el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE, en la que desde el 1 de enero de 2011 hasta el 30 de junio de 2014 está vigente un límite máximo para ayudas a la inversión regional del 20 % (equivalente en subvención bruta, ESB) ([5]).

2.2. BENEFICIARIOS

(8) Los beneficiarios son Porsche Leipzig GmbH (en lo sucesivo, «Porsche Leipzig») y Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (en lo sucesivo, «Porsche AG»). Porsche Leipzig es una filial de Porsche AG que, a su vez, fue absorbida el 1 de agosto de 2012 por Volkswagen Aktiengesellschaft, por lo que ahora pertenece al Grupo Volkswagen.

(9) El Grupo Volkswagen fabrica vehículos que van desde coches pequeños a coches de lujo y vehículos comerciales. En 2013, el grupo se componía de 106 fábricas repartidas en 19 países europeos y en 8 países de América, Asia y África, y daba empleo a un total de 572 800 trabajadores. Ese mismo año, se entregaron a los clientes un total de 9,7 millones de vehículos en 153 países, lo que corresponde al 12,8 % del mercado de turismos mundial ([6]) y a un volumen de negocios de 197 000 millones EUR.

(10) En 2013 Porsche AG tenía 19 456 trabajadores en todo el mundo y vendió un total de 162 145 vehículos nuevos. En 2013, su volumen de negocios global ascendió a 14 300 millones EUR.

2.3. EL PROYECTO DE INVERSIÓN

(11) El proyecto de inversión comenzó en abril de 2011. Estaba previsto que finalizara en mayo de 2014.

(12) El proyecto de inversión se propone ampliar la planta existente de Leipzig con el fin de fabricar un nuevo modelo de turismo, el «Porsche Macan». Este modelo es un turismo deportivo todo terreno, tipo cross-over, perteneciente al segmento B de la clasificación de POLK (turismos de tamaño mediano) y al segmento SUV D (Standard Sport Utility Vehicle) de la clasificación de ISH Global Insight ([7]).

(13) El proyecto comprende inversiones en edificios, máquinas, equipos y activos inmateriales. Están previstos los trabajos de carrocería y equipamiento así como un taller de pintura para la fabricación del nuevo modelo. La planta existente en Leipzig, en la que hasta la fecha solo se realizaba el montaje final de los vehículos, se ampliará con el proyecto de inversión para la fabricación del vehículo completo.

(14) Debe alcanzarse una capacidad de producción de [40 000 — 100 000] (*) vehículos al año. Técnicamente sería posible una capacidad máxima de [40 000 — 100 000] vehículos. A razón de 235 días laborables, corresponde a […] vehículos diarios. La capacidad total de producción deberá alcanzarse en el primer semestre de 2014.

(15) Los costes de inversión subvencionables del proyecto ascienden a 550,08 millones EUR nominales en total; el valor actual ([8]) es de 521,56 millones EUR. En el cuadro se desglosan los costes totales subvencionables del proyecto por año y categoría.

Costes de inversión subvencionables (nominales en millones EUR)

Millones EUR (redondeados)	2011	2012	2013	2014	Total
Edificios	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Instalaciones externas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([5]) Leipzig es una región de «efecto estadístico»; véase la decisión de la Comisión de 8 de noviembre de 2006 en el asunto de ayuda estatal N459/06 — Nationale Fördergebietskarte für Deutschland 2007-2013 (DO C 295 de 5.12.2006, p. 6). Leipzig puede acogerse a ayuda regional en virtud de la excepción con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c), con una intensidad de ayuda máxima del 20 % desde el 1 de enero de 2011 hasta el 30 de junio de 2014.

([6]) Las autoridades alemanas han confirmado que los datos de mercado presentados comprenden todos los vehículos fabricados o vendidos por el grupo Volkswagen, mientras que los datos sobre la cuota de mercado se refieren únicamente a turismos.

([7]) POLK e IHS Global Insight son grandes empresas de investigación de mercado que analizan el mercado del automóvil.

(*) Secreto comercial.

([8]) Los valores actuales utilizados en la presente Decisión se calculan sobre la base del tipo de interés básico vigente en el momento de la notificación (diciembre de 2011) del 2,05 %, incrementado en 100 puntos básicos de conformidad con la Comunicación de la Comisión relativa a la revisión del método de fijación de los tipos de referencia y de actualización (DO C 14 de 19.1.2008, p. 6).

Millones EUR (redondeados)	2011	2012	2013	2014	Total
Máquinas/equipos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Activos inmateriales	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Total	[…]	[…]	[…]	[…]	550,08

(16) Las autoridades alemanas confirman que la ayuda se destinará exclusivamente a nuevos activos y que los activos inmateriales de terceros se adquirirán a precio de mercado.

2.4. FINANCIACIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN

(17) Las autoridades alemanas confirman que el beneficiario de la ayuda hará una contribución propia exenta de apoyo público de más del 25 % de los costes subvencionables.

2.5. BASE JURÍDICA

(18) La base jurídica nacional para el apoyo financiero es la siguiente:

a) una prima a la inversión sobre la base de la «Investitionszulagengesetz 2010» ([9]),

b) una subvención directa en virtud del «Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GA) 2009» ([10]).

2.6. LA MEDIDA DE AYUDA

(19) El beneficiario solicitó la subvención directa el 24 de marzo de 2011. El 29 de marzo de 2011, el banco de fomento Sächsische Aufbaubank (SAB) confirmó que el beneficiario tendría derecho en principio a una subvención directa como incentivo para la realización de la inversión. La prima a la inversión se concede — en el presente asunto, supeditada a la autorización de la Comisión— en virtud de una medida fiscal que establece un derecho legal a la ayuda si se cumplen unos criterios objetivos sin otro poder discrecional de Alemania. Por consiguiente, el beneficiario no necesitaba solicitar la prima a la inversión antes de comenzar los trabajos.

(20) Las autoridades alemanas tienen intención de conceder una ayuda de 43,67 millones EUR (valor actual). Puesto que el valor actual del gasto total subvencionable previsto para el proyecto asciende a 521,56 millones EUR (550 millones EUR nominales), la intensidad de ayuda propuesta es del 8,37 % ESB.

(21) Alemania ha confirmado que la ayuda para el proyecto no se acumulará con ayuda para los mismos costes subvencionables procedente de otras fuentes locales, regionales, nacionales o de la Unión. Si el importe de los gastos subvencionables se desviara de las estimaciones que figuran en la notificación, no se sobrepasaría el valor actual del importe de la ayuda autorizado ni la intensidad de ayuda autorizada.

(22) Tanto la subvención directa como la prima a la inversión se conceden con la condición de que el beneficiario mantenga la inversión en la zona asistida cinco años como mínimo después de finalizado el proyecto de inversión.

2.7. DISPOSICIONES GENERALES

(23) Alemania ha ofrecido los siguientes compromisos:

— facilitar en el plazo de dos meses a partir de la autorización de la ayuda una copia de los documentos relevantes para la medida de ayuda,

— presentar cada cinco años, a partir del momento en que la Comisión autorice la ayuda, un informe intermedio (con datos sobre los importes de ayuda abonados, la ejecución del contrato de ayuda y todos los demás proyectos de inversión iniciados en el establecimiento/planta),

— presentar un informe final pormenorizado basado en el calendario notificado de la ayuda a los seis meses del pago del último tramo de ayuda.

([9]) La Comisión publicó una breve descripción de la Investitionszulagengesetz 2010 con el número X167/08 (DO C 280 de 20.11.2009, p. 5).

([10]) La breve descripción del Koordinierungsrahmens der Gemeinschaftsaufgabe — Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur fue publicada con el número XR31/07 (DO C 102 de 5.5.2007, p. 11).

3. **RAZONES PARA INCOAR LA INVESTIGACIÓN FORMAL**

(24) En la Decisión de incoación, la Comisión señalaba que se cumplían las disposiciones generales de compatibilidad con el mercado interior en virtud de las Directrices de ayudas regionales y que el importe de ayuda notificado y la intensidad de ayuda no sobrepasaban el límite máximo autorizado. Sin embargo, con arreglo al punto 68 de las DAR, la Comisión no podía confirmar la compatibilidad de la ayuda con el mercado interior.

(25) El punto 68 de las DAR exige que la Comisión incoe el procedimiento formal y proceda a una evaluación pormenorizada del efecto incentivador, la proporcionalidad y los efectos positivos y negativos de la ayuda cuando la cuota de mercado del beneficiario en el mercado de producto y geográfico de referencia sobrepase el 25 % [examen con arreglo al punto 68, letra a)] o cuando la capacidad creada por la inversión represente más del 5 % de un mercado que esté en retroceso absoluto o relativo [examen con arreglo al punto 68, letra b)].

(26) En su evaluación preliminar la Comisión no pudo descartar que no se hubieran superado en los mercados de referencia los umbrales de la cuota de mercado y del incremento de capacidad gracias a la inversión en un mercado de bajo rendimiento.

(27) Más en concreto, la Comisión albergaba dudas sobre la definición de mercado de producto de referencia propuesta por Alemania, en la que no se toma en cuenta el mercado global de turismos sin ninguna segmentación o, en el caso de que se considere necesaria una segmentación, solo el segmento B según la clasificación de POLK. En consonancia con una decisión anterior ([11]), la Comisión consideró más adecuada la clasificación de IHS Global Insight para los Sport Utility Vehicles (vehículos deportivos utilitarios). La Comisión no podía afirmar con seguridad si el mercado global de turismos o solo el segmento B según la clasificación de POLK o solo la categoría SUV-D de IHS Global Insight debe considerarse mercado de producto de referencia para la inversión. Por consiguiente, la Comisión dejó abierta la definición exacta del mercado de producto de referencia y consideró alternativas plausibles para la definición de mercado global de turismos así como del segmento B de POLK y del segmento SUV-D de IHS Global Insight.

(28) La Comisión tampoco pudo pronunciarse sobre la definición del mercado geográfico de referencia. La Comisión no pudo concluir si el mercado geográfico de referencia comprendía el Espacio Económico Europeo (EEE) o si, como proponía Alemania, el mercado mundial o, al menos, los mercados combinados del EEE y de América del Norte.

(29) El análisis con arreglo al punto 68, letra a), de las DAR dio como resultado que el segmento B según la clasificación de POLK en el mercado geográfico de referencia (el EEE) alcanzaba una cuota de mercado de más del 25 % ([12]).

(30) El análisis con arreglo al punto 68, letra b), de las DAR dio como resultado para el mercado EEE que el incremento de capacidad creado por el proyecto del […] % en el segmento SUV-D de IHS Global Insight superaba con creces el umbral del 5 %, mientras que el mercado en sí en el período de referencia era deficiente. En 2005-2010, la tasa media de crecimiento anual (CAGR) del consumo aparente del producto en el EEE era del – 0,9 % frente a la tasa media de crecimiento anual del PIB en el EEE, que era del 1,62 % ([13]).

(31) Puesto que la Comisión no podía afirmar sin lugar a dudas que no se sobrepasarían los umbrales fijados en el punto 68, letras a) y b), de las DAR, decidió incoar el procedimiento de investigación formal. A este respecto, señalaba que, si las observaciones recibidas tras la incoación del procedimiento de investigación formal no le permitían establecer sin lugar a dudas que no se habían superado los umbrales pertinentes, se realizaría una evaluación pormenorizada del proyecto de inversión con arreglo a los criterios de evaluación. La Comisión invitó a Alemania y a todos los interesados a que formularan sus observaciones.

4. **OBSERVACIONES DE LOS INTERESADOS**

(32) No se recibieron observaciones de terceros.

([11]) Véase la decisión de la Comisión C(2011) 6479 final de 20 de septiembre de 2011 (N559/2010 — Reino Unido — Gran proyecto de inversión — Jaguar Cars) (DO C 22 de 27.1.2012, p. 2).

([12]) Entre 2010 y 2015, el año antes de que comenzara la inversión y el año en que terminó, la cuota de mercado del grupo Volkswagen en el segmento B de POLK en los mercados combinados del EEE y América del Norte así como en el segmento SUV-D de IHS Global Insight tanto en el EEE como América del Norte se mantuvo por debajo del 25 %.

([13]) En el segmento B de POLK, el incremento de capacidad se mantiene por debajo del umbral del 5 %.

5. **OBSERVACIONES DE LAS AUTORIDADES ALEMANAS**

5.1. MERCADO DE PRODUCTO DE REFERENCIA

(33) Las autoridades alemanas se reafirman en su opinión de que el segmento B de POLK constituye una definición adecuada del mercado de producto de referencia, pero no aducen argumentos adicionales.

5.2. MERCADO GEOGRÁFICO DE REFERENCIA

(34) Las autoridades alemanas se reafirman en su opinión de que el mercado mundial o, como mínimo, el mercado combinado del EEE y América del Norte, debe considerarse como mercado geográfico de referencia. Alegan que esta opinión se ve respaldada por el hecho de que el mercado mundial se abastece desde un único lugar de producción.

5.3. EVALUACIÓN PORMENORIZADA DE LA MEDIDA DE AYUDA

(35) Alemania ha presentado la siguiente información para que la Comisión pueda efectuar una evaluación pormenorizada.

5.3.1. **Efectos positivos de la ayuda**

(36) Las autoridades alemanas están convencidas de que la inversión contribuye al desarrollo regional de la ciudad de Leipzig y del Estado federado de Sajonia por las siguientes razones:

— Con el proyecto de inversión se asegurarían 833 puestos de trabajo y 29 puestos de formación y se crearían 1 040 nuevos puestos de trabajo y 30 puestos de formación.

— Además, los proveedores y prestadores de servicio en la región crearán numerosos puestos de trabajo indirectos. El factor multiplicador de empleo es de aproximadamente el 2,5 ([14]); esto significa que se espera que se creen unos 2 700 puestos de trabajo indirectos adicionales. Una gran parte de estos puestos de trabajo se crearán en las instalaciones del beneficiario o en su entorno inmediato. Entre 2012 y 2015 se crearán unos 750 puestos de trabajo en las áreas de suministros, técnica, transporte y embalaje.

— El beneficiario de la ayuda participa activamente en distintas iniciativas de red y de agrupaciones que fomentan el desarrollo del sector del automóvil en la región (entre otras, en la Initiative Automotive Cluster Ostdeutschland, AOCD).

— El beneficiario es especialmente activo en el ámbito de la formación y la formación continua de sus trabajadores. Además de contratar personal altamente cualificado, el beneficiario fomenta la formación continua regular de sus trabajadores (interna y externa).

5.3.2. **Idoneidad de la ayuda**

(37) Las autoridades alemanas señalan que la Comisión ya aceptó en su Decisión relativa a Dell Products Poland ([15]) que la ayuda estatal es un medio adecuado junto con otras medidas para fomentar el desarrollo regional de zonas en las que el PIB per cápita y el nivel salarial están por debajo de la media nacional y la tasa de desempleo por encima de la media nacional. En 2011, el PIB per cápita en Sajonia era del 73 % de la media federal. La tasa de desempleo en 2011 era aproximadamente un 50 % más alta que la media federal. Los ingresos medios disponibles de los habitantes de Sajonia en 2007-2009 correspondían aproximadamente al 82 % de la media federal ([16])

(38) Por consiguiente, las autoridades alemanas consideran la ayuda notificada un instrumento adecuado para alcanzar su objetivo de cohesión.

([14]) Las autoridades alemanas respaldan sus supuestos de que el factor de ocupación es del 2,5 en datos empíricos publicados en estudios comparativos; véase Meißner (2009): *Automobilproduktion in der Prozess- oder Wertschöpfungskette, Präsentation am 28. Oktober 2009 in Brandenburg; Kleinhenz, Heblich, Gold (2006): Das BMW Werk Regensburg — Wirtschaftliche und soziale Vernetzung in der Region*; Universidad de Carolina del Sur (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, Decisión de 23 de septiembre de 2009 (DO L 29 de 2.2.2010, p. 8), considerando 171.

([16]) Fuente: Oficina de estadística del Estado libre de Sajonia (julio de 2012), Oficina de estadística del Gobierno Federal (Anuario estadístico 2012) — PIB per cápita; Agencia federal para el empleo — Desempleo por habitante en porcentaje; Anuario estadístico de Sajonia 2011 — ingresos disponibles por habitante.

5.3.3. **Efecto incentivador/escenario contrafáctico**

(39) Las autoridades alemanas han aportado pruebas de que la ayuda se ajusta a la situación 2 de los criterios de evaluación, puesto que representa un efecto incentivador para el beneficiario de la ayuda de realizar toda la inversión en la localidad de Leipzig en lugar de repartirla entre [localidad 1 en Alemania] y Leipzig (carrocería y pintura en una fábrica existente en [localidad 1 en Alemania] y montaje en Leipzig). En particular, las autoridades alemanas presentaron documentación de la empresa relevante, auténtica y actual que explica el proceso de toma de decisiones en varias fases de Porsche AG en lo relativo al lugar de la inversión. A continuación, se describe el proceso de toma de decisiones.

Proceso de toma de decisiones del beneficiario

(40) La decisión de invertir en el proyecto Macan y su localización se decidieron en marzo de 2011. Aunque Porsche Automobile Holding SE y Volkswagen AG habían acordado la creación de un grupo integrado del automóvil ya en 2009, en la fase de preparación y durante el proceso de toma de decisiones, todas las decisiones empresariales relevantes las tomaron de manera totalmente autónoma los órganos relevantes de Porsche AG, sin la participación de los órganos y comités del grupo Volkswagen.

(41) De conformidad con el reglamento interno del Consejo de dirección de Porsche AG, las decisiones (incluidas las decisiones sobre la localización) sobre la introducción de nuevos productos (modelos) deben someterse previamente al Comité de productos (VAP) de Porsche AG y al Consejo de supervisión (CS) de Porsche AG para su aprobación.

(42) La decisión de invertir en el Macan y su localización fue un proceso en varias fases. En cada fase, se elaboraron y consideraron cálculos comparativos para diferentes opciones de producción en diversas localizaciones en Alemania.

(43) El proceso (véase más adelante) comenzó en [2010] y concluyó el 15 de marzo de 2011 con la decisión del CS favorable a la localización en Leipzig, teniendo en cuenta que allí podría obtenerse ayuda estatal.

(44) En un principio, se examinaron solo las cuatro primeras opciones siguientes. La quinta opción ([17]) solo se tomó en cuenta y se presentó al VAP posteriormente [en 2010].

Opciones	Descripción de las opciones
1. [Localización 2 en Alemania]	Producción y entrega de los vehículos terminados en [localización 2 en Alemania]
2. [Localización 2 en Alemania]/ Porsche Leipzig	Carrocería/pintura en [localidad 2 en Alemania], traslado y entrega de la carrocería ya pintada para su montaje en Leipzig
3. [Localización 1 en Alemania]/ Porsche Leipzig	Carrocería/pintura en [localización 1 en Alemania], traslado y entrega de la carrocería ya pintada para su montaje en Leipzig
4. [Localización 3 en Alemania]	Producción y entrega de los vehículos terminados en [localización 3 en Alemania]
5. Porsche Leipzig	Producción y entrega de los vehículos terminados en Leipzig

(45) Alemania explicó, basándose en documentos de la empresa, que durante la planificación y la fase de toma de decisiones, se realizaron diversos cálculos de los costes de producción de la localización, con el fin de conseguir el mismo grado de precisión en cada opción. Por tanto, el punto de referencia, es decir, la opción preferida en cada momento fue cambiando durante el proceso de toma de decisiones ([18]).

(46) Puesto que Porsche Leipzig tuvo menos tiempo que las otras localizaciones para realizar los mismos cálculos de gastos y hasta entonces no era más que una cadena de montaje, carecía de experiencia en la planificación de costes detallados para inversiones estructurales, como edificios e infraestructuras para el taller de pintura y la fabricación de carrocerías. En la reunión del VAP en [2010] se aceptó como punto de referencia la opción 5 y se pidió a Porsche Leipzig un plan más detallado.

([17]) La quinta opción no se tomó en cuenta en un principio, puesto que se consideraba antieconómica. Por la iniciativa de la dirección de Porsche Leipzig GmbH, la empresa pudo contestar esta presunción sobre la base de un cálculo preliminar de los costes de producción imputables a la localización.

([18]) En [2010], el VAP eligió la opción 1, en [2010] la opción 3 y en [2010] la opción 5 como punto de referencia.

(47) Durante esta fase de plan más detallado se hizo patente que la ventaja prevista en un principio en cuanto a los costes de la opción 5 con respecto a la opción 3 se iba haciendo cada vez más pequeña, terminando por desaparecer una vez establecidos los costes de inversión adicionales, que representaban una evidente desventaja de costes con respecto a la opción 3. Pero como anteriormente, las estimaciones de costes de las opciones 3 y 5 estaban muy por debajo de las de las demás opciones.

(48) La dirección de Porsche Leipzig comenzó a examinar la posibilidad de ayuda estatal para compensar la desventaja en los costes y se puso en contacto con el Ministerio de Economía, Trabajo y Transportes de Sajonia (en lo sucesivo, el «SMWA»).

(49) Por carta de 25 de febrero de 2011, Porsche Leipzig pidió al SMWA que examinara la posibilidad de autorizar una ayuda para el proyecto de inversión. En la carta se señalaba que todavía no se había tomado una decisión sobre la localización y que se contemplaba la posibilidad de invocar el desarrollo económico para compensar las desventajas de la localización de Leipzig. En una reunión el 28 de febrero de 2011, se presentó al SMWA el proyecto de inversión.

(50) En su reunión de [2011], el VAP pidió a Porsche Leipzig que señalara otras posibilidades de ahorro para garantizar la competitividad de la opción 5 frente a la opción 3.

(51) Por carta de 9 de marzo de 2011, el SMWA aseguró a Porsche Leipzig que apoyaría el proyecto de inversión para la fabricación completa del Macan en Leipzig en el marco de las posibilidades de ayuda regional existentes.

(52) Como resultado de los cálculos detallados, el 15 de marzo de 2011 se presentó al Consejo de supervisión la siguiente comparación de los costes de producción ocasionados por la localización sin tomar en cuenta una posible ayuda estatal:

Opciones	Costes de producción ocasionados por la localización en millones EUR sin ayuda estatal a 15 de marzo de 2011
3. [Localización 1 en Alemania]/Porsche Leipzig	[…]
5. Porsche Leipzig	[…]

(53) Por tanto, sin ayuda estatal, la desventaja por la localización de la opción 5 con respecto a la opción 3 ascendía a 65 millones EUR.

(54) Puesto que en la opción 5 la totalidad de los costes de inversión se efectúa en Leipzig, se considera subvencionable la totalidad de los costes de inversión en infraestructuras y productos por importe de 550 millones EUR. Por consiguiente, las ayudas en el marco de las disposiciones vigentes para la autorización de ayudas regionales podrían ascender a 47,5 millones EUR. Con ello, los costes de producción netos (descontando la ayuda) para la opción 5 pasarían de […] millones EUR a […] millones EUR.

(55) En la opción 3, solo una pequeña parte de los costes totales de inversión (para el montaje) se efectuaría en Leipzig y podrían autorizarse ayudas por importe de 10,02 millones EUR. Puesto que [localización 1 en Alemania] no es una zona asistida, allí no se pagarían ayudas regionales. Con ello, los costes de producción netos (descontando la ayuda) para la opción 3 pasarían de […] millones EUR a […] millones EUR.

(56) Del cuadro siguiente se infiere que la desventaja de la opción 5 con respecto a la opción 3 pasa de 65 millones EUR a 27,52 millones EUR si se tiene en cuenta la ayuda (a fecha de marzo de 2011).

	Opción 3	Opción 5
Costes de producción sin ayuda estatal	[…] millones EUR	[…] millones EUR
Desventaja en cuanto a los costes de la opción 5 con respecto a la opción 3 sin la ayuda		65 millones EUR
Ayuda estatal	10,02 millones EUR	47,5 millones EUR
Costes de producción teniendo en cuenta la ayuda	[…] millones EUR	[…] millones EUR
Desventaja en cuanto a los costes de la opción 5 con respecto a la opción 3 teniendo en cuenta la ayuda		27,52 millones EUR

(57) Alemania ha explicado que, además de la desventaja en cuanto los costes cuantificada en 27,52 millones EUR, se tuvieron en cuenta diversos criterios que abogaban por la opción 5:

— En primer lugar, datos empíricos del sector del automóvil mostraban que, con la fabricación completa en una única localización, en comparación con una situación en la que la carrocería y la pintura se realizan en una localización y el montaje en otra localización diferente, se minimizan determinados riesgos, por ejemplo, los riesgos derivados del transporte.

— En segundo lugar, la fabricación completa en una localización permite un diseño del proceso dinámico, lo que puede garantizar un proceso de fabricación optimizado.

— En tercer lugar, las eventuales deficiencias o errores pueden detectarse y eliminarse más rápidamente cuando la fabricación completa se efectúa en una única localización. La experiencia demuestra que el porcentaje de errores en general puede reducirse si los trabajadores de las distintas fases del proceso de producción pueden cooperar en la misma localización.

— En cuarto lugar, la imagen de la marca es también un factor decisivo. En [localización 1 en Alemania] se fabrican principalmente vehículos […], mientras que el Macan es un vehículo de gama alta.

(58) Sobre la base de estos cálculos y consideraciones, el director financiero de Porsche AG anunció en la reunión del Consejo de supervisión de 15 de marzo de 2011 la intención de la empresa de solicitar ayuda estatal regional para la ampliación de la planta de Leipzig. Según el acta de la reunión del Consejo de supervisión de 15 de marzo de 2011, el director financiero explicó que la decisión definitiva sobre la localización dependería no obstante de la disponibilidad de ayuda.

(59) Tras esta declaración, el Consejo de supervisión autorizó la opción 5 (fabricación completa en Leipzig) con la condición de que pudiera solicitarse ayuda estatal.

(60) Tras esta decisión condicionada del Consejo de supervisión de 15 de marzo de 2011, Porsche Leipzig solicitó formalmente ayuda regional de fondos de la «Iniciativa conjunta — Mejora de la estructura económica regional» (*Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur*, GRW). La solicitud se presentó al Sächsischen Aufbaubank (SAB) el 24 de marzo de 2011. La prima a la inversión va acompañada de un título jurídico que, en el presente caso, debe ser autorizado por la Comisión. No es necesaria una solicitud previa, pero el importe esperado del compromiso de inversión tiene que indicarse en la solicitud de ayuda para garantizar que no se supere el límite máximo de ayuda.

(61) El 29 de marzo de 2011, SAB confirmó que el proyecto de inversión cumple los criterios de elegibilidad.

(62) El proyecto de inversión comenzó en abril de 2011.

(63) En el siguiente cuadro se expone cada una de las diversas fases del proceso de toma de decisiones:

Fecha	
[2010]	Reunión del VAP: — Se presentan solo las opciones 1 a 4. — El VAP decide seguir trabajando en las opciones 1 a 4. — Se elige la opción 1 como punto de referencia.
[2010]	Reunión del VAP: — Se presentan las opciones 1 a 5. — Se elige la opción 3 como punto de referencia.
[2010]	Reunión del Consejo de supervisión: — El CS decide realizar el proyecto Macan. — Todavía no se ha tomado la decisión sobre su localización. El CS pide al VAP que proponga una localización. — El CS acepta la opción 5.

Fecha	
[2010]	Reunión del VAP: — Todavía se debate entre las cinco localizaciones. — El VAP pide una planificación más detallada de la opción 5. — Se elige la opción 5 como punto de referencia.
[2011]	Reunión del VAP: — El VAP confirma que la propuesta de decisión se presentará al CS en la próxima reunión del CS, en la que deberá decidirse el lugar de fabricación. — Sigue siendo necesaria la autorización del CS.
25 de febrero de 2011	Carta de Porsche Leipzig al SMWA: — Pide al SMWA que examine si puede autorizarse una ayuda para el proyecto de inversión.
[antes del 15 de marzo de 2011]	Reunión del VAP: — El VAP confirma la estimación de costes para la opción 5. — El VAP pide más ahorro.
9 de marzo de 2011	El SMWA confirma por carta su disposición a apoyar el proyecto: — El SMWA garantiza que apoyará el proyecto de inversión para la fabricación total del Macan en Leipzig en el marco de las posibilidades de ayuda regional existentes.
15 de marzo de 2011	Reunión del Consejo de supervisión: — El Consejo de supervisión autoriza la fabricación completa del Macan en Leipzig supeditado a la concesión de ayuda estatal.
24 de marzo de 2011	Solicitud formal de Porsche Leipzig de la parte discrecional de la ayuda.
29 de marzo de 2011	Carta de SAB: — SAB confirma que el proyecto de inversión cumple los criterios de elegibilidad.
Abril de 2011.	Comienzan los trabajos del proyecto de inversión.

5.3.4. **Proporcionalidad de la ayuda**

(64) En la situación 2, según el punto 22 de los criterios de evaluación, «[…] la ayuda se considerará generalmente proporcional si es igual a la diferencia entre los costes netos de la empresa beneficiaria correspondientes a la inversión en la región asistida y los costes netos correspondientes a la inversión en la región o regiones alternativas». Alemania señala que los cálculos utilizados para el análisis del efecto incentivador también pueden presentarse para evaluar la proporcionalidad de la ayuda.

(65) El escenario de producción 5 señala una desventaja en los costes en comparación con la opción 3 por valor de 65 millones EUR.

(66) Si se considera una ayuda máxima permitida de 47,5 millones EUR (nominal), sigue habiendo una desventaja en los costes de la opción 5 de 27,52 millones EUR.

(67) Por consiguiente, Alemania argumenta que no hay una compensación excesiva puesto que la ayuda no compensa totalmente la desventaja de localización de la planta de Leipzig. Por lo tanto, la ayuda es proporcional.

(68) Alemania señala que la decisión de Porsche AG de optar por esta localización tiene en cuenta no solo criterios financieros sino también cualitativos.

5.3.5. **Efectos negativos de la ayuda sobre la competencia y el comercio**

(69) Alemania hace hincapié en que la ayuda regional busca exclusivamente compensar la desventaja de localización de la planta de Leipzig, es decir, compensar los mayores costes de la fabricación completa en Leipzig frente a la opción de carrocería/pintura en [localización 1 en Alemania] y entrega de la carrocería ya pintada para su montaje en Leipzig. Puesto que la ayuda es proporcional, no tiene efectos negativos sobre la competencia. La inversión en el proyecto Macan y los efectos que de él resultan para la competencia y el comercio se producirían en cualquier caso.

(70) Por tanto, la Comisión concluye que la ayuda no tendrá efectos negativos sobre la competencia y el comercio a tenor del punto 40 de los criterios de evaluación.

6. **EVALUACIÓN CON ARREGLO A LAS NORMAS SOBRE AYUDAS ESTATALES Y COMPATIBILIDAD DE LA MEDIDA CON EL MERCADO INTERIOR**

6.1. EXISTENCIA DE AYUDA

(71) Alemania concede el apoyo financiero en forma de subvención directa y una prima a la inversión. Por consiguiente, se trata de un apoyo concedido por el Estado y con fondos estatales a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

(72) La ayuda se concederá a filiales de un único grupo empresarial, el grupo Volkswagen, y, por consiguiente, es selectiva.

(73) Con el apoyo financiero se liberará a los beneficiarios de unos costes que normalmente deberían soportar. Por consiguiente, les concede una ventaja económica frente a sus competidores.

(74) El apoyo financiero va destinado a una inversión en el sector del automóvil. Puesto que en el sector del automóvil se comercia entre Estados miembros, la medida puede afectar a los intercambios entre Estados miembros.

(75) La medida favorece la producción del grupo Volkswagen y con ello falsea o amenaza falsear la competencia.

(76) Por consiguiente, la Comisión considera que la medida constituye ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado uno, del TFUE.

6.2. LEGITIMIDAD DE LA MEDIDA DE AYUDA

(77) Alemania notificó la medida de ayuda prevista antes de su ejecución y, por tanto, ha cumplido su obligación en virtud del artículo 108, apartado 3, del TFUE así como su obligación de notificación individual con arreglo al artículo 7, letra e), del Reglamento (CE) nº 1628/2006 de la Comisión ([19]) y con arreglo al artículo 6, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 800/2008 de la Comisión ([20]).

6.3. BASE JURÍDICA DE LA EVALUACIÓN

(78) El objetivo de la ayuda es el fomento del desarrollo regional. Puesto que Alemania se comprometió a conceder la ayuda antes del 1 de julio de 2014 (supeditada a la autorización de la Comisión, en caso de que todavía no la hubiera dado), la evaluación de la compatibilidad de la ayuda con el mercado interior se basa en las Directrices de ayudas regionales 2007-2013, prorrogadas hasta el 30 de junio de 2014 por el punto 186 de las Directrices de ayudas regionales 2014-2020 ([21]). Las disposiciones de la sección 4.3 de las Directrices sobre las ayudas estatales

([19]) Reglamento (CE) nº 1628/2006 de la Comisión, de 24 de octubre de 2006, relativo a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado a las ayudas regionales a la inversión (DO L 302 de 1.11.2006, p. 29).

([20]) Reglamento (CE) nº 800/2008 de la Comisión, de 6 de agosto de 2008, por el que se declaran determinadas categorías de ayuda compatibles con el mercado común en aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado (Reglamento general de exención por categorías) (DO L 214 de 9.8.2008, p. 3).

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

de finalidad regional 2007-2013 («Ayudas a grandes proyectos de inversión») son especialmente relevantes para esta evaluación. Si en la investigación formal la Comisión no pudiera establecer sin lugar a dudas que no se hubieran sobrepasado los umbrales establecidos en el punto 68, letra a) (cuota de mercado) y letra b) (incremento de capacidad/mercado) de las DAR, deberá proceder a una evaluación pormenorizada realizada sobre la base de los criterios para la evaluación pormenorizada de la ayuda regional para grandes proyectos de inversión.

(79) La Comisión debe realizar su evaluación en tres etapas:

— en primer lugar, debe comprobar que la medida es compatible con las disposiciones generales de las Directrices de ayuda regional,

— en segundo lugar, debe determinar si se puede excluir sin lugar a dudas que el examen de la cuota de mercado y el examen del incremento de capacidad con arreglo al punto 68, letras a) y b), no requieren una evaluación pormenorizada,

— en tercer lugar, dependiendo del resultado de la evaluación en la segunda etapa, tal vez tenga que realizar una evaluación pormenorizada.

6.4. COMPATIBILIDAD DE LA MEDIDA CON LOS CRITERIOS DE COMPATIBILIDAD GENERALES DE LAS DIRECTRICES DE AYUDA REGIONAL

(80) La Comisión ya estableció en el considerando 36 de la Decisión de incoación que la ayuda cumple los criterios generales de compatibilidad de las DAR. La investigación formal no reveló elementos que cuestionaran esta apreciación. En concreto, la Comisión observa lo siguiente:

— No hay indicios de que Porsche Leipzig, Porsche AG o el grupo Volkswagen atraviesen problemas financieros, por lo tanto, no se encuentran en ninguna de las situaciones contempladas en las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis ([22]). Por consiguiente, el grupo al que pertenece el beneficiario puede acogerse a ayuda regional.

— La ayuda se concede en aplicación de regímenes de exención por categorías que cumplen los criterios generales de compatibilidad con el mercado interior establecidos en las Directrices de ayudas regionales.

— Puesto que el proyecto de inversión permitirá en particular diversificar la gama de productos de una instalación existente en la que se fabricará un nuevo modelo de turismo, el Porsche Macan, se trata de una inversión inicial a tenor del punto 34 de las Directrices de ayudas regionales.

— Los costes de inversión subvencionables se determinaron con arreglo a las DAR.

— El beneficiario está obligado a mantener la inversión en la región durante un mínimo de cinco años tras la finalización del proyecto.

— El beneficiario aporta una contribución exenta de apoyo público por un importe mínimo del 25 % de los costes subvencionables.

— Los costes subvencionables totales estimados para el proyecto ascienden a 521 559 981,66 EUR (valor actual, actualizado en el momento de la notificación). No hay indicios de que el beneficiario de la ayuda haya recibido ayuda regional para ningún otro proyecto de inversión en los tres últimos años anteriores al comienzo de los trabajos del proyecto de inversión en cuestión. Por consiguiente, el proyecto de inversión previsto no forma un único proyecto de inversión con ningún otro proyecto de inversión anterior a tenor del número 60 de las Directrices de ayuda regional.

— Según el mecanismo de reducción establecido en el punto 67 de las Directrices de ayuda regional, la intensidad máxima de ayuda autorizada para el proyecto es del 8,37 % EBS.

— Puesto que la intensidad de ayuda prevista (valor actual 43 666 078,75 EUR) no supera la intensidad máxima de ayuda autorizada y la ayuda notificada no se combinará con otras ayudas regionales, la intensidad de ayuda propuesta para el proyecto se ajusta a las Directrices de ayudas regionales.

(81) Teniendo cuenta estas consideraciones, la Comisión concluye que se cumplen los criterios generales de compatibilidad con el mercado interior establecidos en las Directrices de ayudas regionales.

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

6.5. EXAMEN CON ARREGLO AL PUNTO 68 DE LAS DIRECTRICES DE AYUDAS REGIONALES

(82) El considerando 78 de la Decisión de incoación dice: «Si las observaciones recibidas en respuesta a la incoación del procedimiento de investigación formal no permitieran a la Comisión concluir sin lugar a dudas que no se hubieran sobrepasado los umbrales establecidos en el punto 68, letras a) y b), la Comisión realizará una evaluación pormenorizada sobre la base de la Comunicación de la Comisión sobre criterios para la evaluación pormenorizada de la ayuda regional para grandes proyectos de inversión». La Comisión debe examinar si las observaciones recibidas apoyan esta conclusión.

(83) En sus observaciones, Alemania mantuvo su posición ya expuesta en la Decisión de incoación. No se ha añadido nada a las observaciones ya presentadas en la fase preliminar. En particular, Alemania se reafirma en su opinión de que el mercado de producto de referencia debe definirse como el segmento B de la clasificación de POLK (y no el segmento SUV-D de IHS Global Insight) y que el mercado geográfico de referencia debe incluir como mínimo el EEE y el mercado norteamericano (y no solo el mercado EEE). La definición del mercado de producto de referencia se basa ante todo en que el mercado mundial se abastece desde un único lugar de producción.

(84) Sobre el mercado de producto de referencia, la Comisión observa lo siguiente: la decisión de realizar una evaluación pormenorizada no prejuzga el resultado de la evaluación pormenorizada de la compatibilidad resultante. Antes de que la Comisión autorice la ayuda, debe garantizarse que la contribución positiva de la medida de ayuda compensa en cualquier caso todos sus efectos negativos sobre la competencia y el comercio. Por consiguiente, a efectos de decidir si es necesaria una evaluación pormenorizada de la compatibilidad con el mercado interior de una medida de ayuda, la definición del mercado de producto de referencia debe ser lo más restrictiva posible, teniendo en cuenta las características específicas del modelo de vehículo previsto.

(85) En la Decisión de incoación, la Comisión consideró que, por lo que respecta a los turismos deportivos, dadas sus diferencias con los turismo «normales» en cuanto a precio, tamaño, potencia del motor, etcétera, la clasificación de IHS Global Insight es más adecuada que la segmentación de POLK y, por tanto, debe aplicarse al proyecto en cuestión. Por las mismas razones, en otro asunto reciente de ayuda estatal relativo a turismos deportivos, la Comisión se basó en la clasificación IHS Global Insight y no en el segmento B de POLK, más amplio ([23]).

(86) La Comisión sigue considerando que, para la definición del mercado de producto de referencia de turismos deportivos, es más adecuada la clasificación de IHS Global Insight que la segmentación de POLK. Alemania no ha aducido otros argumentos. El argumento de que el grupo Volkswagen fundamenta su planificación estratégica a largo plazo y sus análisis sobre la base conceptual de POLK, es irrelevante a este respecto. Además, durante la investigación formal la Comisión no recibió información de terceros que le permitiera entender mejor la segmentación del mercado por lo que se refiere al tipo de turismo en cuestión. Por consiguiente, la Comisión mantiene abierta la definición exacta del mercado de producto de referencia. La Comisión parte de una definición de mercado alternativa plausible con algunos segmentos de vehículos (incluida la segmentación más pequeña para la que se dispone de datos) así como los segmentos combinados como mercados de producto de referencia plausibles ([24]); el segmento SUV-D según IHS Global Insight no se descarta como segmento de mercado plausible alternativo.

(87) En cuanto al mercado geográfico de referencia, la Comisión mantiene su evaluación inicial de que el mercado de referencia es el EEE o un mercado mayor. Por consiguiente, la Comisión no puede descartar que el mercado geográfico se limite al EEE.

(88) En la Decisión de incoación (considerando 58), la Comisión remitió a dos investigaciones formales pendientes en aquel momento ([25]), en las que se examinó, para determinados segmentos del mercado del automóvil, si el mercado geográfico de referencia es mayor que el EEE. Según las conclusiones de la evaluación pormenorizada realizada por los servicios de la Comisión, no podía descartarse que el mercado geográfico de referencia para los productos y períodos en cuestión no fuera mayor que el EEE. Puesto que los dos Estados miembros afectados por estas decisiones de incoación retiraron sus notificaciones de ayuda regional antes de la adopción de las decisiones finales por la Comisión, las conclusiones de las evaluaciones pormenorizadas realizadas en estos asuntos no se confirmaron mediante decisiones definitivas.

([23]) Véase la nota 11 a pie de página.

([24]) Decisiones de ayuda estatal: SA.30340 Fiat Powertrain Technologies, Decisión de 9 de febrero de 2011, C(2011) 612 (DO C 151 de 21.5.2011, p. 5); SA. 32169 Volkswagen Sachsen, Decisión de 13 de julio de 2011, C(2011) 4935 (DO C 361 de 10.12.2011, p. 17).

([25]) SA.27913, C 31/2009, HUN — Großes Investitionsvorhaben — Beihilfe für Audi Hungaria Motor Kft, Decisión de 28 de octubre de 2009, C(2009) 8131 (DO C 64 de 16.3.2010, p. 15); Decisión de ampliación de 6 de julio de 2010, C(2010) 4474 (DO C 243 de 10.9.2010, p. 4); Decisión de 13.7.2011, C(2011) 4935, en el asunto SA.32169, C/2011 — DE — Großes Investitionsvorhaben — Beihilfe für Volkswagen Sachsen (DO C 361 de 10.12.2011, p. 17).

(89) La Comisión concluye que los argumentos aducidos por Alemania en la fase preliminar, sin presentar otros elementos ni información en el marco de la investigación formal que los respalden, son insuficientes para disipar las dudas de que el mercado geográfico de referencia posiblemente se limite al mercado EEE. En particular, la Comisión considera lo siguiente:

(90) El hecho de que grandes fabricantes de vehículos actúen internacionalmente y compitan a nivel mundial no es prueba suficiente de que los mercados individuales estén integrados y constituyan un único mercado mundial (un mercado combinado del EEE y Norteamérica). Lo mismo puede decirse del argumento de que los diez mayores fabricantes de equipos originales (OEM) están representados en todo el mundo con instalaciones de producción y sistemas de distribución. La Comisión ve en la inestabilidad del tipo de cambio un factor que ha inducido a los OEM a establecer fábricas más cerca de la demanda regional; lo mismo puede decirse de medidas de protección efectiva (derechos de importación elevados para productos finales y derechos aduaneros bajos para productos intermedios, para incentivar la producción y el montaje final locales). Un tercer argumento de la existencia de estructuras de producción globalizadas, a pesar de que los mercados no están integrados, es el hecho de que algunas Estados permiten las importaciones solo si se crea al mismo tiempo una empresa en participación para la producción local. Por tanto, la presencia global de grandes participantes y fabricantes por sí sola no es prueba suficiente de la existencia de un mercado global (o mayor del EEE). De la misma manera, la existencia de sistemas de distribución mundiales no prueba que el mercado sea mundial desde la perspectiva de la competencia (o mayor que el EEE). El hecho de que Porsche AG decida abastecer el mercado mundial desde una única localización no es justificación suficiente de que el mercado geográfico de referencia sea mayor que el EEE. El mercado de SUV-D en sí mismo es relativamente pequeño en comparación con otros segmentos de mercado. Por tanto, en este caso la estrategia de una única localización podría reportar grandes ventajas. Puesto que el modelo se venderá con la marca Porsche y la gran calidad de los coches de lujo fabricados por Porsche AG, a los ojos de sus clientes, hasta ahora se asocia con que se fabrican en Alemania, producir en otra localización fuera de Alemania podría perjudicar al éxito de su estrategia comercial. Las propias autoridades alemanas (véase el considerando 57) justificaron la elección de Leipzig frente a [localización 1 en Alemania] entre otras cosas, por razones de marca.

(91) El argumento de que una gran parte de los flujos comerciales, es decir, más del 20 % de la producción del EEE se exporte al mercado norteamericano, tampoco es prueba suficiente de la existencia de un mercado global (o, en este caso, mayor del EEE). La Comisión estima que, aunque los flujos comerciales pueden dar una idea del grado de integración de diferentes mercados geográficos de referencia al considerar la importancia de las importaciones y exportaciones relativas a la producción y niveles de consumo locales, la existencia de flujos comerciales en sí misma no es prueba suficiente para considerar que existe un mercado geográfico integrado. De hecho, aun cuando haya envíos entre el EEE y otras regiones, eso tampoco significa que los mercados estén integrados en cuanto a que las condiciones de mercado (por ejemplo, los precios) en uno de los mercados influyan en las condiciones en otro mercado. Es especialmente el caso cuando los envíos constatados proceden principalmente de los propios fabricantes y no de importadores y exportadores independientes que participan en el arbitraje de precios. La estructura de precios puede ser totalmente específica de un mercado (por ejemplo, precios altos en un mercado, bajos en otro) y no ajustarse en absoluto a las condiciones de un supuesto mercado integrado. El análisis de los flujos comerciales no responde la pregunta esencial para la definición del mercado, es decir, si las importaciones o exportaciones pueden evitar un aumento de precios en el mercado local. La Comisión señala que Alemania no ha comunicado otros datos empíricos para probar la existencia de fluctuaciones de precios condicionados o la reactividad de las importaciones netas a los cambios de los precios relativos. Los datos relativos comunicados en los asuntos antes citados son irrelevantes en el presente asunto puesto que se trata de otros segmentos de mercado (segmento A de POLK) y de otros períodos de referencia.

(92) Como señala la Comisión, Porsche tiene previsto exportar una parte considerable de su producción del Macan a China. Esta intención en sí no prueba la existencia de un mercado integrado.

(93) La Comisión reconoce que la importancia de las barreras al comercio va disminuyendo con el tiempo. Sin embargo, está convencida de que las barreras de acceso al mercado en los mercados objetivo son uno de los factores principales de la producción en el extranjero y de las decisiones de deslocalización de los fabricantes de automóviles en la UE. Las elevadas barreras arancelarias, principalmente en Asia, siguen impidiendo la entrada a los exportadores de la UE. Otras barreras, como los requisitos de certificación, costosos y discriminatorios, requisitos adicionales de control, impuestos al consumo, etcétera, tienen un gran impacto sobre las exportaciones de vehículos de la UE al sudeste asiático, China y Sudamérica. La Comisión admite que los Estados Unidos son, con diferencia, el principal destino de las exportaciones totales de vehículos procedentes de la UE. Sin embargo, la UE y los Estados Unidos tienen planteamientos muy divergentes en cuanto a la regulación y supervisión del mercado. Estas divergencias en cuanto a la regulación son probablemente incluso hoy día la principal barrera al acceso para las exportaciones de vehículos de la UE a los Estados Unidos.

(94) La Comisión toma nota de los argumentos relativos a la disminución de los costes del transporte, si bien no está plenamente convencida al respecto. No es fácil predecir la evolución de los costes de transporte a la baja en la actual situación económica, con los costes del combustible en aumento. Por consiguiente, el mencionado descenso futuro de los costes no puede tomarse en consideración.

(95) Habida cuenta de las consideraciones anteriores y, puesto que, en el curso de la investigación formal, la Comisión no recibió información adicional que le permita concluir que el mercado geográfico de referencia es mayor que el EEE, mantiene su evaluación de que debe considerarse como mercado geográfico de referencia, independientemente de la definición de mercado de producto elegida, el EEE o un mercado mayor. La Comisión señala una vez más que debe comprobarse si la contribución positiva de la medida de ayuda compensa en cualquier caso todos los efectos negativos sobre la competencia y el comercio. Por consiguiente, a efectos de decidir si es necesaria una evaluación pormenorizada de la compatibilidad con el mercado interior de una medida de ayuda, la definición del mercado geográfico de referencia debe ser lo más restrictiva posible, teniendo en cuenta las características específicas del modelo de vehículo previsto.

6.5.1. **Conclusión sobre la cuota de mercado [punto 68, letra a), de las Directrices de ayuda regional]**

(96) La Comisión ha procedido a examinar con arreglo al punto 68, letra a), de las Directrices de ayuda regional todos los mercados plausibles de producto y geográficos de referencia para comprobar si la cuota de mercado del beneficiario supera el 25 % antes y después de la inversión.

(97) Dado que no ha podido determinarse si existía un único mercado de producto y un único mercado geográfico de referencia, ha habido que considerar los resultados para todos los mercados plausibles. En el segmento B de POLK, el grupo Volkswagen ha tenido cada año desde 2010 hasta 2015 una cuota de mercado superior al [> 25] % en el EEE. Por tanto, la Comisión concluye que se ha superado el umbral establecido en el punto 68, letra a). Sin embargo, por lo que se refiere a SUV-D, la cuota de mercado no se supera en ninguno de los mercados geográficos de referencia plausibles (EEE, EEE + Norteamérica y mercado mundial).

6.5.2. **Conclusión sobre la capacidad de producción en un mercado de bajo rendimiento [punto 68, letra b), de las Directrices de ayuda regional]**

(98) Puesto que no ha podido establecerse si debe considerarse como mercado de producto de referencia el mercado global de turismos, o solo el segmento B según la clasificación de POLK, o solo el segmento SUV-D de IHS Global Insight, la Comisión debía examinar si la capacidad creada por el proyecto supera el 5 % de todos los mercados plausibles, medida utilizando los datos de consumo aparente del producto en cuestión en el EEE.

(99) En el segmento SUV-D de IHS Global Insight, la capacidad de producción está muy por encima del umbral del 5 %, si se toma como referencia el mercado del EEE. La Decisión de incoación ya estableció en el considerando 72 que el mercado de referencia tenía un rendimiento deficiente y en los últimos cinco años incluso estaba en retroceso.

(100) Por consiguiente, la Comisión concluye que se ha superado el umbral del 5 % en un mercado de rendimiento deficiente a tenor del punto 68, letra b), de las Directrices de ayuda regional por lo que se refiere al segmento SUV-D de IHS Global Insight de dicho mercado.

6.5.3. **Conclusión**

(101) Habida cuenta de las consideraciones anteriores, la Comisión concluye que no puede descartarse que se hayan superado los umbrales establecidos en el punto 68, letras a y b. Por consiguiente, la Comisión decide realizar una evaluación pormenorizada, tras la incoación del procedimiento con arreglo al artículo 108, apartado 2, del TFUE, para comprobar si la ayuda es necesaria para aportar un efecto de incentivación al proyecto de inversión o si las ventajas de la medida de ayuda compensan el falseamiento de la competencia que crean y los efectos sobre el comercio entre Estados miembros.

6.6. EVALUACIÓN PORMENORIZADA DE LA MEDIDA DE AYUDA

(102) La evaluación pormenorizada se realiza sobre la base de los criterios de evaluación.

6.6.1. **Efectos positivos de la ayuda**

6.6.1.1. *Objetivo de la ayuda*

(103) Alemania ha explicado los efectos regionales positivos de la inversión. Se distinguen los siguientes efectos positivos de la inversión:

— Efectos para el desarrollo regional: El proyecto de inversión creará 1 040 nuevos puestos de trabajo y 30 nuevos puestos de aprendiz además de los 833 puestos de trabajo y 29 puestos de aprendiz ya existentes. Por otra parte, se cuenta con la creación de al menos 2 700 puestos de trabajo indirectos. Según las estimaciones, se crearán al menos 744 puestos de trabajo indirectos en las cercanías de la fábrica en cuestión.

— Atraer a proveedores y prestadores de servicios del sector del automóvil y de otros sectores a la región: La Comisión considera que el proyecto de inversión de Porsche AG desempeña un papel importante en la creación y desarrollo de la industria del automóvil en Sajonia y que atraerá a proveedores y prestadores de servicios a la región.

— Participación activa del beneficiario en diferentes redes e iniciativas de agrupamiento: Para impulsar el desarrollo del sector del automóvil en la región de Leipzig y en Alemania Oriental en su conjunto, el beneficiario participa activamente en iniciativas de agrupamiento y de red, como el Initiative Automotive Cluster Ostdeutschland (ACOD).

— Formación: Está previsto ofrecer formación a los trabajadores tanto interna como externa.

(104) La Comisión considera que las autoridades alemanas han presentado información suficiente para demostrar que el proyecto impulsará el desarrollo económico de la región de Leipzig.

6.6.1.2. *Idoneidad de la ayuda*

(105) Según los puntos 17 y 18 de los criterios de evaluación, la ayuda estatal en forma de subvenciones a la inversión no es el único instrumento para compensar deficiencias del mercado e impulsar las condiciones económicas en regiones desfavorecidas. Las ayudas constituyen un instrumento adecuado cuando presentan ventajas con respecto a otras medidas políticas. Según el punto 18 de los criterios de evaluación, solo son «instrumentos adecuados» «aquellas medidas para las cuales el Estado miembro haya estudiado otras alternativas políticas y respecto de las cuales se hayan demostrado las ventajas de aplicar un instrumento selectivo tal como la ayuda estatal a una determinada empresa».

(106) En su motivación de la idoneidad del instrumento de ayuda, Alemania se refirió a la situación económica en Sajonia y adujo como prueba que la región se encuentra en desventaja en comparación con la situación media en otras regiones alemanas. En 2011, cuando comenzaron los trabajos, el PIB per cápita en Sajonia era de solo el 75 % de la media federal y el desempleo era aproximadamente un 50 % más elevado que la media federal. En los años entre 2007 y 2009, la renta media disponible en Sajonia era de aproximadamente el 82 % de la media federal. Alemania argumenta que la Comisión ya ha reconocido anteriormente que una subvención directa, en unas condiciones económicas de este tipo, constituye un medio adecuado para compensar el déficit de desarrollo de una región.

(107) Habida cuenta de la situación socioeconómica en la región de Leipzig, confirmada por su condición de región subvencionable en virtud del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE, con una intensidad máxima de ayuda del 20 %, y en consonancia con decisiones anteriores (por ejemplo, en el asunto de ayuda estatal Dell Products Poland) ([26]), la Comisión acepta que la concesión de ayuda estatal es un instrumento adecuado para alcanzar el objetivo de desarrollo de la región en cuestión.

6.6.1.3. *Efecto incentivador/escenario contrafáctico*

(108) Puesto que existen muchas razones fundadas para que una empresa realice un proyecto de inversión en una región determinada aun cuando no se conceda una ayuda estatal, los criterios de evaluación exigen que la Comisión examine detalladamente si la ayuda es necesaria como incentivo para la inversión. El objetivo de esta evaluación pormenorizada es determinar si la ayuda contribuye realmente a modificar la conducta del beneficiario, de tal modo que realice la inversión (adicional) en la región beneficiaria de la ayuda. Según el punto 22 de los criterios de evaluación, el efecto de incentivación puede demostrarse en dos situaciones posibles: sin la ayuda, no se realizaría ninguna inversión, puesto que no sería rentable para la empresa en ningún lugar (situación 1); sin la ayuda, la inversión se realizaría en otra localización de la UE (situación 2).

([26]) Véase la nota 15 a pie de página.

(109) Los criterios de evaluación exigen que el Estado miembro demuestre a la Comisión que la ayuda tiene un efecto de incentivación y que proporcione pruebas claras de que la ayuda tiene un impacto real en la elección de la inversión o de la localización. Para ello, el Estado miembro tendrá que proporcionar también una descripción completa de la situación contrafáctica, suponiendo que el Estado miembro no concediera ninguna ayuda al beneficiario. Estas situaciones tendrán que ser consideradas realistas por la Comisión.

(110) Según Alemania, la ayuda a Porsche Leipzig y Porsche AG se ajusta a la situación 2. Por consiguiente, Alemania ha presentado un escenario contrafáctico para la inversión y la planificación de la localización concretas para el Macan en el que se tomaban en consideración diversas localizaciones alternativas en Alemania a la planta de Leipzig.

(111) Según los criterios de evaluación, el Estado miembro debe demostrar a la Comisión el efecto de incentivación. Según el punto 25 de los criterios de evaluación, «el Estado miembro podría proporcionar la prueba del efecto de incentivación de la ayuda presentando documentos de la empresa que muestren que se ha hecho una comparación entre los costes y beneficios de la localización en la región asistida y los de una región alternativa». El Estado miembro debía presentar informes financieros, planes internos de negocios y otros documentos para los distintos escenarios de inversión.

(112) Alemania ha presentado documentación completa, actual y auténtica que documenta el proceso de toma de decisiones en diversas fases de Porsche AG en cuanto a la localización del proyecto de inversión.

(113) A continuación, se examinaron cinco escenarios para el lugar de producción. Todos ellos, excepto Leipzig, se sitúan fuera de regiones asistidas en Alemania.

(114) Durante el proceso de planificación, se efectuaron diversos cálculos y estimaciones de costes cada vez más detallados y precisos. Sobre esta base, se redefinió en tres ocasiones la opción idónea, el denominado punto de referencia ([27]). Sobre la base de la documentación presentada, la Comisión concluye que, con el mismo grado de precisión de las estimaciones de los costes de producción relativos a un lugar de producción (en todas las opciones se supone el mismo nivel de volumen de negocios), la opción 3 (carrocería/pintura en [localización 1 en Alemania], entrega de la carrocería ya pintada para su montaje en Leipzig) y la opción 5 (carrocería, pintura y montaje en Leipzig) resultaron ser las más competitivas (opciones relativas a la localización).

(115) De la documentación se deduce que, por esa razón, en la última fase del proceso de decisión solo se compararon entre sí la opción 3 y el 5.

(116) Como se expone en el considerando 53 de la presente Decisión, las estimaciones finales de los costes de producción ligados a la localización arrojaron una desventaja de 65 millones EUR para la opción 5 (Leipzig) frente a la opción 3 ([localización 1 en Alemania]/Leipzig). Para compensar la desventaja en los costes de la opción 5 y habida cuenta de la inminente decisión oficial del Consejo de supervisión en cuanto a la ubicación del proyecto de inversión, Porsche Leipzig estudió con las autoridades de Sajonia la posibilidad de una ayuda estatal con el fin de atraer el proyecto de inversión a Leipzig.

(117) Por carta de 25 de febrero de 2011, Porsche Leipzig pidió al SMWA que examinara la posibilidad de autorizar una ayuda para el proyecto de inversión. Tras una reunión en la que participaron Porsche Leipzig y las autoridades de Sajonia, y en la que Porsche Leipzig expuso el proyecto de inversión y la situación en que se encontraba el proceso de toma de decisiones, las autoridades de Sajonia confirmaron a Porsche Leipzig por carta de 9 de marzo de 2011 que apoyarían el proyecto de inversión para la fabricación completa del Macan en Leipzig en el marco de las posibilidades de ayuda regional existentes.

(118) Como se expone en el considerando 56 de la presente Decisión, la desventaja en cuanto a los costes de la opción 5 frente a la opción 3 se redujo a 27,52 millones. EUR al tener en cuenta el importe máximo de ayuda autorizado. No obstante, también se tomaron en cuenta algunos criterios cualitativos a favor de la opción 5.

(119) El 15 de marzo de 2011, el Consejo de supervisión decidió realizar la totalidad del proyecto de inversión en Leipzig (opción 5). Como muestra el acta de la reunión del Consejo de supervisión, esta decisión se supeditó explícitamente a la concesión de ayuda estatal.

(120) Tras la decisión condicional del Consejo de supervisión, el 24 de marzo de 2011 Porsche Leipzig solicitó formalmente ayuda regional. El 29 de marzo de 2011 el banco de fomento Sächsische Aufbaubank confirmó por escrito que el proyecto de inversión cumplía los criterios de elegibilidad. Tras esta confirmación oficial, en abril de 2011 comenzaron los trabajos del proyecto de inversión.

([27]) Véase la nota 17 a pie de página.

(121) Habida cuenta de las consideraciones anteriores, la Comisión señala, de conformidad con el punto 20 de los criterios de evaluación, que se cumplen los criterios generales establecidos en el punto 38 de las Directrices de ayuda regional para evaluar formalmente el efecto de incentivación. El beneficiario presentó una solicitud de ayuda regional y las autoridades competentes confirmaron por escrito antes de que comenzaran los trabajos relacionados con el proyecto de inversión que el proyecto cumplía los requisitos de elegibilidad. Además, Alemania presentó pruebas claras de que la ayuda efectivamente tenía un impacto en la decisión sobre la localización del proyecto. La decisión de Porsche AG de transferir la totalidad de la fabricación del Macan a Leipzig no se tomó hasta tener la confirmación de que el proyecto contaría con ayuda estatal y con el apoyo de las autoridades y después de que el Consejo de supervisión supeditara su localización a que se autorizara la concesión de ayuda estatal. La Comisión considera que el escenario de contraste presentado por Alemania de conformidad con los puntos 23 y 25 de los criterios de evaluación es realista y se basa en documentos auténticos y actuales. Por consiguiente, la ayuda tiene un efecto de incentivación real substancial. Al reducir la desventaja en los costes a favor de Leipzig, la ayuda influyó en la decisión en cuanto a la localización de la empresa beneficiaria. Sin la ayuda, la inversión no se habría realizado en Leipzig.

6.6.1.4. *Proporcionalidad de la ayuda*

(122) Para que la ayuda se considere proporcionada, su importe e intensidad deben estar limitados al mínimo necesario para que el proyecto de inversión se realice en la región asistida.

(123) En general, la ayuda regional se considera proporcional a la gravedad de los problemas de la región asistida cuando no sobrepasa el límite máximo de ayuda regional aplicable, incluida la reducción automática y progresiva de los límites máximos de ayuda para grandes proyectos de inversión (que ya es parte del mapa de ayuda regional aplicable). En el presente asunto, la intensidad de ayuda no es superior al límite máximo de ayuda regional, calculado mediante el mecanismo de reducción, ya mencionado en el considerando 80.

(124) Además de estos principios generales establecidos en las Directrices de ayuda regional, los criterios de evaluación disponen que se realice una evaluación pormenorizada. Según la situación 2 de los criterios de evaluación, la ayuda se considera proporcional si es igual a la diferencia entre los costes netos del beneficiario de la ayuda correspondientes a la inversión en la región asistida y los costes netos correspondientes a la inversión en una localización alternativa.

(125) De la documentación presentada por Alemania se deduce que la ayuda está limitada al importe necesario, porque no supera la diferencia de los costes entre la opción 3 y la opción 5. El cálculo definitivo muestra que, incluso con la ayuda, la opción 5 es 27,5 millones EUR más cara en valor nominal que la opción 3 (sin la ayuda, 65 millones EUR). Habida cuenta de algunas ventajas estratégicas no cuantificables (segunda planta integral de la marca Porsche), de aspectos cualitativos (evitar riesgos del transporte entre [localización 1 en Alemania] y Leipzig) y ventajas en cuanto a la imagen ([…]), que han influido en la decisión, Alemania considera que la desventaja residual en cuanto a los costes es aceptable.

(126) Puesto que la ayuda se limita el importe necesario para compensar los costes netos adicionales del proyecto de inversión en la localización de Leipzig frente a la localización alternativa, la Comisión considera demostrada la proporcionalidad de la ayuda.

6.6.2. **Efectos negativos de la ayuda sobre la competencia y el comercio**

(127) Según el punto 40 de los criterios de evaluación: «Si, en cambio, el análisis de contraste sugiere que, sin la ayuda, la inversión hubiera seguido adelante en todo caso, aunque posiblemente en otra localización (situación 2) y si la ayuda es proporcional, los posibles indicios de falseamiento tales como una alta cuota de mercado y un aumento de la capacidad en un mercado poco rentable serían en principio iguales independientemente de la ayuda».

(128) Puesto que la decisión de inversión apoya la situación 2 y la ayuda está limitada al mínimo, no han podido establecerse efectos negativos sobre la competencia y el comercio. Aunque la inversión se hubiera realizado en otra localización, en cualquier caso hubiera producido el mismo falseamiento de la competencia. Por consiguiente, la Comisión considera que la ayuda no tiene efectos negativos sobre la competencia.

(129) Según el punto 53 de los criterios de evaluación, […] cuando hay que dar la prueba de una localización alternativa, una evaluación que concluya que, sin la ayuda, la inversión se habría localizado en una región más pobre (mayores desventajas regionales — intensidad máxima de ayuda regional más elevada) o en una región que se considera que tiene las mismas desventajas regionales que la región elegida (misma intensidad máxima de ayuda regional) constituirá un elemento negativo en la prueba de sopesamiento global que es poco probable que resulte compensado por cualesquiera elementos positivos, ya que es contrario a la propia lógica de la ayuda regional.

(130) Dado que no hay indicios de que la inversión se hubiera realizado en otra región asistida con una intensidad máxima de ayuda igual o superior (o que se hubiera tomado en consideración una localización fuera de Alemania), la Comisión considera que la ayuda no tiene efectos perjudiciales para la cohesión que contradigan el propio objetivo de la ayuda regional.

6.7. SOPESAMIENTO

(131) Una vez establecido que la ayuda constituye un incentivo para la realización de la inversión en la región en cuestión y que es proporcionada, deben sopesarse sus efectos positivos y negativos.

(132) La evaluación ha confirmado que la medida de ayuda tiene un efecto de incentivación que ofrece una contribución considerable al desarrollo regional de una región desfavorecida, que puede acogerse a ayuda con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c) del TFUE, sin perjudicar a otra región con una intensidad máxima de ayuda igual o superior (sin efectos contrarios a la cohesión). La Comisión estima que atraer una inversión a una región más pobre es más beneficioso para la cohesión en la Comunidad que si esa misma inversión se localiza en una región más favorecida. La Comisión considera, con arreglo al punto 53 de los criterios de evaluación que «por otra parte, normalmente se considerará, de conformidad con el ejercicio de sopesamiento, que los efectos positivos de la ayuda regional que se limita a compensar la diferencia en costes netos en relación con una localización alternativa de inversión más desarrollada (), sobrepasan cualquier efecto negativo de la localización alternativa para la nueva inversión».

(133) Habida cuenta de las consideraciones anteriores, la Comisión considera que, dado que la ayuda es igual a la diferencia entre los costes netos del proyecto de inversión en la localización elegida y los costes netos incurridos en una localización alternativa más desarrollada, los efectos positivos de la ayuda, en cuanto a su objetivo y proporcionalidad (véase supra), compensarán los efectos negativos para el comercio en la localización alternativa.

(134) Según el punto 68 de las Directrices de ayuda regional y habida cuenta de la evaluación pormenorizada realizada según los principios de los criterios de evaluación, la Comisión concluye que la ayuda es necesaria como efecto de incentivación para la inversión y que los beneficios de la medida de ayuda superan el falseamiento de la competencia y los efectos sobre el comercio entre Estados miembros.

7. **CONCLUSIÓN**

(135) La Comisión concluye que la ayuda regional a la inversión prevista a favor de Porsche Leipzig GmbH y Dr.Ing.h.c. F.Porsche Aktiengesellschaft, concedida antes del 1 de julio de 2014, supeditada a la autorización de la Comisión, cumple todas las condiciones de las Directrices de ayudas regionales y los criterios de evaluación y, por consiguiente, puede considerarse compatible con el mercado interior a tenor del artículo107, apartado3, letra c), del TFUE

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1. La ayuda estatal que Alemania tiene previsto conceder a Porsche Leipzig GmbH y a Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft por importe de 43 666 078,75 EUR (valor actual, actualizado en el momento de la notificación) con una intensidad de ayuda del 8,37 % equivalente en subvención bruta es compatible con el mercado interior a tenor del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

2. Se autoriza la ejecución de la medida contemplada en el artículo 1, apartado 1, siempre y cuando se conceda antes del 1 de julio de 2014.

Artículo 2

Las autoridades alemanas facilitarán a la Comisión lo siguiente:

— en el plazo de dos meses a partir de la autorización de la ayuda una copia de los documentos relevantes para la medida de ayuda,

— cada cinco años, a partir del momento en que la Comisión autorice la ayuda, un informe intermedio (con datos sobre los importes de ayuda abonados, la ejecución del contrato de ayuda y todos los demás proyectos de inversión iniciados en el establecimiento/planta),

— un informe final pormenorizado basado en el calendario notificado de la ayuda a los seis meses del pago del último tramo de ayuda.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión será la República Federal de Alemania.

Hecho en Bruselas, el 9 de julio de 2014.

Por la Comisión
Joaquín ALMUNIA
Vicepresidente